SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V KADENCJA

Warszawa, dnia 4 maja 2005 r. **Druk nr 952**

PREZES RADY MINISTRÓW
Marek BELKA

Pan
Longin PASTUSIAK
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szanowny Panie Marszałku,

Zgodnie z art. 140e ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym przekazuję przyjęte przez Radę Ministrów **Sprawozdanie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2004 roku”** wraz z załącznikiem.

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

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE W 2004 ROKU

SPRAWOZDANIE

Materiał przyjęty przez Radę Ministrów

Warszawa, kwiecień 2005

SEKRETARIAT KRAJOWEJ RADY BRD – MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6 • 00-928 WARSZAWA • TEL. (0-22) 830-08-45 • FAX (0-22) 830-00-80

Spis treści

1. Wprowadzenie 3

2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r. 5

3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 20

4. Ocena realizacji I etapu Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce „Gambit 2000” 21

5. Podsumowanie i wnioski 23

Załącznik - Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r.

1. Wprowadzenie

Na polskich drogach tylko w latach 1990-2004 śmierć poniosło prawie 100 tysięcy użytkowników dróg, a ponad milion zostało rannych. Tak ogromnej liczby wypadków i ofiar nie tłumaczy około dwukrotny wzrost liczby samochodów osobowych. Zły stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce zagraża podstawom rozwoju i jest utratą szans wielu ludzi młodego pokolenia, tj. grupy wiekowej, w której ginie najwięcej osób.

Ponieważ działalność w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwanego dalej brd, jest wielodyscyplinarna i rozproszona, wymaga dobrej koordynacji i nadzoru realizowanych przedsięwzięć będąc obowiązkiem administracji publicznej. Instrumenty wdrażania polityki w zakresie brd dotyczą szeroko rozumianej sfery administracji publicznej, zarządzania oraz działalności politycznej i społecznej na wszystkich szczeblach organizacji państwa. Stąd trudno o jednoznaczną formułę organizacyjną, choć jest ona oparta na systemie Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (od Krajowej, jako organu doradczego Rady Ministrów, przez wojewódzkie, organizowane przez wojewodów, marszałków województwa i wojewódzkich komendantów policji, do innych inicjatyw instytucjonalnych, właściwych w terenie według lokalnych potrzeb i możliwości).

W zakresie instrumentów nadzoru i kontroli jednym z najważniejszych uregulowań politycznych jest "Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000" przyjęty przez Radę Ministrów w maju 2001 r., jako program dla Polski na lata 2001 – 2010.

Do obowiązków organów administracji publicznej, określonych w Programie GAMBIT 2000, należy m.in. koordynacja i podejmowanie wspólnych przedsięwzięć. Ich działania skupiają się również na planowanie, projektowanie i zarządzanie drogami i ruchem. Dziedzinami w których czynnik brd ma szczególne znaczenie są:

- kształtowanie polityki transportowej w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- legislacja na poziomie parlamentu oraz działalność uchwałodawcza na poziomie samorządów,
- planowanie sieci drogowych w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- projektowanie dróg i zarządzanie ruchem,
- egzekucja prawa o ruchu drogowym,
- szkolenie kierowców,
- edukacja szkolna,
- ratownictwo drogowe,
- *public relations,* media.

Konieczne jest doskonalenie i skuteczne wdrażanie przepisów prawa, szczególnie w zakresie prawa o ruchu drogowym, kodeksu wykroczeń, ustawy o drogach publicznych, prawa budowlanego, ustaw kompetencyjnych, przepisów homologacyjnych pojazdów. Niezbędne są także szerokie akcje publiczne, z zastosowaniem aktywnych środków *public relations* i pozyskanie środowisk opiniotwórczych, szczególnie dziennikarskiego i politycznego. Środowiska zawodowe muszą szerzej niż dotychczas działać dla wywoływania i wspierania inicjatyw społecznych. Nie zastąpi to jednak konkretnych decyzji organów administracji publicznej, głównie w zakresie egzekucji prawa (w tym szczególnie w planowaniu i projektowaniu drogowym, prawie o ruchu drogowym, przepisach o pojazdach i kierowcach).

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce należy rozpatrywać również w kontekście krajów Unii Europejskiej, której pełnoprawnym członkiem jesteśmy już od 1 maja 2004r. Problem wypadków drogowych i liczby ich ofiar od długiego już czasu postrzegany jest jako swoista epidemia pośród definiowanych przyczyn nagłych zgonów. W opublikowanej w 2001 r. przez Komisję Europejską Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje" znaczną uwagę poświęcono bezpieczeństwu transportu, przy czym szczególną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wspólnota postawiła sobie za cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 r. Polskie dążenia są zasadniczo zbieżne z unijnymi pod kątem podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa ruchu, kierunków działań i priorytetów realizacji, które zawarte są w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000. Jednocześnie Komisja

stwierdza, że sumy wydatkowane na poprawę brd nie odzwierciedlają powagi sytuacji i wzywa do zwiększonych wysiłków w tym obszarze. Całkowite koszty wypadków drogowych w Unii szacowane są na 160 miliardów euro rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB Wspólnoty. Eksperci Unii Europejskiej stwierdzili, że ofiary ruchu drogowego powinny być traktowane jako problem zdrowia publicznego, a nie jako uboczny efekt mobilności. Według Światowej Organizacji Zdrowia WHO na drogach całego świata ginie każdego roku około 1,2 mln osób, a od 20 do 50 milionów zostaje rannych. Koszty tych wypadków wynoszą rocznie 500 mld USD, w tym w Polsce wynoszą prawie 4 mld USD rocznie.

Z udzielonych Polsce kredytów Bank Światowy przeznaczył w latach 1993 - 2003 około 400 mln USD na usprawnienie i odbudowę infrastruktury drogowej oraz na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W oparciu o środki Banku realizowany jest projekt poprawy bezpieczeństwa w strefach szczególnego zagrożenia wypadkowego – „czarnych punktach". Oprócz tego pomoc Banku umożliwiła wyposażenie sieci dróg krajowych w niezbędne elementy bezpieczeństwa ruchu oraz zakup dodatkowego wyposażenia dla policji drogowej, co podniosło skuteczność jej działania. Działania współfinansowane środkami Banku obejmują również lokalne projekty uspokojenia ruchu, programy edukacyjne oraz studia nad elementami prewencji wypadkowej.

Tymczasem zagrożenie śmiercią w wypadku drogowym (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) na polskich drogach jest dwukrotnie większe niż w przodujących w tej dziedzinie krajach UE, zaś prawdopodobieństwo śmierci uczestnika wypadku jest średnio cztery razy wyższe. Jednocześnie środki finansowe i zasoby ludzkie przeznaczane na poprawę tej sytuacji są w naszym kraju daleko niewystarczające. Dlatego w najbliższych latach należy wykorzystać gotowość Banku Światowego do dalszego wspomagania działań skierowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i ukierunkować dalszą współpracę z Bankiem na współfinansowanie zadań ujętych w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 w Polsce.

Stan bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach w porównaniu z innymi krajami, nie tylko europejskimi, jest zdecydowanie niezadowalający. Pomimo pozytywnych w ostatnich latach zmian i podjętych działań zaradczych zagrożenie statystycznego Polaka jest nadal bardzo wysokie (15 zabitych na 100 tys. mieszkańców) tj. 2 razy wyższe niż w innych krajach europejskich.

Od lat błędnie uważa się, że tak znaczna liczba wypadków i ich ofiar na polskich drogach są przede wszystkim spowodowane dynamicznym rozwojem motoryzacji. W ciągu ostatnich 15 lat liczba samochodów osobowych wzrosła bowiem o ponad 100%. Są jednak kraje, jak Wielka Brytania czy Niemcy, w których wskaźniki motoryzacji są dwukrotnie wyższe niż w Polsce, a zagrożenie mieszkańców (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) jest znacznie niższe. W większości krajów pomimo wzrostu motoryzacji następuje stały spadek liczby wypadków i ofiar. Zatem wzrostowi liczby samochodów nie musi towarzyszyć wzrost zagrożenia. Z doświadczeń krajów OECD wynika, że najbardziej efektywnym sposobem zmniejszenia zagrożenia na drogach jest prowadzenie systematycznych, wielodyscyplinarnych (edukacja, prawo, nadzór i inżynieria) działań realizowanych zgodnie z długofalowym Programem Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

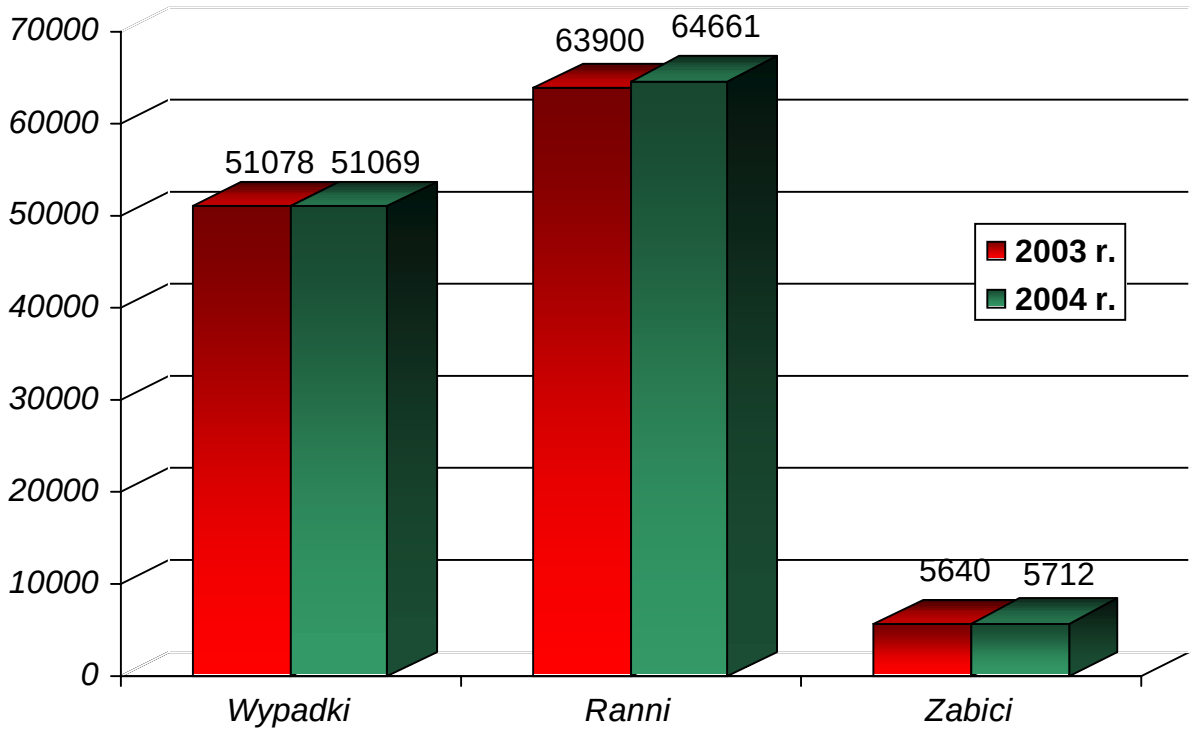
W trakcie realizacji znajduje się zestaw projektów obejmujących pilotażowe wdrożenie trzech programów regionalnych poprawy brd na drogach krajowych i wojewódzkich (woj. małopolskie, pomorskie i podlaskie), prace studialne oraz program szkoleniowy dla kadr brd. Odrębny składnik został przewidziany dla Komendy Głównej Policji na dodatkowe wyposażenie sprzętowe, w tym zakup urządzeń m.in. do automatycznego pomiaru prędkości, badania stężenia alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu oraz zakup motocykli do patrolowania dróg i kontroli ruchu drogowego.

2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r. [1]

2.1. Liczba wypadków w 2004 r.

W 2004 r. zaistniało **51 069** wypadków drogowych, w których zginęło **5 712** osób, a **64 661** zostały ranne. W porównaniu do analogicznego okresu roku 2003 jest to:

- mniej wypadków o **9**, tj. o -0,02%,
- więcej zabitych o **72,** tj. o +1,3%,
- więcej rannych o **761**, tj. o +1,2 %.



[1] Opracowano na podstawie materiału nadesłanego przez Komendę Główną Policji

Poniższa tabela przedstawia liczby wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach w 2004 r w porównaniu z 2003 r.

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2004	2003	Wzrost/ spadek	2004	2003	Wzrost/ spadek	2004	2003	Wzrost/ spadek
Dolnośląskie	***2 987***	*2 960*	*+27*	***371***	*374*	*-3*	***3 686***	*3 544*	*+142*
Kujawsko-pomorskie	***2 396***	*2 495*	*-99*	***299***	*290*	*+9*	***3 016***	*3 123*	*-107*
Lubelskie	***2 586***	*2 644*	*-58*	***358***	*336*	*+22*	***3 287***	*3 372*	*-85*
Lubuskie	***847***	*788*	*+59*	***168***	*180*	*-12*	***1 209***	*1 055*	*+154*
Łódzkie	***4 826***	*4 628*	*+198*	***440***	*493*	*-53*	***5 844***	*5 562*	*+282*
Małopolskie	***4 882***	*4 973*	*-91*	***335***	*365*	*-30*	***6 355***	*6 373*	*-18*
Mazowieckie	***3 188***	*3 346*	*-158*	***569***	*565*	*+4*	***3 982***	*4 202*	*-220*
Opolskie	***1 191***	*1 348*	*-157*	***150***	*163*	*-13*	***1 536***	*1 725*	*-189*
Podkarpackie	***2 380***	*2 229*	*+151*	***295***	*250*	*+45*	***3 000***	*2 726*	*+274*
Podlaskie	***1 226***	*1 361*	*-135*	***200***	*215*	*-15*	***1 572***	*1 742*	*-170*
Pomorskie	***3 214***	*3 262*	*-48*	***307***	*276*	*+31*	***4 272***	*4 362*	*-90*
Śląskie	***7 046***	*6 379*	*+667*	***511***	*513*	*-2*	***8 703***	*7 814*	*+889*
Świętokrzyskie	***2 172***	*2 171*	*+1*	***221***	*242*	*-21*	***2 813***	*2 719*	*+94*
Warmińsko-mazurskie	***1 997***	*1 907*	*+90*	***315***	*270*	*+45*	***2 498***	*2 492*	*+6*
Wielkopolskie	***4 910***	*5 071*	*-161*	***540***	*525*	*+15*	***6 435***	*6 495*	*-60*
Zachodnio-pomorskie	***2 034***	*2 057*	*-23*	***235***	*243*	*-8*	***2 683***	*2 551*	*+132*
KSP Warszawa*	***3 187***	*3 459*	*-272*	***398***	*340*	*+58*	***3 770***	*4 043*	*-273*
Ogółem	**51 069**	**51 078**	**-9**	**5 712**	**5 640**	**+72**	**64 661**	**63 900**	**+761**

***** KSP wraz z podległymi Komendami Powiatowymi Policji

2.2. Rytm wypadków drogowych w 2004 r.

W 2004 r. najwięcej wypadków miało miejsce w październiku, sierpniu i lipcu. W październiku i sierpniu liczba wypadków drogowych wynosiła 9,8%, a w lipcu 9,6% ogółu zdarzeń. Duża liczba wypadków w miesiącach letnich oraz jesiennych jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. Niewątpliwie za jedną z przyczyn uznać można znacznie zwiększone natężenie ruchu w okresie wakacyjnym oraz pogorszenie się warunków atmosferycznych w okresie jesiennym. Natomiast najmniejszą liczbę wypadków zarejestrowano w styczniu i lutym. Jako przyczynę takiego stanu rzeczy uznać można fakt, że uczestnicy ruchu drogowego mają świadomość możliwości pojawienia się niekorzystnych warunków drogowych (oblodzenie, opady śniegu, itp.). Ponadto ciężka sytuacja panująca na drodze „wymusza" w pewien sposób zwiększenie uwagi i powoduje, że kierujący pojazdami zachowują się bardziej ostrożnie.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004r.	2003r.	2004r.	2003r.	2004r.	2003r.
Styczeń	***3 307***	*3 501*	***308***	*383*	***4 160***	*4 334*
Luty	***3 354***	*2 777*	***326***	*246*	***4 210***	*3 502*
Marzec	***3 405***	*3 065*	***381***	*349*	***4 113***	*3 865*
Kwiecień	***3 962***	*3 516*	***377***	*360*	***5 045***	*4 426*
Maj	***4 203***	*4 600*	***427***	*415*	***5 402***	*5 750*
Czerwiec	***4 547***	*4 922*	***434***	*483*	***5 985***	*6 227*
Lipiec	***4 881***	*4 924*	***540***	*564*	***6 340***	*6 435*
Sierpień	***5 007***	*4 915*	***596***	*555*	***6 665***	*6 419*
Wrzesień	***4 600***	*4 871*	***565***	*573*	***5 838***	*5 996*
Październik	***5 026***	*4 939*	***652***	*625*	***6 214***	*6 028*
Listopad	***4 265***	*4 363*	***558***	*541*	***5 118***	*5 295*
Grudzień	***4 512***	*4 685*	***548***	*546*	***5 571***	*5 623*
R a z e m	**51 069**	**51 078**	**5 712**	**5 640**	**64 661**	**63 900**

Tendencja wypadków w 2004 r.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004	2003=100%	2004	2003=100%	2004	2003=100%
Styczeń	***3 307***	*94,5*	***308***	*80,4*	***4 160***	*96,0*
Luty	***3 354***	*120,8*	***326***	*132,5*	***4 210***	*120,2*
Marzec	***3 405***	*111,1*	***381***	*109,2*	***4 113***	*106,4*
Kwiecień	***3 962***	*112,7*	***377***	*104,7*	***5 045***	*114,0*
Maj	***4 203***	*91,4*	***427***	*102,9*	***5 402***	*93,9*
Czerwiec	***4 547***	*92,4*	***434***	*89,8*	***5 985***	*96,1*
Lipiec	***4 881***	*99,1*	***540***	*95,7*	***6 340***	*98,5*
Sierpień	***5 007***	*101,9*	***596***	*107,4*	***6 665***	*103,8*
Wrzesień	***4 600***	*94,4*	***565***	*98,6*	***5 838***	*97,4*
Październik	***5 026***	*101,7*	***652***	*104,3*	***6 214***	*103,1*
Listopad	***4 265***	*97,7*	***558***	*103,1*	***5 118***	*96,6*
Grudzień	***4 512***	*96,3*	***548***	*100,4*	***5 571***	*99,1*

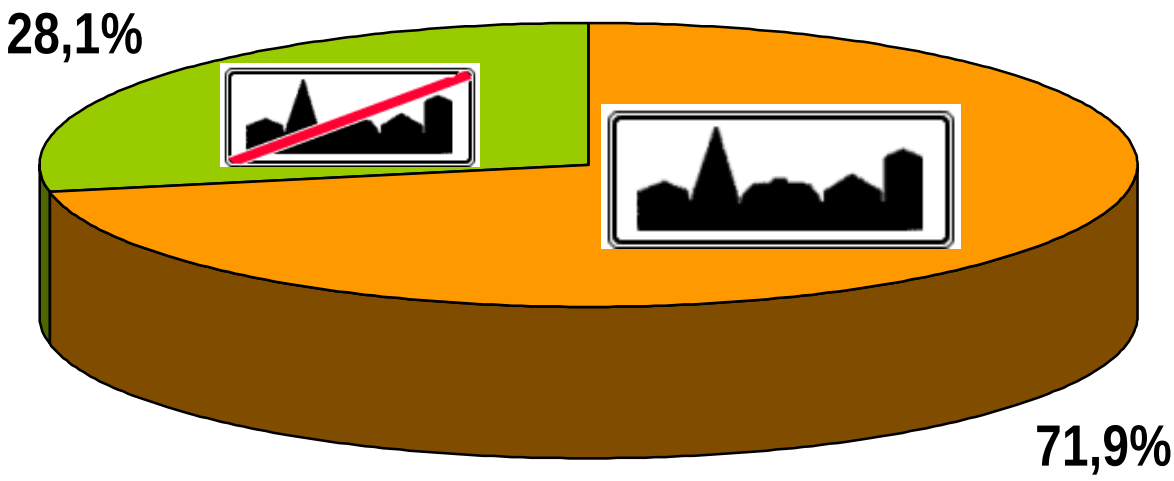
Dzieląc wypadki drogowe na poszczególne dni tygodnia, najwięcej zdarzeń oraz największą liczbę osób zabitych i rannych odnotowano pod koniec tygodnia, tj. w piątki (16,3% ogółu) i soboty (15,1% ogółu) oraz w poniedziałki (14,3% ogółu). Natomiast w niedziele – które są dniami wzmożonego ruchu związanego z powrotami z weekendowego wypoczynku – to dni, w których odnotowano najmniej wypadków drogowych (12,7 % ogółu). Przyczyną tego stanu może być zmniejszenie się ruchu na obszarach zabudowanych (gdzie zanotowano 71,9% wszystkich wypadków) i przeniesieniu go poza ten obszar, zwłaszcza w godzinach popołudniowych i wczesnowieczornych. To z kolei powoduje tak duże zagęszczenie pojazdów, że dochodzi do znacznego uspokojenia ruchu.

Zarówno w 2004 r. jak i w latach poprzednich największe nasilenie wypadków wystąpiło w godzinach 16 – 19, a szczególnie między godz. 16 a 18, czyli w okresie bardzo dużego natężenia ruchu w związku z powrotami z pracy. W godzinach 16 – 19 najwięcej osób zostało rannych, natomiast najwięcej osób zginęło w przedziale czasowym między godzinami 17 i 21. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24 –5, w tym czasie również najmniej osób zostało rannych oraz poniosło śmierć.

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku. Podobnie jak w roku 2003 najwięcej, bo 32 858, tj. 64,3% wypadków, wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Tłumaczyć można to tym, że takie warunki atmosferyczne powodują obniżenie uwagi uczestników ruchu, skłaniają np. do rozwijania większej prędkości przez kierujących pojazdami oraz niezachowania należytej ostrożności podczas wykonywania manewrów.

2.3. Miejsca powstawania wypadków drogowych

W 2004 r. zdecydowana większość wypadków, czyli 36 694 wydarzyły się na obszarze zabudowanym, zginęło w nich 2 755 osób, a 44 372 zostały ranne. Poza obszarem zabudowanym zaistniało 14 375 wypadków. W ich wyniku zginęło 2 957 osób, a rany odniosło 20 289 uczestników ruchu. Procentowo podział wypadków ze względu na rodzaj obszaru występowania przedstawia się następująco:



Miejsce powstawania wypadków drogowych

Miejsce zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
prosty odcinek drogi		*29 381*	*57,5*	*3 891*	*68,1*	*35 555*	*55,0*
niebezpieczny zakręt		*4 991*	*9,8*	*746*	*13,1*	*7 579*	*11,7*
niebezpieczny zjazd		*220*	*0,4*	*23*	*0,4*	*295*	*0,5*
wierzchołek wzniesienia		*196*	*0,4*	*38*	*0,7*	*263*	*0,4*
rejon skrzyżowania		*4 507*	*8,8*	*310*	*5,4*	*5 336*	*8,3*
skrzyżowanie	dróg równorzędnych	*600*	*1,2*	*42*	*0,7*	*770*	*1,2*
	z drogą z pierwszeństwem	*10 835*	*21,2*	*654*	*11,4*	*14 415*	*22,3*
	o ruchu okrężnym	*338*	*0,7*	*8*	*0,1*	*447*	*0,7*

W innych charakterystycznych miejscach występowania wypadków najwięcej, czyli 10,8% zanotowano na przejściach dla pieszych, 3,6% na poboczu a 2,5% przy wyjeździe z posesji.

Wypadki drogowe według rodzaju drogi

Rodzaj drogi		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada		*215*	*0,4*	*42*	*0,7*	*318*	*0 5*
Droga ekspresowa		*114*	*0,2*	*26*	*0,5*	*166*	*0 3*
O dwóch jezdniach jednokierunkowych		*6 636*	*13,0*	*546*	*9,6*	*8 257*	*12 8*
Droga	jednokierunkowa	*1 313*	*2,6*	*47*	*0,8*	*1 507*	*2 3*
	dwukierunkowa, jednojezdniowa	*42 789*	*83,8*	*5 051*	*88,4*	*54 411*	*84 2*

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych - dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonywanie manewrów) świadczy o niedostosowaniu polskiej infrastruktury drogowej do wzrastającego natężenia ruchu. Brak postępu w tej dziedzinie może być jednym z istotniejszych czynników wpływających na utrzymywanie się niskiego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

2.4. Rodzaje wypadków

Spośród wszystkich rodzajów wypadków drogowych, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikować można do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu". W 2004 r. wypadków takich było 23 446 co stanowiło 45,9% ogółu. W zdarzeniach tych śmierć poniosło 2 364 osób (41,4% wszystkich zabitych), a rannych zostało 33 797 osób (52,2% ogółu rannych).

Następnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego". Takich zdarzeń w 2004 r. było 16 575 (32,5%), w ich wyniku zginęło 1 969 osób (34,5%), a 15 707 zostały ranne (24,3%).

Rodzaje wypadków drogowych

Rodzaj zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	100%	Ogółem	100%	Ogółem	100%
Zderzenie się pojazdów w ruchu	czołowe	*6 220*	*12,2*	*1 087*	*19,0*	*10 497*	*16,2*
	boczne	*12 164*	*23,8*	*913*	*16,0*	*16 703*	*25,8*
	tylne	*5 062*	*9,9*	*364*	*6,4*	*6 597*	*10,2*
Najechanie	na pieszego	*16 575*	*32,5*	*1 969*	*34,5*	*15 707*	*24,3*
	na unieruchomiony pojazd	*561*	*1,1*	*55*	*1,0*	*728*	*1,1*
	na drzewo, słup	*5 628*	*11,0*	*932*	*16,3*	*8 004*	*12,4*
	na zaporę kolejową	*5*	*0,0*	*0*	*-*	*5*	*0,0*
	na dziurę, wybój garb	*63*	*0,1*	*2*	*0,0*	*79*	*0,1*
	na zwierzę	*107*	*0,2*	*10*	*0,2*	*152*	*0,2*
Wywrócenie się pojazdu		*2 712*	*5,3*	*203*	*3,6*	*3 821*	*5,9*
Wypadek z pasażerem		*629*	*1,2*	*53*	*0,9*	*787*	*1,2*
Inne rodzaje		*1 343*	*2,6*	*124*	*2,2*	*1 581*	*2,4*

2.5. Sprawcy wypadków drogowych

2.5.1. Kierujący pojazdami

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego *człowiek – droga – pojazd*, jako czynnik sprawczy wypadków, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Przyczyny wypadków drogowych w 2004 r.

Przyczyny wypadków	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004	2003= 100%	**2004**	2003= 100%	**2004**	2003= 100%
Z winy kierującego	***41 605***	*100,5*	***4 301***	*98,1*	***55 915***	*101,9*
Z winy pieszego	***8 041***	*95,2*	***1 144***	*107,5*	***7 160***	*93,4*
Z winy pasażera	***136***	*107,9*	***9***	*112,5*	***141***	*109,3*
Z innych przyczyn	***1 035***	*113,4*	***198***	*132,9*	***1 202***	*113,9*
Współwina uczestników ruchu	***244***	*114,5*	***58***	*156,8*	***236***	*114,0*

W 2004 r. znaczącą większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami, byli oni sprawcami 41 605 wypadków (co daje 81,5% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły 4 301 osoby, a 55 915 zostało rannych. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (12 082 wypadki), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (9 9444 wypadki), a także nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (4 703 wypadki).

Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących

Wypadki z winy kierującego		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		*12 082*	*29,1*	*1 645*	*38,4*	*17 889*	*32,1*
Nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu		*9 944*	*24,0*	*627*	*14,6*	*13 761*	*24,7*
Nieprawidłowe wyprzedzanie		*2 978*	*7,2*	*432*	*10,1*	*4 289*	*7,7*
Nieprawidłowe	omijanie	*986*	*2,4*	*95*	*2,2*	*1 091*	*2,0*
	wymijanie	*739*	*1,8*	*125*	*2,9*	*1 051*	*1,9*
	przejeżdżanie przejść dla pieszych	*3 370*	*8,1*	*183*	*4,3*	*3 485*	*6,3*
	skręcanie	*1 752*	*4,2*	*122*	*2,8*	*2 154*	*3,9*
	zatrzymanie, postój pojazdu	*48*	*0,1*	*3*	*0,1*	*55*	*0,1*
	cofanie	*837*	*2,0*	*31*	*0,7*	*852*	*1,5*
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		*1 185*	*2,9*	*219*	*5,1*	*1 711*	*3,1*
Wjazd przy czerwonym świetle		*598*	*1,4*	*32*	*0,7*	*821*	*1,5*
Nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów		*113*	*0,3*	*11*	*0,3*	*136*	*0,2*
Brak bezpiecznej odległości między pojazdami		*1 812*	*4,4*	*48*	*1,1*	*2 438*	*4,4*
Gwałtowne hamowanie		*123*	*0,3*	*5*	*0,1*	*167*	*0,3*
Jazda bez wymaganego oświetlenia		*139*	*0,3*	*28*	*0,7*	*163*	*0,3*
Zmęczenie, zaśnięcie		*459*	*1,1*	*96*	*2,2*	*708*	*1,3*
Ograniczenie sprawności psychomotorycznej		*524*	*1,3*	*55*	*1,3*	*666*	*1,2*

Największa liczba sprawców wśród kierujących występuje w przedziale wiekowym 25 – 39 lat. Niemniej jednak, szczególną uwagę należałoby zwrócić na kierowców - sprawców wypadków w wieku 18 – 24 lata, czyli na grupę „młodych kierowców". Niejednokrotnie cechuje ich brawura, a jednocześnie nie posiadają oni dużego doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich i uznawany jest, obok przekraczania prędkości i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziaływujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. *„young drivers problem" .*

Kierujący pojazdami najczęściej powodowali wypadki drogowe w okresie od maja do grudnia. Najwięcej wypadków kierujący spowodowali w sierpniu – 4 278 (10,3% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących).

Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem	***41 605***	*100,0*	***4 301***	*100,0*	***55 915***	*100,0*
Styczeń	*2 619*	*6,3*	*232*	*5,4*	*3 521*	*6,3*
Luty	*2 657*	*6,4*	*232*	*5,4*	*3 550*	*6,3*
Marzec	*2 627*	*6,3*	*272*	*6,3*	*3 403*	*6,1*
Kwiecień	*3 187*	*7,7*	*295*	*6,9*	*4 307*	*7,7*
Maj	*3 501*	*8,4*	*345*	*8,0*	*4 724*	*8,4*
Czerwiec	*3 830*	*9,2*	*347*	*8,1*	*5 276*	*9,4*
Lipiec	*4 224*	*10,2*	*441*	*10,3*	*5 720*	*10,2*
Sierpień	*4 278*	*10,3*	*486*	*11,3*	*5 970*	*10,7*
Wrzesień	*3 795*	*9,1*	*423*	*9,8*	*5 091*	*9,1*
Październik	*4 061*	*9,8*	*491*	*11,4*	*5 355*	*9,6*
Listopad	*3 284*	*7,9*	*376*	*8,7*	*4 270*	*7,6*
Grudzień	*3 542*	*8,5*	*361*	*8,4*	*4 728*	*8,5*

2.5.2. Piesi

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2004 r. spowodowali oni 8 041 zdarzeń, w wyniku których śmierć poniosły 1 144 osoby, a rany odniosło 7 160 uczestników ruchu.

Najczęstszą przyczyną było: nieostrożne wejście na jezdnię – 4 454 wypadki, (tj. 55,3% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych), nieprawidłowe przekraczanie jezdni - 1 030 wypadków oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 598 wypadków. W większości ofiarami śmiertelnymi w tego typu wypadkach byli właśnie piesi. W porównaniu do 2003 r. zanotowano większą liczbę osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez pieszych o 80 osób.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem		***8 041***	*100,0*	***1 144***	*100,0*	***7 160***	*100,0*
Stanie na jezdni, leżenie		*431*	*5,4*	*202*	*17,7*	*239*	*3,3*
Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		*309*	*3,8*	*84*	*7,3*	*242*	*3,4*
Wejście na jezdnie przy czerwonym świetle		*568*	*7,1*	*37*	*3,2*	*550*	*7,7*
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	*3 622*	*45,0*	*510*	*44,6*	*3 230*	*45,1*
	zza pojazdu, przeszkody	*832*	*10,3*	*51*	*4,5*	*810*	*11,3*
Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	zatrzymywanie, cofanie	*55*	*0,7*	*8*	*0,7*	*49*	*0,7*
	przebieganie	*975*	*12,1*	*91*	*8,0*	*912*	*12,7*
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		*598*	*7,4*	*84*	*7,3*	*538*	*7,5*
Chodzenie po torowisku		*17*	*0,2*	*5*	*0,4*	*12*	*0,2*
Wskakiwanie do pojazdu w ruchu		*21*	*0,3*	*3*	*0,3*	*18*	*0,3*
Dzieci do lat 7	zabawa na jezdni	*10*	*0,1*	*2*	*0,2*	*9*	*0,1*
	wtargnięcie na jezdnię	*352*	*4,4*	*22*	*1,9*	*336*	*4,7*
Inne		*251*	*3,1*	*45*	*3,9*	*215*	*3,0*

Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców wypadków, najwięcej wypadków, bo 2 096, tj. 26,3% spowodowały osoby w wieku 40 – 59 lat. Zginęło w nich 447 osób, a 1 703 zostały ranne. Na uwagę zasługuje fakt, że w grupie najmłodszych 0 – 17 lat nastąpił spadek liczby wypadków przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych i spadku osób rannych.

Piesi uczestnicy ruchu najczęściej powodują wypadki w okresie jesienno - zimowym. W miesiącach: październik, listopad, grudzień spowodowali oni 2 504 wypadki drogowe (31,2%). Zginęły w nich 454 osoby, a 2 128 zostało rannych. Jako jeden z czynników wpływających na taki rozkład wypadków uznać można znacznie pogorszone warunki atmosferyczne panujące w tym okresie, a zwłaszcza szybko zapadający zmierzch. Wtedy to piesi uczestnicy ruchu stają się gorzej widoczni, co w połączeniu z brakiem ostrożności (tak pieszych jak i kierujących) skutkuje wzrostem liczby wypadków w tym okresie.

2.6. Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Od kilku lat liczba wypadków, w których za główną przyczynę uznano zły stan techniczny pojazdów utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie. W 2002 r. zaistniały 22 takie wypadki, w roku 2003– 16, a 2004 r.–14, w ich wyniku śmierć poniosły 1 osoba, a 15 odniosło obrażenia ciała.

Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Ogółem	*14*	*1*	*15*
usterki układu hamulcowego	*3*	-	*4*
usterki układu kierowniczego	*2*	-	*2*
usterki w układzie zawieszenia	*3*	-	*3*
braki w ogumieniu	*1*	-	*1*
inne usterki	*5*	*1*	*5*

Właściwy stan techniczny pojazdów, a zwłaszcza układów konstrukcyjnych mających zdecydowany wpływ na bezpieczeństwo, jest szczególnie ważny w przypadku pojazdów przewożących większą liczbę osób. Dlatego też, w okresie wakacyjnym, policja prowadzi wzmożone działania kontrolne, podczas których ujawnia ewentualne braki techniczne takich pojazdów.

2.7. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych

W 2004 roku nietrzeźwi uczestniczyli w 6 929 wypadkach drogowych, śmierć w nich poniosło 837 osób, a 8 450 odniosło obrażenia ciała.

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu w układzie województw*

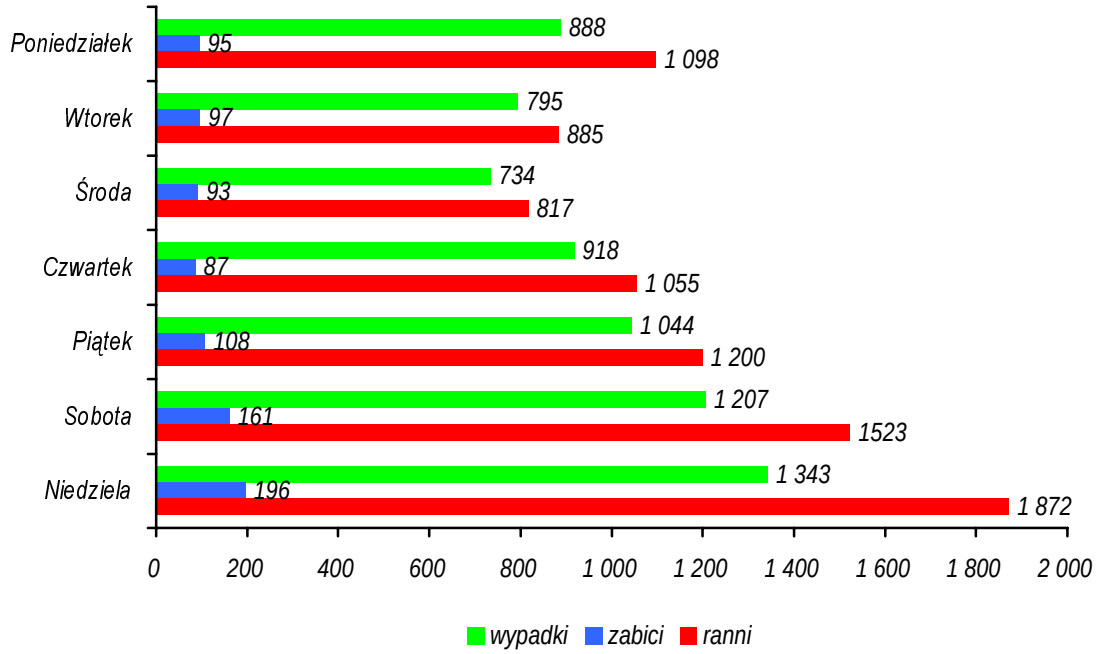
Województwa	Wypadki		Zabici*		Ranni*	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	*439*	*6,3*	*35*	*6,2*	*340*	*6,4*
Kujawsko – pomorskie	*233*	*3,4*	*11*	*2,0*	*190*	*3,6*
Lubelskie	*534*	*7,7*	*51*	*9,1*	*425*	*8,0*
Lubuskie	*130*	*1,9*	*12*	*2,1*	*80*	*1,5*
Łódzkie	*578*	*8,3*	*50*	*8,9*	*455*	*8,5*
Małopolskie	*688*	*9,9*	*26*	*4,6*	*604*	*11,3*
Mazowieckie	*386*	*5,6*	*41*	*7,3*	*221*	*4,1*
Opolskie	*177*	*2,6*	*11*	*2,0*	*147*	*2,8*
Podkarpackie	*362*	*5,2*	*38*	*6,8*	*242*	*4,5*
Podlaskie	*256*	*3,7*	*47*	*8,4*	*196*	*3,7*
Pomorskie	*369*	*5,3*	*19*	*3,4*	*313*	*5,9*
Śląskie	*948*	*13,7*	*41*	*7,3*	*742*	*13,9*
Świętokrzyskie	*410*	*5,9*	*35*	*6,2*	*335*	*6,3*
Warmińsko-mazurskie	*373*	*5,4*	*58*	*10,3*	*278*	*5,2*
Wielkopolskie	*466*	*6,7*	*40*	*7,1*	*348*	*6,5*
Zachodniopomorskie	*301*	*4,3*	*21*	*3,7*	*260*	*4,9*
Komenda Stołeczna Policji	*279*	*4,0*	*25*	*4,5*	*159*	*3,0*
POLSKA	***6 929***	***100,0***	***561***	***100,0***	***5 335***	***100,0***

* W rubrykach zabici i ranni zostali ujęci tylko nietrzeźwi uczestnicy wypadków.

Analizując dynamikę omawianych zdarzeń w okresie 1997 - 1999 stwierdzono systematyczny spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg (1997 – 12 426, 1998 – 10 956, 1999 – 9 319, 2000 – nieznaczny wzrost 9 367). W 2001 r. odnotowano 7 432 wypadki, w porównaniu z rokiem 2000 jest to mniej o 1935 (-20,8%). Natomiast w 2002 r. w porównaniu z rokiem 2001 nastąpił wzrost tego typu zdarzeń. Zanotowano 7 801 wypadków , tj. więcej o 369 (+4,9%). W 2003 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, nastąpił spadek liczby wypadków z udziałem osób będących pod działaniem alkoholu, zanotowano 6 913 wypadków, tj. mniej o 888 (-11,4%). Natomiast w 2004 r. nastąpił niewielki wzrost do 6 929 wypadków, w porównaniu z rokiem ubiegłym jest to o 16 więcej (+0,2%).

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia: piątek (15,1%), sobota (17,4%) i niedziela (19,4%). Niewątpliwie wpływ na takie rozłożenie wypadków ma fakt, że koniec tygodnia, dni wolne od pracy, sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, podczas których spożywany

Zestawienie wypadków drogowych z nietrzeźwymi wg. dni tygodnia



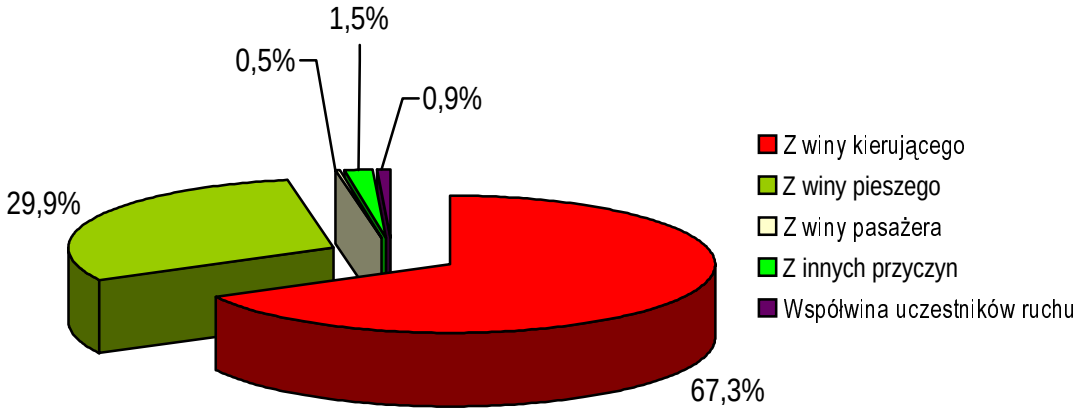
jest alkohol. Generalnie w te dni zwiększa się liczba uczestników ruchu pod wpływem alkoholu.

Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2004 r. spowodowali 5 781 wypadków. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 9,3%.

Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu

Nietrzeźwość uczestników zdarzenia	Wypadki	Zabici	Ranni
Z winy kierującego	*3 888*	*454*	*5 353*
Z winy pieszego	*1 726*	*240*	*1 536*
Z winy pasażera	*30*	*1*	*30*
Z innych przyczyn	*85*	*20*	*85*
Współwina uczestników ruchu	*52*	*12*	*53*

Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych w 2004 roku



W 2004 r. kierujący będący pod wpływem alkoholu spowodowali 3 888 wypadków. Zginęły w nich 454 osoby, a ranne zostały 5 353 osoby. W porównaniu do 2003 r. nastąpił spadek liczby wypadków o 25 (-0,6%).

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, spowodowali oni 2 854 wypadki (73,4 % wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). Wskaźnik ten jest wyższy niż w roku poprzednim (2003 r. – 72%). W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęło 338 osób, tj. 74,4% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących (2003 r. – 77,8%).

Piesi będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 726 wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 240 osób, a 1 536 zostało rannych. W porównaniu do roku 2003 nastąpił niewielki spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 0,6%.

Prawie co piąty pieszy – sprawca wypadku był pod wpływem alkoholu, jest to na poziomie roku ubiegłego. Liczba zdarzeń, do powstania których przyczynili się nietrzeźwi piesi systematycznie spada, w roku 2004 była najniższa w ostatnich pięciu latach i stanowiła 3,3% wszystkich wypadków (2000 r. – 4,4%, 2001 r. – 3,7%, 2002 r. – 3,6%, 2003 r. – 3,4%).

W porównaniu z rokiem ubiegłym stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 6 221 osób.

	Liczba ujawnionych osób
Styczeń – grudzień 2003 r. – 87 §§ 1i 2 kw oraz 178a §§ 1i 2 kk	**167 318**
Styczeń – grudzień 2004 r. – 87 §§ 1i 2 kw oraz 178a §§ 1i 2 kk	**173 539**

2.8. Koszty wypadków drogowych

Według danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów koszty wypadków drogowych wynoszą:

2.8.1. Średnio w obszarze zabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
1	2	3	4	5
2000	584 390	97 180	33 700	196 650
2001	731 230	105 610	33 700	218 560
2002	748 886	128 875	37 215	245 394
2003	800 175	134 520	38 090	253 084

2.8.2. Średnio w obszarze niezabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
1	2	3	4	5
2000	718 400	118 920	38 110	365 170
2001	895 330	130 440	38 110	421 300
2002	930 622	158 871	42 595	458 933
2003	992 761	166 083	43 510	466 777

Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 1990-2004

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych policji)	Liczba pojazdów w tys.	Liczba sam. os. w tys.	Liczba mieszkań-ców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 100 000 mk)	Ciężkość wypadków (zabici na 100 wypadków)	Wskaźnik motoryzacji (liczba s.os. na 1000 mk)
1990	50 532	7 333	59 611	106 693	9 041	5 261	38 183	19,2	15	138
1991	54 038	7 901	65 242	130 951	9 860	6 112	38 309	20,6	15	160
1992	50 989	6 946	61 046	139 637	10 207	6 505	38 418	18,1	14	169
1993	48 901	6 341	58 812	146 650	10 438	6 771	38 505	16,5	13	176
1994	53 647	6 744	64 573	162 816	10 858	7 153	38 581	17,5	13	185
1995	56 904	6 900	70 226	197 159	11 186	7 517	38 609	17,9	12	195
1996	57 911	6 359	71 419	214 006	11 766	8 054	38 639	16,5	11	208
1997	66 586	7 310	83 169	253 356	12 284	8 533	38 650	18,9	11	221
1998	61 855	7 080	77 560	291 381	12 709	8 891	38 661	18,3	11	230
1999	55 106	6 730	68 449	313 073	13 169	9 283	38 654	17,4	12	240
2000	57 331	6 294	71 638	335 717	14 106	9 991	38 644	16,3	11	250
2001	53 799	5 534	68 194	342 408	14 724	10 503	38 641	14,2	10	260
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	15 526	11 029	38 632	15,1	11	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	15 899	11 244	38 230	14,8	11	294
2004	**51 069**	**5 712**	**64 661**	**424 938***	**16 600****	**11 900****	**38 180**	**15,0**	**11**	**311****
04/03 %	**-0,02**	**+1,3**	**+1,2**	**+15,6**	–	–	–	–	–	–

Źródło: Komenda Główna Policji

Uwaga:
* - liczba kolizji zgłoszonych Policji; ocenia się wspólnie z towarzystwami i firmami ubezpieczeniowymi, że rzeczywista liczba kolizji przekracza 1,0 mln rocznie
** - dane szacowane

3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2004 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizowała następujące zadania:

- Nadzorowała i finansowała Regionalny Projekt Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego współfinansowany ze środków Drugiego Projektu Drogowego Banku Światowego.
- Prowadziła systematyczne pomiary wykorzystania pasów bezpieczeństwa w połączeniu z pomiarem prędkości oraz stosowania pasów przez kierowców i pasażerów. Dane te są wskaźnikiem efektywności działań prewencyjnych policji ukierunkowanych na egzekwowanie ograniczeń prędkości i jazdy w zapiętych pasach.
- Opracowała Program Szkoleń z zakresu brd. Zadanie polega na przygotowaniu kompleksowych materiałów szkoleniowych, na podstawie których szkolone będą kadry brd różnych szczebli oraz pracownicy instytucji wchodzących w skład wojewódzkich rad brd. Wykonawca kontraktu przygotował ostateczną wersję materiałów.
- Zorganizowała XXXVI Kongres CIECA. Jest to międzynarodowa organizacja zajmująca się problematyką szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Oprócz wymiany informacji, CIECA również oferuje swoje ekspertyzy organizacjom rządowym, szczególnie w UE.
- Powołując Komitet Honorowy, zainicjowała w Polsce działania w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD pod hasłem "SZACUNEK TO BEZPIECZEŃSTWO". Zleciła, sfinansowała i pomogła w przygotowaniu ogólnopolskich badań opinii społecznej nt. kultury jazdy i agresji na drogach. Zorganizowała także kampanię informacyjną obejmującą 100 billboardów w Warszawie i wybranych dużych miastach oraz 1700 plakatów w całej Polsce. KR BRD nadzorowała działania Partnerów oraz Wojewódzkich Rad BRD, zapewniła patronat medialny i zorganizowała konferencję prasową, otwierającą IV Tydzień BRD; szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w drugiej części niniejszego sprawozdania.
- Podjęła starania mające na celu uzyskanie dodatkowych środków finansowych pozwalających na realizacje zadań wynikających z przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000. W ramach już podjętej realizacji Programu Sekretariat kontynuował rozpoczęty pod koniec ubiegłego roku program szkoleń kadr odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zbyt mała w stosunku do potrzeb realizacja Programu GAMBIT wynika głownie z braku dostatecznej ilości środków na ich finansowanie, dalece niewystarczającej współpracy pomiędzy organami rządowymi, a samorządowymi (szczególnie zarządami dróg różnych szczebli), zbyt małej liczby wykwalifikowanej kadry oraz nie przywiązywania większej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd.
- Uczestniczyła w pracach Międzyresortowego Zespołu ds. Wdrożenia Sytemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej.
- Uczestniczyła w opracowaniu i wdrożeniu szeregu istotnych dla brd rozwiązań zawartych we wchodzących w życie aktach prawnych.
- Opracowała kolejne wersje projektu ustawy o osobach kierujących pojazdami.
- Współpracowała z wieloma instytucjami i komisjami zagranicznymi oraz krajowymi w tym pozarządowymi.
- Uczestniczyła w naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd.
- Kierowała pracami Polskiego Komitetu Global Road Safety Partnership (szczegóły na stronie www.krbrd.gov.pl/polski_komitet_grsp/grsp.htm).

- Sekretariat KR BRD współpracował z Ministerstwem Transportu Królestwa Niderlandów w ramach podpisanego „Porozumienia o Współpracy" (Memorandum of Understanding). Współpraca ta polega głównie na wymianie doświadczeń i przekazywaniu wiedzy w zakresie drogownictwa i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Uczestniczyła w realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w zakresie:
  - pomocy technicznej - realizacja projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa (kontynuacja projektu Banku Światowego) oraz programu szkoleń dla kadr brd (materiały opracowane w ramach projektu Banku Światowego),
  - bezpieczniejszej infrastruktury drogowej - zidentyfikowane projekty obejmują roboty i instalacje drogowe (GDDKiA), zakup sprzętu do nadzoru nad ruchem (KGP) oraz zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP).
- Uczestniczyła w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, seminariach, szkoleniach; udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych.
- Uczestniczyła we współpracy międzynarodowej w tym w pracach ECMT, OECD, Grupy Wysokiego Szczebla ds. brd Komisji Europejskiej itd.
- Uczestniczyła w opracowaniu rządowej strategii antykorupcyjnej zawierającej m.in. przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom związanym ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

Więcej szczegółów nt. pracy Sekretariatu KR BRD zawartych jest w załączniku do niniejszego sprawozdania.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuowały w 2004 r. działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 oraz przeprowadziły wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

- system bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz w ich otoczeniu,
- edukacja, uświadamianie i propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto w niektórych województwach realizowano działania wyznaczone w wojewódzkich programach poprawy brd pod nazwami GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski.

Szczegółowe dane na temat działalności wojewódzkich rad brd są (ze względu na swoją obszerność) udostępniane na życzenie zainteresowanych, a także zostaną umieszczone na stronie www.krbrd.gov.pl.

4. Ocena realizacji I etapu Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce „Gambit 2000"

Za niezmiernie ważne należy uznać opracowanie Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 i przyjęcie go przez Radę Ministrów w maju 2001 roku. Pozwoliło to na:

- zwiększenie aktywności działań na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym (szkolenie kadry, programy brd, zastosowanie efektywnych środków poprawy brd);
- zbudowanie i wdrożenie systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (prędkość, stosowanie pasów);
- przygotowanie programu szkoleń na wszystkich poziomach administracji rządowej i samorządowej;
- pozyskanie środków na finansowe wsparcie działań sektorowych KGP, KGPSP, GDDKiA oraz regionalnych – drogi wojewódzkie i powiatowe;

- wzrost świadomości społecznej w zakresie brd;
- wprowadzenie wychowania komunikacyjnego do szkół podstawowych;
- uaktywnienie działań instytucji pozarządowych w tym GRSP, PZM.

Realizacja określonych w programie działań oraz podjęcie szeregu inicjatyw lokalnych w latach 2000-2004 dała w efekcie:

a) ogólne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 10,5 %,
b) zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych grupach wysokiego ryzyka, w tym:
   - pieszych o 13%,
   - młodych kierowców o 10%,
   - rowerzystów o 6%,
   - dzieci o 13%,
   - nietrzeźwych użytkowników dróg o 29%,
   - rozwijających nadmierną prędkość o 13%.

Niestety zwiększyła się liczba ofiar wypadków na skrzyżowaniach dróg o 2,7%.

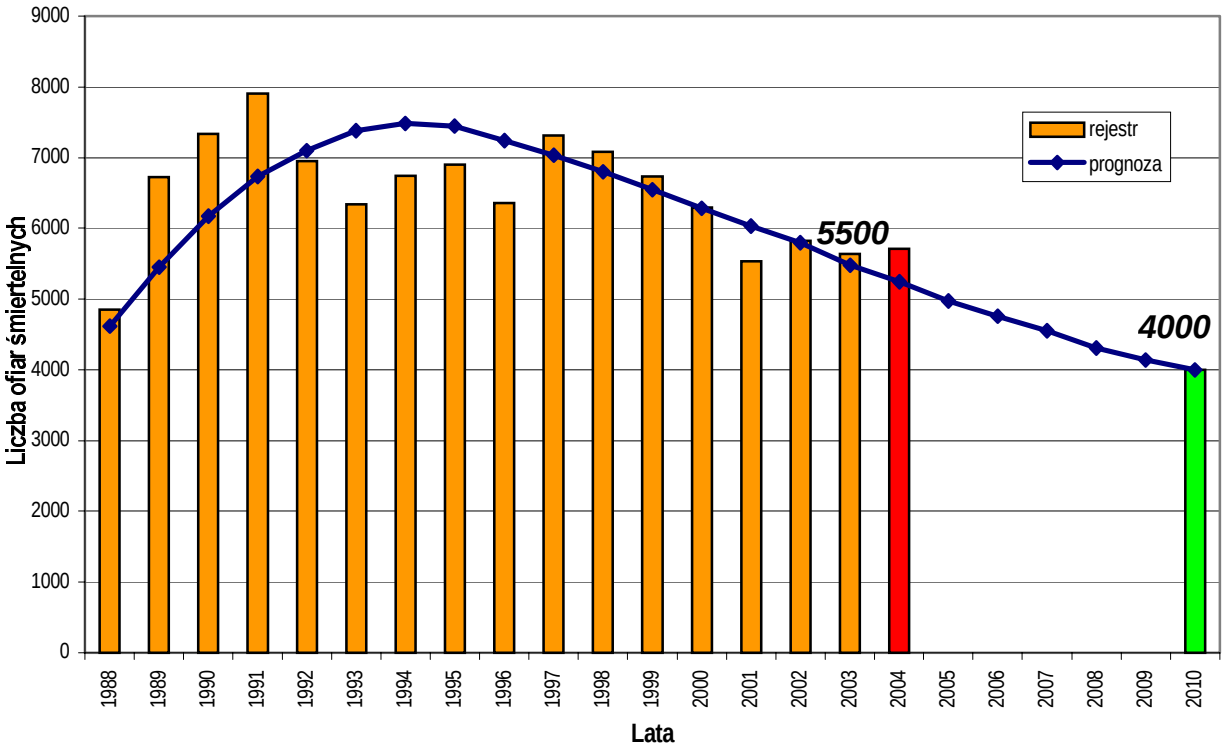
Założone w Programie cele zostały częściowo osiągnięte. Wyznaczone zadania rozpoczęto w różnych obszarach, a realizację części z nich ukończono. Do pełnego osiągnięcia celów przyczyniło się:

- brak dostatecznego wpływu lidera Programu na działania członków KR BRD i innych instytucji,
- trudności w zarządzaniu realizacją Programu,
- nieprzygotowane z odpowiednim wyprzedzeniem programy operacyjne dla wielu działań, dzielące je na zadania i projekty ze szczegółowo określonym celem, wskaźnikami monitorowania, kosztami realizacji i wykonawcami,
- zbyt mała liczba wykwalifikowanej kadry,
- niewystarczająca aktywność niektórych członków KR BRD i WRBRD,
- niewystarczająca współpraca pomiędzy organami rządowymi i samorządowymi,
- brak środków na pełne wsparcie naukowe i merytoryczne,
- przywiązywanie zbyt małej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd,
- niewłaściwe postrzeganie przez społeczeństwo następstw wypadków drogowych (priorytetem wg opinii społecznej jest przede wszystkim poprawa stanu dróg oraz budowa autostrad),
- niedostosowanie uregulowań prawnych i technicznych umożliwiających efektywne działania na rzecz poprawy brd,
- brak poczucia nieuchronności kary przez osoby naruszające przepisy ruchu drogowego,
- niedostatek środków finansowych na realizację zadań.

5. Podsumowanie i wnioski

Pomimo podjęcia przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego licznych działań, w 2004 r. odnotowano niewielki wzrost liczby zabitych w wyniku zdarzeń drogowych (o 1,3 %) oraz liczby rannych (o 1,2 %). Odnotowano natomiast nieznaczne zmniejszenie liczby wypadków drogowych, co można uznać iż w porównaniu z rokiem 2003 liczba wypadków pozostała na tym samym poziomie.

Zatem nie zostały zrealizowane w pełni założenia Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000, w którym przewidywano, że w wyniku podjęcia wskazanych działań liczba zabitych w wyniku zdarzeń drogowych wyniesie w 2004 r. 5240 osób.



W 2004 r. nastąpił również niewielki wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu. Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat jest to stale tendencja wzrostowa, a wypadki powodowane pod wpływem alkoholu charakteryzują się z reguły dużą ciężkością (liczba zabitych na 100 wypadków). Z jednej strony ta wzrostowa tendencja może wprawdzie świadczyć o wzroście wykrywalności tego wykroczenia dzięki wzmożonym działaniom Policji w tym zakresie, ale z drugiej strony wskazuje, że instytucje zobowiązane do sankcjonowania tj. wymiar sprawiedliwości i urzędy powiatowe (zwracające prawa jazdy po ustaniu sankcji) wykonują swoje ustawowe obowiązki w dalece niewystarczający sposób. Takie działanie nie odstrasza kierowców od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Dlatego też na terenie całego kraju prowadzone są przez różne podmioty kampanie społeczne ukierunkowane na ten właśnie problem.

Po kilku latach starań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Sejm wprowadził ustawowy obowiązek ograniczenia prędkości na obszarach zabudowanych do 50 km/h (do 60 km/h w godz. 23.00 – 5.00) od 1 maja 2004 r. Jeżeli przepis ten będzie respektowany przez kierowców, a przekraczanie tej prędkości będzie się wiązało z nieuchronnością kary, to można spodziewać się w dość krótkim czasie zmniejszenia zarówno liczby wypadków, jak i ich skutków.

W ostatnim okresie wzrosła dość znacząco liczba materiałów informacyjnych i imprez promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Część z nich powstała z inicjatywy Sekretariatu Krajowej Rady BRD, ale należy przyznać, że coraz częściej spotykamy się z działaniami ze strony różnego rodzaju fundacji i organizacji pozarządowych, które zwracają się do nas o merytoryczne wsparcie swoich prac.

Wzmocniono znacznie kontakty z prasą współpracując przy opracowywaniu cyklicznych artykułów dotyczących szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań Krajowej Rady BRD.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzą w dalszym ciągu działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, a także podejmują wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

- System bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz w ich otoczeniu,
- Edukacja, uświadamianie i propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Aby nadal poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego należy:

- konsekwentnie realizować działania wskazane w znowelizowanym Programie pn.: GAMBIT 2005;
- zwiększać dynamiczne kontrole Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów;
- zwiększać liczbę kar nakładanych (w stosunku do liczby udzielanych pouczeń) na osoby naruszające przepisy ruchu drogowego;
- we współpracy z wymiarem sprawiedliwości wzmocnić społeczną świadomość nieuchronności kar za łamanie przepisów ruchu drogowego;
- nieustannie edukować społeczeństwo w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze przy wykorzystaniu środków masowego przekazu i współpracy z instytucjami pozarządowymi, fundacjami, firmami ubezpieczeniowymi itp.;
- rozszerzyć zakres działań związanych z uspokojeniem ruchu, likwidacją czarnych punktów oraz monitoringiem ruchu;
- rozbudować przy drogach krajowych sieć bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych umożliwiających przeprowadzanie kontroli przez Inspektorów Transportu Drogowego,
- promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym;
- wprowadzić ustawowy obowiązek jazdy z włączonymi światłami przez cały rok;
- uchwalić ustawę o osobach kierujących pojazdami i wprowadzić wynikający z niego system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców;
- wykorzystywać w większym zakresie opracowania, projekty i zalecenia polskich oraz zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji (ITS, IBDiM, CEMT, OECD) z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce;
- zwiększyć zakres badań i prac naukowych dotyczących brd,
- kontynuować realizację pilotażowych Regionalnych Programów Poprawy BRD;
- poświęcić większą uwagę działaniom na rzecz niechronionych użytkowników dróg;
- przeszkolić jak największą liczbę specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wejście RP do Unii Europejskiej spowodowało konieczność podjęcia lub kontynuacji następujących działań:

- zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50%;
- wdrożenie zadań określonych w III Programie UE w stopniu umożliwiającym uzyskanie poprawy brd w krajach członkowskich UE;
- rozszerzenie współpracy międzynarodowej;
- dostosowanie standardów i poziomu brd w Polsce do przodujących w tej dziedzinie krajów unijnych.

W związku z tym znowelizowano przyjęty przez Rząd RP w maju 2001 r. Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, który jako program o akronimie GAMBIT 2005 został przyjęty uchwałą na dzisiejszym plenarnym posiedzeniu KR BRD. Program ten należy przedłożyć do akceptacji Rady Ministrów wraz z niniejszym sprawozdaniem.

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

Andrzej Grzegorczyk

Sekretarz Krajowej Rady BRD

Akceptuje:

Ryszard Krystek

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury

ZATWIERDZAM:

Krzysztof Opawski

Minister Infrastruktury
Przewodniczący Krajowej Rady BRD

Warszawa, marzec 2005 r.

Errata

na str. 23 - akapit pod wykresem powinien brzmieć: „W 2004 r. nastąpił również niewielki wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu. Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat jest to stale tendencja wzrostowa, a wypadki powodowane pod wpływem alkoholu charakteryzują się z reguły dużą ciężkością (liczba zabitych na 100 wypadków). Z jednej strony ta wzrostowa tendencja może wprawdzie świadczyć o wzroście wykrywalności tego naruszenia dzięki wzmożonym działaniom Policji w tym zakresie, ale z drugiej strony wskazuje, że określone prawem sankcje nie spełniają w sposób wystarczający przewidzianej dla nich roli. Takie działanie nie odstrasza kierowców od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Dlatego też na terenie całego kraju prowadzone są przez różne podmioty kampanie społeczne ukierunkowane na ten właśnie problem.”

Warszawa, dnia 18 .04. 2005 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Krzysztof Opawski

TRD4/5266/4a/2005

Oszacowanie kosztów działań realizowanych w 2004 roku na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) zgodnie z pytaniem KRM postawionym na posiedzeniu w dniu 15.04.2005 r. (do sprawy RM-24-12-05).

Finansowanie działań na rzecz brd w 2004 r. ze środków będących w dyspozycji Ministra Infrastruktury :

- ze środków wydzielonych w 2004 roku w budżecie w kwocie 2,1 ml. PLN z przeznaczeniem na m.in. następujące zadania: kampanie związane z organizacją IV Międzynarodowego Tygodnia BRD; na wydawnictwo „Wychowanie Komunikacyjne" (16tys. egz.), broszury karta rowerowa i karta motorowerowa; organizację XXXVI Kongresu CIECA pt. "Bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozszerzonej Unii Europejskiej"; wydanie w czterech językach broszur informacyjnych pt. „Witamy w Polsce" (300 tys. egz.) i „Kontrola ruchu drogowego" (20 tys. egz.); na realizację przedsięwzięć wspólnych z jednostkami samorządowymi i pozarządowymi z częściowym zwrotem ich kosztów polegających na utworzeniu np.: Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, akcji prewencyjnych, audycji radiowych i seminariów związanych z brd, badań dotyczące stanu brd; baz danych o wypadkach drogowych.

- ze środków wsparcia UE (Sektorowy Program Operacyjny - Transport) w części przeznaczonej na brd, w tym na realizację projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa w kwocie około 2,2 mln. PLN oraz projektu dotyczącego programu szkoleń dla kadr brd w kwocie ponad 1, 8 mln. PLN (rozpoczęcie tych działań zaczęto w 2004 r.).

- ze składników na poprawę brd pochodzących z pożyczek Banku Światowego: na realizację Drugiego Projektu Drogowego - pożyczka 4236-0-1 POL i Projekt Utrzymania i Rehabilitacji Dróg - pożyczka 7223 POL, w tym na następujące zadania:

Instytucja wdrażająca	Główne zadania	Wartość ogółem (PLN) *
MI (SKRBRD)	• **Wojewódzkie Projekty BRD (niskonakładowe zadania poprawy brd na drogach samorządowych** • **Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych** • **Program szkoleń w zakresie brd** • **Szkolenia wojewódzkich kadr BRD** • **Ogólnokrajowe pomiary prędkości i stosowania pasów bezpieczeństwa** • **Sondaż i kampania na rzecz zapinania pasów bezpieczeństwa** • **Zakup oprogramowania dla potrzeb naukowo-badawczych brd**	42 mln
KGP	• **Zakup zestawów do zabezpieczenia miejsc wypadku** • **Zakup motocykli z kombinezonami i systemem łączności** • **Zakup urządzeń do kontroli trzeźwości „alkomatów" – 2 kontrakty** • **Zakup fotorejestratorów prędkości – 2 kontrakty**	28 mln
GDDKiA**	• **Dostawa i instalacja „kocich oczek" – 2 kontrakty** • **Grubowarstwowe oznakowanie krawędziowe („rumble strips")** • **Osłony przeciwzderzeniowe („crash cushions)**	10 mln
KG PSP	• **Zakup ciężkich samochodów ratownictwa drogowego**	3 mln
GITD	• **Zakup furgonów z wyposażeniem** • **Zakup furgonów z wyposażeniem**	3 mln
RAZEM		86 mln

***** wartości szacunkowe dla projektów będących w przygotowaniu i w trakcie realizacji

** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeznaczyła dodatkowo wydzielone środki (szczegółowo opisane w punkcie 1.2.2 Załącznika do rozpatrywanego Sprawozdania) w wysokości ok. 220 mln złotych na realizację zadań infrastrukturalnych na drogach krajowych związanych z poprawą brd. Ze środków tych wykonano m.in. następujące zadania:

- likwidacja w ramach Programu miejsc szczególnie niebezpiecznych (czarne punkty),
- realizacja wydzielonego Programu budowy chodników we współpracy z samorządami,
- zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu i zmian jego organizacji,

- zwiększenie ilościowe niewielkich i nieskomplikowanych robót, wykonywanych na tzw. "zgłoszenie" w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- działania systemowe na ciągach drogowych, jak np. uzupełnianie brakujących barier energochłonnych głównie w pasie dzielącym drogi, przebudowa istniejących sygnalizacji świetlnych, wyznaczanie azyli dla pieszych, zmiana organizacji ruchu z pasów ruchu powolnego na pasy dla wyprzedzania itp.,
- analizowanie efektywności realizowanych zadań.

Obecne wykorzystanie środków finansowych z pożyczek Banku Światowego dla brd zamyka się kwotą około 86 milionów złotych. Środki te umożliwiły, realizowanie działań interdyscyplinarnych, we współpracy z różnymi organami administracji państwowej i samorządowej, takich jak wsparcie dla służb związanych z brd - policji, Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego oraz dofinansowanie regionalnych programów poprawy brd .

Już w 2004 roku rozpoczęto działania które będą kontynuowane w 2005 i 2006 roku :

- ze środków wsparcia UE kierowanych na rozwój infrastruktury drogowej oraz rozwój inteligentnych systemów transportu, pod warunkiem spełnienia standardów brd;
- ze środków wsparcia UE (Programy regionalne) i środków własnych jednostek samorządu terytorialnego przeznaczonych na rozwój infrastruktury drogowej ze szczególnym zwróceniem uwagi na brd.

Bezpośrednie finansowanie zadań realizowanych w zakresie brd przez poszczególne jednostki administracji rządowej i samorządowej, a także przez jednostki pozarządowe realizowane było w 2004 roku ze środków własnych w/w jednostek z reguły zgodnie z zasadami określonymi w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 przyjętym przez Radę Ministrów w maju 2001 roku. Wielkość tych środków, przy tak rozproszonych i licznych działaniach realizowanych przez jednostki jak wyżej jest trudna do oszacowania.

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

SZCZEGÓŁOWE DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W 2004 R.

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA PT.:
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE W 2004 ROKU

Materiał przyjęty przez Radę Ministrów

Warszawa, kwiecień 2005

SEKRETARIAT KRAJOWEJ RADY BRD – MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6 • 00-928 WARSZAWA • TEL. (0-22) 830-08-45 • FAX (0-22) 830-00-80

KRAJOWA RADA
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

SEKRETARIAT KRAJOWEJ RADY BRD – MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6 • 00-928 WARSZAWA • TEL. (0-22) 830-08-45 • FAX (0-22) 830-00-80

Spis treści

Załącznik - Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r.

1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego 4
1.1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 4
1.2. Ministerstwo Infrastruktury 13
1.2.1. Departament Transportu Drogowego 13
1.2.2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 16
1.2.3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego 21
1.3. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji 31
1.3.1. Komenda Główna Policji 32
1.3.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej 35
1.4. Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu 40
1.5. Ministerstwo Finansów 42
1.6. Ministerstwo Obrony Narodowej 43
1.7. Ministerstwo Zdrowia 45
1.8. Ministerstwo Sprawiedliwości 46
1.9. Ministerstwo Środowiska 46
1.10. Ministerstwo Gospodarki i Pracy 48
2. Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inne podmioty oraz organizacje społeczne 52
2.1. Instytut Transportu Samochodowego 52
2.2. Polski Związek Motorowy 55
2.3. Towarzystwo Trzeźwości Transportowców 58
3. Działania podejmowane w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 60
3.1. Działania podejmowane w ramach IV Tygodnia BRD przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 62
3.2. Działania podejmowane w ramach IV Tygodnia BRD przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 62
4. Działania podejmowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 75

1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego

1.1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Podstawowym celem wszystkich działań podejmowanych przez Krajową Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Działania te stanowią jednocześnie realizację Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000.

Zestawienie działań

Przygotowanie ustawy o osobach kierujących pojazdami.

Działanie to jest kontynuacją zrealizowanego w ubiegłym roku zadania polegającego na przygotowaniu przepisów wprowadzających nowy system kształcenia i egzaminowania na prawo jazdy oraz zapewniających „0" tolerancji dla alkoholu". Projekt ustawy o osobach kierujących pojazdami powstał, jako odpowiedź ma negatywne zjawiska związane z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi oraz jako jeden z elementów działań na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych określonych w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000. Głównym celem ustawy jest:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez podniesienie kwalifikacji kierujących pojazdami;
- minimalizacja negatywnych zjawisk związanych z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami takich, jak oszustwa, nierzetelne wykonywanie usług w zakresie szkolenia kierowców i korupcja.

Harmonogram prac nad ustawą przewidywał, że w lutym 2004 r. projekt ustawy zostanie przedłożony pod obrady Rady Ministrów, a wejście w życie planowano na pierwszą połowę 2005 r. Jednakże harmonogram nie został dotrzymany. Planowane wejście ustawy w życie – 1 stycznia 2006 r.

Kontynuacja i wdrażanie nowych elementów Programu Poprawy BRD Banku Światowego.

Zadania realizowane w ramach Programu Poprawy BRD Banku Światowego w I półroczu 2004 r. (Drugi Projekt Drogowy - pożyczka nr 4236-0-1 POL) osiągnęły następujący stan realizacji:

- Wojewódzki Program Poprawy BRD druga edycja – projekt zakończony,
- program szkoleń w zakresie brd – projekt zakończony,
- badanie prędkości i stosowania pasów bezpieczeństwa – w trakcie realizacji, w 2004 r. przeprowadzono trzy sesje pomiarowe,
- osłony przeciwzderzeniowe (GDDKiA) – postępowanie przetargowe w toku,
- akustyczne oznakowanie krawędziowe (GDDKiA) – postępowanie przetargowe zakończone,
- dostawa i instalacja kocich oczek – drugi projekt (GDDKiA) – postępowanie przetargowe zakończone,
- sondaż i kampania na rzecz zapinania pasów bezpieczeństwa – postępowanie przetargowe zakończone,
- kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – rozpoczęto postępowanie przetargowe,
- Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach – rozpoczęto prace nad pierwszą edycją Programu,
- doposażenie Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej w samochody ratownictwa drogowego – realizacja Komenda Główna PSP – dokonano ustaleń odnośnie zakupu sprzętu w ramach III projektu Drogowego Banku Światowego – ustalenia wdrożeniowe z MSWiA, materiały przetargowe w przygotowaniu,
- doposażenie Policji w sprzęt podnoszący efektywność pracy policji drogowej – realizacja Komenda Główna Policji; dokonano ustaleń odnośnie zakupu sprzętu w ramach III projektu Drogowego Banku Światowego – ustalenia wdrożeniowe z MSWiA,
- zakup urządzeń umożliwiających działania związane z wyeliminowaniem z ruchu pojazdów przeciążonych – realizacja Główna Inspekcja Transportu Drogowego; dokonano ustaleń odnośnie zakupu sprzętu w ramach III projektu Drogowego Banku Światowego.

Organizacja IV Międzynarodowego Tygodnia BRD w Polsce

W dniach 5 - 11 kwietnia 2004 r. odbył się IV Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, organizowany przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. W tym czasie we wszystkich krajach członkowskich prowadzone były kampanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, skierowane na walkę z agresywnym zachowaniem kierowców. Wszystkie działania przebiegały pod hasłem „Szacunek to bezpieczeństwo".

Działania organizatorów oraz partnerów IV Tygodnia BRD są przedstawione w oddzielnym rozdziale niniejszego sprawozdania.

Organizacja podpisania Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce

W dniu 22 kwietnia 2004 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyła się ceremonia podpisania Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Podczas uroczystości Minister Infrastruktury, członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, osoby publiczne oraz przedstawiciele środków masowego przekazu zobowiązali się do podjęcia działań zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.

Celem Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest podjęcie się przez sygnatariuszy, w granicach posiadanych kompetencji, prowadzenia aktywnych działań zmierzających do przyspieszenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności zaś podjęcie się, w granicach posiadanych kompetencji i uwarunkowań, działań zgodnie z przynajmniej jedną z poniższych zasad:

1. Działać na rzecz zmniejszenia liczby zabitych na drogach.

2. Włączać poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego do głównych celów działania i kryteriów decyzyjnych, zwłaszcza w ramach prowadzonych prac badawczych, struktury organizacyjnej i inwestycji, jak również, w ujęciu bardziej ogólnym, w ramach organizacji całej działalności zawodowej, tak aby doprowadzić do powstania planu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Wymieniać z właściwymi organizacjami odpowiadającymi za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego informacje merytoryczne i statystyczne, które mogą być pomocne w lepszym poznawaniu przyczyn wypadków, wynikających z nich obrażeń oraz skuteczności działań zapobiegawczych i łagodzących skutki wypadków.

4. Przyczyniać się do zapobiegania wypadkom drogowym poprzez prowadzenie na najwyższym poziomie działań w przynajmniej jednej z poniższych dziedzin:

- początkowe i ustawiczne szkolenie i informowanie kierowców,
- wyposażenie i ergonomia pojazdów silnikowych,
- projektowanie infrastruktury w sposób prowadzący do zminimalizowania ryzyka występowania wypadków, łagodzenia konsekwencji wypadków i skłaniający do bezpiecznego kierowania pojazdami.

5. Rozwijać i wdrażać technologie łagodzące skutki wypadków drogowych.

6. Przyczyniać się do opracowywania metod jednolitej, ciągłej i właściwej kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez osoby działające w moim imieniu lub pod moim kierownictwem i karać wszystkie osoby łamiące te przepisy w sposób jednolity, natychmiastowy i proporcjonalny.

7. Umożliwiać i ułatwiać prowadzenie działań związanych z ustawicznym szkoleniem kierowców i reedukacją kierowców zachowujących się niebezpiecznie.

8. Dokładać starań, aby w miarę możliwości przyczyniać się do lepszego poznania przyczyn, okoliczności i skutków wypadków, co umożliwi wyciąganie wniosków, które pozwolą uniknąć powtórzenia takich zdarzeń w przyszłości.

9. Przyczyniać się do zapewnienia ofiarom wypadków drogowych dostępu do odpowiedniej i skutecznej pomocy medycznej, psychologicznej oraz prawnej.

10. Akceptować ocenę działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonywaną *ex post* przez innych z zachowaniem odpowiednich przepisów o poufności i w razie potrzeby wyciągać z tej oceny wnioski celem skorygowania prowadzonych działań.

Geneza Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Rosnąca liczba wypadków w ruchu drogowym, a w konsekwencji ilości zabitych i rannych, to zjawisko o charakterze globalnym, z którym mają do czynienia rządy prawie wszystkich państw.

Na drogach krajów UE ginie rocznie w wypadkach ponad 40 tys. ludzi, a przewiduje się, że w momencie przystąpienia 10 nowych członków ta liczba znacznie wzrośnie. Zagadnienie wygląda jeszcze poważniej gdy ujmie się je w perspektywie globalnej rocznie w wypadkach ginie 1,2 mln ludzi, a 50 mln odnosi poważne obrażenia.

W Polsce od kilku lat stan bezpieczeństwa ruchu na drogach systematycznie się poprawia. W latach 1998 – 2003 liczba zabitych w wypadkach drogowych spadła o 22%. Pomimo podjętych działań zaradczych i pozytywnych zmian, zagrożenie statystycznego Polaka jest nadal bardzo wysokie (15 zabitych na 100 tys. mieszkańców) i 2-3 razy wyższe niż w innych krajach europejskich.

Badania pokazują, ze jeśli nie zostaną podjęte odpowiednie działania prewencyjne, do roku 2020 liczba rannych w wypadkach na drogach europejskich wzrośnie o 65%.

W Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje" znaczną uwagę poświęcono bezpieczeństwu transportu. W Europejskim Programie Działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego Wspólnota postawiła sobie za cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 roku. Jednocześnie Komisja przyznaje, że sumy wydatkowane na poprawę bezpieczeństwa na drogach nie odzwierciedlają powagi sytuacji i wzywa do zwiększonych wysiłków w tej dziedzinie.

Polskie dążenia są zbieżne z unijnymi pod kątem podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa ruchu i kierunków działań. Nasz kraj ma systemowy plan poprawy w tej sferze, jakim jest Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000.

24 października 2003 r. w Weronie odbyło się nieformalne posiedzenie ministrów transportu z Unii Europejskiej oraz z krajów przystępujących i innych krajów kandydujących oraz krajów EEA i EFTA, na którym państwa zadeklarowały się postępować zgodnie z wytycznymi Europejskiego Programu Działań na rzecz BRD.

W związku z IV Międzynarodowym Tygodniem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod auspicjami EKG ONZ i Światowym Dniem Zdrowia (WHO) pod hasłem „Road safety is no accident", dnia 6 kwietnia br. w Dublinie została podpisana „Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego", będąca elementem Europejskiego Programu Działań na rzecz BRD. W uroczystości uczestniczyli Ministrowie Transportu krajów członkowskich i przystępujących do UE, a 39 organizacji zobowiązało się do podjęcia działań zmierzających do zwiększenia

bezpieczeństwa na drogach. Karta obejmuje swoim zasięgiem takie zagadnienia jak: nauka jazdy, stan techniczny samochodów, infrastruktura, jednolite zasady ruchu drogowego.

Inicjatywa ta została przedstawiona Zgromadzeniu Generalnemu ONZ w Nowym Jorku 14 kwietnia br.

Sygnatariusze Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce:

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

1. Marek Pol - Wicepremier, Minister Infrastruktury, Ministerstwo Infrastruktury
2. Witold Górski - Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury, Zastępca Przewodniczącego KRBRD
3. Jerzy Mazurek - Podsekretarz Stanu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Zastępca Przewodniczącego KRBRD
4. Andrzej Grzegorczyk – Sekretarz KRBRD

Członkowie KRBRD

1. Franciszek Potulski - Sekretarz Stanu Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu
2. Ryszard Stefański - Zastępca Prokuratora Generalnego, Ministerstwo Sprawiedliwości
3. Tomasz Bryzek - Zastępca Dyrektora Departamentu Polityki Przemysłowej, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej
4. Józef Leszega - Szef Zarządu Transportu i Ruchu Wojsk, Generalny Zarząd Logistyki, Ministerstwo Obrony Narodowej
5. Katarzyna Przewalska - Zastępca Dyrektora Departamentu Instytucji Finansowych, Ministerstwo Finansów
6. Henryk Tokarski - Zastępca Komendanta Głównego Policji, Komenda Główna Policji
7. Mariusz Wasiak - Radca w Zarządzie Ruchu Drogowego Biura Służby Prewencyjnej, Komenda Główna Policji
8. Zygmunt Politowski - Zastępca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
9. Seweryn Kaczmarek - Główny Inspektor Transportu Drogowego, Główny Inspektorat Transportu Drogowego
10. Stanisław Szatkowski - Wojewoda Warmińsko-Mazurski
11. Ryszard Półtorak - I Wicewojewoda Małopolski
12. Ewa Kacprzak - P.O. Dyrektora Departamentu Polityki Zdrowotnej, Ministerstwo Zdrowia
13. Maciej Wroński - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury

Osoby współdziałające z KRBRD

1. Andrzej Witkowski - Prezes Zarządu Głównego, Polski Związek Motorowy
2. Janusz Piechociński - Przewodniczący Komisji Infrastruktury, Sejm RP
3. Prof. Ryszard Krystek - Dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, Politechnika Gdańska
4. Prof. Marian Tracz - Kierownik Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej, Politechnika Krakowska

Osoby publiczne

1. Ks. Marian Midura - Komisja Episkopatu ds. Misji, MIVA Polska
2. Krzysztof Hołowczyc - Fundacja Bezpieczny Kierowca
3. Dorota Stalińska - Fundacja Nadzieja
4. Martyna Wojciechowska - TVN, TVN Turbo

Przedstawiciele mediów

1. Włodzimierz Zientarski - Telewizja Polsat - Program 4X4 Szef programu Motoryzacyjnego
2. Mariusz Dąbrowski - Polskie Radio – pr I – Radio Kierowców
3. Jacek Kisielewski - TVP – Wiadomości
4. Stefan Sokólski – przewodniczący Klub Publicystów Motoryzacyjnych – Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich
5. Andrzej Mitrowski - Informacyjna Agencja Radiowa

6. Krzysztof Koprowski – redaktor naczelny Polska Gazeta Transportowa
7. Waldemar Czerniszewski - redaktor naczelny „Auto +" - Gazeta Wyborcza
8. Marcin Zwierzchowski - redaktor prowadzący dodatku „Kierowca" - Życie Warszawy
9. Andrzej Kalinowski – redaktor naczelny Polskie Drogi
10. Bolesław Stefaniak - Wychowanie Komunikacyjne
11. Władysław Wilkiel – Giełda Samochodowa

Prowadzenie współpracy z partnerami społecznymi w zakresie promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działanie to polega na tworzeniu koalicji dla wspierania realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT obejmującej organizacje społeczne, ośrodki naukowe i firmy. W ramach działania zostały zrealizowane projekty prowadzone przez indywidualne organizacje oraz projekty z udziałem kilku partnerów, w których uczestniczył Sekretariat KR BRD:

- projekt usprawnienia systemu ratownictwa drogowego (WHO, akademia medyczna w Lublinie, MZ, KGP, KG PSP, Czerwony Krzyż) – projekt w toku,
- przeprowadzenie kampanii „nie złość się bo ci tak zostanie" w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD (Shell, Renault, 3M),
- obchody Światowego Dnia Zdrowia w Polsce (WHO) – projekt zakończony,
- przeprowadzenie badań przed i po IV Tygodniu BRD oraz opublikowanie raportu „Kultura i agresja w ruchu drogowym" (FKS),
- promocja podręcznika opracowanego przez Politechnikę Gdańską pt.: Niebezpieczeństwo Ruchu Drogowego Mity i Rzeczywistość (Shell) – projekt w toku,
- zorganizowanie przejazdu motocyklistów i rowerzystów ulicami Warszawy oraz nietypowej lekcji o brd w szkole podstawowej w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD (F.H.U. Sakowska),
- współpraca z Renault Polska nad drugą edycją akcji „kierowca na szóstkę" IV edycji programu Bezpieczeństwa dla wszystkich – projekt w toku,
- kontynuacja z firmą WIMED trzech projektów inżynierii ruchu,
- organizacja spotkania Europejskich Sekretariatów GRSP,
- organizacja spotkania Polskiego Komitetu GRSP,
- przygotowanie „Warsztatów Architektów" II fazy GRSP.

Prowadzenie współpracy z partnerami społecznymi w zakresie promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego jest bardzo dobra. Realizacja pozostałych inicjatyw (poza promocją) podejmowanych w ramach współpracy z partnerami społecznymi uzależniona jest od ich zaangażowania, na co Sekretariat Krajowej Rady BRD nie ma wpływu.

Organizacja XXXVI Kongresu CIECA

CIECA jest międzynarodową organizacją zajmującą się problematyką szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Założona została w 1956 r. Zrzesza agencje rządowe z 31 krajów na całym świecie (Europa, Afryka Północna, Australia, Stany Zjednoczone, Izrael), zajmujące się ustalaniem przepisów dotyczących szkolenia i egzaminowania kierowców.
CIECA ma status obserwatora przy Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. W 1993 r. zdecydowano, że CIECA jako międzynarodowa organizacja badawcza, powinna odgrywać czynną rolę w zachęcaniu do wspólnej standaryzacji sposobów oceniania i prowadzenia egzaminów w całej Europie oraz podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich. W tym samym roku CIECA została partnerem projektu Europejskiej Komisji Energii i Transportu, rozpowszechniając „najlepsze praktyki" i zalecenia dot. kwalifikacji kierowców dla krajów UE i nie tylko.
CIECA organizuje strukturalną wymianę doświadczeń i informacji pomiędzy swoimi członkami i innymi zainteresowanymi. Oprócz wymiany informacji, CIECA również oferuje swoje ekspertyzy organizacjom rządowym, szczególnie w UE.

Podczas Kongresu zostały omówione następujące bloki tematyczne:

- Problemy w zakresie Bezpieczeństwa ruchu drogowego: Polska i Europa;
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozszerzonej Unii Europejskiej, a wpływ czynników psychologicznych na kierowanie pojazdem;
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozszerzonej Unii Europejskiej a młodzi kierowcy;
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozszerzonej Unii Europejskiej i rola kierowców zawodowych;
- Podsumowanie i plany na przyszłość: Jaka jest rola CIECA?

Porozumienie o Współpracy z Królestwem Niderlandów - Memorandum of Understanding

W programie Memorandum of Understanding (prowadzonym od 1994 r.) Sekretariat Krajowej Rady BRD prowadzi szeroko zakrojoną współpracę w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Współpraca ta ma charakter wymiany doświadczeń i przekazywania wiedzy oraz najlepszych praktyk - instytucjonalnych i inżynieryjnych - w zakresie skutecznego przeciwdziałania zagrożeniom na drogach. Oprócz tego GDDKiA prowadzi współpracę w zakresie drogownictwa (inżynieria dróg i mostów, społeczne poparcie dla inwestycji drogowych i finansowanie inwestycji).

Po ostatnim posiedzeniu Komitetu Sterującego MoU strona holenderska rozpatruje kolejne projekty zgłoszone przez Sekretariat Krajowej Rady BRD: pomoc przy weryfikacji wytycznych do projektowania dróg, projekt modelowych rozwiązań uspokajania ruchu oraz seminarium na temat metod uspokajania ruchu i korzyści dla poprawy bezpieczeństwa.

Partnerzy dla Dróg - Partners for Roads

Partners for Roads to program mający na celu lepsze przygotowanie administracji drogowej w nowych państwach członkowskich do przyszłego połączenia z siecią dróg unijnych. Program prowadzi GDDKiA we współpracy z Sekretariatem Krajowej Rady BRD. W ramach tego programu wdrażana jest metoda analizy istniejących odcinków dróg pod kątem brd i identyfikacji niskonakładowych środków zaradczych, tzw. *Quick Scan*. Metoda ta oparta jest na praktycznym przekazywaniu wiedzy i w latach 2002-2003 odbyły się trzy edycje warsztatów, podczas których eksperci holenderscy przeszkolili grupę pracowników GDDKiA, policji i samorządowych władz drogowych w aplikacji metody *Quick Scan*. Planuje się kontynuację tego programu w formule szkolenia instruktorów. Następnie opracowany zostanie kurs szkoleniowy, który posłuży do wyszkolenia polskich instruktorów w metodologii analizy cech bezpieczeństwa drogi.

Sektorowy Program Operacyjny – Transport Gospodarka Morska

Sektorowy Program Operacyjny Transport Gospodarka Morska umożliwi wykorzystanie środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego między innymi na pomoc techniczną dla brd i działania z zakresu poprawy brd na sieci dróg krajowych w ramach Priorytetu 2.3 bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.

1. Pomoc techniczna

Sekretariat Krajowej Rady BRD zaplanował wykorzystanie wstępnie przydzielonych środków finansowych na realizację dwóch projektów: projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa (kontynuacja projektu Banku Światowego) oraz programu szkoleń dla kadr brd (materiały opracowane w ramach projektu Banku Światowego).

2. Priorytet 2.3 bezpieczniejsza infrastruktura drogowa

Zidentyfikowane przez beneficjentów końcowych (GDDKiA, KGP, KG PSP, IBDiM) projekty obejmują roboty i instalacje drogowe (GDDKiA), zakup sprzętu do nadzoru nad ruchem (KGP), zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP) oraz modernizację Laboratorium Technik Komunikacyjnych w celu rozwoju centralnej bazy danych o transporcie i jego bezpieczeństwie (IBDiM). Została przeprowadzona rejestracja kart projektów oraz wstępna ocena ekonomiczno – techniczna nadesłanych projektów.

Pozostałe działania Sekretariatu KR BRD w 2004r.:

1. 15 stycznia wzięto udział w Konferencji Moto-Info 2004 organizowanej przez Migut Media S.A. w Warszawskim Centrum EXPO XXI.
2. 23 stycznia wzięto udział w spotkaniu ekspertów z krajów Grupy Wyszehradzkiej.
3. 29 stycznia wzięto udział w Posiedzeniu Kolegium Redakcyjnego miesięcznika "Paragraf na Drodze" publikowanego przez Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych.
4. 4 lutego odbyło się podsumowanie I etapu społecznej kampanii BEZPIECZNE DZIECI NA POLSKICH DROGACH, organizowanej przez Fundację Związku Nauczycielstwa Polskiego SALUS przy współpracy z KR BRD.
5. 6 lutego br. wzięto udział w spotkaniu z międzynarodową organizacją ds. rozwiązywania problemów alkoholowych ICAP (International Center for Alkohol Policies). Tematem spotkania była propozycja przeprowadzenia kampanii antyalkoholowej.
6. W dniu 19 lutego br. wzięto udział w otwarciu szkoły nauki jazdy Renault w Sochaczewie.
7. 1 marca wzięto udział w spotkaniu roboczym ogólnopolskiego programu edukacyjnego "Widoczni na świecie".
8. W dniu 10 marca zorganizowano posiedzenie plenarne Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na którym omówiono stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2003 r. oraz wstępny plan działań na rok 2004. Bezpośrednio po posiedzeniu zorganizowana została konferencja prasowa, na której przekazano dziennikarzom informacje dotyczące stanu brd w Polsce w 2003 r. i działań zmierzających do poprawy tego stanu.
9. W dniach 11 – 12 marca Sekretarz KR BRD wziął udział w spotkaniu Grupy Roboczej ECMT ds. BRD. Spotkanie odbyło się w Paryżu.
10. 2 kwietnia Sekretariat KR BRD zorganizował konferencję prasową rozpoczynającą działania związane IV Międzynarodowym Tygodniem BRD.
11. W dniach 5 – 6 kwietnia w Dublinie odbyło się uroczyste podpisanie Europejskiej Karty BRD. W uroczystości ze strony polskiej udział wzięli Przewodniczący i Sekretarz KR BRD.
12. 8 kwietnia wzięto udział w inauguracji Ogólnopolskiej Akcji "Polskie Drogi - Bezpieczne w Europie" zorganizowanej przez Centrum Popularyzacji BRD i Ochrony Środowiska.

13. 23 kwietnia odbył się finał konkursu Bezpieczeństwo dla wszystkich "Bezpieczeństwo pieszych to również nasza sprawa" organizowanego przez Renault, w którym przedstawiciele Sekretariatu KR BRD byli jurorami.
14. 6 maja odbyło się w Brukseli Posiedzenie Grupy Wysokiego Szczebla Komisji Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
15. 11 maja uczestniczono w inauguracji drugiej edycji akcji "Kierowca na szóstkę" organizowanej przez firmę Renault.
16. W dniach 12 – 15 maja w Gdańsku odbyło się, z udziałem przedstawicieli Sekretariatu KR BRD, Międzynarodowe Seminarium GAMBIT 2004 organizowane przez Politechnikę Gdańską, Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej oraz Centrum Rewitalizacji Budowli Miejskich.
17. 21 – 22 maja w Bełchatowie wzięto udział w Konkursie "Instruktor roku 2004" organizowanym przez Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego.
18. 24 maja Sekretarz KR BRD uczestniczył jako ekspert w Narodowym Teście na Prawo Jazdy organizowanym przez Telewizję TVN.
19. 26 maja odbyła się w MENiS, przy udziale przedstawiciela Sekretariatu KR BRD, uroczystość wręczenia nagród w Ogólnopolskim Konkursie "Szacunek to bezpieczeństwo".
20. W dniach 26 – 28 maja wzięto udział w VI Konferencji bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowanej w Zegrzu przez GDDKiA oraz firmę Profil.
21. W dniach 26 – 29 maja zorganizowano w Warszawie XXXVI Kongres CIECA.
22. 31 maja wzięto udział w obradach jury konkursu "Bezpieczeństwo drogowe bez granic" organizowanego przez firmę Renault.
23. 1 czerwca Sekretarz KR BRD uczestniczył w posiedzeniu połączonych komisji senackich w sprawie rozpatrzenia Sprawozdania z działań KR BRD w 2003 r.
24. 5 czerwca wzięto udział w rozpoczęciu Rowerowego Rajdu Rodzinnego w Lublińcu organizowanego przez Terenowy Komitet Ochrony Praw Dziecka, a współfinansowanego przez KR BRD.
25. 17 czerwca Sekretarz KR BRD uczestniczył w posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury w sprawie rozpatrzenia Sprawozdania z działań KR BRD w 2003 r.
26. 21 czerwca wzięto udział w XI posiedzeniu Rady Programowej Biuletynu Informacyjnego "Prawo Jazdy" wydawanego przez Fundację Zapobiegania Wypadkom Drogowym.
27. 25 czerwca wzięto udział w spotkaniu dotyczącym I Ogólnopolskiego Forum dla Zarządców Dróg Krajowych, Wojewódzkich, Powiatowych, Miejskich i Gminnych organizowanym przez GDDKiA oraz MT Polska.
28. Od stycznia do kwietnia brano udział w spotkaniach związanych z organizacją IV Międzynarodowego Tygodnia BRD.
29. Od stycznia do maja przeprowadzono szereg spotkań organizacyjnych przed XXXVI Kongresem CIECA.
30. 8 lipca 2004 r. uczestniczono w Konferencji dotyczącej Kampanii społecznej pt. „Trzeźwość warunkiem bezpieczeństwa na drodze” zorganizowanej przez Fundację „Droga i Bezpieczeństwo” na terenie Ministerstwa Infrastruktury.
31. 10 lipca 2004 r. pracownicy Sekretariatu KR BRD wzięli udział w promocji Ogólnopolskiej Akcji „Krzyś – trzeźwy i życzliwy kierowca” pod patronatem Komisji Europejskiej, a zorganizowanej w Ostródzie przez MIVA Polska.
32. W dniach 20-24 lipca 2004 r. wzięto udział w 58 Międzynarodowym Zlocie Gwiaździstym Policji oraz Mistrzostwach Europy International Motor Corporation, zorganizowanych przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu. Zawody objął swym patronatem p. Premier Leszek Miller.
33. Uczestniczono w Festynie charytatywnym „Najsprawniejsi – Niepełnosprawnym”, zorganizowanym w dniach 30.07.-1.08 2004 r. w Mielcu przez MIVA Polska, Koło Przyjaciół Misjonarzy i KG Policji.

34. 16 września 2004 r. wzięto udział w XVII Ogólnopolskim Konkursie Policjant Ruchu Drogowego zorganizowanym w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie przez KGP. Konkurs objęty był patronatem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.
35. 17 września 2004 r. pracownicy Sekretariatu uczestniczyli w Ogólnopolskich Mistrzostwach Ratowników Drogowych zorganizowanych w Warszawie przez Automobilklub Stołeczny Moto-Auto-Klub „MAK". Akcja była objęta patronatem Krajowej Rady BRD.
36. W dniach 22-25 września 2004 r. wzięto udział w Ogólnopolskiej Konferencji Dydaktyczno-Naukowej „Wychowanie Komunikacyjne 2004" zorganizowanej w Opolu przez Politechnikę Opolską. Ministerstwo Infrastruktury objęło patronatem tę konferencję.
37. W dniach 27-30 września 2004 r. przedstawiciel Sekretariatu KR BRD brał udział w 43 Sesji Grupy Roboczej BRD – EKG ONZ w Genewie.
38. 2 października 2004 r. WORD w Białymstoku zorganizował otwarcie swojej siedziby, w którym uczestniczyli również pracownicy Sekretariatu.
39. Wzięto udział w Gali RENAULT – Prezentacja bezpiecznych samochodów zorganizowanej w Teatrze Wielkim w Warszawie w dniu 2 października 2004 r.
40. 8 października 2004 r. w Lublinie uczestniczono w Konferencji pt. „Bezpieczeństwo bez granic – zadania Policji, administracji rządowej i samorządowej w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej" zorganizowanej przez Lubelską Komendę Wojewódzką Policji.
41. W dniach 20-21 października 2004 r. pracownicy Sekretariatu wzięli udział w Międzynarodowej Konferencji „Bezpieczeństwo – wspólna sprawa" zorganizowanej przez Komendę Wojewódzką Policji we Wrocławiu i Marszałka Województwa w Zgorzelcu.
42. 21 października 2004 r. uczestniczono w Konferencji „Programy i inicjatywy regionalne służące bezpieczeństwu ruchu drogowego" zorganizowanej przez Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD w Bełchatowie.
43. 3 listopada 2004 r. uczestniczono w Ceremonii otwarcia IV Międzynarodowych Targów Motor Show zorganizowanej przez Międzynarodowe Targi Warszawskie.
44. W dniach 10-11 grudnia 2004 uczestniczono w II Międzynarodowej Konfgerencji Naukowej „Prawno-Ekonomiczne i Techniczne Aspekty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego" zorganizowanej w Rzeszowie przez tamtejszą Politechnikę.
45. Prowadzono działania z zakresu Public Relations:
    a) pracownicy Sekretariatu uczestniczyli ponadto w około 20 seminariach, konferencjach, targach, pokazach, kampaniach informacyjnych i imprezach dotyczących tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, prezentując na nich materiały nt. brd i funkcjonowania Krajowej Rady BRD.
    b) przeprowadzono wiele spotkań z przedstawicielami organizacji pozarządowych (organizacje społeczne, fundacje, firmy ubezpieczeniowe oraz inne przedsiębiorstwa) w celu pozyskania ich do współpracy na rzecz bezpieczeństwa na różnych poziomach struktur BRD;
    c) utrzymywano stałe kontakty z dziennikarzami opiniotwórczej prasy codziennej o zasięgu ogólnokrajowym (Gazeta Wyborcza, Rzeczpospolita), z autorami artykułów w periodykach o tematyce ogólnej oraz motoryzacyjnej (Polityka, Motor, Auto-Świat, BRD, Bezpieczne Drogi, Polskie Drogi) w celu promocji rozwiązań na rzecz brd, a także przygotowywano materiały dla dziennikarzy i konsultowano zagadnienia z zakresu problematyki brd.
46. Brano udział w pracach jury konkursu edukacyjnego z zakresu bezpiecznych zachowań dla dzieci szkół podstawowych. Organizatorem była firma RENAULT, która ufundowała zwycięskiej klasie wyjazd do Paryża. Przeprowadzono kilkanaście spotkań z Partnerami GRSP.

1.2. Ministerstwo Infrastruktury

1.2.1. Departament Transportu Drogowego

W 2004 r. nowelizowano przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. Nr 92, poz. 884) m. in. w zakresie minimalnej dopuszczalnej prędkości pojazdu w obszarze zabudowanym.

Zmiana wprowadzona w/w ustawą wprowadza obniżoną do 50 km/h dopuszczalną prędkość jazdy w obszarze zabudowanym. To wielokrotnie dyskutowane rozwiązanie było przedmiotem ustaleń i programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaś postulat wprowadzenia tego ograniczenia znajduje swoje odzwierciedlenie w wielu dokumentach międzynarodowych, z których najważniejsze to *Biała Księga Europejskiej Polityki Transportowej do roku 2010: Czas na decyzje* oraz *Europejski Program Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.* Dokumenty te wyraźnie podkreślają konieczność zmian legislacyjnych w tym zakresie, kładąc nacisk na obowiązek harmonizacji przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zakładają również zmniejszenie liczby zabitych na drogach (o połowę) do roku 2010. Realizowane jest to m. in. poprzez obowiązujące już we wszystkich państwach członkowskich UE ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km/h. Zobowiązanie to spoczywa również na Polsce i ma potwierdzenie także w najnowszych dokumentach dotyczących tych działań. Jednym z postanowień podpisanej 24 października 2004 r. przez ministrów infrastruktury i transportu państw członkowskich i krajów nowo wstępujących *Deklaracji Werońskiej* jest działanie na rzecz ujednolicania przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zwłaszcza ograniczeń prędkości.

Zasadność propozycji potwierdzają różnorodne badania i statystyki potwierdzające prawdziwość przyjętego założenia, że obniżenie prędkości o 10 km/h skutkuje co najmniej kilku procentowym obniżeniem ilości wypadków w ruchu drogowym oraz znacznym zmniejszeniem liczby cięższych urazów u osób poszkodowanych w wypadkach, zaś najważniejszą konsekwencją tych zmian będzie zredukowanie znacznego obciążenia, jakie stanowią wypadki drogowe dla gospodarki i społeczeństwa.

Następną zmianę, mającą na celu podniesienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym wprowadzono w art. 66 ust. 1a ustawy. Nowe brzmienie tego przepisu, dotyczące obowiązku montowania homologowanych ograniczników prędkości ma na celu jednoznaczne określenie, że obowiązek ten dotyczy także ciągników siodłowych, co zgodne jest z obowiązującymi w tym zakresie przepisami wspólnotowymi zawartymi w Dyrektywie Rady 92/6/EWG.

Ponadto prace mające na celu zwiększenie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane są w Departamencie Transportu Drogowego m.in. poprzez zwiększenie nadzoru w zakresie badań technicznych pojazdów przeprowadzanych w stacjach kontroli pojazdów przez uprawnionych diagnostów.

Zgodnie z art. 83b ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym zmienionej ustawą wprowadzającą ustawę o swobodzie działalności gospodarczej nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Na podstawie art. 83b ust. 3 starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Z dniem wejścia w/w przepisów w życie, czynności te realizowane będą przez Dyrektora TDT na podstawie art. 83 ust. 4 w/w ustawy w zakresie sprawdzenia stacji kontroli pojazdów i wydania po dokonaniu tej czynności poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji z wymaganiami odpowiednimi do zakresu przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.

Wprowadzono także nowe zasady uzyskiwania certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu. Na mocy delegacji ustawowej zawartej w art. 30 a ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym, wprowadzonej ustawą z dnia 30 kwietnia 2004r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 96, poz. 959), minister właściwy do spraw transportu do określił

rodzaje oraz wzory certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, terminy ważności certyfikatów, a także dokumenty, na podstawie których w są one wydawane i wznawiane.

Przedsiębiorcy wykonujący usługi międzynarodowego transportu drogowego oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego w oparciu o zezwolenia zagraniczne, których wykorzystanie uzależnione jest od spełnienia przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, obowiązani są do uzyskania odpowiedniego certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd takich wymagań. Wydane certyfikaty są ważne przez okres 12 miesięcy od daty ich wydania.

Wprowadzono cztery rodzaje certyfikatów: certyfikat potwierdzający spełnienie przez przyczepę lub naczepę odpowiednich wymogów bezpieczeństwa, certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa (EURO 2), certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa (EURO 3), certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich warunków dopuszczenia do ruchu.

Poza tym przygotowano nowelizację rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 150, poz. 1681, z późn. zm.), gdzie wprowadzono szereg dodatkowych przepisów, stanowiących odpowiedź na postulaty społeczne i mających bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

1) Zwiększono minimalną wymaganą ilości godzin zajęć teoretycznych i praktycznych przeprowadzanych na kursie dla kandydatów na kierowców i kierowców

   a) teoretycznych z 10 do 30 w związku z brakiem możliwości przekazania pełnej wiedzy na temat przepisów ruchu drogowego w ciągu 10 godzin; minimalna ilość 10 godzin wykorzystywana była przez nieuczciwe Ośrodki Szkolenia do minimalizacji przekazywanej wiedzy przy utrzymaniu tej samej co uczciwa konkurencja ceny za kurs,

   b) praktycznych w zakresie kategorii A, A1, B, D – w związku z koniecznością poprawy uzyskiwanych przez osoby kierujące tymi pojazdami umiejętności związanych z techniką jazdy i obsługą pojazdu;

2) Zwiększono o około 100% minimalną wymaganą ilość godzin zajęć praktycznych przeprowadzanych na kursie dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy. Zmiana ta ma na celu poprawę jakości szkolenia osób mających zajmować się szkoleniem nowych kierowców. Dotychczasowy stosunek ilości godzin praktyki do teorii powodował, że instruktor po kursie był dobrze przygotowanym wykładowcą, ale w zasadzie nie miał doświadczenia w praktycznym szkoleniu kandydatów na kierowców. Sytuacja taka powodowała, że trafiający do ośrodków szkolenia kierowców nowi instruktorzy nauki jazdy podejmowali szkolenie praktyczne kandydata na kierowcę ucząc się prowadzenia szkolenia praktycznego w trakcie zajęć z osobą, która powinna być szkolona przez nich. Takie zachowanie powodowało, że kandydat na kierowcę z zasady był niedouczony;

3) Dokonano zmian przy wymaganiach dla wykładowców prowadzących szkolenie na kursie dla kandydatów na instruktorów. Zrezygnowano z zapisu stwierdzającego, że to tylko egzaminator może prowadzić zajęcia z zakresu przepisów ruchu drogowego lub z zakresu techniki kierowania pojazdem. Określono osobę, która może prowadzić zajęcia z zakresu zasad prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców. Dodano także wymaganie precyzujące okres przez jaki instruktor prowadzący zajęcia praktyczne z kandydatami na instruktorów, powinien posiadać uprawnienia instruktora nauki jazdy.

4) Zmiany dotyczące kursu dla kandydatów na instruktorów będą miały znaczący wpływ na jakość prowadzonego szkolenia. W związku z tym ilość wiedzy praktycznej uzyskanej przez instruktorów będzie znacząco większa co bezpośrednio wpłynie na sposób przekazywania wiedzy kandydatom na kierowców. W całokształcie zmiana ta wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

5) Wprowadzono przepis zabraniający instruktorowi nauki jazdy równoczesnego szkolenia więcej niż jednej osoby. Zmiana ta wpłynie bezpośrednio na bezpieczeństwo osób szkolonych oraz uczestników ruchu drogowego ponieważ np.: jednoczesne szkolenie w ruchu miejskim kandydata na kierowcę kategorii B i kandydata kategorii A powoduje brak możliwości reakcji instruktora na zachowanie motocyklisty (np. wywrotka lub ucieczka), a przekazana kandydatowi na kierowcę kat. B wiedza ogranicza się do umiejętności jazdy za lub przed motocyklem;

6) Wprowadzono obowiązek przeprowadzania przez ośrodek szkolenia kierowców egzaminu wewnętrznego na zasadach określonych dla egzaminu państwowego, przed wydaniem zaświadczenia o ukończeniu kursu. Taka regulacja pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości powstających w momencie kiedy instruktor po przeprowadzeniu szkolenia w oparciu o minimalną ilość godzin, stwierdza, że dana osoba szkolona powinna się jeszcze szkolić zanim otrzyma zaświadczenie o ukończeniu kursu. Pozwoli to także na o wiele łatwiejsze sprawdzenie, który z zatrudnionych instruktorów przekazuje wiedzę w sposób solidny;

7) Wprowadzono regulacje uściślające zasady przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na egzaminatorów. Dotychczasowe uregulowania powodowały wiele wątpliwości powstających na styku komisji weryfikacyjnej
i kandydatów na egzaminatorów. Wielokrotnie niesłusznie zarzucano komisji przeprowadzanie egzaminów niezgodnie z istniejącymi przepisami co powodowało niepotrzebne napięcia społeczne. Dlatego też wprowadzenie do rozporządzenia bardziej szczegółowych zasad prowadzenia tego egzaminu było niezbędne.

W Polsce, podobnie jak w Unii Europejskiej obowiązują przepisy nakładające obowiązek posiadania w określonych kategoriach pojazdów transportu drogowego i stosowania w trakcie wykonywania przewozu drogowego urządzenia (tzw. tachografu) rejestrującego przebieg pracy kierowcy, czas prowadzenia pojazdu, inne wykonywane prace, stosowane przerwy w czasie jazdy oraz okresy odpoczynku dziennego i tygodniowego, a ponadto prędkość pojazdu i długość przejechanej trasy.

Obecnie stosowne w Unii Europejskiej, w tym w Polsce, tachografy analogowe nie spełniają warunku skuteczności, umożliwiają także fałszowanie i manipulowanie danymi.

W tej sytuacji, Komisja Europejska wspierana przez środowisko przewoźników transportu drogowego oraz przemysł, zdecydowała o stworzeniu nowocześniejszego technologicznie rozwiązania, tj. systemu tachografu cyfrowego (STC). W STC występuje cyfrowe urządzenie rejestrujące (tachograf), współpracujące ze skalibrowanym przetwornikiem (motion sensor) oraz z inteligentną kartą kierowcy (oraz pozostałymi kartami funkcjonującymi w systemie, tj. z kartami: warsztatową, kontrolną i przedsiębiorstwa transportu drogowego).

W latach 1998-2002 wydane zostały w UE rozporządzenia wprowadzające system tachografów cyfrowych w transporcie drogowym. Rozporządzenia te, od dnia 1 maja 2004 r. obwiązują w naszym kraju bezpośrednio. Są to: Rozporządzenie 2135/98 *zmieniające Rozporządzenie 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym i Dyrektywę 88/599 i* Rozporządzenie Komisji 1360/2002 *dostosowujące po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym*

Od 5 sierpnia 2005 r., wszystkie nowo rejestrowane pojazdy użytkowane w transporcie drogowym (podlegające przepisom Rozporządzenia Rady EWG 3820/85) będą musiały być wyposażone w tachograf cyfrowy. Natomiast, co najmniej 3 miesiące wcześniej – czyli do 5 maja 2005 r. - musi być gotowy i sprawnie funkcjonujący system wydawania kart do tachografów cyfrowych.

Polska jest zobowiązana do wdrożenia systemu tachografów cyfrowych w powyższych terminach analogicznie, jak pozostałe Państwa Członkowskie Unii Europejskiej. Aby zapewnić koordynację prac nad implementacją systemu w Polsce, na wniosek Ministra Infrastruktury i z jego inicjatywy, Prezes Rady Ministrów wydał Zarządzenie nr 46 z dn. 30.04.2004 r. w sprawie Międzyresortowego Zespołu ds. Wdrożenia Systemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej. Zespół jest organem pomocniczym Prezesa Rady

Ministrów. Zespołowi przewodniczy podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Sekretariat Zespołu usytuowany jest w Departamencie Transportu Drogowego MI. W skład Zespołu wchodzą przedstawiciele Ministra Infrastruktury (w tym - Sekretariatu Krajowej Rady BRD), Gospodarki i Pracy, Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów, Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Prezesa Głównego Urzędu Miar oraz Komendanta Głównego Policji. Do współpracy zostali zaproszeni przedstawiciele Ministerstwa Nauki i Informatyzacji, Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji oraz Państwowej Inspekcji Pracy.

Do zadań Zespołu należy przygotowanie propozycji rozwiązań systemowych w zakresie wdrożenia systemu tachografów cyfrowych w RP, a w szczególności opracowanie projektu wdrożenia systemu wraz ze wskazaniem zadań poszczególnych organów administracji rządowej i przygotowanie projektu założeń prawno-organizacyjnych stwarzających warunki do wprowadzenia systemu wydawania kart do tachografów cyfrowych.

Sekretariat Zespołu przygotował - celem przedłożenia Radzie Ministrów do akceptacji - projekt informacji dla Rady Ministrów nt. wdrożenia systemu tachografów cyfrowych wraz ze wskazaniem zadań poszczególnych organów administracji rządowej.

Od początku lipca 2004 r., w ramach Zespołu działa międzyresortowa Grupa Robocza, której celem jest opracowanie założeń i wstępnego projektu ustawy *o systemie cyfrowych urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym*. Projekt ustawy został przygotowany w styczniu 2005 r.

Przygotowywana jest także Ocena Skutków Regulacji (OSR) dot. wprowadzenia systemu tachografów cyfrowych w Polsce.

Wdrożenie w Polsce systemu tachografów cyfrowych spowoduje zasadniczą poprawę skuteczności organów kontroli w walce o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów w transporcie drogowym, wymaganych przerw i odpoczynku dziennego oraz tygodniowego kierowców. Umożliwi bowiem:

1) dokładniejszą i bardziej skuteczną kontrolę przestrzegania przepisów w zakresie czasu pracy kierowców, również w przedsiębiorstwach transportu drogowego;
2) eliminację symulowania przez kierowców istnienia drugiego kierowcy w pojeździe;
3) ograniczenie stanów przemęczenia kierowców w czasie prowadzenia pojazdów;
4) poprawę wskaźników pomiaru czasu pracy kierowców nawet o 100 %;
5) zwiększenie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi, liczby i częstotliwości kontroli na drogach oraz w przedsiębiorstwach transportu drogowego.

W wyniku zwiększonej możliwości egzekwowania zachowań kierowców i przedsiębiorców transportu drogowego zgodnych z prawem, nastąpi wyraźna poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Przewiduje się tym samym, zmniejszenie wydatków związanych z następstwami nieszczęśliwych (w tym śmiertelnych) wypadków drogowych wywoływanych przez pojazdy ciężarowe i autobusy uczestniczące w ruchu (w tym: z usuwaniem strat fizycznych, leczeniem rannych, odszkodowaniami).

1.2.2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządza obecnie drogami krajowymi o łącznej długości 16.908 km Sieć dróg krajowych stanowi jedynie około 5 % długości wszystkich dróg w Polsce, ale realizowanych jest na niej 40% całej pracy przewozowej wykonywanej na wszystkich drogach publicznych.
Od 1998 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach ustawowych działań, finansowanych z wydzielonej puli środków, realizuje program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg

krajowych.
Według danych policyjnych o zdarzeniach drogowych, pochodzących z systemu ewidencji wypadków i kolizji SEWIK, ze źródłem danych KGP na podstawie kart zdarzeń drogowych sporządzonych przez Policję na miejscach tych zdarzeń i następnie zweryfikowaniu przez poszczególne Oddziały GDDKiA danych o wypadkach w zakresie lokalizacji miejsca wypadku - na sieci dróg krajowych w 2004 r. :

- wydarzyło się 10.461 wypadków, co stanowiło 20,5 % ogólnej liczby wypadków drogowych,
- zginęło 2.025 osób, co stanowiło 35,9% ogółu osób zabitych w wypadkach drogowych,
- zranieniu uległo 14.300 osób, co stanowiło 22,4 % liczby wszystkich rannych w wypadkach drogowych.

W tym samym okresie na sieci dróg publicznych o długości 377,6 tys. km (w tym 248,3 tys. km dróg o utwardzonej nawierzchni , wydarzyło się 51.078 wypadków, zginęło 5.640 osób a 63.900 zostało rannych.

Na sieci dróg krajowych administrowanej przez GDDKiA w porównaniu do roku poprzedniego (2003) nastąpił spadek liczby wypadków o 4,6 % oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych o 8,3 %.
Tendencja spadkowa wystąpiła również na drogach publicznych, jednakże w dalszym ciągu obserwuje się bardzo duży udział wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz wypadków z ofiarami śmiertelnymi.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, GDDKiA realizuje zadania wydzielonego programu likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych jak również ustawowe zadania systemowe w zakresie zarządzania, budowy, przebudowy i utrzymania dróg krajowych.
W 2004 r. kontynuowany nadal był, podobnie jak w okresie trzech ostatnich lat, podział programu poprawy brd na dwie grupy zadań:

1. zadania inwestycyjne (wymagające pozwolenia na budowę),
2. zadania nieinwestycyjne (wykonywane na tzw. "zgłoszenie").

Priorytetami GDDKiA w zakresie działań na rzecz poprawy brd w roku 2004 było :

- zwiększanie ilości i jakości robót inwestycyjnych w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- zwiększenie ilościowe niewielkich i nieskomplikowanych robót, wykonywanych na tzw. "zgłoszenie" w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- działania systemowe na ciągach drogowych, jak np. uzupełnianie brakujących barier energochłonnych głównie w pasie dzielącym drogi, przebudowa istniejących sygnalizacji świetlnych z dostosowaniem do nowych przepisów, wyznaczanie azyli dla pieszych, „zamiana '' pasów ruchu powolnego na pasy dla wyprzedzania, segregacja ruchu kołowego od ruchu pieszych poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych itp.,
- analizowanie efektywności zrealizowanych zadań,
- tworzenie i rozwijanie zweryfikowanej bazy danych o wypadkach drogowych,
- wdrażanie i rozwój audytu brd.

A oto podstawowe grupy tematyczne, w ramach których realizowane były działania na rzecz poprawy brd w 2004 r.:

1.2.2.1. Wydzielony program likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych

GDDKiA, na podstawie analizy danych o wypadkach drogowych, w miejscach koncentracji wypadków uznanych za szczególnie niebezpieczne wykonuje zabiegi inżynierskie, polegające na przebudowie skrzyżowań i odcinków dróg lub zmianie organizacji ruchu w postaci : budowy rond, budowy i przebudowy sygnalizacji świetlnych, zmian geometrii skrzyżowań, wykonywaniu azyli dla pieszych, budowy chodników i ścieżek rowerowych, itp.

Na 2004 rok zostało zaplanowanych ogółem 145 zadań o wartości 92,6 mln zł, natomiast zrealizowano 149

zadań za kwotę 97,677 mln zł.

W grupie zadań inwestycyjnych, ze środków budżetowych, wykonano 44 zadania za kwotę 80,059 mln zł, natomiast w grupie zadań nieinwestycyjnych (na tzw. "zgłoszenie"), również ze środków budżetowych - 105 zadania za kwotę 17,618 mln zł.
W ramach ww. zadań zrealizowane zostały następujące rodzaje zadań o głównym asortymencie robót polegającym na ;

- budowa rond – 11 zadań
- budowa chodników, zatok, ścieżek rowerowych – 11 zadań
- przebudowa skrzyżowań – 7 zadań
- przebudowa skrzyżowań z budową sygnalizacji świetlnej – 14 zadań
- budowa sygnalizacji świetlnej – 22 zadania
- budowa lewoskrętów – 6 zadań
- przebudowa istniejącej sygnalizacji - 2 zadania
- dodatkowe oznakowanie przejść dla pieszych, instalacja D-6 kasetony – 12 zadań
- zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu – 16 zadań
- zmiany organizacji ruchu, wydzielenie lewoskrętów - 19 zadań
- montaż barier ochronnych – 11 zadań
- instalacja automatycznych mierników prędkości i słupów do fotoradarów – 14 zadań
- inne (poprawa poziomu brd) - 4 zadania

1.2.2.2. Wydzielony program budowy chodników

W celu ochrony najsłabszych uczestników ruchu drogowego tj. pieszych i rowerzystów, poprzez odseparowanie ich od ruchu pojazdów, od 2002 r. z wydzielonej puli środków finansowych, we współpracy z Samorządami – realizowany jest program budowy chodników.
W ramach tego programu w roku 2004 na sieci dróg krajowych zrealizowano 133 zadania za kwotę 22,4 mln zł. W roku 2004 zostały wybudowane lub częściowo przebudowane chodniki o łącznej długości 79,5 km.

1.2.2.3. Zadania realizowane w ramach SPO - T, współfinansowane z funduszu strukturalnego ze środków ERDF

Obecnie trwają bardzo intensywne przygotowania do zgłoszonych projektów planowanych do realizacji w latach 2005 – 2006 w ramach działania nr 2.3 SPO-T „Wdrażanie i monitoring środków poprawy brd'' współfinansowanych z funduszu strukturalnego ze środków ERDF.
Są to następujące projekty :

1. Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych – o liczbie 25 skrzyżowań,
2. Zakup i montaż barier ochronnych w pasach rozdziału dwujezdniowych dróg krajowych – o zakresie rzeczowym 120 km barier

1.2.2.4. Zadania realizowane w ramach II Projektu Drogowego, współfinansowane z pożyczki Banku Światowego

Oprócz wcześniej wymienionych zadań realizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych, w 2004 r. trwały przygotowania polegające na zmianach specyfikacji technicznych i uzyskania akceptacji Banku Światowego (''no objection'') w celu rozpoczęcia procedur przetargowych dotyczących realizacji 3 kontraktów o charakterze systemowym w ramach współfinansowania z pożyczki Banku Światowego tj. :

- instalacja punktowych elementów odblaskowych (kocich oczek),
- wykonanie oznakowania strukturalnego krawędziowego o funkcji akustycznej,
- instalacja osłon energochłonnych.

W II połowie 2004 r. (wrzesień) dla wszystkich ww. kontraktów zostały ogłoszone przetargi.

W wyniku przeprowadzonych przetargów, na dwa kontrakty tj, : instalacja punktowych elementów odblaskowych (kocich oczek) i wykonanie oznakowania strukturalnego krawędziowego o funkcji akustycznej zostali wyłonieni wykonawcy na ich realizację. W miesiącu grudniu 2004 r. zostały podpisane umowy na wykonawstwo tych dwóch kontraktów.
Dla kontraktu „Instalacja osłon energochłonnych'' przetarg został unieważniony. W najbliższym czasie zostanie zorganizowane spotkanie celem zajęcia wspólnego stanowiska co do dalszego trybu postępowania w sprawie tego kontraktu.

1.2.2.5. Bieżące utrzymanie i przebudowa dróg

W ramach statutowych działań, GDDKiA wykonuje corocznie wiele robót o charakterze utrzymaniowym, poprawiających w bezpośredni lub pośredni sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego.
W 2004 r. wykonywane były następujących asortymenty robót :

- odnowy, regeneracje oraz remonty cząstkowe w celu likwidacji zagrożeń związanych ze stanem technicznym nawierzchni drogowych,
- uzupełnianie i odnowy oznakowania poziomego, oraz wymianę zniszczonych znaków pionowych w celu poprawy widoczności,
- modernizacje sygnalizacji świetlnych, ustawianie i wymiana drogowych barier ochronnych i słupków kierunkowych dla podniesienia warunków bezpieczeństwa użytkowników ruchu,
- wzmacnianie, naprawa, uzupełnianie i ścinanie poboczy,
- wycinka drzew i krzewów, w celu poprawy widoczności na drogach.

1.2.2.6. Monitorowanie dróg

W ramach monitorowania ruchu drogowego, z sieci punktów kontrolnych GDDKiA, w sposób permanentny, zbierane są, oraz przekazywane użytkownikom ruchu drogowego i mediom informacje, pozwalające określić warunki poruszania się po drogach krajowych, w zakresie :

- warunków pogodowych (sieć stacji pogodowych),
- warunków przejazdu w okresie zimowym, w tym o zagrożeniach gołoledzią i o zamknięciach dróg,
- utrudnień w ruchu spowodowanych robotami drogowymi, karambolami, blokadami, kataklizmami i innymi przyczynami.

Od 1 stycznia 2004 r. kontrolą ważenia pojazdów ciężarowych zajmuje się Inspekcja Transportu Drogowego.

1.2.2.7. Program poprawy jakości danych o wypadkach drogowych

W dniu 21 listopada 2003 r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Policji i Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewiduje ono wspólne działania mające na celu weryfikację lokalizacji miejsc zdarzeń drogowych i wspólną likwidację miejsc szczególnie niebezpiecznych na sieci dróg krajowych. W ramach porozumienia ustalone zostały nowe procedury wymiany i weryfikacji danych o wypadkach oraz wykorzystanie zmodyfikowanego wzoru, opracowanego przez policyjno - drogową grupę roboczą brd, karty zdarzenia drogowego.
W 2004 r. rozpoczęto realizację ww. procedur. W Centrali GDDKiA powstała nowa baza o wypadkach drogowych. Znajdują się w niej zweryfikowane dane o zdarzeniach drogowych za lata 2001 – 2003. Powstają własne opracowania o wypadkach drogowych zaistniałych na administrowanej przez GDDKiA sieci dróg krajowych. Działania te będą intensyfikowane.

1.2.2.8. Wizualna kampania ostrzegawcza o zagrożeniach brd

Aktualnie na sieci dróg krajowych funkcjonuje 99 niekonwencjonalnie oznakowanych "czarnych punktów". Stanowią one formę wizualnej kampanii ostrzegawczej na temat zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podawana na tablicach niekonwencjonalnego oznakowania informacja o liczbie zabitych i rannych w miejscach czarnych punktów stanowi dobitne przesłanie o stopniu zagrożenia brd na drogach i którego zadaniem jest dotarcie do świadomości jak najszerszego grona uczestników ruchu drogowego.
W najbliższym czasie nie przewiduje się dalszego rozwoju tego przedsięwzięcia.

1.2.2.9. Szkolenia, seminaria, konferencje

a) W celu wyjaśnienia wątpliwości, pytań i wniosków zgłaszanych przez Oddziały GDDKiA - zorganizowane zostało w miesiącu czerwcu br. w Józefowie szkolenie dla wszystkich Oddziałów GDDKiA na temat nowego rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, mające za zadanie wspólne przedyskutowanie występujących problemów w zakresie tematycznym, przyjęcie jednolitych strategii działań związanych ze stosowaniem rozwiązań oraz sprecyzowanie wniosków z propozycjami korekt do ww. rozporządzenia.

b) GDDKiA realizując porozumienie z niemiecką administracją drogową o współpracy w zakresie autostrad zorganizowała w miesiącu kwietniu br. w Józefowie warsztaty robocze spotkanie dotyczące wybranych aspektów projektowania autostrad, ze szczególnym uwzględnieniem audytu brd.

c) W dniach 27 – 29 października 2004r. w Skrzynkach k/Poznania zorganizowane zostało szkolenie dotyczące sygnalizacji świetlnych, głównie w aspekcie obowiązujących nowych przepisów rozporządzenia.

d) W październiku 2004 r. odbyła się kolejna tura „ Quick scan -u'' prowadzonego przez ekspertów holenderskich i obejmującego zarządców dróg i policję z terenu województwa wielkopolskiego.

1.2.2.10. VI Konferencja BRD w Zegrzu

W dniach 26 – 28 maja 2004 r. w Zegrzu odbyła się VI Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod hasłem „Zarządzanie prędkością''. Tematyka tej konferencji obejmowała zagadnienia szeroko pojmowanego zarządzania prędkością, szczególnie ograniczania nadmiernej prędkości, która jest podstawową przyczyną powstawania zdarzeń drogowych. Główne prezentowane zagadnienia tej konferencji obejmowały trzy grupy tematyczne :
a) projektowanie, budowa i przebudowa dróg
b) zachowania uczestników ruchu drogowego
c) lokalne programy poprawy brd
Konferencja zaowocowała sformułowaniem wniosków, z których najważniejsze to ; opracowanie wytycznych zmian w oznakowaniu dróg publicznych, wyrażenie negatywnych opinii o zróżnicowaniu dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym w dzień i w nocy, uruchomienie procedur i zmian prawnych w celu szybkiego i nieuchronnego karania głównie za przekroczenia prędkości, stosowanie właściwych rozwiązań inżynierskich, potrzeba weryfikacji i aktualizacji niektórych zapisów zawartych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, konieczność intensywnej i skutecznej współpracy w środowisku drogowym.

1.2.2.11. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego

W dniu 21 kwietnia 2004 r. weszło w życie Zarządzenie nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie audytu brd. Wprowadziło ono obowiązek poddania przez Centralę GDDKiA i każdy z jej Oddziałów procedurze audytu rocznie co najmniej 5 projektów budowy lub przebudowy dróg. Audyt ten stanowi formalną procedurę sprawdzenia prawidłowości zastosowanych rozwiązań pod kątem bezpieczeństwa ruchu

drogowego na każdym etapie procesu inwestycyjnego.
Rozpoczęło się wdrażanie w życie procedur audytu brd w strukturach GDDKiA. Pracownikom GDDKiA, którzy spełnili określone w zarządzeniu nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie audytu brd kryteria – zostały wydane upoważnienia do wykonywania zadań audytu brd w strukturach GDDKiA.
W dniach 24 – 26 listopada 2004 r. w Osieczanach k/Myślenic przeprowadzony został przez Politechnikę Krakowską kurs pt.: „Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego'', który stanowił uzupełnienie wcześniej odbytych dwóch edycji kursu pt „ Metody i środki poprawy brd''. W kursie w Osieczanach przeszkolonych zostało 25 pracowników GDDKiA- audytorów brd.
Podstawowym celem kursu było przygotowanie kadr do praktycznego wdrożenia audytu brd w pionie GDDKiA. W trakcie kursu przeprowadzony został workshop – samodzielne wykonanie audytu projektów drogi/skrzyżowania/węzła ze sporządzeniem pełnej dokumentacji wymaganej instrukcją GDDKiA.

1.2.2.12. Współpraca GDDKiA z partnerami, w zakresie brd

Kontynuowana jest wszechstronna współpraca z następującymi partnerami :

- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- GRSP,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Politechniki: Gdańska, Krakowska, Warszawska,
- Biura Projektowe,
- Samorządy lokalne,
- Holenderski Instytut SVOW, zajmujący się tematyką brd,
- Policja,
- Państwowy Niemiecki Instytut Drogownictwa – BASt,
- KLIR.

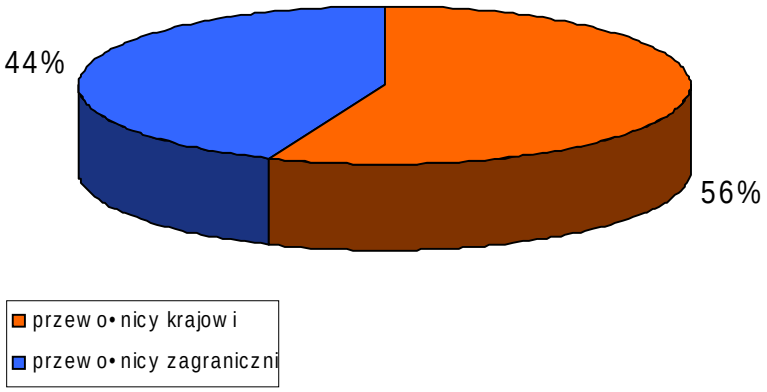
1.2.3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Z początkiem 2004 r. Główny Inspektorat Transportu Drogowego rozpoczął trzeci rok swojej działalności oraz organizacji Inspekcji Transportu Drogowego w Polsce.
W trakcie pierwszego półrocza 2004 r. Inspekcja Transportu Drogowego osiągnęła docelową liczbę 300 inspektorów transportu drogowego, którzy prowadzą działalność kontrolną. Zakończono tym samym okres organizacji struktur Inspekcji Transportu Drogowego. W okresie od początku roku do połowy kwietnia br. kontrole drogowe oraz w przedsiębiorstwach prowadziło 230 inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Od chwili zakończenia IV edycji kursu specjalistycznego dla kandydatów na inspektorów, w którym wzięli udział również inni pracownicy Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego – w tym niektórzy Zastępcy Wojewódzkich Inspektorów, działalność kontrolną Inspekcja Transportu Drogowego prowadzi w pełnej przewidzianej obsadzie kadrowej.
Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego podlegają kierowcy i przedsiębiorcy wykonujący przewozy w ramach krajowego i międzynarodowego transportu drogowego oraz krajowego i międzynarodowego niezarobkowego przewozu drogowego, z wyłączeniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony przy przewozach rzeczy oraz konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu najwyżej 9-ciu osób łącznie z kierowcą w niezarobkowych przewozach osób na potrzeby własne. Wyłączeniu podlegają także pojazdy zespołów ratownictwa medycznego i transportu sanitarnego oraz pojazdy przewożące wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.

W trakcie prowadzonych działań inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego dokonują kompleksowych kontroli drogowych z uwzględnieniem sprawdzenia przestrzegania przepisów w zakresie:

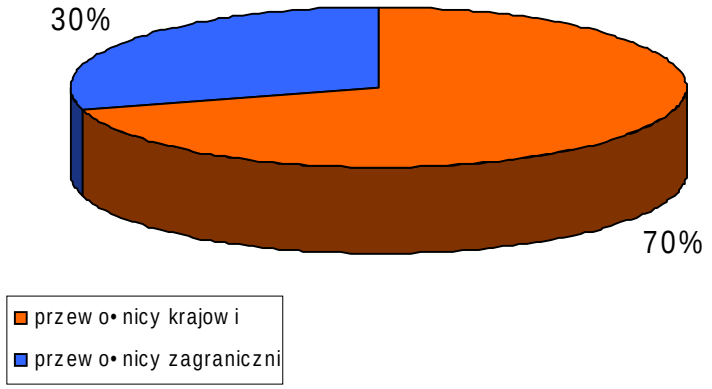
- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych,
- transportu drogowego odpadów,
- spełniania wymagań w zakresie masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów,
- stanu technicznego pojazdów, w tym w zakresie wymagań dotyczących ochrony środowiska.

W okresie 2004 r. inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili **140 989** kontroli drogowych, z czego **79 268** dotyczyło przewoźników krajowych, zaś pozostałe **61 721** przewoźników zagranicznych.



Rys. 1. Stosunek liczby kontroli przewoźników krajowych i zagranicznych.

W wyniku działalności kontrolnej Inspekcji wydanych zostało **42 956** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, na łączną kwotę około **59 823 tys. zł**. Z ogólnej liczby wydanych w tym okresie decyzji **24 579** kar administracyjnych, na łączną kwotę **41 976 tys. zł** dotyczyło przewoźników krajowych, a **18 377,** na kwotę **17 846 tys. zł –** przewoźników zagranicznych. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł **30,5%.**



Rys. 2. Udział procentowy kar nakładanych przewoźników krajowych i zagranicznych.

Realizacja zadania związanego z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Inspekcję Transportu Drogowego odbywa się poprzez działalność kontrolną nakierowaną na zagadnienia mające bezpośredni lub pośredni wpływ na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

1. szczegółową kontrolę autokarów wycieczkowych, autobusów rejsowych oraz autokarów przewożących dzieci w ramach akcji „Bezpieczny Autokar" prowadzonej całorocznie, ze szczególnym nasileniem w okresach ferii zimowych i wakacji letnich;
2. kontrolę przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierowców wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu na potrzeby własne;
3. ograniczenie liczby przemęczonych kierowców zawodowych, uczestniczących w ruchu drogowym poprzez kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków kierowcy – w transporcie międzynarodowym na podstawie umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), w transporcie wewnątrzwspólnotowym – zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85/EWG z dn. 20.12.1985 r. (Dz. Urz. L. 370, 31.12.1985) w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego;
4. ograniczenie ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych poprzez kontrolę przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zgodnie z przepisami ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR);
5. eliminację z ruchu drogowego nietrzeźwych kierowców poprzez kontrolę stanu trzeźwości kierowców w transporcie drogowym;
6. kontrolę dokumentów uprawniających do prowadzenia samochodów ciężarowych i autobusów zgodnie z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym;
7. przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg wpływającemu na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez kontrolę masy i nacisków na osie pojazdów ciężarowych.

1.2.3.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów w ramach akcji „Bezpieczny Autokar".

W okresie ferii zimowych, a także wakacji letnich Inspekcja przeprowadziła wzmożone kontrole, w trakcie których szczególną uwagę poświęcono kontroli autokarów turystycznych, wycieczkowych i rejsowych, a także przewożących dzieci, w ramach akcji pn. „Bezpieczny Autokar". W trakcie kontroli inspektorzy transportu drogowego zwracali szczególną na stan techniczny kontrolowanych pojazdów, uprawnienia oraz trzeźwość kierowców, a także przestrzeganie przez nich przepisów w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdu, wymaganych przerw i odpoczynków.

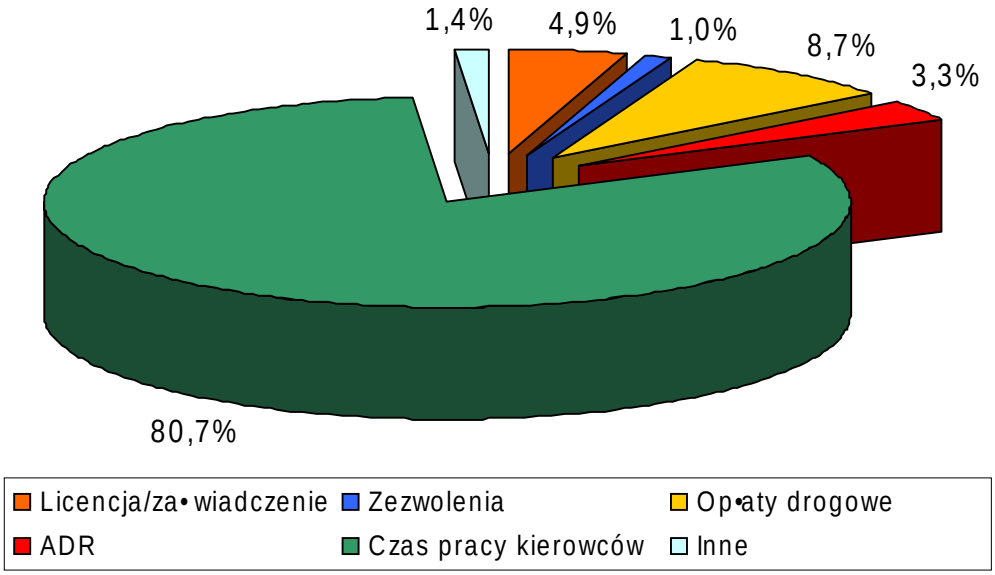
W trakcie 2004 r. w ramach akcji „Bezpieczny Autokar" inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzili **6810** kontroli drogowych autokarów (w tym 4810 kontroli dotyczyło przewoźników krajowych, a 2000 – przewoźników zagranicznych). W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali **1484** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia przepisów, na łączną kwotę ok. **2 160 tys.**, a także nałożyli 790 mandatów karnych na kierowców za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

1.2.3.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie prawo o ruchu drogowym, sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców, w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego są sankcjonowane karami pieniężnymi w postępowaniu mandatowym. W wyniku kontroli podejmowanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w 2004 r. wystawiono **7 118** mandatów karnych, z czego 4 842 dotyczyło przewoźników krajowych, a 2 276 – przewoźników zagranicznych. Łączna kwota nałożonych kar w drodze mandatu wyniosła **839 tys. zł** (przewoźnicy krajowi – 519 tyś zł; przewoźnicy zagraniczni – 320 tyś zł).

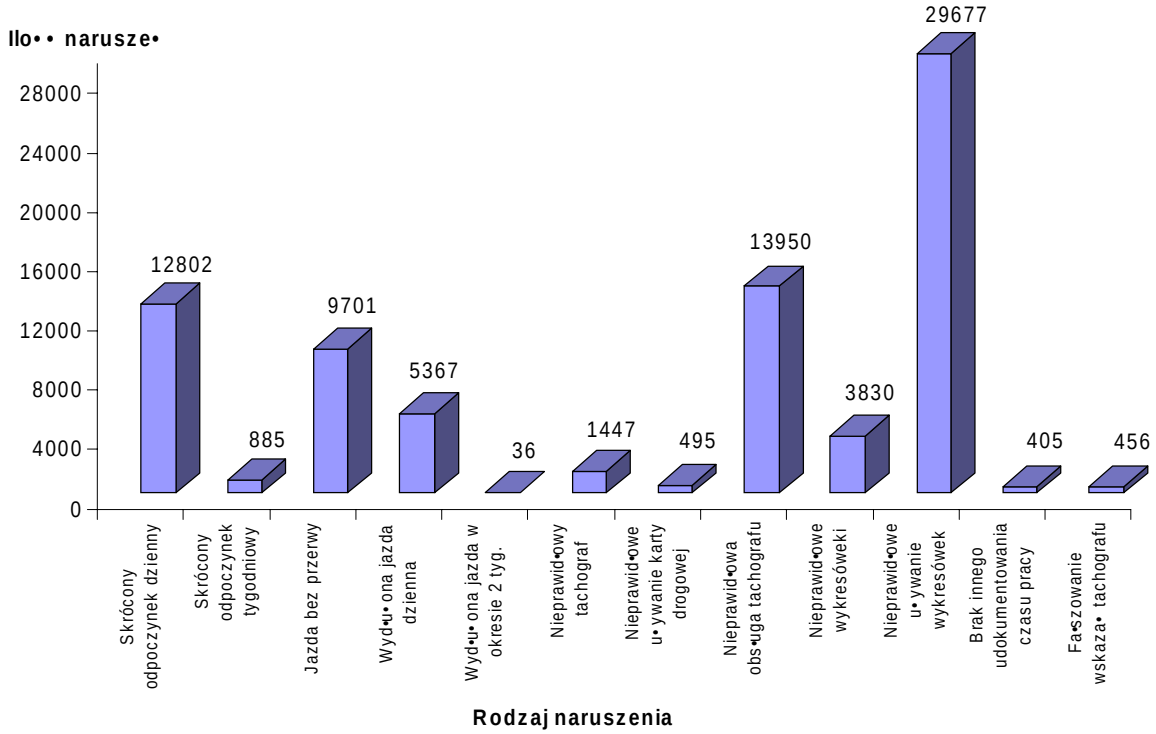
1.2.3.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków kierowców.

Kondycja psychofizyczna kierowców poruszających się po drogach ma fundamentalny wpływ na bezpieczeństwo ich własne, jak również pozostałych użytkowników sieci drogowej. Dlatego też bardzo istotne jest, aby zapewnić stosowanie przez kierowców zawodowych określonych norm czasu prowadzenia pojazdu, wymaganych przerw w jeździe oraz odpoczynków. Problem ten wydaje się być jeszcze ważniejszy w zestawieniu z faktem, że większość kierowców, którzy podlegają kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, kieruje, albo wielotonowymi samochodami ciężarowymi, albo autobusami, czy autokarami przewożącymi dziesiątki osób i każdy błąd kierowcy spowodowany obniżeniem zdolności prawidłowego reagowania na sytuacje drogowe, które jest spowodowane zmęczeniem wynikającym ze zbyt długiego przebywania za kierownicą, jest zazwyczaj tragiczny w skutkach.
W ramach realizacji zadania zmniejszenia liczby przemęczonych kierowców uczestniczących w ruchu drogowym inspektorzy transportu drogowego podczas każdej kontroli drogowej dokonują kontroli zapisów z urządzenia rejestrującego i sprawdzają zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków.
W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego stwierdzili około 98 tys. naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 204, poz. 2088 i Nr 273, poz.2703 z późn. zm.). Ok. 80% stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków (szczegółowy wykaz struktury naruszeń przedstawia rys. 3).



Rys. 3. Struktura naruszeń przepisów stwierdzanych podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego.

Z ogólnej liczby przeszło 79 tys. naruszeń związanych z nieprzestrzeganiem przepisów w zakresie czasu pracy kierowców najczęściej spotykane jest nieokazywanie do kontroli zapisów z urządzeń rejestrujących lub też przedstawianie wykresówek nie zawierających wszystkich danych (przeszło 29 tys. naruszeń). Bardzo często spotykane są również przypadki nieprawidłowego użytkowania przyrządu kontrolnego. W zakresie przestrzegania norm dotyczących prowadzenia pojazdu, wymaganych przerw i odpoczynków, jak wynika z prowadzonych przez Inspekcję kontroli, kierowcy najczęściej dopuszczają się niezgodnego z przepisami skrócenia czasu odpoczynku dziennego, wydłużenia czasu jazdy bez przerwy oraz czasu jazdy dziennej. Szczegółowy wykaz ilości stwierdzanych naruszeń w zakresie czasu pracy kierowców przedstawia rys. 4.



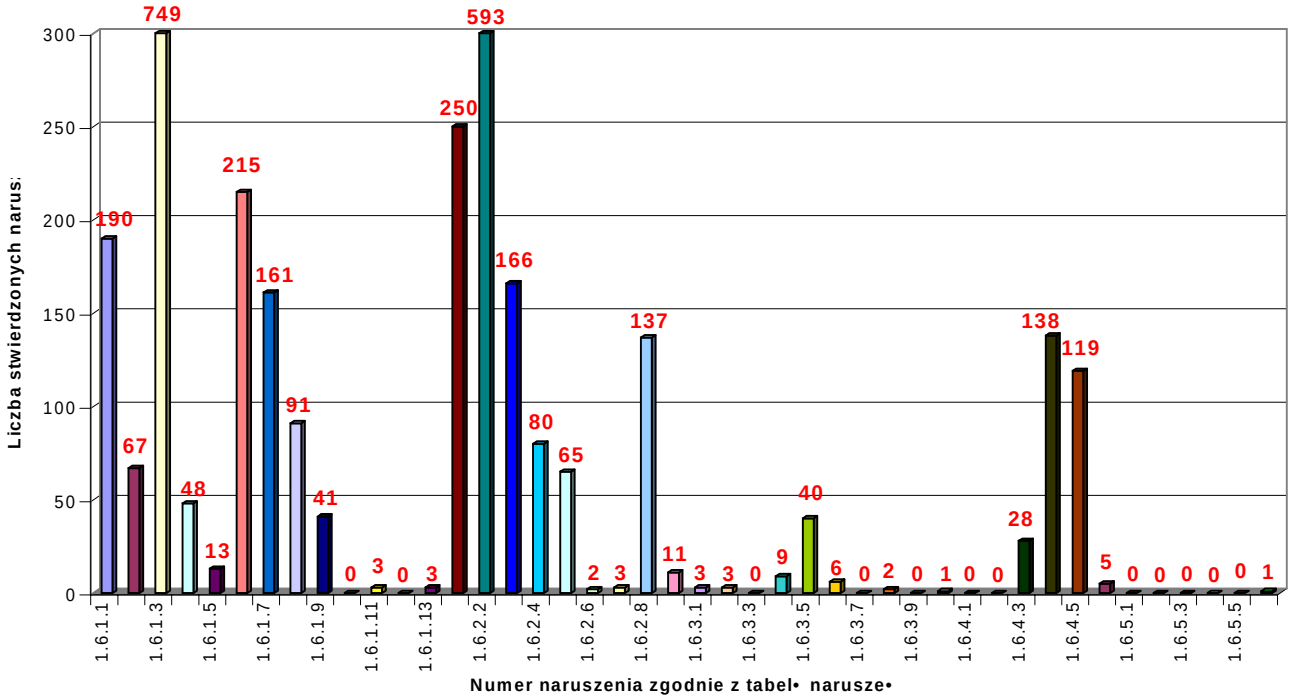
Rys. 4. Struktura naruszeń przepisów w zakresie czasu pracy kierowców.

Ponadto na polecenie Głównego Inspektora oraz na podstawie samodzielnie sporządzanych przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego planów kontroli inspektorzy przeprowadzili **478** kontroli w przedsiębiorstwach wykonujących transport drogowy, w wyniku czego wydano decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę **2 998 tys. zł**. Znaczną część stwierdzonych naruszeń w kontrolach w siedzibach przedsiębiorstw stanowiły naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców.
W przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów na przewoźników nakładane są kary pieniężne. W stosunku do przedsiębiorców, u których stwierdzone naruszenia mają charakter rażący, może zostać zastosowany środek zapobiegawczy, w postaci cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego. W rezultacie stwierdzenia rażących naruszeń w trakcie przeprowadzonych kontroli Główny Inspektor Transportu Drogowego wystąpił w stosunku do **27** firm z wnioskami do organów wydających licencje o wszczęcie procedury określonej w art. 15 ust. 2[1] ustawy z dn. 6.12.2001 r. o transporcie drogowym (17 firm posiadających licencję międzynarodową,
6 firm – krajową oraz 4 firmy posiadające obydwa rodzaje licencji).

1.2.3.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, na które jest skierowana szczególna uwaga inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego jest kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Jak wynika ze statystyki wypadków z udziałem pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne, w sytuacji gdy przewóz odbywa się z uwzględnieniem zasad określonych w przepisach prawdopodobieństwo uwolnienia materiału niebezpiecznego i spowodowania poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa uczestników ruchu lub dla środowiska jest niewielkie. Jeżeli jednak normy te nie zostaną zachowane to skutki takich zdarzeń drogowych mogą przybrać katastrofalne rozmiary. Kontrole Inspekcji w tym zakresie obejmują zarówno sprawdzenie czy dany materiał jest dopuszczony do przewozu drogowego, czy zastosowany rodzaj przewozu jest odpowiedni dla przewożonego materiału oraz czy zastosowano odpowiedni rodzaj opakowań, jak i sprawdzenia wyposażenia i instrukcji dla kierowcy na wypadek wystąpienia awarii. Inspektorzy w trakcie czynności kontrolnych sprawdzają również dokumenty potwierdzające odbycie przez kierowcę specjalistycznych szkoleń, oraz dokumenty przewozowe określające rodzaj oraz ilość przewożonego towaru niebezpiecznego, które mogą być niezbędne dla służb ratowniczych w celu szybkiego zniwelowania zagrożenia. Szczegółowej kontroli podlega również sposób rozmieszczenia i zabezpieczenia, a także oznakowanie przewożonego ładunku.
W ramach realizacji zadania związanego z kontrolą szczegółowych warunków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, inspektorzy transportu drogowego w 2004 r. stwierdzili przeszło **3,2 tys.** naruszeń przepisów Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) Szczegółową strukturę stwierdzonych naruszeń według listy naruszeń określonej w załączniku do ustawy o transporcie drogowym przedstawiono na rys. 5.

[1] *„Cofnięcie licencji w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 lit. a, b, d oraz lit. e poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem przedsiębiorcy, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczyna się postępowanie w sprawie cofnięcia licencji."*



Rys. 5. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych[2].

[2] Naruszenia przepisów dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zgodnie z załącznikiem do ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004r. Nr 204, poz. 2088):

1.6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego dokumentu przewozowego
1.6.1.2. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez posiadania w pojeździe wymaganego dokumentu przewozowego
1.6.1.3. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z nieprawidłowo sporządzonym dokumentem przewozowym
1.6.1.4. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego zaświadczenia ADR o ukończeniu szkolenia
1.6.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez posiadania w pojeździe wymaganego zaświadczenia ADR o ukończeniu szkolenia
1.6.1.6. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez posiadania w pojeździe wymaganych instrukcji pisemnych dla kierowcy
1.6.1.7. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z nieprawidłowo sporządzoną instrukcją pisemną dla kierowcy
1.6.1.8. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych
1.6.1.9. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez posiadania w pojeździe wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych
1.6.1.10. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganej kopii głównego tekstu umowy specjalnej
1.6.1.11. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego certyfikatu pakowania kontenera
1.6.1.12. Wykonywanie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego bez wymaganego specjalnego zezwolenia w miejscu publicznym, na obszarze zabudowanym
1.6.1.13. Wykonywanie przewozu materiału promieniotwórczego bez wcześniejszego uzyskania zatwierdzenia przez właściwą władzę
1.6.2.1. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem niewyposażonym w sprzęt gaśniczy
1.6.2.2. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez wymaganego wyposażenia awaryjnego
1.6.2.3. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem lub zespołem pojazdów nieoznakowanym w prawidłowy sposób tablicami barwy pomarańczowej
1.6.2.4. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w nieprawidłowo oznakowanym kontenerze, cysternie lub wieloelementowym kontenerze do gazów
1.6.2.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów przeznaczonym do przewozu towarów niebezpiecznych z niezajętymi lub z niezakrytymi tablicami barwy pomarańczowej
1.6.2.6. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez zamontowanego lub z nieprawidłowo działającym ogranicznikiem prędkości
1.6.2.7. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem z niedozwolonym lub nieprawidłowo działającym ogrzewaczem spalinowym
1.6.2.8. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w świadectwie dopuszczenia pojazdu
1.6.2.9. Przewóz towaru niebezpiecznego w pojeździe bez zamontowanego wymaganego urządzenia przeciwblokującego (ABS)
1.6.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego cysterną towarów niedopuszczonych do przewozu w cysternie
1.6.3.2. Wykonywanie przewozu drogowego luzem towarów niedopuszczonych do przewozu luzem
1.6.3.3. Wykonywanie przewozu drogowego w sztukach przesyłki towarów niedopuszczonych do przewozu w sztukach przesyłki
1.6.3.4. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem niewłaściwym do przewozu ze względu na wymagany sposób przewozu
1.6.3.5. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków
1.6.3.6. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny
1.6.3.7. Wykonywanie przewozu drogowego materiałów reagujących ze sobą niebezpiecznie, umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny
1.6.3.8. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem zanieczyszczonym pozostałościami przewożonych uprzednio w sztukach przesyłki towarów niebezpiecznych
1.6.3.9. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w ilościach przekraczających ilości dozwolone
1.6.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych z naruszeniem wymaganych środków ostrożności przy ich przewozie razem z artykułami żywnościowymi, towarami konsumpcyjnymi lub karmą dla zwierząt
1.6.4.1. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu
1.6.4.2. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących pakowania razem do sztuki przesyłki
1.6.4.3. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego opakowania lub w niewłaściwym opakowaniu
1.6.4.4. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego oznakowania sztuki przesyłki
1.6.4.5. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez stosowania nalepek ostrzegawczych - za każdą nalepkę ostrzegawczą
1.6.4.6. Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących próżnych i nieoczyszczonych opakowań
1.6.5.1. Wykonywanie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego w miejscu publicznym, poza obszarem zabudowanym, bez wymaganego powiadomienia właściwych władz
1.6.5.2. Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych przy użyciu dużego kontenera, niezdatnego do użytku z powodu istotnych wad elementów konstrukcyjnych
1.6.5.3. Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru
1.6.5.4. Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez zabezpieczenia hamulcem postojowym
1.6.5.5. Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w pojazdach przewożących towary klasy 1, a także w ich pobliżu oraz podczas załadunku lub rozładunku tych towarów
1.6.5.6. Niezgłoszenie wypadku lub awarii dotyczącej towaru niebezpiecznego

Jak można zauważyć z przedstawionej analizy poszczególnych naruszeń przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, to w szczególności problemy z właściwą dokumentacją, oznakowaniem pojazdów, gaśnic oraz wyposażenie dodatkowe wpisane do instrukcji pisemnych zgodnie z przepisami ADR. Najbardziej niebezpiecznymi z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozu i innych uczestników ruchu drogowego były:

Lp.	Rodzaj naruszenia	Liczba wykrytych przypadków
1.	Brak lub nieprawidłowe świadectwo dopuszczenia pojazdu	91
2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem nie wyposażonym w sprzęt gaśniczy	169
3	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem lub zespołem pojazdów nieoznakowanym w prawidłowy sposób tablicami barwy pomarańczowej	250
4	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	40
5	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego oznakowania sztuki przesyłki	138

Należy jednak podkreślić, że sytuacja na polskich drogach po rozpoczęciu kontroli przez Inspekcję Transportu Drogowego (wrzesień 2002 r.) uległa diametralnej poprawie, szczególnie w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, co ujawnia nie tylko zmniejszona liczba nakładanych decyzji administracyjnych, ale również liczba wydanych świadectw dopuszczenia pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny, która kształtuje się na następującym poziomie:

Rok wydania świadectwa dopuszczenia pojazdu	Liczba wydanych świadectw
2001	7325
2002	12357
2003	12426
do 30 czerwca 2004	7291

Świadczy to blisko o 40% wzroście wydawanych świadectw, w stosunku do 2001 r., co w szerszym aspekcie przekłada się na bezpieczeństwo wykonywanych przewozów jak również bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego oraz utrudnia działania osób, które mogłyby wykorzystać przewożone materiały w celach terrorystycznych.

Zmiany zauważono również w ilości wystawianych certyfikatów klasyfikacyjnych przez Instytut Przemysłu Organicznego, co oznacza większy stopień uświadomienia przedsiębiorców z punktu widzenia stwarzanego zagrożenia, w szczególności nadawców materiałów niebezpiecznych, którzy zgodnie z przepisem 1.4.2.1.1 umowy ADR są zobowiązani upewnić się, że nadane do przewozu towary niebezpieczne są sklasyfikowane i dopuszczone do przewozu.

W związku z tym, jak w przypadku wystawianych świadectw dopuszczenia pojazdów, sytuacja zmieniła się diametralnie. Przed podjęciem działań kontrolnych przez Inspekcję Transportu Drogowego liczba wydanych certyfikatów w roku 2001 wyniosła 135, w roku 2002, było to 136 certyfikatów, natomiast już w roku 2003 liczba ta wzrosła o ponad 100% do 304. W 2004 r. do dnia 1 października 2004 wystawiono 262 certyfikaty.

Powyższe dane przedstawiają jak zmieniło się podejście do problemu przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w Polsce w ostatnich kilku latach. Należy zauważyć, że działalność Inspekcji Transportu

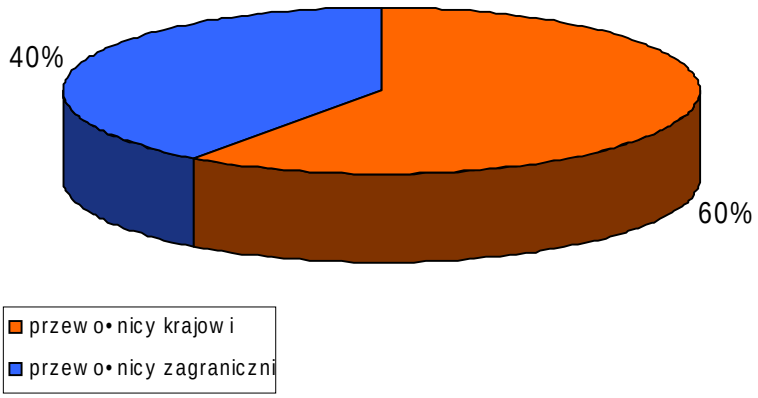
Drogowego przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, ale nie tylko, gdyż jak pokazuje przykład przedsiębiorstw zajmujących się nadawaniem towarów niebezpiecznych do przewozu, również w nich zwraca się większą uwagę na rodzaj nadawanych przesyłek.
Innym zadaniem realizowanym przez Inspekcję Transportu Drogowego jest prowadzenie egzaminów dla doradców do spraw bezpieczeństwa, a więc osób sprawujących bezpośredni nadzór nad przewozem drogowym materiałów niebezpiecznych w firmach transportowych. W związku z tym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 października 2002r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671), Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego organizują egzaminy na doradców przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W 2004 r. przeprowadzonych zostało 45 postępowań egzaminacyjnych. Do egzaminów przystąpiło 1007 osób, z czego 599 uzyskało uprawnienia doradcy. W sumie od początku uprawnienia doradcy uzyskało 2088 osób, w tym 482 osoby w ramach programu pilotażowego, który był prowadzony w latach 2000 - 2002.

1.2.3.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem i stanu trzeźwości kierowców.

Innym czynnikiem który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym są umiejętności oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym, a także weryfikują na podstawie przedstawianych do kontroli dokumentów, czy kierowcy zawodowi pojazdów ciężarowych i autobusów spełniają wymagania określone przepisami ustawy transporcie drogowym, w tym wymagania ukończenia kursów dokształcających w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych. Pojazdy specjalistyczne Inspekcji Transportu Drogowego są również sukcesywnie wyposażane w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i kierowcy poddawani są wyrywkowym badaniom stanu trzeźwości.

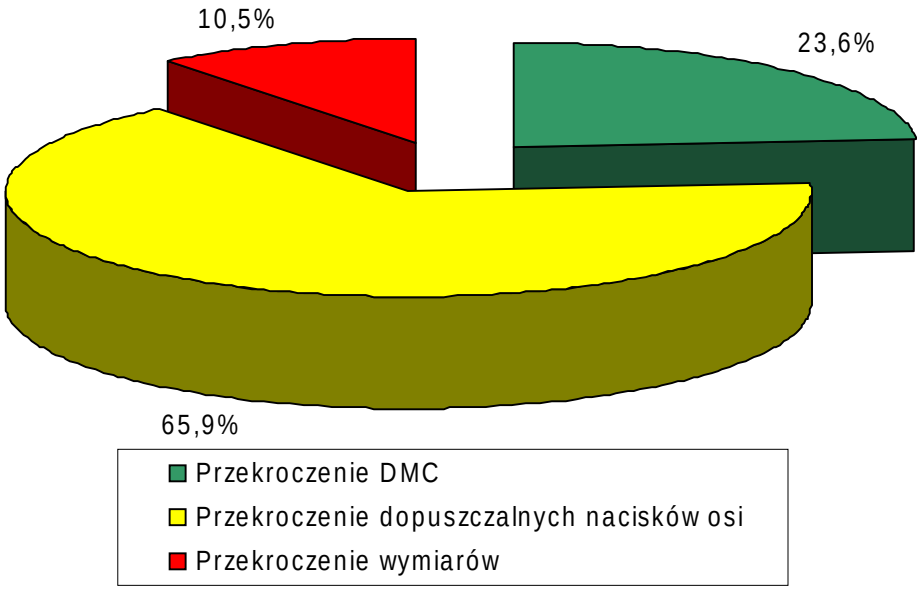
1.2.3.6. Kontrola masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym ma również stan techniczny użytkowanych pojazdów. W związku z powyższym w trakcie każdej kontroli inspektorzy dokonują szczegółowego sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, pod względem spełniania wymogów określonych w przepisach Prawa o ruchu drogowym. W ciągu 2004 r. inspektorzy transportu drogowego, w wyniku stwierdzania złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów, zatrzymali **9 793** dowodów rejestracyjnych (w tym 8 037 pojazdy krajowe oraz 1 756 – pojazdy zagraniczne), kierując niesprawne pojazdy na dodatkowe badania techniczne.
Niezaprzeczalny wpływ na warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego ma również stan infrastruktury drogowej. Inspekcja Transportu Drogowego realizując zadanie kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów ma tym samym podwójny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Po pierwsze poprzez kontrolę w tym zakresie ogranicza liczbę pojazdów przekraczających dopuszczalne normy, które poruszając się po drogach, stwarzają większe zagrożenie w ruchu. Po drugie przyczynia się do zastopowania procesu degradacji dróg poprzez poruszanie się po nich przeładowanych pojazdów, wpływając pośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu.
W ramach realizacji powyższego zadania w 2004 r., po przejęciu w użytkowanie przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego sprzętu z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego skontrolowali **5 558** pojazdów, w tym **3 335** pojazdów przewoźników polskich oraz **2 223** pojazdów przewoźników zagranicznych.



Rys. 6. Stosunek liczby kontroli przewoźników krajowych i zagranicznych.

W wyniku przeprowadzonych kontroli wydano **1353** decyzji o nałożeniu kary pieniężnej na łączną kwotę **3 020** tys. zł (845 decyzje na kwotę 2 353 tys. zł na przewoźników krajowych i 508 decyzji na kwotę 667 tys. zł – na przewoźników zagranicznych). Z przeszło 1,6 tys. stwierdzanych naruszeń najczęściej spotykanym jest przekroczenie dopuszczalnych na danej drodze nacisków na osie pojazdów, a następnie przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej oraz wymiarów pojazdu wraz z ładunkiem. Strukturę stwierdzonych naruszeń w zakresie kontroli parametrów pojazdów na drogach przedstawia rys. 7.



Rys. 7. Struktura naruszeń przepisów w zakresie kontroli parametrów pojazdów.

Ponad powyższe Inspekcja prowadziła kontrole wnoszenia przez przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe opłat dodatkowych za jednokrotny przejazd pojazdu o nacisku osi pojedynczej powyżej 10t do 11,5t na wyznaczonych głównych drogach tranzytowych. W wyniku tej kontroli stwierdzono **83** przypadki przejazdu pojazdów bez wniesienia wymaganej opłaty dodatkowej. Zadanie to było realizowane pomimo bardzo dużych, szczególnie na początku, problemów z dystrybucją kart opłat dodatkowych.

1.3. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

W Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji w 2004 r. nie były prowadzone prace legislacyjne nad projektami aktów prawnych z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, których inicjatorem byłby Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Natomiast Departament Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego MSWiA brał czynny udział w opiniowaniu następujących projektów aktów prawnych:

1. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłat za przejazd autostradą,
2. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami,
3. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów i ograniczeń w transporcie oraz obowiązku wynikającego z wprowadzenia stanu wojennego,
4. zarządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie Międzyresortowego Zespołu do Spraw Wdrażania Tachografów Cyfrowych w Polsce,
5. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zajmowania lub rekwirowania środków transportu na potrzeby obronne państwa wynikające z wprowadzenia stanu wojennego,
6. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku na pojedynczą oś do 112, 7 kN (11, 5 t),
7. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotaż,
8. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności związane z oceną zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych,
9. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych,
10. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz wypisów z tego zaświadczenia oraz w sprawie wzoru formularza jazdy,
11. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości stawek prowizji od opłat pobieranych w transporcie drogowym oraz sposobu jej pobierania i rozliczania,
12. rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach,
13. ustawy o osobach kierujących pojazdami,
14. porozumienia między Ministrem Infrastruktury a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, a także Komendantem Głównym Policji i Komendantem Głównym Państwowej Straży Pożarnej o współpracy w zakresie finansowania inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Departament Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego MSWiA zaangażowany był również w Społeczną Kampanię „Bezpieczne Dzieci na Polskich Drogach". Akcja ta miała na celu zapewnienie dzieciom bezpieczeństwa, uwrażliwienie kierowców na ich obecność na drogach, uświadomienie dzieciom i ich opiekunom możliwych zagrożeń, a w konsekwencji zapobieganie wypadkom drogowym. W powyższe przedsięwzięcie zaangażowanych było wiele środowisk (uczestniczyło w nim kilka tysięcy nauczycieli i policjantów).

1.3.1. Komenda Główna Policji

Policja w Polsce na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruch drogowym realizowała w 2004 r. następujące zadania:

1.3.1.1. W zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

1. Z uwagi na utrzymujące się wysokie zagrożenie pieszych uczestników ruchu kontynuowano w roku 2004 rozpoczęte w 2000 r. ogólnopolskie działania pod kryptonimem ***„PIESZY”.*** Działania te, miały na celu poprawę bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu.
2. Opracowano założenia, zorganizowano i przeprowadzono ogólnokrajowe działania pod kryptonimem:
   - ***„Ferie 2004”*** - działania o charakterze edukacyjnym, propagandowym oraz kontrolnym. Działania przeprowadzono na przełomie stycznia i lutego zgodnie z terminami zimowych ferii szkolnych w poszczególnych województwach,
   - ***„Wakacje 2004”*** – ogólnopolskie działania przeprowadzone w rejonach nasilonego ruchu dzieci i młodzieży. W ich trakcie zwracano szczególną uwagę na bezpieczeństwo przewozu dzieci w pojazdach osobowych oraz komunikacji zbiorowej prowadzonej przy wykorzystaniu autobusów turystycznych. Prowadzono kontrolę zarówno stanu technicznego tych środków transportu jak i stanu trzeźwości kierujących tymi pojazdami.
   - ***„Znicz 2004”-*** ogólnopolskie wzmożone działania przeprowadzone na głównych ciągach komunikacyjnych w rejonach (cmentarzy) nasilonego ruchu kołowego i pieszego w związku ze Świętem Zmarłych oraz pogarszającymi się warunkami drogowymi.
   - Przedstawiciele KGP przy udziale Komend Wojewódzkich (Stołecznej) Policji zorganizowali Turnieje „***Wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych”*** oraz „***Młodzieżowy turniej motoryzacyjny dla uczniów szkół średnich”***, których celem było podnoszenie wiedzy ze znajomości przepisów ruchu drogowego, ale przede wszystkim kształtowanie bezpiecznych i kulturalnych zachowań na drodze. Turnieje te cieszą się dużym zainteresowaniem zarówno wśród uczniów jak i nauczycieli realizujących zajęcia z wychowania komunikacyjnego, a wzięło w nich udział ponad 400.000 dzieci i młodzieży.
3. W 2004 r. kontynuowano akcję ***„Jabłko-cytryna – generalnie zwolnij!”*** prowadzaną wspólnie z towarzystwem ubezpieczeniowym Generali oraz nauczycielami i uczniami wybranych szkół podstawowych. Kierowcom naruszającym przepisy ruchu drogowego dzieci wręczają „cytrynę, zaś jadącym zgodnie z przepisami „jabłko” i własnoręcznie przygotowaną laurkę. Ma to bezsprzecznie istotny wpływ na kształtowanie świadomości kierowców.
4. Działania ***„Bezpieczne Wakacje” i „Zimowisko”,*** mające na celu wdrożenie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach w okresie letniego i zimowego wypoczynku. Biorąc pod uwagę rolę rodziców w kształtowaniu bezpieczeństwa dziecka na drodze prowadzono kampanie informacyjne dotyczące przewożenia dzieci w fotelikach w samochodach osobowych.
5. Czwarta edycja akcji przeprowadzonej wspólnie z Grupą PZU pod hasłem ***„Odblaskowe Pierwszaki”***. Zadaniem kampanii było podniesienie kultury i bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego poprzez popularyzowanie zasad i przepisów ruchu drogowego, kształtowanie nawyków właściwego zachowania się dziecka na drodze, wykreowanie tzw. „Mody na noszenie odblasków”.
6. Przedstawiciele KGP aktywnie uczestniczyli w akcji ***„Droga i Ja”*** zorganizowanej przez firmę Renault Polska ukierunkowanej na poprawę bezpieczeństwa dzieci. W ramach tej akcji przeprowadzono np. konkurs plastyczny na temat bezpieczeństwa na drodze. Wspólnie z firmą Renault Polska przeprowadzono również kolejną edycję akcji ***„Kierowca na szóstkę”*** skierowaną do młodych kierowców w wieku 18-24 lata. Jest to grupa szczególnie zagrożona ryzykiem wypadku. Akcja ta ma na celu motywować młode osoby do przestrzegania przepisów prawa.

7. Przedstawiciele Policji, Fundacja „Krzyś" oraz Fundacja Krzysztofa Hołowczyca wspólnie z MIVA Polska kontynuowali akcję ***„Krzyś"*** – trzeźwy i życzliwy kierowca. Ideą tej akcji jest wyznaczanie – podczas wszelkiego rodzaju spotkań – osoby, kierowcy, który tego dnia nie będzie spożywał alkoholu, by bezpiecznie odwieźć rodzinę, przyjaciół, znajomych do domu.

1.3.1.2. W zakresie przeciwdziałania negatywnym zjawiskom w transporcie drogowym oraz w zakresie eksploatacji pojazdów.

W związku z występowaniem niekorzystnych tendencji w zakresie:

1. transportu materiałów niebezpiecznych - poszczególne Komendy Wojewódzkie Policji prowadziły (na podstawie planu pracy na 2004 r.) działania ukierunkowane na kontrolę tych przewozów pod nazwą ***„Niebezpieczne przewozy",***
2. niszczenia substancji drogowej wynikającej z powszechnie występującego zjawiska przeładowania pojazdów ciężarowych - Komenda Główna Policji monitorowała prowadzone wspólnie przez Policję oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad działania o kryptonimie ***„Waga"***, prowadzone w terminach uzgodnionych z zarządami dróg,
3. zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym - przeprowadzono ogólnokrajowe działania pod kryptonimem ***„Autobus".*** Działania te obejmowały między innymi sprawdzenie stanu technicznego autokarów, trzeźwości, czasu pracy i odpoczynku kierowców, określonych w przepisach Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087).
4. ***„Przyjazne Parkingi"*** – w dniu 1 kwietnia br. zostało zawarte porozumienie pomiędzy Komendą Główną Policji a Zarządem Głównym Polskiego Związku Motorowego, mające na celu utworzenie na terenie kraju sieci parkingów stale monitorowanych i mających ochronę fizyczną. Ten ogólnopolski program ma zapewnić bezpieczeństwo wszystkim podróżnym poruszającym się po terenie Polski. Rozbudowanie systemu „przyjaznych" parkingów związane jest także z realizacją postanowień obowiązujących przepisów prawa w zakresie ograniczeń w ruchu niektórych pojazdów i zespołów pojazdów oraz czasu pracy kierowców.

1.3.1.3. W zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym – w tym intensyfikacji kontroli stanu trzeźwości uczestników ruchu.

Wzorem lat ubiegłych kontynuowano ogólnopolskie działania pod kryptonimem ***„POMIAR"***. W wybranych terminach (przynajmniej raz w miesiącu) poszczególne KWP organizowały zmasowane działania skierowane na ujawnianie kierujących znajdujących się pod wpływem alkoholu. Równolegle z kontrolami na drogach prowadzone były nasilone akcje propagandowe w środkach masowego przekazu, których celem było wytworzenie dezaprobaty społecznej do tego typu negatywnych zachowań oraz atmosfery nieuchronności wykrycia nietrzeźwych kierowców.

1.3.1.4. W ramach partnerstwa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1. Ogólnokrajowe działania związane ze wzmożonym ruchem na drogach, pod kryptonimem ***„Majowy weekend", „Czerwcowy weekend" i „Listopadowy weekend" .***
2. W ramach działań prewencyjnych ***„Czerwcowy Weekend", „Powroty" i „Listopadowy weekend"*** policjanci w kraju nadzorowali z powietrza natężenie ruchu na drogach i przekazywali informacje o wszelkich utrudnieniach dyżurnym KPP KMP i KWP oraz załogom patrolowym pełniącym służbę.

1.3.1.5. W zakresie popularyzacji zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Policjanci wielokrotnie uczestniczyli w lokalnych i ogólnopolskich programach i audycjach radiowo-telewizyjnych poświęconych zagrożeniom w ruchu drogowym oraz wprowadzanych zmianach legislacyjnych. Wystąpienia w programach telewizyjnych i radiowych odbywały się na zaproszenie prowadzących audycje i programy lub inicjowane były przez Policję. W programach tych propagowano doraźne akcje i działania policyjne takie jak np. „***Prędkość i Brawura", „Bezpieczne Wakacje", „Bezpieczne ferie", „Pomiar", „Dyskoteka", „Krzyś" „Pasy", „Znicz"*** i inne, jak też tłumaczono zjawiska i zagrożenia występujące w ruchu drogowym. Policjanci Komendy Głównej Policji, brali również udział w cyklicznych programach telewizyjnych emitowanych w programie I TVP takich jak ***„Motoexpress TV", „Bezpieczna Jedynka"*** oraz w audycjach radiowych – np. ***„Radio kierowców"*** nadawanych w programie I Polskiego Radia.

1.3.1.6. Ponadto:

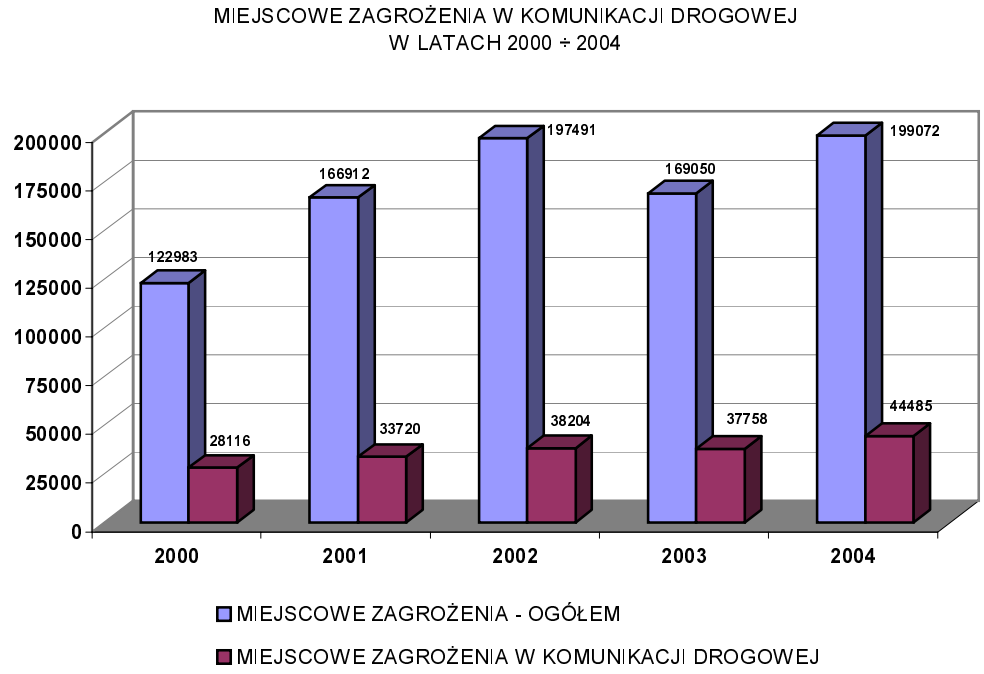
Policjanci brali udział w zabezpieczeniu związanym z organizacją operacji ***„SZCZYT".***
Po raz pierwszy policjanci z Polski, Niemiec i Holandii w dniach 1 lipca 2004 r. i w dn. 21 stycznia br. przeprowadzili wzmożone działania kontrolno blokadowe na międzynarodowym szlaku drogowym E – 30 ukierunkowane na poprawę BRD, oraz zwalczanie przestępczości. Działania te przyniosły oczekiwane wyniki.

1.3.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

Informacja nt. działalności Komendy Głównej PSP w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2004 r.

1.3.2.1. W zakresie operacyjnym:

Analiza danych statystycznych na przestrzeni ostatnich pięciu lat pokazuje, że wyhamowanie wzrostu liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2003 było niestety zjawiskiem jednorazowym. Rok 2004 pokazał, że pomimo wysiłków wszystkich służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na polskich drogach, liczba zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej, podczas których niezbędna była interwencja jednostek ochrony przeciwpożarowej, ponownie wzrosła.
W porównaniu do roku 2003 liczba miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2004 wzrosła o 16,7%.



Należy zauważyć, że przy bardzo zbliżonej ogólnej liczbie miejscowych zagrożeń, w latach 2002 i 2004 liczba zdarzeń drogowych w roku 2004 jest o ponad 15 punktów procentowych wyższa.
Miejscowe zagrożenia w komunikacji drogowej są najliczniejszą grupą spośród wszystkich rodzajów miejscowych zagrożeń. W roku 2004 było ich 44 485 co stanowi ponad 22 % wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju i ponad 12% ogółu interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej. Wzrost liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2004 postępuje proporcjonalnie do zwiększającej się ogólnej liczby miejscowych zagrożeń. W związku z powyższym procentowy wskaźnik akcji z zakresu ratownictwa drogowego na tle ogółu miejscowych zagrożeń w skali kraju utrzymał się na tym samym poziomie. W okresie lat 2000 ÷ 2004 odsetek ten oscylował w granicach 20 ÷ 22%, a jego wysokość uzależniona była nie tylko od liczby interwencji tego rodzaju, ale przede wszystkim od liczby miejscowych zagrożeń w pozostałych niż ratownictwo drogowe dziedzinach. W związku z tym można zaryzykować stwierdzenie, że rokrocznie wśród miejscowych zagrożeń co piąte zdarzenie związane jest z ruchem drogowym.
Statystycznie, w skali roku 2004, do wypadku drogowego jednostki straży pożarnej wyjeżdżają co 12 minut (co 14 minut w roku 2003).

Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych tradycyjnie mają samochody osobowe – 29 877 zdarzeń (wzrost o 18% w porównaniu do 2003 r.) oraz samochody ciężarowe – 5 858 zdarzeń (wzrost także o 18% w stosunku do 2003 r.). Biorąc pod uwagę powyższe liczby należy stwierdzić, że w roku 2004 w ślad za ogólnym wzrostem liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej proporcjonalnie przybyło zdarzeń najbardziej typowych, a więc z samochodami osobowymi i ciężarowymi. Ponad tą średnią „uplasowały się" zdarzenia z autobusami i maszynami rolniczymi, gdzie wzrost wyniósł odpowiednio 22% i 24%. Zdarzenia drogowe z udziałem szynowych środków komunikacji pozostały na porównywalnym poziomie. Szczegóły w tabeli poniżej.

		Ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w rozbiciu na grupy środków transportu					
		małe	lokalne	średnie	duże	gigantyczne	**razem**
Motocykle		243	189	58	1	0	**491**
Autobusy		265	233	43	4	0	**545**
Samochody ciężarowe		2677	2843	331	7	0	**5858**
Samochody osobowe		14250	13171	2448	8	0	**29877**
Maszyny rolnicze		96	107	13	0	0	**216**
Zdarzenia drogowe z udziałem	pociągów pasażerskich	9	11	4	0	0	**24**
	pociągów towarowych	1	7	0	0	0	**8**
	tramwajów	15	20	3	0	0	**38**

W roku 2004 największą ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej, podobnie jak w roku 2003 odnotowano w województwach:

- mazowieckim - 5 275 interwencji,
- śląskim - 4 208 interwencji,
- małopolskim - 4 146 interwencji.

Najmniej zdarzeń wystąpiło w województwach:

- opolskim - 1 283 interwencji,
- lubuskim - 1 472 interwencji,
- podlaskim - 1 519 interwencji.

Rozkład terytorialny interwencji z zakresu ratownictwa drogowego, na przestrzeni ostatnich 5 lat pozostaje prawie niezmieniony i waha się w granicach 1 % rocznie. Stąd też ww. województwa raczej się nie zmieniają (poza nielicznymi wyjątkami).

Działania jednostek PSP podczas likwidacji miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej najczęściej polegały na:

1. zabezpieczaniu miejsca zdarzenia - 44 132 przypadków
2. zbieraniu, neutralizowaniu i usuwaniu substancji chemicznych - 29 764 "
3. rozcinaniu, podnoszeniu i przemieszczaniu pojazdów - 17 576 "

Równocześnie jednostki ochrony przeciwpożarowej wykonywały szereg czynności mających na celu ratowanie ludzi i opiekę nad rannymi. Do najczęściej powtarzanych należą:

1. uwalnianie ludzi z rozbitych pojazdów – 3 805 przypadków,
2. opatrywanie ran – 959 "
3. zabezpieczanie przed utratą ciepła – 882 "
4. unieruchamianie złamań – 789 "

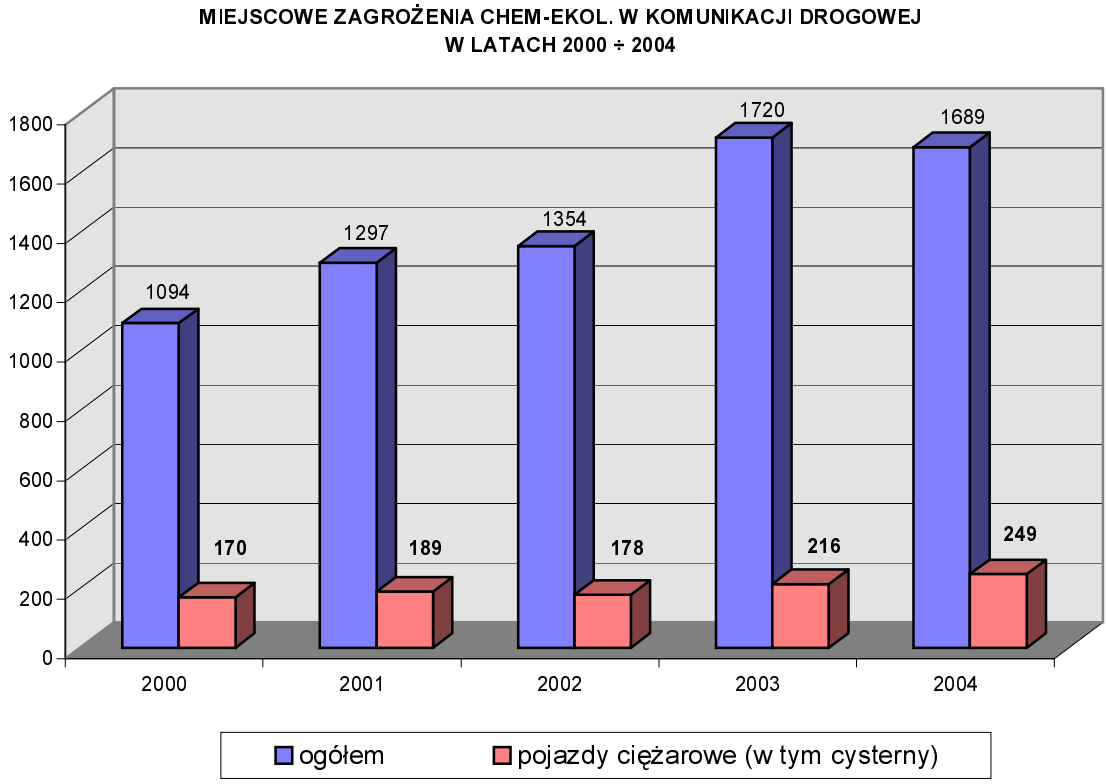
W roku 2004 podczas zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej, w likwidacji których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, odnotowano 2049 ofiary śmiertelne (w tym 65 dzieci) i 27 656 rannych (w tym 2 128 dzieci). Podczas interwencji 3 strażaków poniosło śmierć, a 48 odniosło obrażenia.
Realizacja powyższych zadań przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej dokonywana jest na bazie posiadanego przez nią sprzętu:

- lekkich samochodów ratownictwa drogowego,
- średnich i ciężkich samochodów ratownictwa technicznego,
- żurawi samojezdnych i ciężkich samochodów ratownictwa drogowego typu "Mega City",
- samochodów ratownictwa chemiczno-ekologicznego różnych klas.

Łącznie w działaniach z zakresu ratownictwa drogowego Państwowa Straż Pożarna wykorzystała 210 193 strażaków i 61 569 różnego typu pojazdów. Wśród tej ostatniej liczby ponad 44 % (26 896 samochodów) stanowiły specjalistyczne zastępy ratownictwa drogowego i technicznego.

Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej.

Jednym z bardziej niebezpiecznych dla życia i zdrowia ludzi oraz środowiska naturalnego zdarzeń są miejscowe zagrożenia chemiczno – ekologiczne w komunikacji drogowej powstałe w ramach ruchu towarowego, w tym zwłaszcza podczas transportu materiałów niebezpiecznych. Większość tego typu interwencji dotyczy samochodów osobowych (ok. 50 %), podczas których zagrożenia chemiczno – ekologiczne są raczej minimalne, a wykonywane czynności z zakresu ratownictwa chemiczno – ekologicznego służą przede wszystkim uporządkowaniu miejsca zdarzenia lub przywróceniu normalnych warunków drogowych. Istnieje jednak grupa ok. 200 zdarzeń w skali roku, które dotyczą wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych, realizujących m.in. przewozy towarów niebezpiecznych, podczas których skala zagrożeń gwałtownie wzrasta.
Ogólna liczba zdarzeń drogowych o charakterze chemiczno–ekologicznym na przestrzeni ostatnich 5 lat jest dość nieregularna i waha się w granicach 1 ÷ 1,8 tys. akcji rocznie z tendencją wzrostową. Jednak w roku 2004 liczba tego typu zdarzeń pozostała na tym samym poziomie co w roku 2003. Należy jednak odnotować 15-procentowy wzrost liczby zdarzeń chemiczno-ekologicznych wśród pojazdów ciężarowych. Skalę zjawiska przedstawia poniższy wykres.



1.3.2.2. W zakresie ratownictwa medycznego w KG PSP realizowano:

- w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 4689 osób w zakresie ratownictwa medycznego,
- w ramach projektu WHO rozpoczęto prace nad „Strategią usprawnienia systemu ratownictwa w Polsce w aspekcie skuteczności działań ratunkowych podejmowanych w celu niesienia pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych"
- w lipcu 2004 r. wprowadzono do stosowania nowe Wytyczne Komendanta Głównego PSP w sprawie realizacji zadań z zakresu ratownictwa medycznego przez ratowników Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego,
- zakupiono 5 zestawów do dekontaminacji masowej mogących mieć zastosowanie w działaniach ratowniczych w zdarzeniach z emisją substancji niebezpiecznych podczas zdarzeń drogowych,
- przygotowano do druku podręcznik " Podstawy ratownictwa medycznego dla strażaków PSP i innych ratowników KSRG", w którym wyczerpująco przedstawiono problematykę działań ratowniczych podczas zdarzeń w ruchu drogowym,
- zmodyfikowano koncepcję terenowego samochodu ratownictwa medycznego stanowiącego wyposażenie Krajowej Bazy Sprzętu Specjalistycznego PSP, przewidzianego do działań w warunkach zdarzeń masowych, w tym również w ruchu drogowym,
- kontynuowano II etap wdrażania systemu ratownictwa medycznego w Krajowym Systemie Ratowniczo Gaśniczym,
- Prowadzono działania organizacyjne związane z programem wieloletnim „Bezpieczeństwo Cywilne 2004 - 2007", w zakresie:
  - pozyskiwania informacji o warunkach lokalowych gmin i możliwości tworzenia gminnych centrów reagowania,

- pozyskiwania informacji o ilości utworzonych centrów powiadamiania ratunkowego, planowanych w przyszłości jako powiatowe centra ratownicze wraz z projektem standardu i kosztów tworzenia,
- pozyskiwania informacji o aktualnym i prognozowanym stacjonowaniu specjalistycznych zespołów ratownictwa medycznego celem wypracowania wniosków w zakresie rozwoju ratownictwa medycznego w Polsce oraz wprowadzenia zmian organizacyjnych w zakresie ratownictwa medycznego w warunkach przedszpitalnych, w tym również podczas zdarzeń na drogach,

- we współpracy z Towarzystwem Medycyny Stanów Nagłych i Katastrof kontynuowano szkolenie Koordynatorów Ratownictwa Medycznego PSP w zakresie działań ratowniczych podczas zdarzeń masowych w tym również w zdarzeniach w ruchu drogowym,
- prowadzono prace nad przygotowaniem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego, w którym problematyka zagadnień ratownictwa (w tym również ratownictwa podczas zdarzeń na drogach) będzie poszerzona i doprecyzowana,
- opracowano projekt nowej karty segregacyjnej stanowiącej załącznik do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego mającej zastosowanie w zdarzeniach masowych w tym również w ruchu drogowym.

3. W zakresie poprawy wyposażenia technicznego jednostki organizacyjne PSP w 2004 r. zakupiły:

a) 65 szt. pojazdów ratownictwa technicznego w tym:
   - 61 szt pojazdów - typu GLBARt, SLRt,
   - 4 szt. pojazdów - typu SCRt

b) 5 szt. pojazdów ratownictwa chemiczno-ekologicznego w tym:
   - 2 szt. pojazdów - typu SLRch
   - 3 szt. pojazdów - typy SCRch

   z możliwością użycia do działań związanych z wypadkami w ruchu drogowym.

4. W zakresie szkolenia oraz edukacji i propagowania zasad bezpieczeństwa na drogach w 2004 r. w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 1483 osób w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas prowadzenia akcji ratowniczych.

Ponadto tematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest elementem programu edukacyjnego „Bezpieczne życie", realizowanego od 2000 r. przez KG PSP i Szwedzką Ligę Obrony Cywilnej w placówkach oświatowych na terenie wybranych gmin w kraju, adresowanego do dzieci z klas I—III szkół podstawowych. Jeden z dwóch bloków tematycznych pt: „Kicia i Rufi", uczy jak zapobiegać nieszczęśliwym wypadkom w domu, dotyka również bezpośrednio zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Zawarte w nim zagadnienia, to:

- „ *Kask rowerowy może ratować życie* ",
- „ *Ważny jest kształt kasku* ",
- ,, *Jazda na rowerze a zabawy na podwórku*",
- ,, *Kaski dla małych dzieci",*
- *„ Dojrzałość dojazdy na rowerze ",*
- ,, *Rower dwukołowy".*

Wyżej wymieniony program objął w 2004 r. 11 377 dzieci z Dąbrowy Górniczej, Gdyni, Warszawy - Dzielnic Bielany i Targówek, gmin: Lesznowola, Stare Babice, Chmielnik, a w 2005 r. planowane jest objęcie nim 2650 dzieci z Piotrkowa Trybunalskiego i gminy Sępopol. Do jego realizacji w roku 2004 zostało przygotowanych 672 nauczycieli z klas 1-3, z 55 szkół podstawowych.

Poza tym, Komenda Główna PSP na wydawanych kalendarzach plakatowych PSP, popularyzuje wśród dzieci i młodzieży zasady związane z zachowaniem się w czasie wypadku, udzielaniem pierwszej pomocy oraz bezpieczną zabawą, w tym również bezpiecznym korzystaniem z dróg.

Ponadto przedstawiciele KG PSP uczestniczyli w pracach:
- Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Komitetu Sterującego SPOT w Ministerstwie Infrastruktury,
- Komisji ds. Infrastruktury Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Komisji ONZ ds. przewozu towarów niebezpiecznych,
- Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych (DGSA).

oraz konferencjach poświęconych bezpieczeństwu na drogach.

1.4. Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu

Działania związane z poprawą bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w szkole, w środowisku lokalnym, na drogach resort edukacji traktuje jako zadania priorytetowe. W roku 2004 podejmowane były liczne działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od 1999 r. do stałych zadań Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu należy wyposażanie gmin w autobusy szkolne. Poniższa tabela obrazuje realizację tego zadania w latach ubiegłych.

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	**2004**	Ogółem
Liczba autobusów zakupionych i przekazanych gminom	190	347	144	155	258	**107**	1201
Kwota zakupu w tys. zł.	38 537,9	82 976,0	35 198,0	38 051,8	70 915,0	**32 564,7**	298 243,4

Zapotrzebowanie gmin na autobusy szkolne utrzymuje się stale na wysokim poziomie, Dynamicznie zmieniająca się sieć szkół (likwidowanie oddziałów oraz likwidowanie szkół o małej liczbie uczniów) powoduje konieczność dowożenia coraz większej liczby uczniów do szkół innego rejonu. Coroczne zakupy fabrycznie nowych autobusów szkolnych nie zaspakajają potrzeb w tym zakresie.

W 2004 r. rozpoczęta została realizacja programu *Pracownia internetowa w szkole podstawowej* Szkoły systematycznie wyposażane są w nowoczesny sprzęt komputerowy. Każda szkoła otrzyma dodatkowo oprogramowanie umożliwiające realizację zajęć z Wychowania Komunikacyjnego.

Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu we współpracy Polskim Związkiem Motorowym, Komendą Główną Policji, Ministerstwem Infrastruktury organizuje ogólnopolskie turnieje dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych związane z BRD. Obecnie turnieje organizuje się na mocy Porozumienia z dnia 31 stycznia 2003 r. Szacuje się, że w turniejach bierze udział 15 % szkół.

Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów w 2004 r. odbył się już po raz dwudziesty siódmy. Gospodarzem finału był Międzyszkolny Ośrodek Kultury Fizycznej w Sopocie. Po raz ósmy przeprowadzono Ogólnopolski Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Gospodarzem Finału było Starostwo Powiatowe w Myślenicach oraz Zespół Szkół Techniczno-Ekonomicznych w Myślenicach.

Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu promuje zasady bezpieczeństwa wśród dzieci i młodzieży, w tym bezpieczeństwa na drogach. Szczególną okazją do takiej promocji był, organizowany pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ – IV Międzynarodowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Z okazji IV Tygodnia BRD Minister Edukacji Narodowej i Sportu ogłosił Ogólnopolski Konkurs dla uczniów szkół

ponadgimnazjalnych pod nazwą „Szacunek to bezpieczeństwo". Konkurs polegał na zrealizowaniu krótkiego filmu o treści zgodnej z założeniami IV Międzynarodowego Tygodnia BRD. Głównymi celami konkursu były: kształtowanie wśród młodzieży postaw negujących agresję, brawurę na drogach, kształtowanie postaw wrażliwości, życzliwości i tolerancji oraz szacunku wobec innych uczestników ruchu drogowego, ograniczenie liczby tragicznych wypadków drogowych.

Udział młodzieży w konkursie okazał się nie tylko przygodą z filmem, ale przede wszystkim stanowił okazję do wyrażenia własnej postawy negującej agresję. Cenne w tym przedsięwzięciu było też to, że młodzież kierowała przesłanie do swoich rówieśników, a w wielu szkołach w realizację filmu zaangażowane były całe zespoły klasowe, nauczyciele i rodzice uczniów.

We współpracy z Regionalnym Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli WOM w Częstochowie przeprowadzono II edycję konkursu dla nauczycieli i wychowawców na scenariusz zajęć edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa powszechnego „Jestem Bezpieczny". Nagrodzone scenariusze zajęć, w tym wiele dotyczących ruchu drogowego, publikowane są w miesięczniku dla nauczycieli i dyrektorów szkół „Edukacja dla Bezpieczeństwa".

W 2004 r. z inicjatywy Kuratorów Oświaty oraz instytucji współpracujących (Wojewódzkie Rady BRD) odbyły się liczne konferencje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawiciele ministerstwa uczestniczyli w następujących konferencjach:

- Wojewódzka Konferencja „Wychowanie komunikacyjne w praktyce szkolnej" – Łask, 19 maja 2004 r. Organizator: Kuratorium Oświaty w Łodzi i Łódzkie Centrum Doskonalenia Nauczycieli i Kształcenia Praktycznego. Referat na temat „Podstawy prawne wychowania komunikacyjnego w szkole" oraz „Dziesięć lat Wychowania Komunikacyjnego w szkołach".
- Seminarium dla nauczycieli i dyrektorów szkół „Szacunek to bezpieczeństwo" – Płock, 5 kwietnia 2004 r. Organizator: Kuratorium Oświaty w Warszawie, Delegatura w Płocku. Referat „Wychowanie komunikacyjne a profilaktyka".
- Konferencja dla nauczycieli i dyrektorów szkół „Wychowanie Komunikacyjne – potrzeby a rzeczywistość" – Radom, 3 czerwca 2004 r. Organizator: Kuratorium Oświaty w Warszawie, Delegatura w Radomiu. Referat „Edukacja Komunikacyjna".
- IV Międzynarodowa Konferencja „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym – działania profilaktyczne, ratownictwo drogowe. Łódź 9 grudnia 2004 r. Organizatorzy: Stowarzyszenie Polska 2010 – Europa dla Polski, Centrum Informacji Ratownictwa Drogowego. Referat na temat „Wychowanie komunikacyjne a profilaktyka".
- Konferencja nt. redukcji liczby śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Warszawa, 16 grudnia 2004 r. Organizator: Komenda Główna Policji. Omówienie problematyki edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

We wrześniu 2004 r. na zlecenie Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu Politechnika Opolska zorganizowała II Ogólnopolską Konferencję Dydaktyczno – Naukową „Wychowanie Komunikacyjne 2004". Uczestnikami konferencji byli przedstawiciele kuratoriów oświaty, wizytatorzy, doradcy metodyczni, autorzy programów i podręczników, nauczyciele oraz przedstawiciele takich instytucji jak: Ministerstwo Infrastruktury, Instytut Transportu Samochodowego, PZM, WORD.

We współpracy z Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli w Ząbkowicach Śląskich realizowano Powiatowy Program Edukacji Ratowniczej „Uczymy Bezpiecznie ratować innych". Programem kursu objęto nauczycieli Powiatu Ząbkowickiego.

Minister Edukacji Narodowej i Sportu patronuje wielu inicjatywom na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach np.:

- „Odblaskowe Pierwszaki" – akcja prewencyjno – edukacyjna Grupy PZU i Access Pragma;
- „Bezpieczeństwo dla wszystkich" – akcja i program edukacyjny Renault Polska.

– „Bezpieczne dzieci na polskich drogach" – kampania edukacyjna Stowarzyszenia Wspierania Bezpieczeństwa obywateli „Tarcza". W ramach kampanii wydano 30 tys. egz. „Poradnika dla nauczycieli" zawierającego m. in. scenariusze lekcji wychowania komunikacyjnego.

Z zadowoleniem należy odnotować fakt ścisłej współpracy wszystkich Kuratorów Oświaty z Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Współpraca ta przynosi wymierne efekty i przekłada się na lepszą współpracę szkół z instytucjami nadzorującymi bezpieczeństwo na drogach. Podejmowano też wiele ciekawych inicjatyw lokalnych, z których należy wymienić:

– *Tydzień dla Bezpieczeństwa* w dniach od 22 do 29 maja 2004 r. Cykl narad szkoleniowych dla dyrektorów szkół z udziałem przedstawicieli policji, straży miejskiej, wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Konkurs Pierwszej Pomocy Przedmedycznej – woj. dolnośląskie;
– Wojewódzki konkurs plastyczny dla przedszkoli *Chcę być bezpieczny na drodze* - woj. kujawsko-pomorskie;
– Festiwal piosenki o bezpieczeństwie ruchu drogowego – woj. warmińsko-mazurskie;
– Wydanie we współpracy z Komendą Wojewódzką broszury dla szkół podstawowych *Z Pyrkiem bezpieczniej* - woj. wielkopolskie;
– Realizowanie programu *Koordynator* tj. organizowanie szkoleń dla nauczycieli, koordynatorów Wychowania Komunikacyjnego (ok. 500 osób) – woj. łódzkie;
– Przeprowadzenie szkoleń dla nauczycieli Wychowania Komunikacyjnego (110 osób). Wdrażanie w szkołach we współpracy ze Stowarzyszeniem Misie Ratują Dzieci projektu „Akademia Misia Ratownika" – woj. mazowieckie;
– Szkolenia dla wizytatorów, dyrektorów szkół i nauczycieli we współpracy ze Szkołą Policji w Katowicach oraz Placówkami Doskonalenia Nauczycieli – woj. śląskie;
– Szkolenia nauczycieli, liderów Wychowania Komunikacyjnego (50 osób) – woj. lubelskie;
– Konkurs dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych „Dżentelmen na drodze" oraz akcja „Odblaskowy uczeń"– woj. podlaskie.

Szczególnym wydarzeniem w 2004 r. było podpisanie Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W kwietniu 2004 r. Franciszek Potulski - Sekretarz Stanu Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu uczestniczył w ceremonii podpisania Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu drogowego, dając tym samym wyraz poparcia dla wszelkich inicjatyw zwiększających bezpieczeństwo na drogach.

Na zlecenie Renault Polska Centrum Badania Opinii Społecznej przeprowadziło badania ankietowe wśród uczniów szkół podstawowych na temat bezpieczeństwa na drodze (reprezentatywna grupa 1000 dzieci z 39 szkół podstawowych z całego kraju). Wyniki badań są optymistyczne, 78% uczniów udzieliło poprawnych odpowiedzi na pytania ankietowe. Świadczy to o dobrym przyswojeniu wiedzy z zakresu wychowania komunikacyjnego oraz o dobrej pracy nauczycieli.

1.5. Ministerstwo Finansów

Od dnia 1 maja 2004 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie współdziałania Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów (Dz. U. Nr 51, poz. 495), które określa zasady współpracy pomiędzy Funduszem, jako ośrodkiem informacji prowadzącym rejestr umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, z organem prowadzącym centralną ewidencje pojazdów. Oczekuje się, że współpraca ta wpłynie na zmniejszenie, a wraz z rozwojem baz danych i wymianą informacji pomiędzy oba centrami, na wyeliminowanie procederu uchylania się od obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przewiduje się również,
że współdziałanie ośrodka informacji z organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów przyczyni się do ograniczenia ilości popełnianych przestępstw ubezpieczeniowych oraz umożliwi łatwiejsze ich wykrywanie.

Należy także dodać, że w toku prac sejmowych (druk sejmowy nr 3416) znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Proponuje się uchylenie pkt. 4 ust. 3 art. 102 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych /.../ oraz zmianę art. 81 ust. 8 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 projektu) oraz art. 17 ustawy o działalności ubezpieczeniowej. Projekt ten został skierowany do Sejmu RP w dniu 28 października 2004 r.
Zmiana powyższa podyktowana jest propozycją odmiennej regulacji dotyczącej kwestii dodatkowych badań technicznych. Projekt wprowadza zastąpienie dotychczasowego rozwiązania, polegającego na gromadzeniu informacji o dodatkowych badaniach technicznych przez UFG, Centralną Ewidencję Pojazdów czy też zakłady ubezpieczeń, nowym, polegającym na gromadzeniu oraz wykorzystywaniu informacji o stanie technicznym pojazdu przez organy uprawnione do rejestracji pojazdu. Za przyjęciem tego rozwiązania przemawia, tak ułatwione zapewnienie wykonania obowiązku wykonania dodatkowego badania technicznego, pozostające w ścisłej zależności od działań podejmowanych przez te organy (np. odpowiednie wpisy w dowodzie rejestracyjnym), jak i przejrzystość systemu. Propozycja zmiany art. 81 ust. 8 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu umożliwienie uzyskania przez posiadacza pojazdu oraz organ dokonujący wpisów w dowodzie rejestracyjnym informacji o rozmiarze szkody. Konsekwencją jest zaś nałożenie obowiązku przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego po dokonaniu naprawy, której zakres może skutkować i wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Przyjęte obecnie rozwiązanie jest uregulowaniem nie do końca spełniającym założenia, które przyświecały jego tworzeniu. Może bowiem obejmować w zależności od rodzaju pojazdu mechanicznego szkody drobne, mało znaczące, jak też szkody bardzo poważne, których niewłaściwe naprawienie może wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego (np. układ hamulcowy, zawieszenie, układ kierowniczy).

1.6. Ministerstwo Obrony Narodowej

W 2004 r. w Ministerstwie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP realizowano szereg przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym:

1. Przeprowadzono 4 x Konferencje bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów mechanicznych (Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna i w Garnizonie Warszawa). Wydano i rozkolportowano do jednostek wojskowych biuletyn informacyjny z ww. konferencji zawierający materiały pomocnicze do prowadzenia pracy profilaktycznej.
2. Zorganizowano w Rodzajach Sił Zbrojnych (Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna) i w Garnizonie Warszawa wieloszczeblowe konkursy o tytuł najlepszego kierowcy, których głównym celem było doskonalenie kierowców w zakresie znajomości przepisów ruchu drogowego oraz techniki jazdy samochodem.

W konkursach uczestniczyli wszyscy etatowi kierowcy - żołnierze zawodowi, kontraktowi, żołnierze zasadniczej służby wojskowej oraz pracownicy wojska.
Każdy etap konkursu obejmował testy ze znajomości przepisów ruchu drogowego, zasad eksploatacji pojazdów oraz jazdy sprawnościowej pojazdem. Wyłoniono kandydatów do finału konkursu o miano najlepszego kierowcy sił zbrojnych.
Przeprowadzono - zgodnie z „Planem zasadniczych przedsięwzięć MON na 2004 r." - w dniach 24 – 25.09.2004r. po raz pierwszy finał „Konkursu o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP" pod honorowym patronatem Szefa Sztabu Generalnego WP, dla żołnierzy zawodowych, kontraktowych, zasadniczej służby wojskowej oraz pracowników wojska.
Konkurs stanowił jedno z zasadniczych przedsięwzięć 2004 r. na rzecz profilaktyki oraz kreowania bezpieczeństwa ruchu drogowego w siłach zbrojnych. W finale konkursu udział wzięły zespoły reprezentujące rodzaje sił zbrojnych, garnizon Warszawa i żandarmerię wojskową, wyłonione drogą eliminacji w konkursach organizowanych na niższych szczeblach organizacyjnych sił zbrojnych.

W wyniku Konkursu wyłoniono najlepszych kierowców Sił Zbrojnych RP w 2004 r. w klasyfikacji:
- indywidualnej w kategorii:
  a) żołnierze zawodowi, kontraktowi, pracownicy wojska,
  b) żołnierze zasadniczej służby wojskowej,
- oraz klasyfikacji zespołowej.

Najlepszych zawodników w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej wyróżnił Szef Sztabu Generalnego WP.
Przedstawiciele Żandarmerii Wojskowej, Policji, Prokuratury Wojskowej przeprowadzili ze stanami osobowymi jednostek 1905 różnego rodzaju czynności profilaktycznych, w tym 1600 pogadanek, 223 spotkań środowiskowych oraz 82 innych form, których tematem była dyscyplina ruchu drogowego żołnierzy - kierowców wojskowych i prywatnych pojazdów mechanicznych.
Opracowano w Dowództwach: Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Garnizonu Warszawa i przesłano do Korpusów, Związków Taktycznych i Jednostek Wojskowych informacje nt. „Stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2004 r." z wnioskami i zadaniami do realizacji w 2005 r.
Opracowano w nakładzie 2100 egzemplarzy i rozkolportowano do wojsk „Informator kierowcy" zawierający zbiór wybranych zagadnień z aktów normatywno – prawnych dotyczących głównie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem kierujących wojskowymi pojazdami mechanicznymi. Informator ma służyć pomocą w szeroko pojętej popularyzacji zasad ruchu drogowego, utrwalania wiedzy i umiejętności dotyczących bezpiecznego kierowania pojazdem oraz zwrócenia uwagi na zachowania innych uczestników ruchu.
Opracowano i wydano w nakładzie 2000 egzemplarzy kalendarz planszowy na 2005 r. zawierający treści propagujące bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Wykonano film z zakresu profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Grzechy kierowcy" (czas emisji 40 minut). Kopie filmu na kasetach VHS w nakładzie 120 szt. rozkolportowano do wojsk.
Opracowano i przekazano do wykonania w nakładzie 6000 egzemplarzy mapę samochodową Polski zawierającą materiały profilaktyczne z zakresy bezpieczeństwa ruchu drogowego (planowany termin zakończenia realizacji powyższego zadania – luty br.).
W ramach okresowych analiz dyscypliny organa dowodzenia SZ RP i dowództwa jednostek wojskowych prowadziły ocenę działalności profilaktycznej w zakresie zapobiegania powstawaniu wypadków drogowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na skuteczność form i metod oddziaływania na żołnierzy w celu wyeliminowania przypadków kierowania pojazdami, w tym prywatnymi, pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie do alkoholu.
Przeprowadzono szkolenia instruktorsko – metodyczne dla kierowniczej kadry ośrodków szkolenia kierowców w zakresie szkolenia kierowców.
Wyposażono dwa ośrodki szkolenia kierowców w manekiny do nauki resuscytacji krążeniowo – oddechowej – łącznie 8 szt.
Popularyzowano problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w prasie wojskowej (miesięcznik „Wojska Lądowe" i „Wiraże", dwutygodnik „Przegląd Wojsk Lądowych).
Kontynuowano współpracę z Polskim Związkiem Automobilowym w zakresie doskonalenia techniki jazdy w warunkach ekstremalnych tj. utraty przyczepności pojazdu na śliskich nawierzchniach – przeszkolono nieodpłatnie 74 kierowców.
Oddano do użytkowania kolejną Stację Kontroli Pojazdów spełniającą wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji prowadzących badania techniczne pojazdów.
Zorganizowano centralne zawody techniczno – bojowe inspektorów ruchu drogowego Żandarmerii Wojskowej, których celem było poszerzenie, doskonalenie oraz sprawdzenie wiedzy, umiejętności i sprawności żołnierzy realizujących zadania inspektorów ruchu drogowego zwłaszcza w zakresie znajomości przepisów ruchu drogowego oraz kierowania pojazdami.

Zrealizowane przedsięwzięcia, jak również utrzymanie stabilnego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych są wynikiem doceniania tej problematyki w resorcie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP.
Przedstawione powyżej przedsięwzięcia, jak również bieżące monitorowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w jednostkach wojskowych, wsparte oddziaływaniem sił Żandarmerii Wojskowej (skontrolowano 24473 wojskowych pojazdów mechanicznych, 21123 prywatnych pojazdów mechanicznych) wpłynęły na zmniejszenie w stosunku do ubiegłego roku :

– ilości wypadków na pojazdach służbowych o około 18% (11 w 2003 r., 9 w 2004 r.),
– ilości kolizji na pojazdach służbowych o około 2% (190 w 2003 r., 188 w 2004 r.),
– ilości wykroczeń o około 8% (13215 w 2003 r., 12122 w 2004 r.).

Podkreślić należy, że na poprawę zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów wojskowych ma istotny wpływ zwiększający się sukcesywnie stopień uzawodowienia kierowców pojazdów w jednostkach wojskowych, w szczególności o wysokiej złożoności technicznej, uprzywilejowanych i przewożących ładunki niebezpieczne.
Ponadto oprócz działań podejmowanych na rzecz wojsk własnych, prowadzone były także działania związane z zabezpieczeniem przemieszczania wojsk obcych na obszarze kraju – organizowane i koordynowane przez organa transportu i ruchu wojsk SZ RP wspólnie z Żandarmerią Wojskową i Policją.

1.7. Ministerstwo Zdrowia

W pierwszej połowie 2004 r., w ramach Programu Zintegrowane Ratownictwo Medyczne, zakłady opieki zdrowotnej realizowały następujące zadania zapoczątkowane w roku ubiegłym, finansowane ze środków niewygasających z upływem roku 2003:

- doposażenie w sprzęt medyczny szpitalnych oddziałów ratunkowych,
- wymiana najbardziej wysłużonych ambulansów na nowe pojazdy wyposażone w defibrylator i respirator transportowy,
- budowa i doposażenie w sprzęt łącznościowy i komputerowy centrów powiadamiania ratunkowego - nowoczesnych, zintegrowanych centrów dyspozytorskich dla wszystkich rodzajów służb ratowniczych,
- doposażenie bazy leczniczo – dydaktycznej na potrzeby ratownictwa medycznego w szpitalach klinicznych.

Na ww. zadania Minister Zdrowia przeznaczył w pierwszej połowie roku 2004 środki w wysokości około 9,2 mln zł. W drugiej połowie roku przeznaczono 16 750 tys. zł. na wymianę najbardziej wysłużonych ambulansów na pojazdy wyposażone w defibrylator i respirator transportowy (67 ambulansów reanimacyjnych)..

Ponadto, ze środków rezerwy celowej budżetu państwa na rok 2004 przekazano kwotę 5,25 mln zł na wydatki bieżące pozapłacowe dla 86 centrów powiadamiania ratunkowego.

W pierwszej połowie 2004 r. kontynuowane były też modernizacje śmigłowców ratunkowych Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Zakład ten dysponuje obecnie 19 śmigłowcami z tzw. drugą klasą osiągową, co pozwoliło na utworzenie nowej bazy śmigłowcowej dla województwa łódzkiego oraz dwóch baz letnich w Giżycku i Koszalinie.

W maju b.r. włączono do eksploatacji w SP ZOZ LPR nowy samolot sanitarny Piaggio Avanti, również zakupiony ze środków Programu .

Ponadto, w roku 2004 na bieżącą działalność SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe Ministerstwo Zdrowia przeznacza 20 mln zł, na mocy odrębnej umowy. Przeznaczono również 16 354 tys. zł. na częściową spłatę nowego śmigłowca Agusta, który zostanie wprowadzony do eksploatacji w SP ZOZ LPR w pierwszej połowie czerwca 2005 r. Śmigłowiec ten spełnia wymogi I-szej klasy osiągowej, co pozwoli na wykonywanie działań ratowniczych przez całą dobę bez względu na warunki atmosferyczne.

1.8. Ministerstwo Sprawiedliwości

Podobnie jak w latach poprzednich prokuratura realizowała na przestrzeni 2004 r. podstawowe zadania ustawowe wynikające z obowiązku strzeżenia praworządności oraz czuwania nad ściganiem przestępstw, w szczególności poprzez prowadzenie lub nadzorowanie postępowań przygotowawczych, w tym także dotyczących przestępstw drogowych.
Kształtowanie praktyki w zakresie zwalczania przestępczości drogowej opierało się przede wszystkim na analizach i informacjach opracowanych w prokuraturach wszystkich stopni oraz na podstawie badań aktowych dotyczących konkretnych spraw o przestępstwa drogowe, w związku z wydawanymi decyzjami instancyjnymi, a także składanymi w tych sprawach interpelacjami, interwencjami i zapytaniami poselskimi, jak również wnoszonymi skargami przez strony tych postępowań.
W szczególnym zainteresowaniu prokuratury pozostawały sprawy dotyczące zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym, zwłaszcza gdy sprawca wypadku znajdował się w stanie nietrzeźwym, a ofiarami były dzieci.
W sprawach tych bardzo często wdrażany był nadzór służbowy prokuratury nadrzędnej, często też właściwej prokuratury apelacyjnej, a niejednokrotnie i Prokuratury Krajowej.
Istotny materiał poznawczy w zakresie tego tematu stanowią także informacje statystyczne dotyczące tej kategorii przestępstw, opracowane przez Biuro Taktyki Zwalczania Przestępczości Komendy Głównej Policji. Umożliwiają one szersze rozpoznanie zjawiska w skali całego kraju, z możliwością odniesienia się do poszczególnych regionów, ale także poznanie dynamiki tej przestępczości.
Dane te za lata 2003 – 2004 wskazują, niestety, na wzrost przestępczości drogowej. Globalna ilość 168.827 przestępstw stwierdzonych w 2003 r. zwiększyła się do 177.296 w roku 2004 i wyraża się wzrostem wskaźnika dynamiki o 9% (109), przy czym zdecydowanie wysoki wskaźnik dynamiki odnotowano na terenie podległym Komendzie Stołecznej Policji (125,5). Rzutuje to na wysokość tego wskaźnika w całym województwie mazowieckim (121,6), wielkopolskim (113,4), czy małopolskim (109,4), w sytuacji gdy nastąpiło istotne obniżenie tego wskaźnika w województwach: lubelskim (91) i podkarpackim (94,7).
Jednocześnie na przestrzeni 2004 r. w całym kraju wszczęto o 7364 więcej (4%) niż w roku poprzednim postępowań przygotowawczych dotyczących tej kategorii spraw.
Wyciąganie wniosków z tego ostatniego wskaźnika aktualnie mogłoby się okazać przedwczesne.

1.9. Ministerstwo Środowiska

W 2004 r. nadal kontynuowany jest „Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny". Projekt realizowany jest w ramach Funduszu na Rzecz Globalnego Środowiska (GEF), którym zarządza Krajowe Biuro Programu Rozwoju Narodów Zjednoczonych (UNDP) w Polsce. Projekt zakłada ograniczenie emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu miejskiego w Gdańsku poprzez budowę wydzielonych dróg rowerowych o długości 30,7 km w Mieście Gdańsk. Projekt realizowany jest w podziale na zadania (odcinki ulic). Wykonawcą projektu jest Miasto Gdańsk oraz dwie organizacje pozarządowe: Polski Klub Ekologiczny (odpowiada za ogólnopolską kampanię mająca na celu replikację projektu w innych miastach Polski) oraz Obywatelską Ligę Ekologiczną z Gdańska (prowadzącą lokalną kampanię na rzecz wzrostu świadomości społecznej oraz monitoring i ocenę budowanej infrastruktury). Czas trwania projektu 1 marca 2002 – 30 listopad 2005.
Działania Narodowego Funduszu w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w 2004 r. koncentrowały się głównie na wyposażeniu jednostek Państwowej Straży Pożarnej i Ochotniczej Straży Pożarnej w sprzęt służący ochronie środowiska przed skutkami awarii i zdarzeń m. in. na drogach. Działania te stanowiły realizację zestawienia sprzętu przewidzianego do zakupu ze środków NFOŚiGW w 2004 r. stanowiącego załącznik do aneksu nr 2 z dnia 5 lipca 2004 r. do Porozumienia Ministrów Środowiska oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 lutego 2003 r. w sprawie współdziałania w zakresie zwalczania zagrożeń

dla środowiska. Decyzjami z 19 października 2004 r., 6 i 14 grudnia 2004 r. Zarząd Narodowego Funduszu rozszerzył wielkość kwot przeznaczonych na te zakupy korzystając z faktu rezygnacji niektórych kontrahentów z możliwości zawarcia umów w roku 2004 w dziedzinie zapobiegania klęskom żywiołowym i poważnym awariom oraz likwidacji ich skutków.

Dla potrzeb Państwowej Straży Pożarnej za kwotę 6.152 tys. zł dofinansowano zakup 26 ciężkich, 23 średnich i 5 lekkich samochodów ratowniczo – gaśniczych z funkcją do ograniczania stref skażeń chemiczno – ekologicznych oraz ratownictwa drogowego. Ponadto dofinansowano zakup 6 pojazdów specjalnych (5 podnośników i autodrabina) zaś dla szkół kształcących kadry straży pożarnej dofinansowano zakup kontenera przeciwpowodziowego z wyposażeniem, samochodu rozpoznania chemiczno – ekologicznego, ciężkiego samochodu ratownictwa chemiczno – ekologicznego oraz różnego rodzaju sprzętu ratowniczego.

Z Zarządem Głównym Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej zawarto umowę na dofinansowanie kwotą 3.000 tys. zł zabudowy nadwozi (karosację) 80 szt. samochodów pożarniczych na bazie podwozi posiadanych przez OSP. W ramach realizacji tej umowy w roku 2004 wypłacono 750 tys. zł. Dodatkową kwotę 1.000 tys. zł przeznaczono na zakup 5 szt. lekkich samochodów pożarniczych i karosację 10 szt. średnich lub ciężkich samochodów pożarniczych dla jednostek OSP.

Sprawy związane z budową dróg i autostrad oraz przejść dla zwierząt reguluje m.in. ustawa – Prawo ochrony środowiska z której wynika obowiązek sporządzania „Raportów oddziaływania uciążliwych inwestycji na środowisko" m.in. ciągów szybkiego ruchu i autostrad.

Decyzję o lokalizacji drogi podejmuje wojewoda (po uzyskaniu właściwych opinii) na wniosek Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad. Leśnicy powinny być włączeni w proces opiniowania przebiegu projektowanych odcinków dróg oraz przejść dla zwierząt na ich terenach. W praktyce bywa różnie i często popełniane są błędy, wynikające najczęściej z winy inwestora.

W 2004 r. Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych zleciła wykonanie ekspertyzy nt. prac projektowo-przygotowawczych do modernizacji istniejących przejść dla zwierząt nad autostradą A4 w obrębie województwa opolskiego. Ekspertyza wykazała, że 5 mostów (przejść dla zwierząt) oddanych do użytku w 2000 r. nie spełnia przeznaczonego im zadania. Zostały one wadliwie wykonane i zlokalizowane w miejscach oddalonych od szlaków migracji zwierząt. Wymagają więc przebudowy i modernizacji. W ekspertyzie zostały określone koszty przebudowy i wykaz niezbędnych prac.

W 2004 r. Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych opracowała opinie na temat projektowanych odcinków dróg i autostrad opisanych w „Raportach oddziaływania na środowisko". W szczególności dotyczyły one:

- budowy drogi ekspresowej S-3 na odcinku: węzeł Klucz – węzeł Gorzów Północ,
- ustalenia lokalizacji dotyczącej trzech odcinków autostrady A2.

Inspekcja Ochrony Środowiska wprawdzie nie podejmuje bezpośrednich działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast - co ma związek z bezpieczeństwem ruchu drogowego, prowadzi kontrolę pojazdów na bazach transportowych, parkingach, a także współdziała z Policją oraz Inspekcją Transportu Drogowego.

Uprawnienia Inspekcji Ochrony Środowiska wynikają z art. 9 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. *o Inspekcji Ochrony Środowiska* (tekst jednolity Dz.U. z 2002 r. Nr 112, poz. 982, z późn. zm.), - przy wykonywaniu kontroli przestrzegania wymagań ochrony środowiska inspektor uprawniony jest do oceny sposobu eksploatacji instalacji lub urządzeń, w tym środków transportu oraz z art. 29 ust 1 pkt 10 ustawy z dnia 28 października 2002 r., *o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych* (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.) który mówi, iż kontrolę przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem wykonują m. in. uprawnieni pracownicy Inspekcji Ochrony Środowiska – na parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne. Ponadto należy zaznaczyć, że IOŚ zgodnie z art. 30 ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska – współdziała w akcji zwalczania poważnej awarii z organami właściwymi do jej prowadzenia oraz sprawuje nadzór nad usuwaniem skutków tej awarii.

W 2004 r. 12 wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska wzięło udział w kontrolach, w tym: 11- w kontrolach organizowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub Policję; 3- w kontrolach na terenie przedsiębiorców posiadających towary niebezpieczne oraz pojazdy do ich transportu; 2- w usuwaniu poważnych awarii przemysłowych. Powyższe dane ilustruje załącznik.

Udział poszczególnych wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska w kontrolach przewozów towarów niebezpiecznych w 2004 r.

Lp.	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska	Liczba kontroli przeprowadzonych z udziałem IOŚ, organizowanych przez:		Liczba kontroli przeprowadzonych przez IOŚ (na terenie przedsiębiorców posiadających towary niebezpieczne oraz pojazdy do ich transportu)	Liczba awarii, których usuwanie skutków nadzorowała IOŚ
		Policję	Inspekcję Transportu Drogowego		
1	*2*	*3*	*4*		
1.	Dolnośląski	-	5	-	-
2.	Kujawsko-Pomorski	-	-	-	7
3.	Lubelski	5	-	-	-
4.	Lubuski	-	2	-	-
5.	Łódzki	-	-	-	-
6.	Małopolski	4	-	-	-
7.	Mazowiecki	1	-	-	-
8.	Opolski	20	-	13	-
9.	Podkarpacki	-	-	-	-
10.	Podlaski	23	-	4	4
11.	Pomorski	-	1	-	-
12.	Śląski	-	4	-	-
13.	Świętokrzyski	-	8	-	-
14.	Warmińsko-Mazurski	12	-	-	-
15.	Wielkopolski	-	-	-	-
16.	Zachodniopomorski	-	-	4	-
Razem		**65**	**20**	**21**	**11**

1) Podstawę prawną kontroli stanowi art. 29, ust.1, pkt 10 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późniejszymi zmianami).

1.10. Ministerstwo Gospodarki i Pracy

Informacja o działaniach zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego pracach i realizowanych w pierwszym półroczu 2004 r. w obszarze nadzorowanym przez Ministra Gospodarki i Pracy.

1.10.1. DAEWOO-FSO

Lanos, Matiz – w związku z wprowadzeniem poduszek powietrznych i nowych typów pasów bezpieczeństwa, trzypunktowych na wszystkich siedzeń (umożliwiające zamocowanie urządzeń zabezpieczających dla dzieci) firma rozpoczęła przygotowania do badań homologacyjnych na zgodność z Regulaminami EKG ONZ nr. 94 (zderzenie offsetowe z deformowalną barierą) i nr. 95 (uderzenie w bok). Firma rozważa przeprowadzenie badań w Rosji z udziałem PIMOT lub przeprowadzenie badań w PIMOT z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych z Rosji (WAZ Togliatti)

1.10.2. FIAT AUTO POLAND

Trwają prace nad przystosowaniem produkowanych pojazdów do wprowadzenia na wszystkich siedzeniach pasów trzypunktowych - co wynika z wprowadzeniem do stosowania najnowszych poprawek do Regulaminu EKG ONZ nr. 16. Wiąże się to ze wzmocnieniem konstrukcji tylnej części nadwozia i wprowadzeniem zagłówka dla każdego siedzenia lub zmianą typu homologacyjnego z 5-cio miejscowego na 4-ro miejscowy (starsze typy pojazdów).

1.10.3. Samochody i autobusy JELCZ.

- Kontynuowane są badania homologacyjne mające na celu sprawdzenie konstrukcji autobusu na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr. 66 – autobusy Jelcz 120M/3 i Jelcz M125M/4 (w tym odmiana z zasilaniem gazowym CNG ze zbiornikami umieszczonymi na dachu). Wprowadzane są profile konstrukcji nadwozi ze stali nierdzewnych o podwyższonej wytrzymałości. Wprowadzono reflektory nowej generacji we wszystkich typach pojazdów.
- Dostosowano układy hamulcowe do najnowszych zmian Regulaminu EKG ONZ nr. 13.

1.10.4. AUTOSAN Sanok

Zakończono badania homologacyjne konstrukcji nadwozia autobusów A 1112T, A0808T H 07 na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr. 66 z wynikami pozytywnymi.

1.10.5. Urządzenia zabezpieczające pojazd przed wjechaniem z boku – Regulamin EKG nr 73.

W zakresie Regulaminu EKG ONZ nr 73 firmy produkujące pojazdy kategorii N2, N3, O3 i O4 lub wykonujące zabudowy na tych pojazdach stosują urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem z boku spełniające wymagania Regulaminu EKG nr 73, które po przebadaniu w PIMOT uzyskują kolejne certyfikaty homologacyjne. Badaniami objęto również pojazdy specjalistyczne produkowane w UE .

1.10.6. Układy kierownicze – Regulamin EKG nr 79.

W związku z przyjęciem przez Polskę do stosowania Regulaminu EKG nr 79 prowadzono w sposób ciągły badania homologacyjne układów kierowniczych produkowanych w Polsce i importowanych pojazdach. Na zgodność z Regulaminem Nr 79.01 EKG ONZ, wykonano m.in. badania autobusu Autosan H07.

1.10.7. Układy hamulcowe – Regulamin EKG nr 13.

W związku z wejściem w życie serii poprawek 09 do Regulaminu EKG ONZ nr 13 oraz modernizacjami układów hamulcowych PIMOT przeprowadzał badania homologacyjne kolejnych pojazdów kategorii M i N. Zakończono badania autobusu Autosan A 0909.04.Smyk.

1.10.8. Okładziny hamulcowe – Regulamin EKG nr. 90.

W sposób ciągły są prowadzone próby trakcyjne mające na celu określenie trwałości i skuteczności działania okładzin ciernych układów hamulcowych.

1.10.9. Siedzenia autobusowe – regulamin EKG nr. 80.

Firmy produkujące siedzenia autobusowe wprowadzają sukcesywnie nowe modele siedzeń z zastosowaniem pasów bezpieczeństwa mocowanych do konstrukcji siedzenia (zastosowanie konstrukcji o zwiększonej wytrzymałości). Badania homologacyjne prowadzone są w PIMOT.

1.10.10. Urządzenia zabezpieczające dla dzieci – Regulamin EKG nr 44.

Firmy produkujące urządzenia zabezpieczające dla dzieci /foteliki, podstawki/ prowadzą badania homologacyjne nowych i modernizowanych urządzeń zabezpieczających na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr. 44 oraz badania kontrolne. PIMOT prowadzi prace nad wdrożeniem programu badawczego urządzeń zabezpieczających o podwyższonych kryteriach wytrzymałościowych w celu określenia stopnia bezpieczeństwa produkowanych w Polsce i importowanych do Polski urządzeń. Programy takie wprowadzane są już w niektórych krajach europejskich (Niemcy, Holandia, Finlandia).

1.10.11. Urządzenia zabezpieczające pojazd przed wjechaniem pod tył – Regulamin EKG nr 58.

W sposób ciągły są w PIMOT prowadzone badania homologacyjne pojazdów kategorii N i O w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem samochodu osobowego pod tył. Pozytywny wynik badań i uzyskanie świadectwa homologacji jest jednym z warunków uzyskania świadectwa dopuszczenia do ruchu.

1.10.12. Konstrukcja nadwozi autobusów: Regulamin EKG ONZ nr. 66

PIMOT prowadzi na bieżąco badania zmian konstrukcji nadwozi adaptowanych na autobusy kategorii M2, M3 dla firm polskich. Obserwuje się wzrost ilości firm produkujących autobusy kategorii M2 (ilość miejsc siedzących od 16 do 22).

Informacja o zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego pracach i działaniach realizowanych w drugim półroczu 2004 r. w obszarze nadzorowanym przez Ministra Gospodarki i Pracy .

1.10.13. FIAT AUTO POLAND

- wprowadzono w produkowanych pojazdach (kategorii M1) na wszystkich siedzeniach trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z automatycznym zwijaczem taśmy - co wynika z wprowadzeniem do stosowania poprawek do Regulaminu EKG ONZ nr 16 i zmianą w odpowiadającej Regulaminowi Dyrektywie UE nr 77/541/EWG.
- wzmocniono konstrukcje tylnych części nadwozia (z uwagi na wprowadzenie górnego punktu mocowania środkowego pasa bezpieczeństwa) i wprowadzeniem zagłówka dla każdego siedzenia. W samochodzie Seicento zmieniono typ homologacyjny z 5-cio miejscowego na 4-ro miejscowy (w tym samochodzie wprowadzenie wzmocnienia tylnej części uznano za sprawiające zbyt duże konsekwencje techniczne).

1.10.14. Samochody i autobusy JELCZ.

- w związku ze zmianami osi autobusów dostosowano układy hamulcowe do wymagań Regulaminu EKG ONZ nr 13,
- przeprowadzono procedury homologacyjne autobusu Jelcz M 181 MB na zgodność z Regulaminem EKG ONZ 79 (kierowalność),
- zmodernizowano oświetlenie zewnętrzne pojazdów,
- poprawiono stanowisko pracy kierowcy w zakresie ergonomii i funkcjonalności wyposażenia,
- wprowadzono szereg zmian materiałowych w celu poprawy odporności na palność.

1.10.15. AUTOSAN Sanok

- zakończono badania homologacyjne z wynikami pozytywnymi autobusów A 1012T na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr. 80 – (rząd siedzeń 5 – miejscowy),
- przeprowadzono z wynikiem pozytywnym badanie autobusu A 1010T na rozerwanie przedniej opony przy jeździe z prędkością 100 km/h (badania DEKRA) – wymaganie DU nr 32/2003 – poz. 262,
- opracowano konstrukcję i wyprodukowano autobus szynowy Regio Tramp dla PKP,
- wprowadzono szyby wklejane w miejsce mocowanych z pomocą uszczelek gumowych,
- wprowadzono w miejsce wytłoczek blaszanych ścian przodu i tyłu elementów z laminatów – zmniejszenie agresywności autobusu w przypadku kolizji z mniejszymi pojazdami, zmniejszenie masy pojazdów,
- opracowano konstrukcje i wykonano prototypy autobusów małopojemnych klasy 7 typ A 0808MW i A 0808T,

- wprowadzono systemy ogrzewania i klimatyzacji we współpracy z WEBASTO Petemar Sp. z o.o. Łomianki,
- przeprowadzono badania homologacyjne autobusów Autosan H07-10 (Regulamin EKG ONZ 79 – kierowalność); A09094 „Smyk" i A1012T.04 (Regulamin EKG ONZ 13 – hamulce).

1.10.16. Urządzenia zabezpieczające pojazd przed wjechaniem z boku – Regulamin EKG nr 73.

W zakresie Regulaminu EKG ONZ nr 73 firmy produkujące pojazdy kategorii N2, N3, O3 i O4 lub wykonujące zabudowy na tych pojazdach stosują urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem z boku spełniające wymagania Regulaminu EKG nr 73, które po przebadaniu w PIMOT uzyskują kolejne certyfikaty homologacyjne. Badaniami objęto również pojazdy specjalistyczne produkowane w UE .

1.10.17. Układy kierownicze – Regulamin EKG nr 79.

W związku z przyjęciem przez Polskę do stosowania Regulaminu EKG nr 79 prowadzono w sposób ciągły badania homologacyjne układów kierowniczych produkowanych w Polsce i importowanych pojazdach.

1.10.18. Układy hamulcowe – Regulamin EKG nr 13.

W związku z wejściem w życie serii poprawek 09 do Regulaminu EKG ONZ nr 13 oraz modernizacjami układów hamulcowych PIMOT przeprowadzał badania homologacyjne kolejnych pojazdów kategorii M i N.

1.10.19. Okładziny hamulcowe – Regulamin EKG nr 90.

W sposób ciągły są prowadzone próby trakcyjne mające na celu określenie trwałości i skuteczności działania okładzin ciernych układów hamulcowych.

1.10.20. Siedzenia autobusowe – regulamin EKG nr 80.

Firmy produkujące siedzenia autobusowe wprowadzają sukcesywnie nowe modele siedzeń z zastosowaniem pasów bezpieczeństwa mocowanych do konstrukcji siedzenia (zastosowanie konstrukcji o zwiększonej wytrzymałości). Badania homologacyjne prowadzone są w PIMOT.

1.10.21. Urządzenia zabezpieczające dla dzieci – Regulamin EKG nr 44.

- firmy produkujące urządzenia zabezpieczające dla dzieci /foteliki, podstawki/ prowadzą badania homologacyjne nowych i modernizowanych urządzeń zabezpieczających na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr. 44 oraz badania kontrolne.
- PIMOT prowadzi prace nad wdrożeniem programu badawczego urządzeń zabezpieczających o podwyższonych kryteriach wytrzymałościowych w celu określenia stopnia bezpieczeństwa produkowanych w Polsce i importowanych do Polski urządzeń. Programy takie wprowadzane są już w niektórych krajach europejskich (Niemcy, Holandia, Finlandia).
- w II połowie 2004 przeprowadzono badania urządzeń zabezpieczających dla dzieci przy prędkościach 60 – 62 km/h (np. firma Ramati). Doprowadziło to do wielu zmian w konstrukcji fotelików i systemów pasów.
- PIMOT prowadzi prace adaptacyjne do możliwości badań systemów mocowania urządzeń zabezpieczających dla dzieci ISOFIX (samych urządzeń i punktów mocowania w nadwoziu wg Reg. EKG ONZ 14).
- PIMOT uczestniczy w programie APSN mającym na celu poprawę bezpieczeństwa dzieci przewożonych w pojazdach.

1.10.22. Urządzenia zabezpieczające pojazd przed wjechaniem pod tył – Regulamin EKG nr 58.

W sposób ciągły są w PIMOT prowadzone badania homologacyjne pojazdów kategorii N i O w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem samochodu osobowego pod tył. Pozytywny wynik badań i uzyskanie świadectwa homologacji jest jednym z warunków uzyskania świadectwa dopuszczenia do ruchu.

1.10.23. Konstrukcja nadwozi autobusów: Regulamin EKG ONZ nr 66

- PIMOT prowadzi na bieżąco badania zmian konstrukcji nadwozi adaptowanych na autobusy kategorii M2, M3 dla firm polskich. Obserwuje się wzrost ilości firm produkujących autobusy kategorii M2 (ilość miejsc siedzących od 16 do 22).
- Przeprowadzono serie badań homologacyjnych autobusów kategorii M2 wykonanych na bazie samochodów Mercedes Sprinter 3XX i 4XX oraz VW LT 35 i 46.

1.10.24. Certyfikacja wyrobów przemysłu motoryzacyjnego na znak bezpieczeństwa.

W sposób ciągły są w PIMOT prowadzone badania wyrobów przemysłu motoryzacyjnego firm krajowych i zagranicznych objętych dobrowolną certyfikacją na znak bezpieczeństwa „B".

2. Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inne podmioty oraz organizacje społeczne

2.1. Instytut Transportu Samochodowego

W Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego (CBRD ITS) w 2004 r. prowadzono prace w następujących obszarach:

- opracowania naukowo-badawcze,
- działalność edukacyjno-popularyzatorska,
- współpraca międzynarodowa,
- współpraca z instytucjami rządowymi i pozarządowymi oraz organizacjami społecznymi.

Prace naukowo-badawcze wykonane w 2004 r.

- Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2003 r.
- Analiza wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.
- Analiza zagrożeń na polskich drogach w późnych godzinach nocnych (23.00 – 5.00).
- Analiza zagrożeń w dni wolne od pracy.
- Analiza błędów popełnianych przez kierowców uczestniczących w wypadkach drogowych.
- Standaryzacja systemu szkolenia i egzaminowania kierowców - standardy edukacyjne.

Udział w realizacji projektów badawczych UE

- Badanie opinii kierowców na temat brd - SARTRE III.
- Dobre praktyki w zakresie edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży - ROSE 25.
- The SEC – SAFETY BELT – program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla krajów z Europy Południowej, Wschodniej i Centralnej.
- SAFETY NET – Europejskie Obserwatorium BRD.

Działalność edukacyjno-popularyzatorska

- Organizacja seminariów na tematy związane z brd z udziałem specjalistów krajowych i zagranicznych, w tym m.in.:
  - ***Capacity bulding and awareness*** rising - warsztaty związane z realizacją projektu The SEC Safety Belt w ramach organizacji ETSC (European Transport Safty Council), ITS maj 2004,
  - ***Jakość to bezpieczeństwo*** – ogólnopolskie seminarium, którego mottem było wskazanie bezpośredniego związku procesu uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych oraz usług w systemie akredytacji PCA, a problemem poprawy jakości w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców, Kraków, wrzesień 2004.
- Przygotowywanie działań w ramach obchodów IV Międzynarodowego Tygodnia BRD w Polsce".
- Opracowanie i wydanie *Kodeksu etyczny instruktora nauki jazdy.*
- Prowadzenie szkoleń w ramach certyfikacji kompetencji zawodowych instruktorów nauki jazdy oraz wykładowców instruktorów nauki jazdy.
- Opracowanie biuletynu informacyjnego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach OECD".
- Rozpowszechnienie ulotek propagandowych:
  - „Pieszym bywa każdy",
  - „Nie ryzykuj – bądź widoczny" ,
  - „Nie zabijaj – zwolnij",
  - „Odważ się być mądrym" – skierowanej do młodych ludzi – grupy największego ryzyka,
  - „Czy wiesz , że" – skierowanej do rodziców rowerzystów,
  - Czy wiesz, ze na polskich drogach" – skierowanej do rodziców młodych kierowców,
  - Szacunek to bezpieczeństwo – jazda defensywna,
  - Szacunek to bezpieczeństwo – stop agresji na drodze.

  Ulotki były sfinansowane przez ITS i rozpowszechniane poprzez WORD-y, Ośrodki Szkolenia Kierowców pod patronatem ITS, nauczycieli szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz organizatorów programów edukacyjnych.
- Prowadzenie zajęć dydaktycznych w zakresie brd w przedszkolach przez pracowników CBRD wg opracowanego w ITS scenariusza.
- Prowadzenie zajęć dydaktycznych w zakresie brd w szkołach podstawowych przez pracowników CBRD wg opracowanych w ITS scenariuszy.
- Przeprowadzanie ocen jakości pracy Ośrodków Szkolenia Kierowców z różnych regionów Polski.
- Wydanie 5 numerów Kwartalnika BRD (4 wydania stałe + egzemplarz specjalny (bezpłatny) z okazji IV Międzynarodowego Tygodnia BRD).
- Wydanie 3 broszur z serii Biblioteka ITS
  - Mierzenia jakości pracy OSK – instrukcja.
  - Standardy kwalifikacji zawodowych dla zawodów: instruktor nauki jazdy, egzaminator osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.
  - Jakość i ewaluacja w szkoleniu kierowców.
- Współpraca z mediami (TV program *Czy musiało tak być ?* współpraca i dofinansowanie ITS, Radio Kierowców, prasa popularna i fachowa).
- Przygotowanie artykułów (ukazały się 32 publikacje w prasie krajowej i 1 w prasie zagranicznej).
- Wygłaszanie referatów na konferencjach krajowych (26 referatów) i zagranicznych (5 referatów).
- Udział w tworzeniu polityki transportowej państwa oraz strategii rozwoju systemu transportowego Warszawy.

Współpraca z instytucjami administracji rządowej i samorządowej oraz pozarządowymi

- Współpraca z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w tym miedzy innymi:
  - przy opracowywaniu projektu założeń nowego systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami,
  - przy opracowaniu kwestionariuszy grup eksperckich OECD,
  - w ramach organizacji obchodów IV Międzynarodowego Tygodnia BRD.
- Współpraca z Komisją Bezpieczeństwa Publicznego Rady Warszawy.
- Udział w pracach Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Współpraca z Gminą Warszawa – Bielany przy zorganizowaniu i przeprowadzeniu IV edycji Bielańskiego Konkursu: „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie" dla szkół podstawowych i gimnazjów.
- Współpraca z firmą Renault w ramach wprowadzenia do szkół programu edukacyjnego „Bezpieczeństwo dla wszystkich" oraz konkursu dla szkół.
- Współpraca z organizacjami skupiającymi instytucje zajmujące się szkoleniem i egzaminowaniem kierowców (Ośrodki Szkolenia Kierowców, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego) między innymi w ramach *Rady Konsultacyjnej ds. Szkolenia i Egzaminowania Kierowców przy Dyrektorze IT.S*
- Współpraca z Ośrodkami Szkolenia Kierowców pod patronatem ITS.
- Współpraca w ramach tworzenia projektu GAMBIT 2005.

Współpraca międzynarodowa

- Współpraca w ramach OECD IRTAD jako koordynator krajowy ze strony Polski w międzynarodowej bazie danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - przygotowanie i dostarczenie danych dotyczących Polski zgodnie z wymaganiami Centralnej Bazy IRTAD w Niemczech,
  - udział w pracach Komitetu Sterującego IRTAD.
- Udział w pracach grupy roboczej Unii Europejskiej przy tworzeniu i eksploatacji Europejskiej Bazy Danych o Wypadkach CARE.
- Udział w pracach organizacji międzynarodowej „Prewentien Routiese Internationale" (PRI) jako stały członek
- Udział w pracach 2 grup roboczych projektu The SEC – SAFETY BELT – program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla krajów z Europy Południowej, Wschodniej i Centralnej.
- Współpraca przy organizacji seminarium SARTRE 3 w Paryżu w listopadzie 2004 r.
- Współpraca z EKG ONZ przy organizowaniu IV Międzynarodowego Tygodnia BRD.
- Współpraca przy tworzeniu międzynarodowych projektów badawczych: EUCHIRES (Kampania popularyzująca stosowanie fotelików skierowana do dzieci), DRUID (wpływ alkoholu, narkotyków i lekarstw na funkcjonowanie kierowcy).
- Współpraca przy opracowaniu 4 monografii w ramach organizacji UE.

2.2. Polski Związek Motorowy

1. W dniach 5 – 11.04.2004 r. Polski Związek Motorowy aktywnie uczestniczył w IV Międzynarodowym Tygodniu BRD „Szacunek to bezpieczeństwo". W całym kraju organizowane były turnieje, szkolenia, spotkania z młodzieżą , kursy ratownictwa drogowego oraz imprezy samochodowe i motocyklowe ze szczególnym zwróceniem uwagi na umiejętność bezpiecznej i kulturalnej jazdy, współuczestnictwa na drodze oraz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków drogowych. Propagowane były także „Sześć zasad kulturalnego kierowcy", które zostały opracowane przez PZM.
2. W dniu 7.04.2004 r. współorganizowaliśmy z Fundacją Kierowca Bezpieczny spotkanie z młodzieżą mające na celu promowanie pozytywnych zachowań za kierownicą, a w szczególności okazywanie szacunku innym uczestnikom ruchu drogowego z udziałem znanego kierowcy rajdowego Krzysztofa Hołowczyca. Spotkanie odbyło się w Zespole Szkół Samochodowych i Licealnych nr 1 im. Romana Macieja Pijanowskiego w Warszawie przy ul. Hożej 88.
3. W dniu 22.04.2004 r. Polski Związek Motorowy podpisał Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zobowiązując się tym samym do realizacji zasad i celów zawartych w tej karcie. Przyjęte ustalenia zostały przekazane do jednostek organizacyjnych Polskiego Związku Motorowego.
4. W dniu 22.05.2004 r. zorganizowana została przez Polski Związek Motorowy – Regionalne Centrum Szkolenia Motoryzacji w Poznaniu przy współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Transportowym Dozorem Technicznym oraz Zarządem Międzynarodowych Targów Poznańskich, Konferencja na temat Badania Techniczne w Stacjach Kontroli Pojazdów – Polskie Stacje Kontroli Pojazdów w Unii Europejskiej. Konferencja była skierowana do uprawnionych diagnostów w stacjach kontroli pojazdów, dyrektorów, naczelników i kierowników wydziałów w starostwach sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, ośrodków szkolących diagnostów, policji ruchu drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego, Inspekcji Transportu Drogowego oraz wszystkich osób zainteresowanych sprawami badań technicznych w Polsce.
5. W wymienionym okresie sprawozdawczym przeprowadzone zostały eliminacje do turniejów - Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym i Motoryzacyjnego na etapie szkolnym gminnym i powiatowym oraz 16 wojewódzkich finałów oddzielnie dla obu turniejów. Z naszych ocen wynika, że liczba uczestniczących uczniów tylko w eliminacjach wojewódzkich w całym kraju w Turnieju BRD wyniosła 717 – z 220 szkół podstawowych i 720 z 240 szkół gimnazjalnych. W dniach 27-30.05.2004 r. w Gdańsku i Sopocie odbył się XXVII Ogólnopolski Finał Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym z udziałem 16 reprezentacji wojewódzkich – zwycięzców eliminacji ze szkół podstawowych i 16 reprezentacji wojewódzkich zwycięzców eliminacji ze szkół gimnazjalnych. Turniejowi towarzyszyły imprezy turystyczne dla przybliżenia uroków oraz historii Trójmiasta. Wycieczka do Gdyni – Skwer Kościuszki z żaglowcami Dar Młodzieży i Dar Pomorza oraz historycznym okrętem „Błyskawica", Morski Port Handlowy i taras widokowy. Wycieczka do Gdańska: zwiedzanie Stoczni Gdańskiej, do portu handlowego i promowego „Gdańsk" oraz zwiedzanie Westerplatte. W pełni zrealizowano założenia programowe oraz zadania wynikające z regulaminu tj. odbyła się jazda rowerem w miasteczku ruchu drogowego, po torze sprawnościowym oraz rozwiązywanie testów z przepisów ruchu drogowego.
6. W dniach 5-6.06.2004 r. odbył się na lotnisku w Białej Podlaskiej V Moto Festyn, którego współorganizatorami byli działacze Automobilklubu Bialskopodlaskiego i Zarządu Okręgowego PZM w Lublinie. Celem festynu było popularyzowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz kultury motoryzacyjnej wśród mieszkańców regionu i prezentacja najnowszych rynkowych osiągnięć motoryzacyjnych. W trakcie imprezy przeprowadzone zostały konkursy dla dzieci i młodzieży ze znajomości przepisów ruchu drogowego, a także dla przedszkolaków ze znajomości znaków drogowych.
7. W dniach 17-20.06.2004 r. przeprowadzono VIII Ogólnopolski Młodzieżowy Finał Turnieju Motoryzacyjnego. W finale uczestniczyło 16 reprezentacji wojewódzkich zwycięzców eliminacji ze szkół ponadgimnazjalnych.

W trakcie trwania turnieju oprócz zadań regulaminowych tj. między innymi bezpieczna jazda motocyklem i samochodem organizowane były także imprezy towarzyszące. Turnieje te zostały zorganizowane przy współpracy Komendy Głównej Policji, Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu, Ministerstwa Infrastruktury i Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy udziale i wsparciu Krajowego Stowarzyszenia Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, WORD-ów oraz władz samorządowych.

8. W miesiącu czerwcu 2004 r. Polski Związek Motorowy wspólnie z TVN-Turbo prezentował z udziałem byłych zawodników w programach poświęconych tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym w jeździe motocyklem zasady kulturalnej jazdy, właściwego ubioru oraz innych elementów mających wpływ na bezpieczne poruszanie się po drogach. W programach tych prezentowano również najnowsze urządzenia nagłaśniające umożliwiające właściwe korzystanie z telefonów komórkowych podczas jazdy przez kierowcę zwracając uwagę na konsekwencję zarówno prawne jak i przyczyny powodujące wypadki drogowe.
9. Polski Związek Motorowy – PZM Travel Sp. z o.o. wydał kolejny „Informator dla Zmotoryzowanych 2004", wydawnictwo to zostało opracowane przy ścisłej współpracy z autoklubami europejskimi oraz innymi organizacjami związanymi z motoryzacją i turystyką. Zawiera on informację, dzięki którym wyjeżdżający za granicę mogą przygotować się do drogi, zaplanować niezbędne wydatki i zapoznać się z przepisami obowiązującymi w danym kraju. Powyższe informacje zawarte są również na naszych stronach Internetowych www.pzmtravel.com.pl dostępne dla ogółu zmotoryzowanych.
10. a) W dniu 1.04.2004 r. Polski Związek Motorowy podpisał porozumienie z Komendą Główną Policji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod nazwą „Przyjazne Parkingi" umożliwiające ostateczne wdrożenie programu.

    b) W dniu 15 .04.2004 r. Polski Związek Motorowy podpisał porozumienie z Ministerstwem Edukacji Narodowej i Sportu dotyczące współpracy w zakresie upowszechniania wśród młodych uczestników ruchu drogowego postaw odpowiedzialności, partnerstwa i życzliwości oraz wprowadzenia rozgrywek o Puchar Ministra Edukacji Narodowej i Sportu w kartingu.
11. W dniu 9 lipca 2004 r. PZM powołał kolejne Centrum Ratownictwa Drogowego przy Automobilklubie Bydgoskim, którego celem jest prowadzenie szkoleń dla ratowników drogowych oraz promowanie umiejętności udzielania pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków komunikacyjnych.
12. Mając na uwadze, iż zagrożenia w ruchu drogowym w znacznej mierze dotyczą dzieci i młodzieży, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie wspólnie z Automobilklubem Warmińsko-Mazurskim zrealizował działania edukacyjne na obozach i koloniach województwa w okresie wakacji. Program edukacyjny zawierał zajęcia z wychowania komunikacyjnego, kształtowanie odpowiednich motywacji etycznych w ruchu drogowym oraz postaw społecznych. Akcja ta realizowana była pod hasłem „Bezpieczne wakacje 2004".
13. W miesiącu wrześniu 2004 r. PZM wspólnie z głównym organizatorem TU Allianz Polska S.A. i Policją przeprowadził kampanię społeczną na rzecz zapinania pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów samochodów. Celem kampanii było zwiększenie świadomości społecznej dotyczącej skutków nie zapinania pasów bezpieczeństwa głównie na tylnych siedzeniach samochodu oraz w jakim stopniu pasy bezpieczeństwa przyczyniają się do ochrony zdrowia, życia kierowców i pasażerów.
14. W dniach 17-19.09.2004 r zorganizowane zostały VII Ogólnopolskie Mistrzostwa Ratowników Drogowych, w imprezie udział wzięło 68 uczestników.

    Mistrzostwa składały się z wielu konkurencji związanych z ratownictwem drogowym. Poziom wykonania tych konkurencji pozwolił na dokonanie oceny umiejętności ratowników drogowych oraz wyłonienie zwycięzców imprezy.

    Podczas trwania Mistrzostw organizator Automobilklub Stołeczny Moto-Auto-Klub „MAK" stworzył możliwości rozszerzenia wiedzy o ratownictwie drogowym, poprzez spotkania ze specjalistami z Akademii Medycznej, Pogotowia Ratunkowego, Straży Pożarnej i Policji. Patronat nad imprezą sprawowali :Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej, Szef Obrony

Cywilnej Kraju, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Prezydent m.st. Warszawy, Komendant Stołeczny Policji oraz Telewizja Polska TVP3, TVN TURBO, Polskie Radio Program I i Radio dla Ciebie .

15. Zarząd Okręgowy PZM w Opolu wspólnie z Politechniką Opolską współorganizował II Ogólnopolską Konferencję Dydaktyczno-Naukową 2004 pt. „Wychowanie Komunikacyjne 2004". Konferencja odbyła się w dniach 22-25.09.2004 w Opolu i Jarnołtówku. W konferencji udział brało 120 uczestników w tym: 90 nauczycieli wychowania komunikacyjnego z całego kraju. W konferencji uczestniczyła delegacja przedstawicieli z Niemiec. Przebieg konferencji, referaty oraz opracowane wnioski zostały wydane w formie książkowej w nakładzie 200 szt. i rozesłane do wszystkich uczestników jak również organizacji wspierających konferencję.
16. W dniach 25-26 września 2004 r. na terenie województwa Kujawsko-Pomorskiego został zorganizowany Ogólnopolski Rajd Ekologiczny, którego głównym celem było szerzenie idei ochrony środowiska wśród zmotoryzowanych (samochód a środowisko naturalne) oraz propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
17. Okręgowa Komisja BRDiOŚ Zarządu Okręgowego PZM w Opolu wspólnie z Politechniką Opolską i dealerami marek samochodów zorganizowała w miesiącach VI-IX 2004 r. cykl imprez związanych z ekologiczną eksploatacją samochodów pt. „Jazda o kropelkę". W imprezie tej położono nacisk na bezpieczną i ekonomiczną jazdę w ruchu miejskim. Finał imprezy przeprowadzono w m-cu wrześniu 2004 r.
18. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie w dniu 16 października 2004 r. zorganizował przy współpracy z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie oraz Szkoły Ratownictwa Medyczno – Sanitarnego w Lublinie, I Ogólnopolski Samochodowy Rajd Pań.

    Odbyły się konkurencje z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej na fantomie, jazdy sprawnościowej z zamontowanym talerzem „Jackie Stewarta", test ze znajomości przepisów ruchu drogowego, dwie próby szybkościowe na Torze Lublin przy licznie zgromadzonej publiczności oraz testy turystyczne.
19. Zarząd Okręgowy PZM w Krakowie wspólnie z Policją i Strażą Miejską w m-cu październik/listopad 2004 r. zorganizował cykl spotkań dla dzieci klas pierwszych szkół podstawowych poświęconych sprawom; bezpiecznego poruszania się po drogach, właściwego zachowania i reagowania wobec zjawisk patologicznych w drodze do szkoły.
20. W dniach 5 listopada 2004 r. Regionalne Centrum Szkolenia Motoryzacji Okręgowego Zespołu Działalności Gospodarczej PZM w Poznaniu przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury i Zarządu Międzynarodowych Targów Poznańskich zorganizowało VI Konferencję – Jesień 2004 nt. Badania Techniczne w stacjach kontroli pojazdów. W konferencji brało udział ok. 500 osób, których zapoznano z nowościami w przepisach regulujących dopuszczanie pojazdów do ruchu na terenie RP, odbyło się także forum dyskusyjne z autorami aktów normatywnych dotyczących:
    - wyposażenia i działalność stacji kontroli pojazdów,
    - szkolenia i egzaminowanie diagnostów,
    - badań technicznych i nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.
21. W dniach 20-21 listopada 2004 r. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie zorganizował II Ogólnopolskie Warsztaty Szkoleniowe dla instruktorów ratownictwa drogowego PZM. Współorganizatorami Warsztatów byli: Szkoła Ratownictwa Medyczno – Sanitarnego w Lublinie oraz Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie. Zajęcia teoretyczne i praktyczne prowadzili doświadczeni lekarze o specjalnościach: anestezjologa, intensywnej terapii, chirurgii. Na zakończenie odbył się test pisemny i sprawdzian z umiejętności praktycznych.
22. W grudniu 2004 r. PZM uczestniczył w akcji organizowanej przez Amplico Life pt. „Zadbaj o własne bezpieczeństwo", przypominającej o zapinaniu pasów, nie przekraczaniu dozwolonych prędkości, ostrożnej jeździe i dbaniu o właściwy stan techniczny pojazdu.
23. W grudniu 2004 r. przy Automobilklubie Wielkopolskim powstało Centrum Pomocy Zmotoryzowanym. W ramach Centrum działają:

- Ośrodek Pomocy Ofiarom Wypadków Komunikacyjnych,
- Poradnia Kierowców,
- Ośrodek Ratownictwa Przedmedycznego,
- Ośrodek Szkolenia Kierowców,
- Akademia Doskonalenia Jazdy.

Zadaniem ośrodka jest popularyzowanie zagadnień, bezpieczeństwa ruchu drogowego, krzewienie kultury motoryzacyjnej, pomoc zmotoryzowanym w ochronie ich praw oraz niesienie pomocy ofiarom wypadków komunikacyjnych.

24. Polski Związek Motorowy był aktywnym uczestnikiem konferencji:
    a) w dniu 7.09.2004 r. organizowanej przez Instytut Rynku Elektronicznego w Warszawie na temat „Jednolity system ratownictwa i zarządzanie kryzysowe". Na konferencji zaprezentowaliśmy zasady organizacyjne i sposób funkcjonowania społecznego Ratownictwa Drogowego PZM,
    b) w dniu 23.10.2004 r. organizowanej przez Klub Parlamentarny Socjaldemokracji Polskiej w Sejmie na temat „Kategoria Plus. Umiem jeździć + ratować życie". Konferencja dotyczyła zasadności ustawowego wprowadzenia obowiązku nauczania pierwszej pomocy przedmedycznej na kursach prawa jazdy. Przedstawiliśmy na konferencji stanowisko PZM wspierające podjęte działania,
    c) w dniu 13 grudnia 2004 r. organizowanej przez Centrum Multimedialne Foksal w Domu Dziennikarza w Warszawie na temat „Bezpieczeństwo ruchu drogowego" w tym m.in. rola jednostek rządowych, samorządowych, a także odpowiedzialności społecznej użytkowników dróg,
    d) w dniu 16 grudnia 2004 r. organizowanej przez Komendę Główną Policji na temat redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce oraz wzrostu poczucia bezpieczeństwa obywateli,

    przedstawiając na tych spotkaniach doświadczenia i wnioski płynące z własnej działalności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przedstawione wyżej działania dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczą imprez i przedsięwzięć realizowanych i nadzorowanych centralnie. Ponadto w poszczególnych Okręgach PZM, Automobilklubach i Klubach realizowane są odpowiednie dla nich zadania idące w podobnym kierunku.

2.3. Towarzystwo Trzeźwości Transportowców

Towarzystwo Trzeźwości Transportowców jest stowarzyszeniem działającym w zakresie profilaktyki trzeźwości i bezpieczeństwa w transporcie. Głównym celem jest zwiększenie społecznej świadomości dotyczącej ryzyka wynikającego ze spożywania alkoholu, podnoszenie kultury jazdy troska o sprawność fizyczną i psychiczną kierujących pojazdami mechanicznymi. Towarzystwo realizuje swoje zdania poprzez działania informacyjno – szkoleniowe, których treścią jest uświadamianie szkód i niebezpieczeństw związanych z nadużywaniem alkoholu oraz kierowanie pojazdami mechanicznymi po jego spożyciu .

W 2004 r. Prowadzone były następujące działania w zakresie profilaktyki trzeźwości i bezpieczeństwa w transporcie lądowym, powietrznym i żegludze.

- W kołach zakładowych TTT były organizowane prelekcje szkoleniowe w zakresie upowszechniania wiedzy o moralnych, zdrowotnych i prawnych aspektach nadużywania alkoholu przez kierujących pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, powietrznym i żegludze.
- Zapobiegano rozpijaniu młodzieży średnich szkół samochodowych;
- Udzielano porad w zakresie szkodliwości spożywania alkoholu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony zdrowia i opieki społecznej.
- W kołach wojskowych TTT były prowadzone konkursy dla kierowców wojskowych, w zakresie trzeźwości, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz techniki jazdy.
- Członkowie Zarządu Krajowego TTT udzielili pomocy organizacyjnej i edukacyjnej Zarządom Kół TTT i innym członkom związanym z problematyką trzeźwości i brd.

- Zabezpieczono koła zakładowe i wojskowe w materiały promujące trzeźwość i brd, takie jak plansze, ulotki, mapy i atlasy samochodowe i inne materiały szkoleniowe w tym zakresie.
- Udział członków Zarządu Krajowego w konferencjach dotyczących trzeźwości i bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowanych przez organy rządowe i samorządowe oraz Służby Logistyczne Sił Zbrojnych RP.
- Zarząd Krajowy TTT jest współorganizatorem konkursów terenowych i ogólnopolskiego zakresie trzeźwości i bezpieczeństwa ruchu drogowego. W marcu 2004 r. Konkurs ogólnopolski p.n. „Stop wypadkom" odbył się w Sali Kongresowej PKiN w Warszawie przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady BRD, Zarządu Krajowego TTT, ITS, Policji i Wojska oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

3. Działania podejmowane w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Europejska Komisja Gospodarcza ONZ wyznaczyła dni od 5 do 11 kwietnia 2004 r. na Czwarty Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, podczas którego w krajach ECE zorganizowane zostały kampanie z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod wspólnym hasłem "SZACUNEK TO BEZPIECZEŃSTWO" (Respect is safety). Akcje miały na celu przekonanie kierowców pojazdów o wielkim znaczeniu spokojnego zachowania za kierownicą, pełnego szacunku i kultury wobec innych uczestników ruchu drogowego.

Złość i gniew mogą być przyczyną nawet połowy wypadków. Powodują nie tylko nieprzepisowe zachowania prowokatorów, ale wzbudzają też nieobliczalne reakcje sprowokowanych. Stwarza to nie tylko zagrożenie na drodze, ale w konsekwencji wypadki w których, i tu policyjne statystyki są nieubłagane, giną ludzie, także sami sprawcy.

Dlatego też EKG ONZ zaprosiła wszystkie najważniejsze organizacje międzynarodowe do współpracy przy tworzeniu kampanii społecznych propagujących kulturalne zachowania wśród uczestników ruchu drogowego. W przygotowania na rzecz Tygodnia włączyło się szereg organizacji międzynarodowych takich jak Komisja Unii Europejskiej, Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT), OECD, UNESCO, UNICEF, Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) oraz stowarzyszenia takie jak Europejska Federacja Ofiar Wypadków Drogowych (FEVR) i Międzynarodowe Bezpieczeństwo Ruchu (PRI).

Polska również zaangażowała się w działania na rzecz IV Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) organizacją Tygodnia zajmował się także Instytut Transportu Samochodowego. By zwrócić uwagę kierowców na szacunek w ruchu drogowym, KRBRD zaprosiła do współpracy wiele organizacji centralnych i lokalnych (Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu. Wychodząc z założenia, że kluczem do sukcesu jest jak największe zaangażowanie społeczne, do stworzenia i przeprowadzenia kampanii zaproszono także organizacje pozarządowe, firmy prywatne i media. Podczas Tygodnia BRD organizatorzy starali się propagować kulturalną i defensywną jazdę oraz kształtować wzajemny szacunek kierowców.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako główny organizator, kierowała obchodami IV Tygodnia w Polsce i zorganizowała kampanię informacyjną obejmującą 100 billboardów w Warszawie i w wybranych dużych miastach oraz 1700 plakatów w całej Polsce. Kampania została zrealizowana dzięki wsparciu agencji reklamowej TBWA\ oraz partnerów GRSP: Shell, Renault Polska i 3M. KRBRD nadzorowała działania partnerów i Wojewódzkich Rad BRD, zapewniła patronat medialny oraz zorganizowała konferencję prasową, otwierającą IV Tydzień BRD.

Instytut Transportu Samochodowego dystrybuował ulotki i plakaty nawiązujące do hasła Tygodnia, rozpowszechniał Kodeks Etyczny dla instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów oraz poświecił IV Tygodniowi specjalne wydanie kwartalnika BRD.

W obchodach IV Tygodnia BRD wzięli również aktywny udział następujący partnerzy:

- Komenda Główna Policji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu,
- SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- Polski Związek Motorowy,
- Fundacja Komunikacji Społecznej,
- F.H.U. Sakowska.

Biuro Łącznika Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) włączyło się w działania związane z IV Tygodniem BRD ze względu na Światowy Dzień Zdrowia. Był on obchodzony 7 kwietnia 2004 r. pod hasłem "Bezpieczeństwo na drodze to nie przypadek". Patronat PR nad akcją sprawowała agencja Multi Communications, a Telewizja Polska oraz Polskie Radio objęły IV Tydzień patronatem medialnym.

W celu dokładnego zdiagnozowania zjawiska agresji na polskich drogach Sekretariat KRBRD zlecił Ośrodkowi Badania Opinii Publicznej (TNS – OBOP) przeprowadzenie wśród kierowców ankiety, która dowiodła, że trzeba się tym problemem zajmować znacznie częściej. Według badań większość kierowców z agresją na drogach spotyka się często. Zbyt szybką i ryzykowną jazdę innych widzi 77 proc. badanych, co drugi miał do czynienia z wymuszaniem pierwszeństwa, a 39 proc. kierowców było już zmuszanych do przyspieszania przez auta, które jadąc z tyłu utrzymywały zbyt małą odległość i do nagłego hamowania z powodu niespodziewanego wejścia na drogę pieszego. Nie wiadomo tylko kto to wszystko robi, bo ci sami badani mają jak najlepsze zdanie o swoim sposobie jazdy. Aż 73 proc. z nich nigdy nie zajeżdża innym drogi, dozwolonej prędkości nigdy nie przekracza 66 proc. kierowców. Tylko 22 proc. przyznało, że im się to zdarza, ale nie częściej niż raz w miesiącu. Mniej więcej co trzeci kierowca reaguje na agresję wyzwiskami lub co najmniej mruganiem światłami. 40 proc. kierowców wskazało też na wyjątkowo niebezpieczne i nieodpowiedzialne zachowania pieszych, jakimi są gwałtowne i nieoczekiwane wtargnięcie na jezdnię oraz poruszanie się po zmroku bez elementów odblaskowych.

Za najskuteczniejsze działania mające zapobiec agresji badani uznali upowszechnianie zwyczaju dobrego zachowania się na drodze (48 proc.), zwiększenie policyjnego nadzoru (45 proc.) i skuteczniejsze egzekwowanie kar za wykroczenia (44 proc.).

Badania przeprowadzone po działaniach w ramach IV Tygodnia BRD wskazują, że co dziesiąty kierowca zetknął się z materiałami i informacjami o kampanii i jej treściach. Źródłem była telewizja, bilboardy, radio oraz prasa.

Temat Tygodnia poruszano w 153 publikacjach w dziennikach, 18 publikacjach w tygodnikach, dwutygodnikach i miesięcznikach, 23 publikacjach w Internecie oraz ponad 13 audycjach w stacjach radiowych i telewizyjnych.

3.1. Działania podejmowane w ramach IV Tygodnia BRD przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

- zlecenie prowadzenia spraw organizacyjnych Instytutowi Transportu Samochodowego,
- zaproszenie do współpracy partnerów Tygodnia, w tym partnerów GRSP,
- nadzór nad działaniami partnerów i ITS w ramach Tygodnia,
- ustalenie składu komitetu honorowego,
- zapewnienie patronatu medialnego TVP1 i Polskiego Radia 1,
- zorganizowanie kampanii billboardowej (100 billboardów w Warszawie i 1700 plakatów w Polsce),
- zlecenie, sfinansowanie i współudział w przygotowaniu ogólnopolskich badań opinii społecznej nt. kultury jazdy i agresji na drogach,
- zorganizowanie konferencji prasowej w dniu 2 kwietnia br. w MI, otwierającej IV Tydzień BRD,
- koordynacja działań medialnych i Public Relations w ramach Tygodnia,
- współpraca z Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- zapewnienie tłumaczenia broszury WHO na Światowy Dzień Zdrowia.

3.2. Działania podejmowane w ramach IV Tygodnia BRD przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Informacje na temat działań związanych z obchodami IV Międzynarodowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które WR BRD zadeklarowały podjąć na poziomie regionalnym:

Dolnośląska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Zostały przesłane pisma zachęcające do propagowania idei Tygodnia „Szacunek to bezpieczeństwo" do m.in. starostów i wójtów województwa dolnośląskiego, Prezydentów miast Jeleniej Góry, Legnicy, Wałbrzycha i Wrocławia, Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu, Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, Straży Miejskiej we Wrocławiu, Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze, Legnicy, Wałbrzychu i Wrocławiu, jak również do lokalnych mediów: Gazety Wrocławskiej, Gazety Wyborczej, Miesięcznika „Dylematy Policyjne", Telewizji Dolnośląskiej, TVP S.A. O/Wrocław, Polskiego Radia Wrocław. Do powyższych pism zostały załączone ulotki propagujące zasady kulturalnego kierowcy.

Kujawsko - Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Lp.	Zadanie	Realizatorzy	Termin realizacji
1.	Przygotowanie i przekazanie do starostów i prezydentów miast na prawach powiatu informacji o organizacji IV Międzynarodowego Tygodnia BRD, z apelem o włączenie się do propagowania akcji na poziomie powiatowym.	WRBRD	luty
2.	Opracowanie dla lokalnych mass mediów materiałów nt. idei i celów IV Tygodnia BRD.	WRBRD, KWP w Bydgoszczy	marzec - kwiecień
3.	Objęcie patronatu medialnego nad kampanią przez regionalną rozgłośnię radiową Radio Pomorza i Kujaw S.A. (publikacje radiowe).	Radio Pomorza i Kujaw WRBRD, KWP w Bydgoszczy	5-11 kwietnia
4.	Objęcie patronatu prasowego przez Gazetę Pomorską (publikacje prasowe).	Gazeta Pomorska WRBRD, KWP w Bydgoszczy	5-11 kwietnia
5.	Rozpowszechnienie logo, hasła i idei IV Tygodnia w formie emblematów z logo, plakatów z hasłem Tygodnia oraz ulotek promujących defensywną jazdę i kulturę wśród uczestników ruchu drogowego.	WRBRD, WORD-y, Policja, starostwa powiatowe	marzec - kwiecień
6.	Organizacja na antenie Radia Pomorza i Kujaw kampanii pod hasłem „SZACUNEK TO BEZPIECZEŃSTWO", w tym konkursu dla słuchaczy ze znajomości zasad kulturalnego zachowania w ruchu drogowym.	Radio Pomorza i Kujaw, WRBRD, Policja	5-11 kwietnia
7.	Przeprowadzenie akcji pod kryptonimem „BRAWURA" ukierunkowanej na ujawnianie młodych kierujących przekraczających dozwoloną prędkość.	KWP, KMP/KPP	5-11 kwietnia
8.	Spotkania w szkołach średnich z młodzieżą 18-19 lat, pod hasłem „Szacunek na drodze", zachęcające młodych kierowców do kulturalnych zachowań oraz poszanowania innych uczestników ruchu drogowego.	KWP, KMP/KPP	5-11 kwietnia
9.	Rozpowszechnianie ulotek określających „6 Zasad Kulturalnego Kierowcy" wśród kierowców oraz młodzieży szkół średnich.	ZO PZM Bydgoszcz Automobilklub Bydgoski, Automobilklub Toruński, Policja	5-11 kwietnia
10.	Impreza samochodowa z cyklu Mini-Max na „Torze Rajdowym Poligon" w Toruniu mająca na celu podnoszenie umiejętności prowadzenia samochodu oraz propagowanie bezpiecznej i kulturalnej jazdy. Wśród uczestników propagowane będzie również „6 Zasad Kulturalnego Kierowcy".	Automobilklub Toruński	4 kwietnia

Lubelska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Lp.	Zadanie	Realizatorzy	Termin realizacji
1.	Rozpowszechnianie plakatów i ulotek z hasłem Tygodnia, materiałów propagandowych związanych z Tygodniem BRD	Wszyscy organizatorzy imprez lokalnych wymienieni w Programie działań	22.03-11.04
2.	Kampania medialna, informacje, artykuły, spotkania dyskusyjne, konferencja prasowa	TV Lublin, Radio Lublin, WR BRD, PZM, Policja,	22.03-11.04
3.	Akcja Policji ukierunkowana na agresywne zachowania kierujących pojazdami, kampania medialna w prasie , radio i telewizji	WRD KWP w Lublinie, ul. Północna 3 Komendy Powiatowe Policji + media	5 - 11.04
4.	Finał konkursu dla dzieci i młodzieży pod hasłem „Nie dla agresji na drogach" połączony z wernisażem w Filii DDK „Bronowice" w Lublinie, ul. Hutnicza 28A	Filia Dzielnicowego Domu Kultury „Bronowice" w Lublinie, WORD w Lublinie, WR BRD w Lublinie, Szkoły Patronackie	5.04 wernisaż
5.	„Dni Otwartych Drzwi" w WORD w Lublinie, ul. Hutnicza 3 a) Lekcja wychowania komunikacyjnego b) Wyklady psychologa nt. agresywnych c) zachowań za kierownicą „Syndrom gniewnego kierowcy" Dlaczego? „Agresja na drodze" Przyczyny i objawy. d) Przeprowadzenie ankiety wśród kierowców dla samooceny własnej agresji. e) Egzamin „na niby" f) Spotkanie z osobami, które kilkakrotnie nie zdały egzaminu na prawo jazdy.	WORD w Lublinie, Szkoła Podstawowa Nr 48 w Lublinie, psycholog, Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów w Lublinie, PZM Zarząd Okręgowy w Lublinie	6.04. lekcja pokazowa „wychowania komunikac." 6.04. wykład psychologa 7.04 wykład psychologa
6.	a) Szkolenie nauczycieli koordynatorów szkolnej edukacji motoryzacyjnej b) Rajd o Puchar Dyrektora WORD w Chełmie, w tym przewidziano: - prelekcja psychologa „Agresja w ruchu drogowym", - konkurs ze znajomości przepisów ruchu drogowego, jazda na czas, przejazd trasą c) Przeprowadzenie egzaminu na kartę motorowerową	WORD w Chełmie, ul. Bielawin 2A	3.04 4.04 6.04
7.	a) Lokalna impreza samochodowa dla kierowców amatorów z tzw. próbą Stewarta b) 14. Pokaz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków drogowych	PZM Zarząd Okręgowy w Lublinie, ul. B. Prusa 8 WORD Lublin	7.04
8.	a) Zaprezentowanie sprzętu pożarniczego będącego na wyposażeniu jednostek ratowniczo- gaśniczych PSP oraz przeprowadzenie pokazów z jego użyciem b) Przybliżenie zagadnień związanych z profilaktyką pożarową c) Zaprezentowanie sprzętu ratownictwa medycznego i przeprowadzenie pokazów z jego użyciem	Komenda Wojewódzka PSP w Lublinie ul. Strażacka 7	5-11.04
9.	a) Szkolenia i pokazy udzielania pierwszej pomocy dla określonych grup osób b) Opracowanie i rozpowszechnianie ulotek informacyjnych c) Szkolenie Policjantów Ruchu Drogowego z zakresu udzielania pierwszej pomocy	Automobilklub Lubelski ul. Północna 22 Lublin	5-11.04
10.	„Dni Otwartych Drzwi" w WORD Zamość, w tym: a) Próbny egzamin teoretyczny, - próbne jazdy egzaminacyjne na placu manewrowym dla osób, które 3 - krotnie nie zdały egzaminu państwowego	WORD w Zamościu ul. Męczenników Rotundy 2	5-8.04 5.04 7.04 wykład - Zespół Szkół

Lp.	Zadanie	Realizatorzy	Termin realizacji
	na placu manewrowym, - jazdy szkoleniowe symulujące jazdę na śliskiej nawierzchni b) Wykład na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, c) Wykład psychologa nt. działania przeciw agresji na drodze		Budowlanych w Zamościu, 8.04. na terenie WORD
11.	a) Powiatowy Turniej Wiedzy o BRD dla uczniów szkół podstawowych b) Konkurs pn. „Bezpieczna Droga do Szkoły" 26.Pokaz ratownictwa drogowego c) Konkurs plastyczny pod hasłem „Jestem bezpieczny dna drodze" d) Festyn pn. „Szacunek to bezpieczeństwo" e) Międzyszkolny drużynowy konkurs wiedzy dotyczący bezpieczeństwa na drodze	WORD w Białej Podlaskiej ul. Orzechowa 60	5.04 6.04 7.04. 7.04

Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- szerokie nagłośnienie idei prowadzonej kampanii w lokalnych mediach,
- umieszczenie informacji o IV Tygodniu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na stronie internetowej WORD,
- opracowanie ulotki dla kierowców z okazji IV Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - 10000 szt.,
- rozpowszechnianie wśród kierowców, przyszłych kierowców i innych uczestników ruchu drogowego ulotek nawołujących i zachęcających do jazdy defensywnej, dającej gwarancję bezpiecznego dojazdu do celu podróży, negując tym samym agresywną jazdę. Ulotki będą rozdawane w czasie rutynowych kontroli drogowych przez Policję, Inspekcję Transportu Drogowego i Straż Graniczną w rejonach przygranicznych i na przejściach granicznych,
- 6 - godzinne szkolenia kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, którego odbycie powoduje zmniejszenie posiadanych punktów karnych o „6". W czasie Tygodnia odpłatność wyniesie ½ obowiązującej ceny,
- spotkania i pogadanki z uczniami szkół średnich w ramach działalności edukacyjnej wśród młodych kierowców - Policja, egzaminator WORD,
- prelekcję na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych Ośrodkach Szkolenia Kierowców, którą wygłosi Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wlkp.,
- konkurs z przepisów ruchu drogowego w Gazecie Lubuskiej,
- rozpowszechnianie ankiet opracowanych przez Instytut Transportu Samochodowego wśród uczestników kursów dokształcających dla kierowców wykonujących transport drogowy organizowanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

Powyższe działania zrealizowano w porozumieniu: Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Gorzowie Wlkp., Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze, Polski Związek Motorowy, Komenda Wojewódzka Policji, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna.

Łódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- Podstawową formą popularyzacji Tygodnia, mającą na celu zmniejszenie agresywnych zachowań uczestników ruchu drogowego w województwie łódzkim był cykl audycji radiowych (m.in. emisje programów w lokalnych rozgłośniach „Nasze radio"- Sieradz, „Radio Ziemi Wieluńskiej" „Radio Piotrków", „Radio Skierniewice" oraz telegazecie III Programu TVP).
- Przeprowadzono cykl publikacji w prasie lokalnej związanej z zachowaniami na drodze, propagowanych pod hasłem „Bądź życzliwy dla innych kierowców - to może być zaraźliwe".
- Policja w ramach wykonywania normalnych czynności kontrolnych na drogach zwracała szczególną uwagę na agresywne zachowania kierowców. Osoby, których zachowanie wykraczało poza normy dobrego wychowania oraz naruszające przepisy ruchu drogowego zostały ukarane mandatami.
- Ideę Tygodnia „Szacunek to bezpieczeństwo" propagowły w województwie łódzkim organizacje pozarządowe takie jak ZHP, OSP i PZ Mot.
- Kuratorium Oświaty w Łodzi umieściło na stronach internetowych Kuratorium informacje o terminie i założeniach TV Międzynarodowego Tygodnia BRD oraz organizowanego przez Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu konkursu „Szacunek to bezpieczeństwo" skierowanego do szkół ponadgimnazjalnych.

Małopolska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- Przygotowanie i przedstawienie na antenie odcinka cyklicznego programu telewizyjnego „Jedź bezpiecznie" (emitowanego raz na dwa tygodnie w TVP3 Regionalnej), w całości poświęconego problematyce szacunku dla każdego uczestnika ruchu drogowego i współistnieniu na drodze oraz przeciwdziałaniu nieznajomości przepisów i przypadkom nietolerancji a nawet agresji.
- Poruszenie przedmiotowych zagadnień w piątkowej audycji radiowej „60 km/h (Radio Kraków - Małopolska), w połączeniu z - mającym charakter edukacyjny -konkursem dla słuchaczy: kierujących i pieszych.
- Ogłoszenie konkursu jw. w prasie.
- Wprowadzenie do programu seminarium dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego, treści kształtujących postawy zgodnych z hasłami: „myśl - nie jesteś sam na drodze" i „drogi są dla kompetentnych i wzajemnie życzliwych uczestników ruchu".
- Organizacja seminarium dla instruktorów poświęconego problemowi kształcenia odpowiednich postaw u przyszłych kierowców.
- Zorganizowanie - wspólnie z Kuratorium Oświaty - konkursu dla dzieci pod hasłem „pieszy, rowerzysta i kierowca partnerami na drodze". Finał konkursu był połączony z dniem otwartym w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krakowie.
- Udostępnienie programu TV na antenę ogólnopolską oraz przekazanie materiału radiowego do audycji „Radio kierowców" emitowanej w I Programie Polskiego Radia.

Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Instytut Transportu Samochodowego

- przygotowanie I wydania numeru specjalnego Kwartalnika BRD (5 tyś. Egz.), który był rozdawany bezpłatnie
- opracowanie strony internetowej Tygodnia www.cbr.home.pl/ IV Tydzień,
- opracowanie i wydanie materiałów informacyjno-propagandowych (2 ulotki i plakat) i przekazanie ich bezpłatnie do wykorzystania przez organizatorów działań lokalnych - WORD-y, OSK, szkoły, policja,
- opracowanie i rozpowszechnianie przez Internet scenariusza zająć w ramach szkoleń i innych zajęć z kandydatami na kierowców i kierowców na temat defensywnej jazdy,
- pomoc w opracowaniu kwestionariusza ankiety do badania opinii społecznej na temat agresji na drogach,
- zredagowanie i wydanie 100 okolicznościowych egzemplarzy, kodeksu etycznego instruktora nauki jazdy,

- współpraca ze szkołami zlokalizowanymi w Dzielnicy Warszawa Bielany w ramach V edycji Konkursu „Chodzą i jeżdżę bezpiecznie" - 5 kwietnia odbył się półfinał Konkursu pod hasłem IV Tygodnia „Szacunek to bezpieczeństwo w szkole podstawowej nr 80 przy ul. Aspekt,
- współpraca z Mazowieckim Centrum Zdrowia Publicznego,
- współpraca z firmą Renault Polska przy przeprowadzeniu ankiety wśród dzieci szkół warszawskich na temat agresji na drogach.

Komenda Stołeczna Policji

- w dniach 7-12 kwiecień br. Na terenie Warszawy Wydział Ruchu Drogowego przeprowadził działania ukierunkowane na relacje kierowca - kierowca, kierowca - pieszy w oparciu o kulturę uczestników ruchu drogowego jako czynnika bezpieczeństwa. Do udziału w tych działaniach zaproszeni zostali również przedstawiciele mediów.

Komenda Wojewódzka Policji

- Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji z siedziba w Radomiu, we współpracy z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego w Radomiu, Płocku, Ciechanowie, Siedlcach i Ostrołęce, przeprowadził konkurs plastyczny adresowany do uczniów szkól ponadgimnazjamych z terenu województwa mazowieckiego pod nazwa będąca jednocześnie hasłem IV Tygodnia BRD „SZACUNEK (dla życia, dla innych, dla prawa) TO BEZPIECZEŃSTWO".
- Współudział w pracach przygotowawczych organizowanego przez Delegaturę w Płocku Kuratorium Oświaty w Warszawie seminarium skierowanego do dyrektorów i nauczycieli szkól podstawowych województwa mazowieckiego poświęconego bezpieczeństwu dzieci i młodzieży na polskich drogach. Podczas seminarium referat wygłosił Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu podinsp. Stanisław Grudzień.
- Współudział w pracach przygotowawczych organizowanej przez Sekcje Oświaty Zdrowotnej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Radomiu konferencji pn. „Bezpieczeństwo na drodze to nie przypadek" skierowanego do dyrektorów i nauczycieli szkól podstawowych. Podczas konferencji referat wygłosił Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu podinsp. Stanisław Grudzień.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

- współorganizacja wojewódzkiego seminarium „Edukacja komunikacyjna dzieci i młodzieży w dniu 5 kwietnia 2004 r.,
- organizacja szkoleń nauczycieli wychowania komunikacyjnego,
- uroczyste zakończenie (w formie apelu na terenie SP nr 2 w Ożarowie Mazowieckim) międzyszkolnego programu „Szacunek to bezpieczeństwo",
- uroczyste zakończenie międzyszkolnego konkursu plastycznego w Zespole Szkół Sportowych w Warszawie
- uroczyste otwarcie pracowni wychowania komunikacyjnego w szkołach współpracujących, WORD W-wa,
- uroczyste zakończenie programu „Bezpieczna droga do szkoły" w Specjalnym Ośrodku Szkolno - Wychowawczym w Otwocku.

Opolska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Cel	Formy realizacji	Termin	Realizator
I. Propagowanie wśród kierowców spokojnej, kulturalnej jazdy – okazywanie szacunku innym uczestnikom ruchu.	1. Spotkanie edukacyjne z instruktorami nauki jazdy: „Jazda ofensywna i defensywna”. 2. W ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców realizować temat brd. „Szacunek to bezpieczeństwo na drogach”. 3. Wręczanie ulotek kierowcom i innym użytkownikom dróg o tematyce „Stop agresji”. 4. Zorganizowanie kampanii skierowanej do motocyklistów.	18.03.04. cały rok 5 – 11.04 5 – 11.04	WORD, LOK, NOT WORD, Szkoły Nauki Jazdy ITD, Policja, Młodzież PZM, Automobilkluby
II. Edukacja dzieci i młodzieży, rodziców, kierowców.	1. Przeprowadzenie lekcji z wychowania komunikacyjnego. Temat: „Szacunek to bezpieczeństwo na drodze”. 2. Konkurs rysunkowy wśród dzieci i młodzieży p.t. „Stop agresji na drogach”. 3. Na spotkaniach Rad Rodziców uwzględnić temat brd – (współpraca z policją i WORD-em) 4. Akcje lokalne związane z promocją IV Tygodnia BRD.	5 – 11.04 5 – 11.04 cały rok 5 – 11.04	Szkoły Podstawowe, Gimnazja Szkoły Podstawowe, Gimnazja, Pro – Lege Dyrektorzy Szkół WORD, Kuratorium, PZM, PCK, Szkoły NJ, Pro – Lege.
III. Nagłośnienie medialne zadań IV Tygodnia BRD.	1. Informacja w NTO. 2. Wywiady z kierowcami. 3. Dyskusja na antenie Opolskiego Radia. 4. Propagowanie plakatów i ulotek „Stop agresji” Kampania plakatowa: PKS, MZK, Szkoły NJ. Stacje Diagnostyczne, WORD, Stacje Paliw.	5 – 11.04	NTO, Opolskie Radio WORD, Zarządcy
IV. Wskazanie kierunków działań dla idei Tygodnia BRD.	1. Przeprowadzenie ankiet wśród kierowców. 2. Przeprowadzenie badań ankietowych wśród kandydatów na kierowców. 3. Zebranie opinii ze Szkół, Policji, ITD i opracowanie wniosków.	IV. 2004 V.2004	ITD, Policja, WORD Sekretariat OWR BRD

Program nie zamyka innych działań prowadzonych w instytucjach rządowych i pozarządowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podkarpacka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- podjęto wspólne działania wraz z Komendą Wojewódzką Policji w Rzeszowie, Podkarpackim Kuratorium Oświaty, Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego przy udziale Polskiego Związku Motorowego, wydawnictwa Rondo, TYP O/Rzeszów i Radia „Rzeszów mających na celu propagowanie idei „Szacunek to bezpieczeństwo”,
- przeprowadzono między innymi akcje „Bezpieczny rower i kask", „Pomiar", „Trzeźwość", „Bezpieczny chodnik", „Rowerzysta", „Fotelik", zmierzających do zmniejszenia agresywnych zachowań na polskich drogach,

- na drugiej stronie dokumentów przekazywanych kandydatom na kierowców przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Rzeszowie drukowano treści związane z IV Międzynarodowym Tygodniem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Podlaska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku:
- wzmożenie działań ukierunkowanych na ujawnianie i eliminowanie agresywnych zachowań kierujących pojazdami, z maksymalnym wykorzystaniem sprzętu kontrolno - pomiarowego (fotoradarów videorejestratorów , Ręcznych Mierników Prędkości oraz alkotestów i alkomatów) - „ Prędkość ", „ Pomiar ",
- kontrole prowadzonych zajęć praktycznych z kandydatami na kierowców (realizowanych poza „ placami manewrowymi") podczas trwających kursów prawa Jazdy - „ Nauka jazdy ",
- zorganizowanie konkursu plastycznego adresowanego do uczniów szkół ponadpodstawowych , promującego właściwe zachowanie się na drogach wśród grup tzw. młodych kierowców „Gentelman drogi" (zadanie realizowane wspólnie z Podlaskim Kuratorium Oświaty),
- rozstrzygnięcie finału wojewódzkiego ogólnopolskiego konkursu adresowanego do uczniów szkół ponadgimnazjalnych „Szacunek to bezpieczeństwo" (zadanie realizowane wspólnie z Podlaskim Kuratorium Oświaty),
- udział w przygotowaniu i nagraniu materiałów do serwisów informacyjnych i programów publicystycznych oraz audycji planowanych - do nadania w regionalnych i lokalnych mediach - wskazujących na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu związane z agresywnym prowadzeniem pojazdu, promujących kulturalne i życzliwe zachowania na drogach oraz propagujących konieczność zgłaszania policji wszelkich agresywnych zachowań na drogach.

Podlaskie Kuratorium Oświaty:
- poinformowanie szkół o idei organizowanego IV Międzynarodowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - na łamach „ Podlaskich Wieści Oświatowych " oraz na stronach internetowych Podlaskiego Kuratorium Oświaty,
- rozesłanie do szkół informacji o zadaniach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD z odpowiednimi zaleceniami włączenia się szkół do działań w tym zakresie (podsumowanie lokalnych akcji i imprez zorganizowanych w szkołach),
- zorganizowanie konkursu dla uczniów szkół podstawowych na wiersz o tematyce związanej z hasłem „Do szkoły - bezpiecznie ",
- przeprowadzenie w dniu 6 kwietnia 2004 r. wspólnie z Zespołem Szkół Zawodowych Nr 4 w Białymstoku - projektu p.n. „ Brawura - skutek znasz , diabłu duszę dasz ".

Prezydent Miasta Suwałki:
- w okresie poprzedzającym Międzynarodowy Tydzień Bezpieczeństwa odbyły się turnieje związane z BRD przeznaczone dla najmłodszej grupy uczestników ruchu oraz turnieje motoryzacyjne adresowane dla młodzieży, których celem było m.in. propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania się uczestników w ruchu drogowym oraz popularyzowanie wśród dzieci i młodzieży szkolnej znajomości przepisów - Prawa o ruchu drogowym,
- prowadzenie działań prewencyjnych ukierunkowanych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz zachęcanie kierowców do kulturalnych zachowań i poszanowania innych uczestników ruchu drogowego (zadanie realizowane przy współpracy z funkcjonariuszami Straży Miejskiej oraz Sekcji Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Suwałkach),
- ponadto w dniach 15-19 maja b. r. organizowano IV Tydzień Bezpieczeństwa w Suwałkach. Celem tygodnia była promocja i propagowanie bardziej odpowiedzialnych zachowań uczestników ruchu drogowego,

rozwijanie partnerstwa między administracją samorządową, organizacjami pozarządowymi i uczestnikami ruchu w rozwiązywaniu problemów bezpieczeństwa drogowego na terenie miasta. Organizatorami ww. imprezy byli: Urząd Miejski w Suwałkach, Komenda Miejska Policji w Suwałkach, Ośrodek Politechniczny, Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej, 14 - ty Suwalski Pułk Artylerii Przeciwpancernej.

Automobilklub Podlaski w Białymstoku:

- zorganizowanie cyklu prelekcji i pogadanek na temat zagrożeń związanych z uczestniczeniem w ruchu młodych kierowców, w ramach „drzwi otwartych" Automobilklubu Podlaskiego (zadanie realizowane przy współudziale Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji),
- przygotowanie bezpłatnych porad rzeczoznawców z zakresu zagadnień dotyczących techniki samochodowej i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpłatnych badań amortyzatorów na stacji obsługi samochodów,
- zorganizowanie dzieciom z Zespołu Szkół Nr 2 przy ul. Gdańskiej w Białymstoku, konkursów związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego:

- zorganizowanie (w dniu 4.04.2004 r.) na terenie WORD w Łomży tzw. „Drzwi otwartych WORD ", w ramach których m.in. przeprowadzono dyskusję na temat „ Zasad kulturalnego zachowania się kierowcy na drodze",
- prowadzenie przez egzaminatorów WORD w okresie 5-11 kwietnia br. codziennych pogadanek na antenie lokalnych rozgłośni radiowych dot. „Zasad kulturalnego zachowania się kierowcy na drodze".
- otwarcie II w Polsce Gminnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Szkole Podstawowej w Bakałarzewie (w dniu 5.04. 2004 r.),
- współorganizacja Powiatowego Finału Ogólnopolskiego Turnieju BRD - w Gminnym Centrum BRD przy Gimnazjum w Raczkach (w dniu 6.04.2004r.) oraz w hali OSIR w Suwałkach (7.04.2004 r.),
- ekspozycja wizualna haseł i tablic reklamowych związanych tematycznie z głównymi treściami IV Międzynarodowego Tygodnia BRD - na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Suwałkach oraz w miejscu przeprowadzania imprez masowych ,
- ogłoszenie konkursu fotograficznego o tematyce BRD przeznaczonego dla młodzieży szkolnej,
- problematyka działań związanych z IV Międzynarodowym Tygodniem BRD na poziomie regionalnym, była przedmiotem obrad na najbliższym posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Śląska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- kurs dla kandydatów na audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- konferencja prasowa na temat bezpieczeństwa w regionie,
- akcja „Noga z gazu" (we współpracy ze śląskimi mediami),
- turniej bezpiecznej jazdy na katowickim Rynku,
- spotkania z młodzieżą szkolną - promocja kulturalnych zachowań na drodze,
- spotkania z członkami Śląskiego Klubu Tuningowego,
- rozdawanie ulotek promujących szacunek względem innych użytkowników ruchu drogowego,
- kampania dotycząca zapinania dzieciom pasów (we współpracy z Mercedesem),
- inne działania propagujące szacunek względem pozostałych uczestników ruchu drogowego i zasady bezpiecznego poruszania się po drogach.

Świętokrzyska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Wojewódzka Rada BRD w Kielcach włączyła się w działania w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD i w lutym 2004r. zaplanowała następujące przedsięwzięcia:

- przeprowadzenie pogadanek w lokalnej rozgłośni radiowej z udziałem przedstawicieli PZM, Policji i środowiska motocyklistów,
- propagowanie na łamach prasy lokalnej pozytywnych zachowań kierujących pojazdami związanych z przestrzeganiem przepisów prawa o ruchu drogowym i zasad kulturalnego kierowcy,
- w miarę pozyskania środków finansowych, kolportaż ulotek zawierających 6 zasad kulturalnego kierowcy,
- współpraca z Wydziałem Ruchu Drogowego Policji i przeprowadzenie wspólnej akcji propagującej zasady kulturalnego zachowania się kierowców.

Warmińsko - Mazurska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

PROGRAM DZIAŁAŃ PRZED „ TYGODNIEM"

ZADANIE	REALIZATOR	TERMIN
Wydanie ulotki promującej defensywną jazdę, kulturę i poszanowanie wśród uczestników ruchu	WORD +Fundacja	Luty- marzec
Przygotowanie odpowiedniej ilości plakatu nt. IV Tygodnia BRD	WORD+ITS	Marzec
Zorganizowanie kampanii skierowanej do motocyklistów	WORD+PZMot	Marzec -kwiecień
Propagowanie logo, hasła i idei Tygodnia w wydawanych materiałach i masmediach	WORD+PCK+PR+ TV+GO	Luty-kwiecień
Przygotowanie przejazdu rowerowo-motocyklowego przez Olsztyn	Kołdrom+Harlejowcy	Kwiecień
Zorganizowanie konferencji prasowej	WORD	3 kwietnia

PROGRAM DZIAŁAŃ W„ TYGODNIU"

ZADANIE	REALIZATOR	TERMIN
Akcja Policji ukierunkowana na agresywne zachowanie kierujących pojazdami	Policja+media	5-11 kwietnia
Rozpowszechnianie plakatów i innych materiałów propagandowych związanych z Tygodniem	WORD+współorganiza torzy	Jw.
Impreza z udziałem motocyklistów	WORD+PZMot	Jw.
Promocja kodeksów etyki zawodowej instruktorów i egzaminatorów	WORD-y+OSE+Stow.OSK	Jw.
Przejazd rowerowo-motocyklowy przez Olsztyn	Kołdrom+Harlejowcy	Jw.
Udział w kampanii dot. Zapinania pasów bezpieczeństwa	WORD+Policja	Jw.
Kampania medialna - spoty, informacje, artykuły, dyskusje itp.	TV, PR. Intemet, gazety, agencje wydawnicze	Jw.

Wielkopolska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Poz.	Data	Przedsięwzięcie	Adresaci	Realizator	Miejsce
1	29.03 – 11.04	Zainstalowanie bilbordów i banerów dotyczących IV Tygodnia ... Dystrybucja ulotek, plakatów, itp.	Społeczeństwo	*WORD: • Kalisz, • Konin, • Leszno, • Piła, • Poznań Policja, PZMot, AW, *WSOSK	Teren województwa
2	5.04- 9.04	Audycje radiowe w „RADIO 100" dotyczące problemów agresji za kierownicą	Radiosłuchacze	WORD Piła, gośćmi radia będą: • 5.05 –Komendant Powiatowy Policji • 6.04 – Prezydent m. Piła • 7.04 – Dyrektor wydziału oświaty Urzędu Miasta Piła • 8.04 – Dealer jednej z marek samochodów • 9.04 - przedstawiciel organizatorów „Światowego Dnia Zdrowia „	Zasięg rozgłośni
3	5 – 7.04	Szkolenie nauczycieli wychowania komunikacyjnego	Nauczyciele	WORD Piła,	WORD Piła
4	5.04	Rejonowy Finał Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego	Młodzież szkół ponadgimnazjalnych z m. Kalisza i powiatów: kaliskiego, kępińskiego, jarocińskiego, ostrzeszowskiego, ostrowskiego, krotoszyńskiego, pleszewskiego	WORD Kalisz, PZMot w godz. 10:00 – 10:15	Zespół Szkół Rolniczych m. Opatówek pow. kaliski
5	5.04	Promocja filmu edukacyjnego „Bezpieczeństwo w drodze do szkoły" przeznaczonego dla dzieci klas I – III szkół podstawowych	Nauczyciele wychowania komunikacyjnego Dzieci i młodzież	PZU, SCHENKER, Skoda, Neoplan *WRD KWP Burmistrz miasta Swarzędza	Szkoła Podstawowa Nr 1
6	5 – 7.04	Codzienne konkursy radiowe	Społeczeństwo	Radio Merkury, Rozgłośnie radiowe WORD - y WRD KWP, PZMot,	Teren województwa, zasięg odbioru RADIA MERKURY
7	5 – 11.04	Konkurs o tematyce BRD w oparciu o prasę lokalną	Społeczeństwo	Prasa lokalna, PZMot	Teren województwa

Poz.	Data	Przedsięwzięcie	Adresaci	Realizator	Miejsce
8	5 – 11.04	Przeprowadzenie powiatowych i regionalnych eliminacji Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym	Dzieci i młodzież szkół podstawowych i gimnazjów	WORD – y, Policja, Kuratorium Oświaty, PZU	Szkoły podstawowe i gimnazja
9	5 – 11.04	Działania kontrolno – porządkowe ukierunkowane na zwalczanie agresywnego zachowania się kierujących pojazdami. Maksymalne wykorzystanie pojazdów wyposażonych w wideorejestratory	„Agresywni kierujący”	WRD KWP, Komendy Powiatowe Policji	Drogi na terenie województwa
10	6.04	Opublikowanie w „Tygodniku Nowym” artykułu poświęconego IV Tygodniowi ...	Czytelnicy prasy lokalnej	WORD Piła	
11	6.04	Promocja programu „Przyjazne parkingi na terenie Wielkopolski”	Kierowcy, szczególnie wykonujących zawód kierowcy, przewoźnicy	WRD KWP, Starosta Średzki	„Bezpieczny Parking” Koszuty pow. Średzki
12		Propagowanie BRD na drogach.	Uczestnicy ruchu	WRD KWP, przedstawiciele klubów motocyklowych	
13	6.04	Konferencja – posiedzenie Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Tematyka – problemy agresji za kierownicą.	Członkowie Wojewódzkiej Rady BRD, zaproszeni goście, środki masowego komunikowania	Wojewódzka Rada BRD, WORD Poznań	WORD Poznań. ul. Wilczak 53
14	6.04	Festiwal piosenki o BRD	Młodzież szkół podstawowych i gimnazjalnych	WORD Konin, Wielkopolskie Kuratorium Oświaty – Delegatura w Koninie, Młodzieżowy Dom Kultury w Koninie	Młodzieżowy Dom Kultury w Koninie
15	7.04	Inauguracja programu „Widoczny rower”	Młodzież szkół podstawowych i gimnazjalnych	WRD KWP, władze samorządowe m. Pniewy, WORD Poznań	Zespół szkół : • szkoła podstawowa • gimnazjum w Pniewach
16	7.04	Szkolenie dla 44 nauczycieli wychowania komunikacyjnego połączone z pokazem praktycznego wykorzystania „Miasteczka ruchu drogowego” w WORD Kalisz	Nauczyciele szkół podstawowych i gimnazjów	WORD Kalisz Wielkopolskie Kuratorium Oświaty – Delegatura w Kaliszu,	WORD Kalisz
17	7.04	Inauguracja programu dobrowolnych - nieodpłatnych badań psychologicznych. W programie w ramach IV Tygodnia, udział weźmie 6 pracowni badań psychologicznych	Kierowcy, których nie obejmuje obowiązek badań psychologicznych	Stowarzyszenie Droga i Bezpieczeństwo” ”	pracownie na terenie m. Poznania. Kalisza, Ostrowa Wlkp., Wągrowca

Poz.	Data	Przedsięwzięcie	Adresaci	Realizator	Miejsce
18	7.04	Konkurs wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym	Młodzież szkół podstawowych i gimnazjalnych	WORD Konin, Wielkopolskie Kuratorium Oświaty – Delegatura w Koninie, Komenda Miejska Policji w Koninie	Dąbie pow. kolski
19	7.04	Pokaz „Widoczności pieszego" w różnych warunkach oświetlenia oraz z zastosowaniem elementów odblaskowych	Dzieci i młodzież, nauczyciele wychowania komunikacyjnego	*Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo" WRD KWP,	Szkoła podstawowa m. Borówiec, gm. Kórnik
20	8.04	Seminarium poświęcone walce z agresją na drodze	Mieszkańcy Gminy Rychwał	WORD Konin, Ochotnicza Straż Pożarna Rychwał	Sala OSP Rychwał, pow. koniński
21	8.04	Ogólnowojewódzkie działania kontrolno porządkowe ukierunkowane na agresywnych uczestników ruchu	Uczestnicy ruchu	WRD KWP,	Teren województwa
22	10.04	Manifestacja połączona z rajdem rowerowym po ulicach miasta Konina . Główny akcent – sprzeciw dla agresji na drogach.	Konińscy kierowcy	WORD Konin, Wielkopolskie Kuratorium Oświaty – Delegatura w Koninie, Komenda Miejska Policji w Koninie	Ulice miasta Konina

Oznacza:
* WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego
* BRD – Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
* WSOSK – Wielkopolskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców
* WRD KWP – Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji]

4. Działania podejmowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

We wszystkich województwach istnieją Wojewódzkie Rady BRD podejmujące i realizujące działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W województwach pomorskim, lubelskim i warmińsko-mazurskim działania te oparte są o Programy nazywające się „Gambitami Wojewódzkimi". Pozostałe Wojewódzkie Rady BRD dążą do poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego przez skoordynowaną realizację ustawowych i statutowych zadań podmiotów będących członkami tych rad, które wpisują się w Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Gambit 2000". Powstają również programy zapobiegania wypadkom drogowym na obszarach powiatów.
Wszystkie Wojewódzkie Rady w trakcie wykonywanych zadań szczególną wagę przykładają do współpracy z mediami. Starają się w jak największym stopniu informować społeczeństwo o zagrożeniach i sposobach przeciwdziałania im. W programach rad wiele zadań dotyczy edukowania dzieci i młodzieży oraz kształcenia u nich nawyków bezpiecznego i zgodnego z przepisami prawa uczestnictwa w ruchu drogowym. Wykorzystywanych jest wiele form dla przekazania koniecznej wiedzy. Są to konkursy plastyczne, literackie i muzyczne, których tematem jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a także organizowane na poziomie gmin, powiatów i województw Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dzieci szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz Ogólnopolski Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Formą wpływania na poziom wiedzy dzieci i młodzieży jest również organizowanie i współorganizowanie seminariów dla nauczycieli, którzy prowadzą zajęcia wychowania komunikacyjnego.

W swoich działaniach Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uwzględniają rolę organizacji społecznych i instytucji. Współpracują z nimi w trakcie inicjowanych akcji, szkoleń i konkursów. Szczególnie intensywne jest współdziałanie z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, automobilklubami, lokalnymi stacjami radiowymi i telewizyjnymi oraz prasą.

Szczegółowe informacje na temat działań podejmowanych przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego są dostępne na stronie internetowej www.krbrd.gov.pl - Załącznik do sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie w 2004 r.".

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu