



**SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI KADENCJA**

---

Warszawa, dnia 15 maja 2006 r.

**Druk nr 157**

---

**PREZES RADY MINISTRÓW  
Kazimierz MARCINKIEWICZ**

**Pan  
Bogdan BORUSEWICZ  
MARSZAŁEK SENATU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Szanowny Panie Marszałku,

Zgodnie z art. 140e ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym przekazuję, przyjęte przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 5 maja br. sprawozdanie

- **Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2005 r.**

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

Z poważaniem

(-) Kazimierz Marcinkiewicz

**STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE  
W 2005 R.**

**SPRAWOZDANIE**

*Materiał przyjęty na posiedzeniu  
Rady Ministrów  
w dniu 05 maja 2006 r.*

**Warszawa, kwiecień 2006 r.**

## ***Spis treści***

1. Wprowadzenie	3
2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r.	5
3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	20
4. Podsumowanie i wnioski	21

Załącznik - Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r.

## 1. Wprowadzenie

W lutym bieżącego roku Komisja Europejska opublikowała raport o stanie bezpieczeństwa na europejskich drogach, który wskazuje największe zagrożenia i porównuje dane statystyczne z całej UE. Polska pomimo spadku liczby zdarzeń drogowych przy stałym wzroście liczby pojazdów nadal jest niechlubnym liderem w liczbie wypadków śmiertelnych i osób poszkodowanych (wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 3% w stosunku do roku 2001), co daje nam drugie miejsce w Unii Europejskiej. Na taki stan rzeczy składa się wiele czynników, ale raport podkreśla, że nadal największymi zagrożeniami na polskich drogach są: lekceważenie przepisów ruchu drogowego, nieodpowiedzialne zachowania kierowców wobec niechronionych użytkowników dróg, bagatelizowanie ograniczeń prędkości, brawura młodych kierowców, tj. grupy wiekowej w której ginie najwięcej osób, a także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu. Taki stan rzeczy jest jasno odzwierciedlony w statystykach, które prezentujemy w poniższym sprawozdaniu. Stan bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach w porównaniu z innymi krajami, nie tylko europejskimi, jest zdecydowanie niezadowalający. Pomimo pozytywnych zmian mających miejsce w ostatnich latach 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.

Raport Komisji Europejskiej zwraca także uwagę na konieczność zorganizowania odrębnego źródła finansowania prewencji oraz zwiększenia działań mających na celu wzrost świadomości użytkowników dróg oraz ogólne zwiększenie wiedzy o bezpieczeństwie drogowym. Komisja podkreśla, że sumy wydatkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) nie odzwierciedlają powagi sytuacji i wzywa do zwiększonych wysiłków w tym obszarze. Całkowite koszty wypadków drogowych w Unii szacowane są na 180 miliardów euro rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB Wspólnoty. Eksperti Unii Europejskiej stwierdzili, że ofiary ruchu drogowego powinny być traktowane jako problem zdrowia publicznego, a nie jako uboczny efekt mobilności. W Polsce straty społeczne i ekonomiczne spowodowane wypadkami drogowymi wynoszą 30 miliardów złotych rocznie.

Wobec daleko niewystarczających nakładów budżetowych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego występuje konieczność korzystania ze źródeł zewnętrznych. W latach 1993 – 2005 z pożyczki Banku Światowego przeznaczono na ten cel około 86 milionów złotych, z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego zostało przydzielonych ok. 200 milionów złotych. Z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2004-2006 na brd przeznaczono około 100 milionów złotych, a na lata 2007-2013 przewidziano finansowanie w wysokości przeszło 1 miliarda złotych. Działania, na które przeznaczane są powyższe środki finansowe opisane są szczegółowo w załączniku do niniejszego sprawozdania.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce musimy rozpatrywać w kontekście krajów Unii Europejskiej, ponieważ jesteśmy jej pełnoprawnym członkiem już od 1 maja 2004r. 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 Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.

Ponieważ działalność w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 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 znowelizowany "Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005" przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2005 r., jako program dla Polski na lata 2005 – 2013. Program będzie wdrażany na podstawie szczegółowego Programu Realizacyjnego określającego działania i jednostki odpowiedzialne za ich realizację.

Do obowiązków organów administracji publicznej, określonych w Programie GAMBIT 2005, należy m.in. koordynacja i podejmowanie wspólnych przedsięwzięć. Ich działania skupiają się również na planowaniu, projektowaniu oraz zarządzaniu 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.

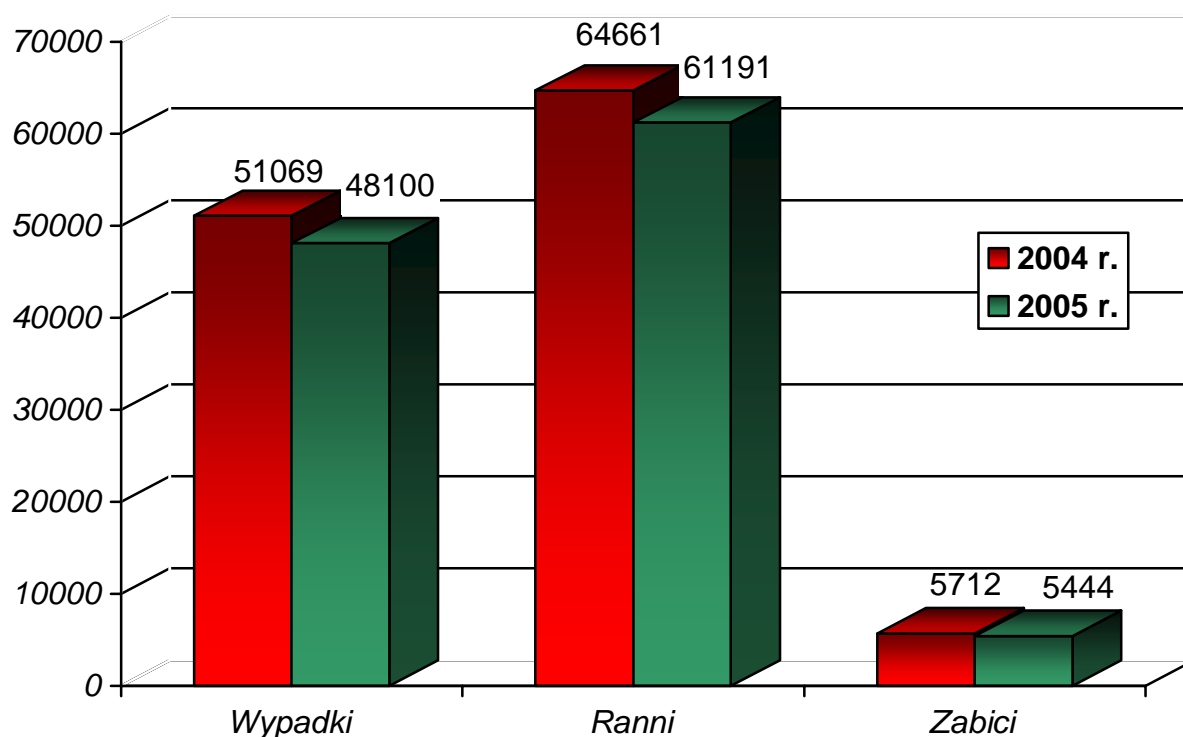
Konieczne jest doskonalenie i skuteczne wdrażanie przepisów prawa, szczególnie w zakresie prawa o ruchu drogowym, kodeksu wykroczeń, ustawy o drogach publicznych, prawa budowlanego, ustaw kompetencyjnych, przepisów homologacyjnych pojazdów. Niezbędne są także szerokie akcje społeczne wpływające na świadomość użytkowników dróg, kształtujące właściwe postawy i zmieniające niewłaściwe zachowania w ruchu drogowym. Pozyskiwanie środowisk opiniotwórczych, szczególnie dziennikarskiego i politycznego, jest niezbędne do podejmowania ujednoczonych, wspólnych działań na terenie całego kraju, jednoczących wszystkie środowiska w celu poprawy sytuacji na polskich drogach. Środowiska zawodowe muszą szerzej niż dotychczas działać dla podejmowania 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). Pierwszym znaczącym elementem mającym na celu podejmowanie spójnych działań prewencyjno-kontrolnych było przyjęcie przez Krajową Radę BRD i Komendę Główną Policji wspólnego kalendarza działań określającego tematykę kampanii i akcji planowanych w ciągu roku.

## 2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r. <sup>1</sup>

### 2.1. Liczba wypadków w 2005 r.

W 2005 r. zaistniało **48100** wypadków drogowych, w których zginęło **5444** osób, a **61191** zostały ranne. W porównaniu do analogicznego okresu roku 2004 jest to:

- mniej wypadków o **2 969**, tj. o **-5,8%**,
- mniej zabitych o **268**, tj. o **-4,7%**,
- mniej rannych o **3 470**, tj. o **-5,4%**.



<sup>1</sup> Opracowano na podstawie materiału nadesłanego przez Komendę Główną Policji

**KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Poniższa tabela przedstawia liczby wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach w 2005 r. w porównaniu z 2004 r.

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2005	2004	Wzrost/ spadek	2005	2004	Wzrost/ spadek	2005	2004	Wzrost/ spadek
Dolnośląskie	<b>3 149</b>	2 987	<b>162</b>	<b>364</b>	371	-7	<b>4 089</b>	3 686	<b>403</b>
Kujawsko-pomorskie	<b>2 157</b>	2 396	-239	<b>325</b>	299	<b>26</b>	<b>2 757</b>	3 016	-259
Lubelskie	<b>2 446</b>	2 586	-140	<b>322</b>	358	-36	<b>3 160</b>	3 287	-127
Lubuskie	<b>860</b>	847	<b>13</b>	<b>174</b>	168	<b>6</b>	<b>1 169</b>	1 209	-40
Łódzkie	<b>4 753</b>	4 826	-73	<b>444</b>	440	<b>4</b>	<b>5 753</b>	5 844	-91
Małopolskie	<b>4 437</b>	4 882	-445	<b>334</b>	335	-1	<b>5 596</b>	6 355	-759
Mazowieckie	<b>3 468</b>	3 188	<b>280</b>	<b>533</b>	569	-36	<b>4 424</b>	3 982	<b>442</b>
Opolskie	<b>1 013</b>	1 191	-178	<b>148</b>	150	-2	<b>1 294</b>	1 536	-242
Podkarpackie	<b>2 244</b>	2 380	-136	<b>287</b>	295	-8	<b>2 858</b>	3 000	-142
Podlaskie	<b>1 185</b>	1 226	-41	<b>211</b>	200	<b>11</b>	<b>1 490</b>	1 572	-82
Pomorskie	<b>3 064</b>	3 214	-150	<b>266</b>	307	-41	<b>4 044</b>	4 272	-228
Śląskie	<b>6 355</b>	7 046	-691	<b>439</b>	511	-72	<b>7 894</b>	8 703	-809
Świętokrzyskie	<b>1 906</b>	2 172	-266	<b>334</b>	221	<b>113</b>	<b>2 580</b>	2 813	-233
Warmińsko-mazurskie	<b>1 936</b>	1 997	-61	<b>279</b>	315	-36	<b>2 598</b>	2 498	<b>100</b>
Wielkopolskie	<b>4 268</b>	4 910	-642	<b>503</b>	540	-37	<b>5 567</b>	6 435	-868
Zachodnio-pomorskie	<b>1 875</b>	2 034	-159	<b>236</b>	235	<b>1</b>	<b>2 357</b>	2 683	-326
KSP Warszawa*	<b>2 984</b>	3 187	-203	<b>252</b>	398	-146	<b>3 561</b>	3 770	-209
<b>Ogółem</b>	<b>48 100</b>	<b>51 069</b>	-2 969	<b>5 444</b>	<b>5 712</b>	-268	<b>61 191</b>	<b>64 661</b>	-3 470

\* KSP wraz z podległymi Komendami Powiatowymi Policji

## 2.2. Rytm wypadków drogowych w 2005 r.

W 2005 r. najwięcej wypadków miało miejsce w lipcu (4763). Duża liczba wypadków w miesiącach letnich (czerwiec – 4585, lipiec – 4763, sierpień – 4592, wrzesień – 4573) oraz jesiennych (październik – 4386) 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 lutym (2804). 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	
	2005r.	2004r.	2005r.	2004r.	2005r.	2004r.
Styczeń	<b>3 895</b>	3 307	480	308	4 779	4 160
Luty	<b>2 804</b>	3 354	307	326	3 668	4 210
Marzec	<b>2 919</b>	3 405	297	381	3 688	4 113
Kwiecień	<b>3 325</b>	3 962	325	377	4 156	5 045
Maj	<b>4 274</b>	4 203	410	427	5 555	5 402
Czerwiec	<b>4 585</b>	4 547	461	434	5 998	5 985
Lipiec	<b>4 763</b>	4 881	547	540	6 336	6 340
Sierpień	<b>4 592</b>	5 007	569	596	5 964	6 665
Wrzesień	<b>4 573</b>	4 600	538	565	5 731	5 838
Październik	<b>4 386</b>	5 026	567	652	5 444	6 214
Listopad	<b>3 847</b>	4 265	483	558	4 826	5 118
Grudzień	<b>4 137</b>	4 512	460	548	5 046	5 571
<b>Ogółem</b>	<b>48 100</b>	51 069	5 444	5 712	61 191	64 661



## Tendencja wypadków w 2005 r.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2005	2004=100%	2005	2004=100%	2005	2004=100%
Styczeń	<b>3 895</b>	117,8	480	155,8	4 779	114,9
Luty	<b>2 804</b>	84,8	307	94,2	3 668	87,1
Marzec	<b>2 919</b>	88,3	297	78,0	3 688	89,7
Kwiecień	<b>3 325</b>	100,5	325	86,2	4 156	82,4
Maj	<b>4 274</b>	129,2	410	96,0	5 555	102,8
Czerwiec	<b>4 585</b>	138,6	461	106,2	5 998	100,2
Lipiec	<b>4 763</b>	144,0	547	101,3	6 336	99,9
Sierpień	<b>4 592</b>	138,9	569	95,5	5 964	89,5
Wrzesień	<b>4 573</b>	138,3	538	95,2	5 731	98,2
Październik	<b>4 386</b>	132,6	567	87,0	5 444	87,6
Listopad	<b>3 847</b>	116,3	483	86,6	4 826	94,3
Grudzień	<b>4 137</b>	125,1	460	83,9	5 046	90,6

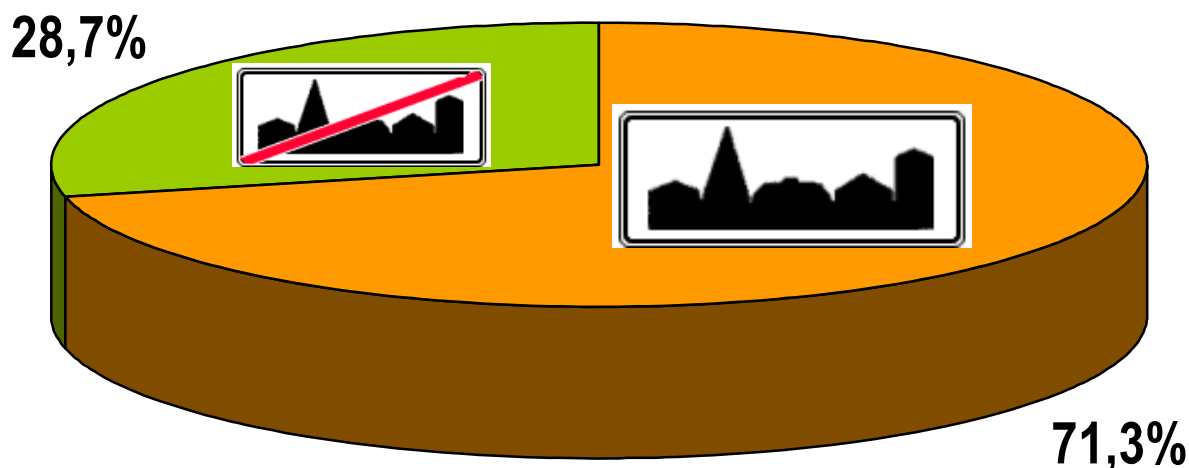
Dzieląc wypadki drogowe na poszczególne dni tygodnia, najczęściej zdarzeń oraz największą liczbę rannych odnotowano w piątki - 7913 wypadków i 9935 rannych, natomiast największą liczbę zabitych w niedziele – 927 osób.

W 2005 r. największe nasilenie wypadków wystąpiło w godzinach 17-18 – 3647 wypadków, 397 osób zabitych i 4525 rannych. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24 - 1 w nocy.

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku. W 2005 r. najczęściej, bo 32214, tj. 67% 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 2005 r. zdecydowana większość wypadków, czyli 34273 wydarzyło się na obszarze zabudowanym, zginęło w nich 2495 osób, a 41394 zostały ranne. Poza obszarem zabudowanym zaistniało 13827 wypadków. W ich wyniku zginęło 2949 osób, a rany odniosło 19797 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		27 583	57,3	3 697	67,9	33 521	54,8
niebezpieczny zakręt		4 712	9,8	775	14,2	7 298	11,9
niebezpieczny zjazd		192	0,4	33	0,6	238	0,4
wierzchołek wzniesienia		207	0,4	41	0,8	305	0,5
rejon skrzyżowania		4 447	9,2	246	4,5	5 262	8,6
skrzyżowanie	dróg równorzędnych	489	1,0	46	0,8	616	1,0
	z drogą z pierwszeństwem	10 164	21,1	600	11,0	13 550	22,1
	o ruchu okrężnym	304	0,6	6	0,1	369	0,6

W innych charakterystycznych miejscach występowania wypadków najczęściej, czyli 5297 (11%) zanotowano na przejściach dla pieszych, 1760 (3,7%) na poboczu, a 1217 (2,5%) przy wyjeździe z posesji.

**Wypadki drogowe według rodzaju drogi**

Rodzaj drogi		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada		228	0,5	33	0,6	333	0,5
Droga ekspresowa		134	0,3	25	0,5	191	0,3
O dwóch jezdniach jednokierunkowych		6 290	13,1	484	8,9	7 869	12,9
Droga	jednokierunkowa	1 221	2,5	36	0,7	1 375	2,2
	dwukierunkowa, jednojezdniowa	40 226	83,6	4 866	89,4	51 422	84,0

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 zderzenia się pojazdów w ruchu. W 2005 r. wypadków takich było 22159 co stanowiło 46,1% ogółu. W zdarzeniach tych śmierć poniosło 2289 osób (42% wszystkich zabitych), a rannych zostało 32040 osób (52,4% ogółu rannych).

Następnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Takich zdarzeń w 2005 r. było 15344 (31,9%), w ich wyniku zginęły 1734 osoby (31,9%), a 14551 zostało rannych (23,8%).

Rodzaje wypadków drogowych

Rodzaj zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	100%	Ogółem	100%	Ogółem	100%
Zderzenie się pojazdów w ruchu	czołowe	5 957	12,4	1 115	20,5	10 150	16,6
	boczne	11 342	23,6	868	15,9	15 473	25,3
	tylne	4 860	10,1	306	5,6	6 417	10,5
Najeżdżanie	na pieszego	15 344	31,9	1 734	31,9	14 551	23,8
	na unieruchomiony pojazd	527	1,1	36	0,7	675	1,1
	na drzewo, słup	5 520	11,5	1 025	18,8	7 855	12,8
	na zaporę kolejową	5	0,0	1	0,0	8	0,0
	na dziurę, wybój garb	65	0,1	6	0,1	78	0,1
	na zwierzę	102	0,2	8	0,1	133	0,2
Wyrócenie się pojazdu		2 572	5,3	216	4,0	3 645	6,0
Wypadek z pasażerem		598	1,2	40	0,7	774	1,3
Inne rodzaje		1 208	2,5	89	1,6	1 432	2,3

## 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 2005 r.

Przyczyny wypadków	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2005	2004= 100%	2005	2004= 100%	2005	2004= 100%
Z winy kierującego	<b>39 730</b>	95,5	<b>4 239</b>	98,6	<b>53 429</b>	95,6
Z winy pieszego	<b>7 119</b>	88,5	<b>979</b>	85,6	<b>6363</b>	88,9
Z winy pasażera	<b>127</b>	93,4	<b>11</b>	122,2	<b>124</b>	87,9
Z innych przyczyn	<b>902</b>	87,1	<b>157</b>	79,3	<b>1052</b>	87,5
Współwina uczestników ruchu	<b>215</b>	88,1	<b>58</b>	100,0	<b>214</b>	90,7

W 2005 r. znaczącą większość wypadków spowodowali kierujący, byli oni sprawcami 39730 wypadków (co daje 82,6% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 4239 osób, a 53429 zostało rannych. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (11419 wypadków), nieprzestrzeżenie pierwszeństwa przejazdu (9511 wypadków), a także nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (4487 wypadków).

**Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących**

Wypadki z winy kierującego		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		11 419	28,8	1 687	40,0	16 728	31,4
Nieprzestrzeżenie pierwszeństwa przejazdu		9 511	24,0	576	13,6	13 188	24,8
Nieprawidłowe wyprzedzanie		2 839	7,2	471	11,2	4 134	7,8
Nieprawidłowe	omijanie	935	2,4	99	2,3	1 036	1,9
	wymijanie	713	1,8	86	2,0	952	1,8
	przejeżdżanie przejść dla pieszych	3 422	8,6	165	3,9	3 538	6,6
	skręcanie	1 624	4,1	122	2,9	1 987	3,7
	zatrzymanie, postój pojazdu	30	0,1	0	-	44	0,1
	cofanie	818	2,1	33	0,8	831	1,6
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		1 150	2,9	221	5,2	1 780	3,3
Wjazd przy czerwonym świetle		580	1,5	39	0,9	825	1,5
Nieprzestrzeżenie innych znaków i sygnałów		119	0,3	6	0,1	168	0,3
Brak bezpiecznej odległości między pojazdami		1 797	4,5	57	1,4	2 446	4,6
Gwałtowne hamowanie		118	0,3	8	0,2	168	0,3
Jazda bez wymaganego oświetlenia		118	0,3	26	0,6	110	0,2
Zmęczenie, zaśnięcie		508	1,3	115	2,7	756	1,4
Ograniczenie sprawności psychomotorycznej		507	1,3	55	1,3	654	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 oddziałujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. „young drivers problem”.

Kierujący pojazdami najczęściej powodowali wypadki drogowe w okresie od maja do października. Najwięcej wypadków kierujący spowodowali w lipcu – 4137 (10,4% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących).

## Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
<b>Ogółem</b>	<b>39 730</b>	<b>100,0</b>	<b>4 239</b>	<b>100,0</b>	<b>53 429</b>	<b>100,0</b>
Styczeń	3 054	7,7	329	7,8	4 047	7,6
Luty	2 294	5,8	239	5,6	3 201	6,0
Marzec	2 337	5,9	227	5,4	3 152	5,9
Kwiecień	2 766	7,0	266	6,3	3 615	6,8
Maj	3 606	9,1	344	8,1	4 885	9,1
Czerwiec	3 908	9,8	385	9,1	5 340	10,0
Lipiec	4 137	10,4	448	10,6	5 740	10,7
Sierpień	3 905	9,8	465	11,0	5 301	9,9
Wrzesień	3 844	9,7	423	10,0	5 062	9,5
Październik	3 555	8,9	434	10,2	4 709	8,8
Listopad	3 079	7,7	361	8,5	4 123	7,7
Grudzień	3 245	8,2	318	7,5	4 254	8,0

## 2.5.2. Piesi

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2005 r. spowodowali oni 7119 zdarzeń, w wyniku których śmierć poniosło 979 osób, a rany odniosło 6363 uczestników ruchu.

Najczęstszą przyczyną było: nieostrożne wejście na jezdnię – 3883 wypadki, (tj. 54,6% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych), nieprawidłowe przekraczanie jezdni - 900 wypadków oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 627 wypadków. W większości ofiarami śmiertelnymi w tego typu wypadkach byli właśnie piesi. W porównaniu do 2004 r. zanotowano mniejszą liczbę osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez pieszych o 165 osób.

Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców wypadków, najwięcej wypadków, bo 1817, tj. 25,7% spowodowały osoby w wieku 40 – 59 lat. Zginęły w nich 364 osób, a 1507 zostało rannych. Na uwagę zasługuje fakt, że w grupie najmłodszych 0 – 17 lat nastąpił spadek liczby wypadków, osób zabitych i rannych.

Piesi uczestnicy ruchu najczęściej powodują wypadki w okresie jesienno - zimowym. W miesiącach: październik, listopad, grudzień spowodowali oni 2184 wypadki drogowe (30,7%). Zginęły w nich 334 osoby, a 1 909 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.

## Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem		7 119	100,0	979	10,0	6 363	100,0
Stanie na jezdni, leżenie		342	4,8	189	19,3	162	2,5
Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		275	3,9	78	8,0	204	3,2
Wejście na jezdnie przy czerwonym świetle		517	7,3	37	3,8	497	7,8
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	3136	44,1	420	42,9	2 824	44,4
	zza pojazdu, przeszkody	474	10,5	49	5,0	719	11,3
Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	zatrzymywanie, cofanie	58	0,8	4	0,4	55	0,9
	przebieganie	842	11,8	70	7,2	794	12,5
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		627	8,8	88	9,0	559	8,8
Chodzenie po torowisku		30	0,4	8	0,8	23	0,4
Wskakiwanie do pojazdu w ruchu		12	0,2	1	0,1	11	0,2
Dzieci do lat 7	zabawa na jezdni	5	0,1	0	-	5	0,1
	wtargnięcie na jezdnię	293	4,1	3	0,3	301	4,7
Inne		235	3,3	32	3,3	209	3,3

## 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, w 2004 r. – 14, a w 2005 r. – 11 w ich wyniku śmierć poniosły 2 osoby, a 16 odniosło obrażenia ciała.

## Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Ogółem	11	2	16
usterki układu hamulcowego	3	-	4
usterki układu kierowniczego	-	-	-
usterki w układzie zawieszenia	1	-	1
braki w ogumieniu	5	1	6
inne usterki	2	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 2005 r. nietrzeźwi uczestniczyli w 6798 wypadkach drogowych, śmierć w nich poniosło 825 osób, a 8487 odniosło obrażenia ciała.

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

Województwa	Wypadki		Zabici*		Ranni*	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	484	7,1	24	4,5	383	7,5
Kujawsko – pomorskie	263	3,9	16	3,0	189	3,7
Lubelskie	505	7,4	33	6,3	437	8,5
Lubuskie	143	2,1	8	1,5	75	1,5
Łódzkie	613	9,0	67	12,7	440	8,6
Małopolskie	638	9,4	37	7,0	511	9,9
Mazowieckie	449	6,6	36	6,8	296	5,8
Opolskie	159	2,3	20	3,8	109	2,1
Podkarpackie	362	5,3	40	7,6	226	4,4
Podlaskie	233	3,4	42	8,0	163	3,2
Pomorskie	399	5,9	23	4,4	347	6,8
Śląskie	888	13,1	29	5,5	706	13,7
Świętokrzyskie	362	5,3	30	5,7	317	6,2
Warmińsko-mazurskie	340	5,0	33	6,3	282	5,5
Wielkopolskie	434	6,4	43	8,1	300	5,8
Zachodniopomorskie	292	4,3	30	5,7	212	4,1
Komenda Stołeczna Policji	234	3,4	17	3,2	143	2,8
<b>Ogółem</b>	<b>6 798</b>	<b>100,0</b>	<b>528</b>	<b>100,0</b>	<b>5 136</b>	<b>100,0</b>

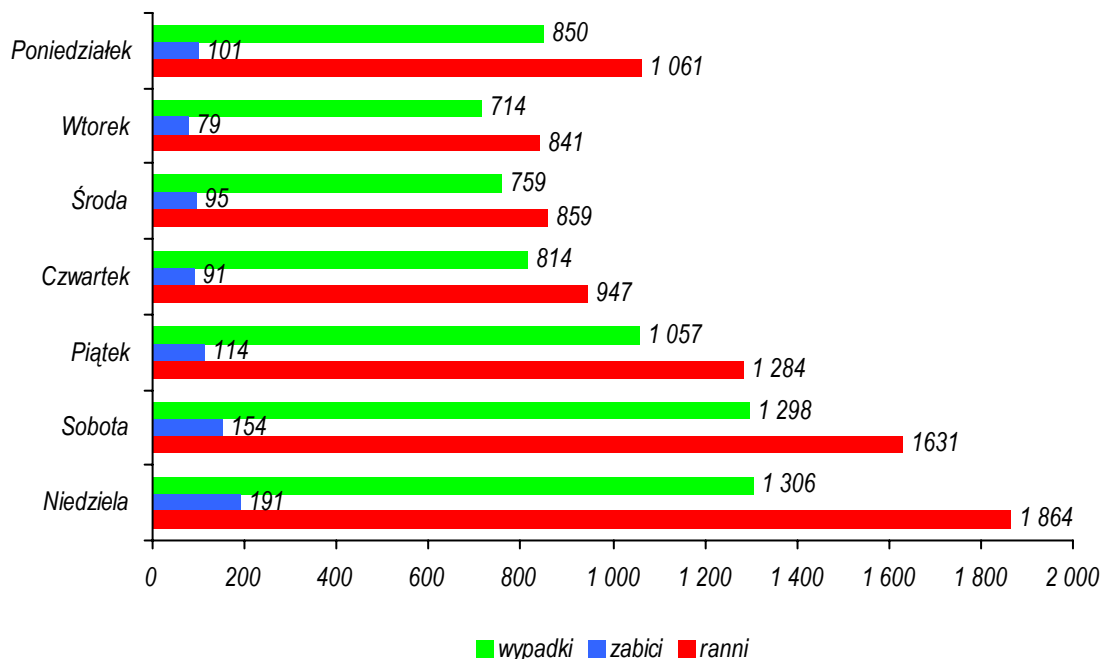
Analizując dynamikę omawianych zdarzeń w okresie 1997 - 1999 stwierdzono systematyczny spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg (1997 – 12426, 1998 – 10956, 1999 – 9319, 2000 – nieznaczny wzrost 9367). W 2001 r. odnotowano 7432 wypadki, w porównaniu z rokiem 2000 jest to mniej o 1935 (-20,8%). Natomiast w 2002 r. w porównaniu z rokiem 2001 nastąpił wzrost tego typu zdarzeń. Zanotowano 7801 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 6913 wypadków, tj. mniej o 888 (-11,4%). Natomiast w 2004 r. nastąpił niewielki wzrost do 6929 wypadków, w porównaniu z rokiem ubiegłym jest to o 16 więcej (+0,2%). W 2005 r. odnotowano spadek liczby wypadków do 6 798, tj. mniej o 131 (-1,9%).

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia: piątek (15,5%), sobota (19,1%) i niedziela (19,2%). Niewątpliwie wpływ na takie rozłożenie wypadków ma fakt, że koniec tygodnia, dni wolne od pracy, sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, podczas których spożywany jest alkohol. Generalnie w te dni zwiększa się liczba uczestników ruchu pod wpływem alkoholu.

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



Zestawienie wypadków drogowych z nietrzeźwymi wg. dni tygodnia

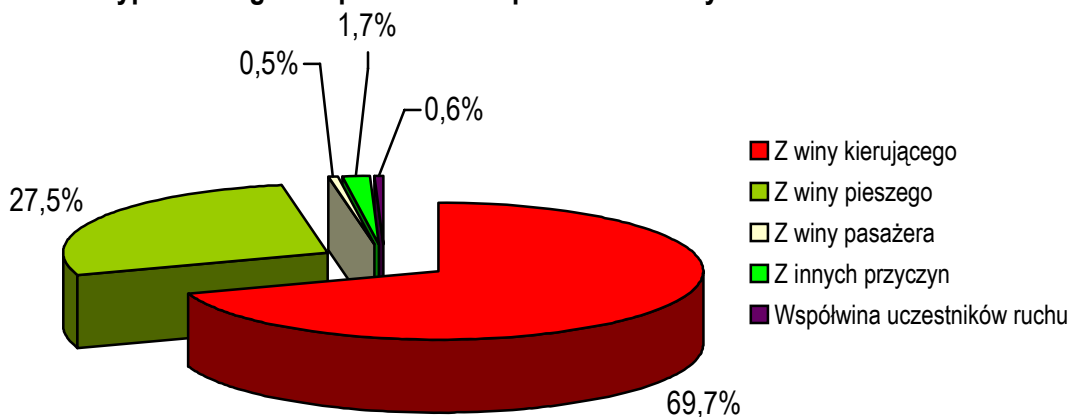


Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2005 r. spowodowali 5748 wypadków. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 10,1%.

**Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu**

Nietrzeźwość uczestników zdarzenia	Wypadki	Zabici	Ranni
Z winy kierującego	4 005	490	5 609
Z winy pieszego	1 582	217	1 419
Z winy pasażera	29	1	31
Z innych przyczyn	99	9	103
Współwina uczestników ruchu	33	10	26

Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych w 2005 roku



W 2005 r. kierujący będący pod wpływem alkoholu spowodowali 4005 wypadków. Zginęło w nich 490 osób, a rannych zostało 5609 osób. W porównaniu do 2004 r. nastąpił wzrost liczby wypadków o 117 (3%).

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, spowodowali oni 3088 wypadków (77,1 % wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). Wskaźnik ten jest wyższy niż w roku poprzednim (2004 r. – 73,4%). W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęło 390 osób, tj. 79% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących (2004 r. – 74,4%).

Piesi będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 582 wypadki, w wyniku których śmierć poniosło 217 osób, a 1419 zostało rannych. W porównaniu do roku 2004 nastąpił spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 8,3%.

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 2005 była najniższa w ostatnich sześciu latach i stanowiła 3,2% wszystkich wypadków (2000 r. – 4,4%, 2001 r. – 3,7%, 2002 r. – 3,6%, 2003 r. – 3,4%, 2004 – 3,3%).

W porównaniu z rokiem ubiegłym stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 18671 osób.

	<b>Liczba ujawnionych osób</b>
Styczeń – grudzień 2004 r. – 87 §§ 1 i 2 kw oraz 178a §§ 1 i 2 kk	173 539
Styczeń – grudzień 2005 r. – 87 §§ 1 i 2 kw oraz 178a §§ 1 i 2 kk	192 210

## 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
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
2004	878 328	142 762	41 175	275 445

### 2.8.2. Średnio w obszarze niezabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
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
2004	1 090 177	176 971	46 695	520 327

## 2.9. Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 1990 - 2005

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji * (zgłoszonych policji)	Liczba pojazdów w tys.	Liczba sam. os. w tys.	Liczba mieszkańców 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	16 700	11 987	38 175	15,0	11	314
<b>2005</b>	<b>48 100</b>	<b>5 444</b>	<b>61 191</b>	<b>401 440</b>	<b>b.d.</b>	<b>b.d.</b>	<b>38 120**</b>	<b>14,3**</b>	<b>11</b>	<b>b.d.</b>
05/04 %	-5,8	-4,7	-5,4	-5,5	-	-	-	-	-	-

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 2005 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizowała, poprzez umiejscowiony w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Sekretariat KRBRD, 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.
- Prowadziła szkolenia z zakresu brd. Celem szkolenia jest podniesienie zawodowych kwalifikacji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz członków KRBRD poprzez pogłębienie ich wiedzy o systemie brd i jego elementach oraz unacznienie roli poszczególnych organizacji i służb w procesie poprawy brd.
- Podjęła starania mające na celu uzyskanie dodatkowych środków finansowych pozwalających na realizację zadań wynikających z przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2005.
- 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 kilkunastu naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd.
- 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, ITD) oraz zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP).
- Uczestniczyła w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, szkoleniach; udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych.
- Uczestniczyła we współpracy międzynarodowej w tym w pracach ECMT, OECD, Grupy Wysokiego Szczebla ds. brd Komisji Europejskiej, Grupy Wyszehradzkiej 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.

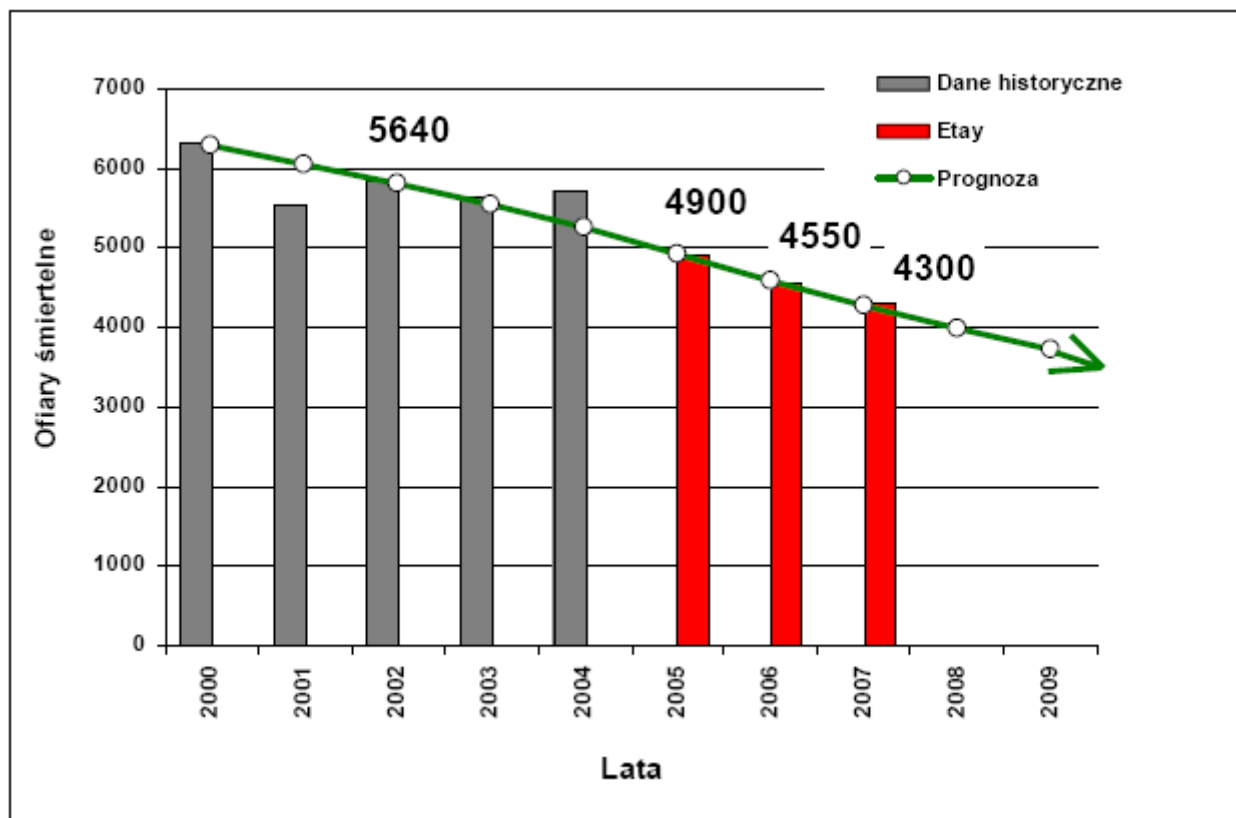
**Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** kontynuowały w 2005 r. działania wynikające z programów krajowych brd (GAMBIT 2000 oraz GAMBIT 2005) oraz programów lokalnych (GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski, GAMBIT Podlaski, GAMBIT Świętokrzyski), a także przeprowadziły wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

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

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

#### 4. Podsumowanie i wnioski

Działania podjęte w 2005 r. przez podmioty reprezentowane w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego znacznie zmniejszyły liczbę wypadków drogowych (o prawie 3 tys.), co można uznać za bardzo duży postęp porównaniu z rokiem 2004. Udało się również bardzo znacząco zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych. Mimo tego nie zostały zrealizowane w pełni założenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, w którym przewidywano, że w wyniku podjęcia wskazanych działań liczba zabitych w wyniku zdarzeń drogowych wyniesie w 2005 r. 4900 osób.



W 2005 r. nastąpił niestety znaczny wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości). Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat jest to 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.

Nadal wzrasta 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 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.

Aby nadal poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować działania wskazane w Programie GAMBIT 2005 oraz Programie Realizacyjnym na lata 2006 – 2007, czyli:

1. nieustannie edukować społeczeństwo w kierunku zmiany zachowań w ruchu drogowym przy wykorzystaniu kampanii medialnych i przy współpracy z instytucjami pozarządowymi, fundacjami, firmami ubezpieczeniowymi itp.;
2. wzmocnić społeczną świadomość nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez przyspieszenie działań penalizacyjnych oraz wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji;
3. kontynuować szkolenia specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
4. uchwalić ustawę o osobach kierujących pojazdami i wprowadzić wynikający z niej system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców;

a ponadto:

- doprowadzić do oszacowania finansowych skutków społecznych oraz kosztów rehabilitacji ponoszonych z tytułu wypadków drogowych (Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwo Finansów, w którego gestii leży nadzór nad działalnością firm i towarzystw ubezpieczeniowych);
- podjąć działania nad opracowaniem systemowej podstawy finansowania zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zwiększać dynamiczne kontrole Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów;
- wprowadzić ustawowy obowiązek jazdy z włączonymi światłami mijania (lub światłami do jazdy dziennej) przez cały rok;
- poświęcić większą uwagę działaniom na rzecz niechronionych użytkowników dróg;
- rozszerzyć zakres działań związanych z uspokojeniem ruchu, likwidacją czarnych punktów oraz monitoringiem ruchu;
- rozbudować przy drogach krajowych sieć bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych umożliwiającą m.in. przeprowadzanie kontroli przez Inspektorów Transportu Drogowego,

- kontynuować realizację pilotażowych Regionalnych Programów Poprawy BRD;
- promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym;
- 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.

*Sprawozdanie oraz załącznik opracowano w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na podstawie materiałów zainteresowanych resortów i instytucji*

*Andrzej Grzegorzczak*

*Sekretarz Krajowej Rady  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

*Akceptuję:*

*Piotr Stomma*

*Podsekretarz Stanu  
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa  
Zastępca Przewodniczącego Krajowej Rady  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

*ZATWIERDZAM:*

*Jerzy Polaczek*

*Minister Transportu i Budownictwa  
Przewodniczący Krajowej Rady  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

Warszawa, marzec 2006 r.



**SZCZEGÓŁOWE DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ  
POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
W POLSCE W 2005 R.**

**ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA PT.:  
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE  
W 2005 R.**

*Materiał przyjęty na posiedzeniu  
Rady Ministrów  
w dniu 05 maja 2006 r.*

**Warszawa, kwiecień 2006 r.**

## **Spis treści**

<b>1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego</b>	<b>3</b>
1.1. Ministerstwo Transportu i Budownictwa (d. Ministerstwo Infrastruktury)	3
1.1.1. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	3
1.1.2. Departament Dróg i Transportu Drogowego	10
1.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	12
1.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego	17
1.2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	26
1.2.1. Komenda Główna Policji	26
1.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	30
1.3. Ministerstwo Edukacji i Nauki (d. Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu)	35
1.4. Ministerstwo Finansów	38
1.5. Ministerstwo Obrony Narodowej	39
1.6. Ministerstwo Zdrowia	41
1.7. Ministerstwo Sprawiedliwości	41
1.8. Ministerstwo Środowiska	42
1.9. Ministerstwo Gospodarki (d. Ministerstwo Gospodarki i Pracy)	44
<b>2. Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inne podmioty oraz organizacje społeczne</b>	<b>47</b>
2.1. Instytut Transportu Samochodowego	47
2.2. Polski Związek Motorowy	49
<b>3. Działania podejmowane w ramach kampanii społecznej „Ostatni wyskok”</b>	<b>54</b>
<b>4. Działania podejmowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego</b>	<b>61</b>

## **1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego**

Podstawowym celem wszystkich działań podejmowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Działania te stanowią jednocześnie realizację Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.

### **1.1. Ministerstwo Transportu i Budownictwa (d. Ministerstwo Infrastruktury)**

#### **1.1.1. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

##### **1.1.1.1. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 – GAMBIT 2005**

W dniu 19 kwietnia 2005 r. Rada Ministrów przyjęła Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 – „GAMBIT 2005” Dokument ten jest nowelizacją Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce "GAMBIT 2000" i został opracowany zgodnie z wymogami Unii Europejskiej dotyczącymi ochrony życia uczestników ruchu drogowego oraz przyjęty na plenarnym posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 21 marca 2005 r. Nowelizacja Programu ma na celu dostosowanie go do III Programu Bezpieczeństwa Ruchu Unii Europejskiej, który przewiduje możliwość wspólnej realizacji zadań wyznaczonych przez poszczególne kraje członkowskie. W dokumencie pt. "Europejska Polityka Transportowa do roku 2010: Czas na decyzje" 15 krajom członkowskim UE postawiła nowe zadanie: konieczność zredukowania o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków do roku 2010. Oznacza to, że po wejściu Polski do UE działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być uznane za jeden z priorytetów polityki transportowej Państwa. Osiągnięcie tego celu wymagało przede wszystkim nowelizacji Krajowego Programu GAMBIT 2000. Nowa wersja Programu Krajowego, oznaczona akronimem GAMBIT 2005 uwzględnia wszystkie uwarunkowania powstałe po wejściu Polski do UE.

Celami przyjętymi w Programie GAMBIT 2005 są:

- stworzenie i rozwój podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu;
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów;
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi;
- zmniejszenie tzw. ciężkości wypadków.

Podejmowane działania będą koncentrować się na:

- budowie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (prawo, system finansowania, badania naukowe, systemy informacyjne, zarządzanie);
- kształtowaniu prawidłowych zachowań w ruchu drogowym (przestrzeganie ograniczeń prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa, trzeźwość uczestników ruchu drogowego, edukacja, komunikacja ze społeczeństwem);
- ochronie pieszych i rowerzystów, budowie i utrzymaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej (hierarchizacja sieci dróg i ulic, nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym, audyt brd projektów drogowych);

- zmniejszaniu ciężkości wypadków (urządzenia bezpieczeństwa w pojeździe, "miękkie" otoczenie dróg, działania ratownicze).

Zrealizowanie przyjętych celów i priorytetów powinno do 2013 r. zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 17 tys. osób, rannych o 180 tys. osób oraz ograniczyć koszty zdarzeń drogowych o 68,0 mld zł.

Na podstawie Programu „GAMBIT 2005” opracowano Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006 – 2007 będący opisem realizacji pierwszego etapu działań. Ze względu na okres przedwyborczy podjęto decyzję, że Program Realizacyjny będzie zaakceptowany przez nowe kierownictwo ministerstwa właściwego ds. transportu, które nada sprawie dalszy bieg.

#### 1.1.1.2. *Wdrażanie i kontynuacja projektów poprawy brd finansowanych z pożyczek Banku Światowego, wspierających realizację Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005*

##### a) Badania prędkości i stosowania pasów bezpieczeństwa

Zostało złożonych pięć raportów z pomiarów. Pod koniec roku nastąpił zauważalny wzrost stosowania pasów w wyniku kampanii „ostatni wyskok”. Kampania doprowadziła do zwiększenia stosowania pasów z 76 % do 79 % wśród kierowców, z 74 % do 84 % wśród pasażerów na przednich siedzeniach i z 38 % do 50 % na tylnych siedzeniach. Dotychczasowe działania ukierunkowane na zmniejszenie prędkości jazdy nie przynoszą widocznych efektów w skali kraju. Na drogach poza obszarem zabudowanym dopuszczalną prędkość przekraczało średnio 53 % kierowców, na przejściach przez miejscowości 97 %, a na ulicach miast z nadmierną prędkością poruszało się średnio 76 % pojazdów.

##### b) Kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

We wrześniu rozpoczęło się szkolenie kadr (brd), które jest elementem realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005. Celem szkolenia jest podniesienie zawodowych kwalifikacji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poprzez pogłębienie ich wiedzy o systemie brd i jego elementach oraz unaocznienie roli poszczególnych organizacji i służb w procesie poprawy brd. Od września 2005 r. do lutego 2006 r. zostanie przeszkolonych około 600 osób z wojewódzkich rad brd, Krajowej Rady BRD i organizacji współpracujących. Do końca roku zostało przeszkolonych 416 osób z 12 województw.

##### c) Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach

Na początku roku 2005 podjęty został Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach, który polega na wdrażaniu niskonakładowych zadań z zakresu przebudowy i modernizacji najbardziej niebezpiecznych miejsc na drogach samorządowych na terenie całego kraju. Program przebiega w formie konkursu na drogowe zadania poprawy brd, spośród których Ministerstwo Transportu i Budownictwa dofinansowuje najbardziej skuteczne rozwiązania. Programem mogą być objęte zadania zlokalizowane na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych lub w miastach na prawach powiatu. Wdrażanie programu w każdym województwie prowadzi koordynator wskazany przez wojewodę. W 2005 r. zrealizowano 46 z 50 zadań z pierwszej, pilotażowej edycji programu. Całkowita wartość zadań poprawy brd to 7 milionów złotych, z czego 4 miliony sfinansowało ministerstwo ze środków pożyczki Banku Światowego. W czerwcu została ogłoszona druga edycja programu na lata 2006-2007, na dofinansowanie której przeznaczono sto milionów złotych z pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Do końca 2005 r. do drugiej edycji zostały zgłoszone 143 zadania o łącznej wartości 65 milionów złotych, a których połowa zostanie sfinansowana przez ministerstwo ze środków pożyczki. Planowane są kolejne edycje do roku 2009.

##### d) Zakup wyposażenia dla służb kontroli ruchu drogowego i służb ratowniczych

Zakupy obejmują fotoradary dla Komendy Głównej Policji, samochody patrolowe i furgony dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz pojazdy ratownictwa drogowego dla Komendy

Główniej Państwowej Straży Pożarnej i są realizowane przez te jednostki. Dostawa furgonów i samochodów patrolowych dla GITD została zrealizowana, pojazdy ratownictwa drogowego będą dostarczone w marcu 2006 r., a kontrakt na zakup fotoradarów jest w fazie wyłaniania dostawcy.

e) Kontrakty na wyposażenie dróg krajowych w elementy bezpieczeństwa

Kontrakty prowadzi GDDKiA. Kontrakt na dostawę 104.000 punktowych elementów odblaskowych został zakończony. Kontrakt na ułożenie grubowarstwowego oznakowania akustycznego (ok. 500 kilometrów) został zakończony.

f) Prowadzenie projektu „Sondaż i Kampania BRD” w ramach pożyczki Banku Światowego

– badanie jakościowe i ilościowe dotyczące kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności używania pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów, przeprowadzone przez TNS OBOP. Badanie jakościowe dostarczyło wiedzy na temat problemów specyficznych dla Polski w kwestii bezpieczeństwa na drodze, w tym pasów bezpieczeństwa. Badanie ilościowe miało głównie na celu zweryfikowanie wstępnych hipotez wysnutych z badań jakościowych oraz określenie skali problemów związanych z bezpieczeństwem na drodze (a w szczególności związanych ze stosowaniem pasów bezpieczeństwa). Efektem badania ilościowego było przygotowanie rekomendacji do przeprowadzenia kampanii społecznej w Polsce promującej używanie pasów bezpieczeństwa zarówno wśród kierowców jak i pasażerów.

– organizacja ogólnopolskiego seminarium dla kadr brd

Podczas seminarium przedstawiono badania dotyczące wpływu stosowania pasów na bezpieczeństwo użytkowników pojazdów, postawy Polaków wobec ich stosowania, jak również sytuację bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce z perspektywy międzynarodowej oraz przegląd kampanii zagranicznych wraz z danymi na temat ich skuteczności. W seminarium udział wzięli przedstawiciele policji, wszystkich Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Ośrodków Szkolenia Kierowców, mediów, a także organizacji pozarządowych i firm zaangażowanych w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– przygotowanie ogólnopolskiej kampanii społecznej „Ostatni wyskok”

Kampania „Ostatni wyskok” rozpoczęła się 15 września Br. i będzie trwała do końca października. Jest skierowana przede wszystkim do ludzi młodych w wieku 18-24 lata, uczących się lub pracujących. Stanowią oni najbardziej zagrożoną grupę demograficzną, a odsetek osób zapinających pasy jest wśród nich najmniejszy. Kampania obejmuje swoim zasięgiem telewizję, kino, Internet, radio. Reklamy zostaną umieszczone na autobusach, billboardach, plakatach w klubach i restauracjach, wyświetlaczach LCD na stacjach benzynowych oraz ulotkach wkładanych za wycieraczki samochodów i rozdawanych przez taksówkarzy.

Mając na uwadze, że największą skuteczność przedsięwzięć w zakresie egzekwowania obowiązujących przepisów można uzyskać łącząc akcje informacyjne uświadamiające społeczeństwo z działaniami Policji, Komenda Główna Policji zleciła prowadzenie wzmożonych kontroli zapinania pasów bezpieczeństwa w całym kraju w okresie trwania kampanii i po jej zakończeniu.

Kampanię poparł również Krajowy Duszpasterz Kierowców Ks. Marian Midura. Do 10000 parafii w Polsce wystosowany został list pasterski zachęcający księży do przypominania o konieczności zapinania pasów bezpieczeństwa. W parafiach zawisły także plakaty związane z Kampanią.

W działaniach uczestniczyło też wiele Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w całym kraju.

Więcej informacji o kampanii znajduje się w dalszej części niniejszego opracowania oraz na stronach: <http://www.krbrd.gov.pl/kampanie/pasybezpieczenstwa.htm> .

– utworzenie interaktywnej strony internetowej [www.pasybezpieczenstwa.pl](http://www.pasybezpieczenstwa.pl)

Została uruchomiona interaktywna strona internetowa poświęcona pasom bezpieczeństwa. Na stronie internauci mogą wziąć udział w symulacji wypadku, sprawdzić siły jakie podczas niego działają na człowieka oraz konsekwencje niezapinania pasów i kary przewidziane przepisami.

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

- prowadzenie projektu „Sondaż i Kampania BRD”;
- współpraca i patronat nad programem „Bezpieczna szkoła z PZU”;
- współpraca i patronat nad kampanią społeczną firmy Stalexport Autostrada Małopolska „Bezpieczna droga”;
- patronat nad akcją „Widoczny rower” firmy Kross;
- współpraca z firmą Renault w ramach projektu „Kierowca na szóstkę” i „Bezpieczeństwo dla wszystkich”;
- współpraca z Fundacją Krzyś w ramach akcji Krzyś pod patronatem MI poprzez sfinansowanie produkcji filmu pt. „Eksperyment”;
- współpraca ze Stowarzyszeniem Wspierania Bezpieczeństwa Obywateli TARCZA w zakresie kampanii społecznej „Bezpieczne Dzieci na polskich drogach”, poprzez wydanie Informatora dla nauczycieli;
- współfinansowanie organizacji I Turnieju Motorowerowego Młodzieży Linii Otwockiej, zainicjowanego przez Stowarzyszenie Motor Klub WAWER;
- współfinansowanie akcji medialnej organizowanej przez Katolickie Radio Podlasie pt. „Cena życia na drodze”;
- współfinansowanie programu edukacyjnego pn. „W drogę ze świętym Krzysztofem” na łamach Podlaskiego Echa Katolickiego;
- przekazanie Sekretariatu Polskiego Komitetu Global Road Safety Partnership do Forum Odpowiedzialnego Biznesu (FOB) i pomoc merytoryczna w opracowaniu przewodnika „Bezpieczna Flota” przygotowanego przez FOB;
- współpraca z Komisją Europejską oraz sektorem prywatnym i pozarządowym związana z podpisywaniem Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- współpraca przy organizacji XIV Finału Wielkiej Orkiestry skierowane na rzecz pomocy dzieciom poszkodowanym w wypadkach.
- współpraca przy organizacji Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce

1.1.1.4. *Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych*

- Przygotowanie we współpracy z Komendą Stołeczną Policji i wydanie dwóch prezentacji multimedialnych „Pamiętaj - masz jedno życie!”

Pierwsza prezentacja jest skierowana do dzieci powyżej 10 roku życia i została rozesłana do wszystkich szkół podstawowych w Polsce wraz z wydawnictwem „Wychowanie komunikacyjne”. Druga jest przeznaczona do celów szkoleniowych osób dorosłych. Opracowana została na podstawie autentycznych wypadków drogowych. Prezentacje obalają mit o jeździe szybkiej i bezpiecznej, uświadamiają przyczyny i skutki oraz koszty społeczne wypadków drogowych, przypominają jak bezpiecznie poruszać się po drogach, przejściach dla pieszych i na rowerach.
- Sfinansowanie realizacji cyklu 10 odcinków programu telewizyjnego pt. „Czy musiało tak być?” przez POLAMER Studio TV na antenie Programu 2 TVP. Jest to cykliczny program publicystyczny, adresowany do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Program „Czy musiało tak być?” jest poświęcony analizie wypadków drogowych pod kątem psychologicznym, społecznym, statystycznym i prawnym. Pokazuje konsekwencje niewłaściwych zachowań na drodze i przestrzega przed łamaniem przepisów ruchu drogowego;

- Wydanie kolejnej edycji broszury pt.: „Witamy w Polsce” w trzech wersjach językowych (angielska, niemiecka, rosyjska);
- Współpraca z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Białymstoku w zakresie tworzenia Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, oraz doposażenie miasteczka ruchu drogowego;
- Współpraca z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Suwałkach w zakresie zakupu materiałów do realizacji programu wychowania komunikacyjnego;
- Współfinansowanie szkoleń z zakresu brd, wynikających z rządowego programu GAMBIT 2005, prowadzonych w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Olsztynie.
- Współorganizacja III Międzynarodowych Targów Infrastruktura 2005
- Współorganizacja międzynarodowej konferencji „Bezpieczeństwo ruchu drogowego na czterech kontynentach”

*1.1.1.5. Wdrażanie oraz koordynacja wdrażania programów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego finansowanych ze środków funduszy strukturalnych Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport*

- Wyposażenie jednostek ratowniczo-gaśniczych w samochody ratownictwa chemicznego;
- Wyposażenie jednostek ratowniczo-gaśniczych w samochody ratownictwa technicznego;
- Modernizacja Laboratorium Technik Komunikacyjnych w celu rozwoju Centralnej Bazy Danych o Transporcie i jego Bezpieczeństwie;
- Poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych nr 8, 19 i 65 przez ograniczenia skutków miejscowych zagrożeń;
- Poprawa bezpieczeństwa na drodze nr 8 poprzez ograniczenie skutków miejscowych zagrożeń;
- Wyposażenie jednostek Policji w urządzenia do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu w organizmie kierującego;
- Doposażenie Policji w urządzenia rejestrujące zachowania kierowców, zamontowane na radiowozach;
- Rozbudowa systemu realizującego zadania SEWiK;
- Wyposażenie jednostek Policji w urządzenia do wykrywania alkoholu w organizmie kierującego;
- Wyposażenie jednostek Policji w urządzenia do automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem przez kierującego dopuszczalnych limitów prędkości;
- Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa;
- Ogólnopolski program szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Usprawnienie i zwiększenie efektywności działalności kontrolnej Inspekcji Transportu Drogowego;
- Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych.

W listopadzie 2005 r. rozpoczęto realizację projektu pn. Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa. Dotychczas przeprowadzono dwie sesje pomiarowe w listopadzie i grudniu 2005 r.. Wyniki pomiarów dostępne są na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl).

1.1.1.6. *Opracowywanie, uzgadnianie, koordynowanie, monitorowanie i kontrola umów na realizację działań finansowanych ze środków będących w dyspozycji Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKRBRD)*

- przeprowadzenie postępowania związanego ze zleceniem opracowania nowej wersji Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005;
- zlecenie Instytutowi Transportu Samochodowego opracowania pt.: „Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2004 r.”;
- finansowanie wydawnictwa Wychowanie Komunikacyjne;
- przeprowadzenie postępowania związanego ze zleceniem Instytutowi Transportu Samochodowego testowania ośrodków szkolenia kierowców;
- określenie zasad współpracy pomiędzy MI, a Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie reprezentowania Polski w międzynarodowych bazach danych IRTAD oraz CARE;
- nawiązanie współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie:
  - opracowania koncepcji baz danych o brd jako elementu Polskiego Obserwatorium BRD;
  - przeprowadzenia badań nad psychologicznymi uwarunkowaniami agresji w ruchu drogowym;
  - przeprowadzenia monitoringu zagrożeń na drogach w 25 krajach UE w ramach inicjatywy europejskiej pod nazwą „SafetyNet”.

1.1.1.7. *Opracowywanie i publikowanie danych dotyczących stanu brd w Polsce oraz działań podejmowanych w tym zakresie*

- opracowanie i publikacja Sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań podejmowanych w tym zakresie w 2004 r.;
- prowadzenie strony internetowej [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl);
- prowadzenie strony internetowej [www.bip.mi.gov.pl](http://www.bip.mi.gov.pl) w zakresie kompetencji SKRBRD;
- wydanie informatora „GAMBIT 2005 czyli polska wizja zero”, w którym opisano zasadnicze założenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, kładąc nacisk na trzy najważniejsze problemy brd, jakimi są: nadmierna prędkość, prowadzenie samochodów po spożyciu alkoholu i niestosowanie pasów bezpieczeństwa. W informatorze tym znalazły się też informacje na temat zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kierowców, ratownictwa drogowego i infrastruktury drogowej. Przedstawiono w nim również działania regionalne na rzecz brd;

1.1.1.8. *Powołanie Komisji Roboczej ds. usprawnienia procedury ujawniania wykroczeń (naruszeń prawa) oraz wymierzania i egzekwowania kar*

W trakcie posiedzenia plenarnego w dniu 2 lutego 2005 r. Krajowa Rada BRD podjęła uchwałę o powołaniu Komisji Roboczej ds. usprawnienia procedury ujawniania wykroczeń (naruszeń prawa) oraz wymierzania i egzekwowania kar. Komisja ta przygotowała projekt ustawy o odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym. Projekt określa zasady odpowiedzialności za naruszenie niektórych przepisów ruchu drogowego, popełnione pojazdem, ujawnione za pomocą urządzenia pomiarowego lub kontrolnego samoczynnie rejestrującego obraz, zasady działania jednostki właściwej do prowadzenia spraw o naruszenia, tryb postępowania w sprawach o naruszenia, zasady podziału kwot uzyskanych z tytułu nałożonych kar pieniężnych za naruszenia.



#### 1.1.1.9. Przygotowanie projektu ustawy o osobach kierujących pojazdami

Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury w dniu 12 lipca 2005 r. podjęło decyzję, że opracowywany w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego projekt ustawy o osobach kierujących pojazdami zostanie pozostawiony do rozpatrzenia przez nowy Rząd i Sejm. Zgodnie z decyzją Kierownictwa Ministerstwa Transportu i Budownictwa sekretariat KRBRD przekazał w dniu 30 grudnia 2005 r. przygotowanie projektu tej ustawy Departamentowi Dróg i Transportu Drogowego.

#### 1.1.1.10. Prowadzenie współpracy międzynarodowej

- udział w pracach grupy roboczej Grupy Wyszehradzkiej (V4) ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego Grupa Wyszehradzka – współtworzenie międzynarodowej strony internetowej [www.besip.org](http://www.besip.org)
- W ramach Porozumienia o Współpracy (Memorandum of Understanding) z Ministerstwem Transportu Holandii: udział w międzynarodowych warsztatach dot. komunikacji społecznej w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Holandii, rozpoczęcie i realizacja pilotażowego projektu „Holenderskie Miasteczko” w Puławach (modelowa przebudowa układu komunikacyjnego z zastosowaniem środków uspokojenia ruchu celem stworzenia rozwiązania referencyjnego dla reszty kraju) oraz projekt wymiany informacji o finansowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- współorganizacja XIII Międzynarodowej Konferencji „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego na 4 Kontynentach” pod honorowym patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Pana Aleksandra Kwaśniewskiego przy współpracy ze Szwedzkim Instytutem VTI i GRSP.

#### 1.1.1.11. Organizacja posiedzeń plenarnych KRBRD

W 2005 r. Sekretariat KRBRD zorganizował 3 posiedzenia plenarne KRBRD, których tematyka obejmowała:

- informacje Komendy Głównej Policji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w Polsce;
- informacje członków KRBRD o działaniach na rzecz brd podejmowanych przez reprezentowane resorty i instytucje;
- omówienie projektu Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005;
- omówienie Międzynarodowej Konferencji „BRD na 4 kontynentach”;
- omówienie sprawozdania pt.: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r. oraz działania realizowane w tym zakresie”;
- sprawozdanie z wykonania planu finansowego Sekretariatu KRBRD w 2004 r.;
- omówienie planu finansowego na rok 2005;
- prezentacja inicjatywy europejskiej w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych „Connect”;
- informację o projekcie Polityki Transportowej Państwa na lata 2005 – 2025 i Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007 – 2013;
- informację Prezesa Polskiego Związku Motorowego o wizycie u Prezydenta RP w sprawie działań organizacji pozarządowych na rzecz poprawy brd;
- informację o postępach w budowie Systemu Ratowniczo – Gaśniczego;
- wstępne sprawozdanie z realizacji Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000;

- informacje o realizacji zadań związanych z Krajowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005;
- informacja Komendy Głównej Policji o realizacji procesu usprawniania ujawniania wykroczeń oraz wymierzania i egzekwowania kar;
- informacja o zaawansowaniu budowy systemu CEPiK.

## **1.1.2. Departament Dróg i Transportu Drogowego**

### *1.1.2.1. Zmiany w przepisach dotyczących szkolenia i egzaminowania kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów*

W 2005 r. TD przygotował nowe przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania kierujących pojazdami instruktorów i egzaminatorów. Przygotowane zmiany są realizacją przyjętego przez Radę Ministrów program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2000.

Wynikiem przyjętych rozwiązań w tym zakresie są, obowiązujące od 10 stycznia 2006 r., nowe przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania kierowców. Nowy egzamin prowadzony jest w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, a liczba manewrów wykonywanych na placu została ograniczona do niezbędnego minimum. Egzamin w ruchu drogowym ma dać możliwość lepszej oceny przygotowania kandydata do bezpiecznej, samodzielnej jazdy. Będzie bardziej przyjazny dla zdających, a jego przejrzysta formuła i zmienione zasady nadzoru, mają przeciwdziałać występującym dotychczas patologiom i zjawiskom korupcyjnym.

W egzaminie będzie mógł brać udział instruktor prowadzący szkolenie. Jego obecność pozwoli, w przypadku wyniku negatywnego, na dokładne określenie jakie umiejętności kandydata trzeba jeszcze uzupełnić oraz będzie wpływać na zmniejszenie stresu u osoby egzaminowanej.

Ważną zmianą w procesie egzaminowania jest możliwość kontynuowania egzaminu pomimo uzyskania częściowych wyników negatywnych. Popelnione błędy nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub życia i zdrowia jego uczestników nie są podstawą do przerwania egzaminu. W taki sposób osoba egzaminowana po zakończeniu egzaminu będzie wiedziała czego jeszcze musi się nauczyć. Tym samym zmianie ulega czas egzaminu w ruchu drogowym z 25 minut do minimum 40 minut. Wydłużenie czasu egzaminu pociąga za sobą konieczność podwyższenia łącznej opłaty za egzamin z 94 zł do 134 zł. Wzrost opłaty jest proporcjonalny do ponoszonych kosztów oraz wydłużonego czasu egzaminowania, potrzebnego do pełnej oceny wykonania wszystkich zadań przez egzaminowanych. System zmian w egzaminowaniu i szkoleniu w pełni będzie obowiązywał od 10 kwietnia 2006 r., kiedy to wprowadzony zostanie między innymi obowiązek rejestracji video egzaminu na prawo jazdy. Nowe zasady egzaminów na prawo jazdy regulowane są rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów oraz jego nowelizacją z dnia 5 stycznia 2006 r.

### *1.1.2.2. Zmiany w ustawie o transporcie drogowym w zakresie wykonywania krajowego transportu pasażerskiego*

Ustawą z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzono ograniczenia w zakresie pojazdów jakimi może być wykonywany krajowy przewóz regularny osób. Od 21 października 2005 r. przewoźnik, który w transporcie krajowym chce przewozić pasażerów na liniach regularnych, może ten przewóz wykonywać jedynie autobusem, odpowiadającym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym. Dotychczasowe przepisy dopuszczały możliwość wykonywania zarobkowego przewozu osób na liniach regularnych pojazdami innymi niż autobusy:

samochód osobowy, samochód ciężarowo-osobowy, specjalny czyli nie w pełni przystosowanymi do bezpiecznego przewozu osób. Przewoźnicy, którzy na dzień wejścia w życie przepisów wykonywali już przewozy pojazdami innymi niż autobusy do 2010 r. mają obowiązek dostosować się do tych wymagań i zmianę pojazdów.

#### *1.1.2.3. Zmiany w ustawie o transporcie drogowym w zakresie odpowiedzialności kierowców za niektóre naruszenia*

Ze względu na częste nadużycia oraz brak możliwości egzekwowania odpowiedzialności kierowców w zakresie przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, w 2005 r. wprowadzono również nowe zasady odpowiedzialności kierowców wykonujących transport drogowy. Od dnia 21 grudnia 2005 r. kierowca wykonujący transport drogowy osobiście odpowiada za:

- przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy kierowcy;
- używanie urządzeń samoczynnie rejestrujących czas pracy kierowców.

Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy kierowców pociągać będzie za sobą solidarną odpowiedzialność zarówno kierowcy jaki i przewoźnika, z których jeden odpowiadał będzie w oparciu o przepisy o postępowaniu w sprawach o wykroczenia, natomiast przewoźnik w oparciu o postępowanie administracyjne.

#### *1.1.2.4. Parlament Europejski i Rada przyjęli nowe przepisy dotyczące czasu pracy kierowców oraz obowiązkowych przerw w prowadzeniu pojazdów*

Polska jako państwo członkowskie brała udział w pracach nad rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98 jak również uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 3820/85. Celem wydania nowego rozporządzenia jest uproszczenie i zwiększenie przejrzystości postanowień dotyczących m.in. czasu prowadzenia i okresów odpoczynku kierowców, zawartych w dotychczasowym rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 2.12.1985 r. Ponieważ w ciągu 20 lat od wydania rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w transporcie drogowym zaszły istotne zmiany, konieczne stało się doprecyzowanie niektórych przepisów. Np. zmianie ulega katalog przewozów i pojazdów wyłączonych spod przepisów regulujących czas prowadzenia i okresy odpoczynku kierowców. Rozporządzenie zobowiązuje również Państwa Członkowskie do objęcia kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami służącymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km, odpowiednią ochroną w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Ponadto, nowe rozporządzenie określa termin obowiązkowego stosowania tachografów cyfrowych w pojazdach po raz pierwszy wprowadzanych do użytkowania na obszarze UE i wykorzystywanych w przewozach drogowych.

Rozporządzenie odzwierciedla stanowisko Komisji Europejskiej i Parlamentu oraz środowiska transportu drogowego w kwestiach bezpieczeństwa ruchu drogowego, uczciwej konkurencji, prawidłowej organizacji czasu pracy pracowników wykonujących przewozy drogowe. Celem rozporządzenia jest również podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach, m.in. poprzez takie przepisy, które wymuszają stosowanie przerw i odpoczynków kierowców, dzięki czemu zmniejszyć się powinno powszechne zjawisko przemęczenia kierowców i zasypiania w czasie jazdy. Jak wiadomo, jest to jeden z powodów wypadków w transporcie drogowym, których skutki – z zasady – należą do najpoważniejszych.

#### 1.1.2.5. Przepisy stwarzające warunki do wdrożenia w Polsce systemu tachografów cyfrowych

W 2005 r. przygotowany został projekt ustawy stwarzającej warunki do wdrożenia w Polsce systemu tachografów cyfrowych. Ustawa z dnia 29.07.2005 r. o systemie tachografów cyfrowych weszła w życie z dniem 5.10.2005 r.

Tachograf jest zamontowanym w pojeździe samochodowym urządzeniem, które rejestruje czas prowadzenia samochodu ciężarowego i autobusu, inne wykonywane czynności, przerwy w czasie jazdy oraz okresy odpoczynku dziennego i tygodniowego, a ponadto prędkość pojazdu i długość przejechanej trasy.

Wdrożenie w Polsce systemu tachografów cyfrowych spowoduje zasadniczą poprawę skuteczności organów kontrolnych w walce o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów w transporcie drogowym. Umożliwi bowiem:

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

Ponadto pragniemy zwrócić uwagę na dużą ilość wniosków w sprawie zmian przepisów Ruchu drogowego w zakresie wprowadzenia obowiązkowej jazdy na światłach przez cały rok. TD przygotował odpowiednią zmianę ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednak z różnych przyczyn nie udało się sfinalizować prac nad tym projektem.

#### 1.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Długość sieci dróg krajowych, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wynosiła na koniec 2004 r. 16.565 km. Drogi krajowe stanowią jedynie około 5 % długości wszystkich dróg publicznych w Polsce, których długość na koniec 2004 r. wynosiła ok. 379.000 km. Drogi krajowe należą do najbardziej obciążonych kategorii dróg w Polsce. Realizowanych jest na nich ponad 40% całej pracy przewozowej na sieci dróg publicznych, przenoszą one ponad 40 % wszystkich natężeń ruchu.

Na zamiejsciej sieci dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA, średnio w skali roku, zdarza się ok. 21 % ogólnej liczby wypadków drogowych, w których ginie ok. 38 % ogółu osób zabitych w wypadkach drogowych i rannych zostaje ok. 24 % liczby wszystkich rannych w wypadkach drogowych.

Widać więc, że stopień zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych jest relatywnie wysoki. Jest to bezpośredni wynik ogromnej kumulacji wszystkich rodzajów ruchu drogowego na drogach krajowych.

Wykonywane każdego roku przez GDDKiA wszechstronne analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują, że do podstawowych przyczyn dużego zagrożenia brd na drogach krajowych należą:

- wysokie prędkości rzeczywiste pojazdów na drogach krajowych w połączeniu z wysokim natężeniem ruchu pojazdów i wysokim udziałem w strukturze ruchu pojazdów ciężarowych (duża liczba i ciężkość wypadków na drogach krajowych)
- brak jednoznacznego rozdzielenia funkcji tranzytowych od lokalnych,
- brak segregacji niechronionych uczestników ruchu drogowego (piesi - ok. 30,5 % wszystkich ofiar śmiertelnych na drogach krajowych to piesi) i słabochronionych uczestników ruchu drogowego (wypadki z udziałem rowerzystów to ok. 10% wypadków), od ruchu pojazdów,
- zbyt szeroki zakres dostępu do dróg krajowych (ok. 24,7 % wypadków ma miejsce na skrzyżowaniach lub w rejonie skrzyżowań).

Głównym źródłem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych jest niedostateczne rozdzielanie, trudnych do pogodzenia w praktyce, funkcji dróg krajowych związanych z równoczesną obsługą ruchu tranzytowego oraz ruchu lokalnego.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych, GDDKiA realizuje systematycznie od szeregu lat zadania wydzielonego programu likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz ustawowe zadania systemowe w zakresie zarządzania, budowy, przebudowy i utrzymania dróg krajowych.

W 2005 r. program poprawy brd realizowany był w podziale na dwie grupy :

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

Priorytetami GDDKiA w zakresie działań na rzecz poprawy brd w roku 2005 było :

- realizowanie działań systemowych na ciągach drogowych, jak np. uzupełnianie brakujących barier energochłonnych głównie w pasie dzielącym drogi, przebudowa istniejących sygnalizacji świetlnych, wyznaczanie azyli dla pieszych, „zamiana ” pasów ruchu powolnego na pasy dla wyprzedzania itp.,
- analizowanie efektywności zrealizowanych zadań.
- wdrażanie audytu brd
- aktualizowanie bazy danych o wypadkach drogowych

A oto podstawowe grupy tematyczne, w ramach których realizowane były i są działania w zakresie brd w 2005 r. :

#### *1.1.3.1. Wydzielony program likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych*

Od 1998 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach wydzielonego finansowo i rzeczowo programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych, zrealizowała 918 zadań za kwotę 509,3 mln. zł.

GDDKiA, na podstawie analizy policyjnych danych o wypadkach drogowych, w miejscach koncentracji wypadków uznanych za szczególnie niebezpieczne wykonywała zabiegi inżynierskie, polegające na przebudowie odcinków dróg i skrzyżowań lub zmianie organizacji ruchu w postaci budowy: rond, sygnalizacji świetlnej, zmiany geometrii skrzyżowań, azyli dla pieszych, chodników, ścieżek rowerowych, elementów rozdzielających ruch pieszy od ruchu pojazdów itp

Na 2005 rok zostało zaplanowanych ogółem 101 zadań o wartości 100 mln zł, natomiast zrealizowane zostały 133 zadania za kwotę 101,5 mln. zł.

W grupie zadań inwestycyjnych na planowane wykonanie 41 zadań na kwotę 80 mln. zł, zrealizowano 58 zadań za kwotę 81,5 mln. zł.

Natomiast w grupie zadań nieinwestycyjnych (na tzw. "zgłoszenie") na planowane wykonanie 60 zadań na kwotę 20 mln. zł., zrealizowanych zostało 75 zadań za kwotę 20 mln. zł.

W ramach powyższych zadań realizowane były następujące zadania, o głównym asortymencie robót polegającym na ;

- budowa rond,
- budowa chodników, zatok, ścieżek rowerowych,
- przebudowa skrzyżowań,
- przebudowa skrzyżowań z budową sygnalizacji świetlnej,
- budowa sygnalizacji świetlnej,
- budowa lewoskrętów,

- przebudowa istniejącej sygnalizacji,
- dodatkowe oznakowanie przejść dla pieszych, instalacja kasetonów D-6 z doświetleniem stref oczekiwania pieszych
- zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu,
- zmiany organizacji ruchu, wydzielenie lewoskrętów,
- montaż barier ochronnych,
- ustawienie barierek kanalizujących ruch pieszy,
- wykonanie azyli na przejściach dla pieszych.

Realizowane przez GDDKiA w sposób systematyczny i konsekwentny od wielu lat działania, o tak szerokim spektrum, mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych przynoszą wymierne, pozytywne efekty w miejscach realizacji poszczególnych zadań, zwłaszcza w miejscach szczególnie niebezpiecznych, w postaci znaczącego zmniejszenia liczby wypadków i ich ofiar. Jednakże efekty te w odniesieniu do całej długości sieci dróg krajowych wydają się niewystarczające.

Istnieją obiektywne przyczyny tego stanu rzeczy takie jak wzrastające ciągle natężenia ruchu, wzrastający udział w ruchu pojazdów ciężarowych, wyższe prędkości rzeczywiste pojazdów na drogach krajowych oraz zjawisko migracji wypadków, które utrudniają uzyskanie i utrzymanie trwałych trendów spadku wskaźników wypadkowych.

Wobec tych zjawisk i konieczności osiągnięcia w najbliższych latach 50% spadku liczby wypadków i ich ofiar GDDKiA poddaje aktualnie wszechstronnej analizie dotychczas realizowany system działań w zakresie brd i przygotowuje nowy, długofalowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych do 2013 r..

#### 1.1.3.2. *Wydzielony program budowy chodników*

W celu odseparowania i ochrony najsłabszych uczestników ruchu drogowego tj. pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów, od 2002 r. z wydzielonej puli środków finansowych, we współpracy z Samorządami – realizowany jest przez GDDKiA program budowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych.

W ramach tego programu w latach 2002 – 2005 wykonano na 514 odcinkach dróg krajowych chodniki o łącznej długości 301 km za kwotę 69,4 mln. zł .

W ramach tego programu w roku 2005 na sieci dróg krajowych wobec zaplanowanych 173 zadań za kwotę 30 mln. zł., zostało zrealizowanych 178 zadań za kwotę 31,2 mln. zł. W roku 2005 zostały wybudowane lub częściowo przebudowane chodniki o łącznej długości wynoszącej 114,4 km.

#### 1.1.3.3. *Zadania realizowane w ramach SPO – T, współfinansowane z funduszu strukturalnego ze środków ERDF*

W ciągu 3 ostatnich lat GDDKiA wykonała szereg prac w celu przygotowania projektów, w ramach działania nr 2.3 SPO-T „Wdrażanie i monitoring środków poprawy brd” współfinansowanych z funduszu strukturalnego ze środków ERDF. GDDKiA przygotowana jest do realizacji tych zadań. Oczekuje jedynie na ich zaakceptowanie przez właściwe jednostki zarządzające i na podpisanie umów dofinansowania ww. projektów.

Są to następujące projekty :

- Przebudowa szczególnie niebezpiecznych 25 skrzyżowań na sieci dróg krajowych,
- Zakup i montaż 104 km barier ochronnych w pasach rozdziału dwujezdniowych dróg krajowych.

#### 1.1.3.4. *Zadania realizowane w ramach II Projektu Drogowego, współfinansowane z pożyczki Banku Światowego*

W 2005 r. zrealizowane zostały 2 kontrakty przy użyciu środków finansowych udzielonych z pożyczki Banku Światowego :

- instalacja punktowych pionowych i poziomych elementów odblaskowych,
- wykonanie oznakowania strukturalnego krawędziowego o funkcji akustycznej.

Ww. kontakty zostały już zakończone i odebrane.

#### 1.1.3.5. *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 2005 r. wykonywane były następujące asortymenty robót :

- odnowy, regeneracje oraz remonty cząstkowe w celu likwidacji zagrożeń związanych ze stanem technicznym nawierzchni drogowych,
- modernizacje skrzyżowań, korekta łuków poziomych i budowa zatok autobusowych
- uzupełnianie i odnowy oznakowania poziomego, oraz wymianę zniszczonych znaków pionowych w celu poprawy widoczności i organizacji ruchu,
- modernizacje sygnalizacji świetlnej, 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.

#### 1.1.3.6. *Monitorowanie dróg i zarządzanie ruchem*

Służby GDDKiA dokonują codziennych objazdów dróg oraz zbierają informacje pochodzące z automatycznych stacji pomiarowych: liczników natężenia ruchu, stacji pogodowych, kamer zainstalowanych w niewralgicznych punktach.

Informacje te pozwalają określić warunki poruszania się po drogach krajowych, w zakresie :

- wielkości natężeń ruchu drogowego i prędkości,
- warunków pogodowych, w tym zagrożenia gołoledzią, opadami śniegu, deszczu ze śniegiem i deszczu.
- warunków przejazdu w okresie zimowym,
- utrudnień w ruchu spowodowanych robotami drogowymi, karambolami, blokadami, kataklizmami i innymi przyczynami.

W Oddziałach i Centrali GDDKiA funkcjonują punkty informacji drogowej przekazujące na bieżąco te informacje drogą telefoniczną , e-mailową , faksową oraz internetową. Od 1 stycznia 2004 r. kontrolą ważenia pojazdów ciężarowych zajmuje się wyłącznie Inspekcja Transportu Drogowego.

#### 1.1.3.7. *Szkolenia i wspólne przedsięwzięcia na rzecz poprawy stanu brd*

a) W dniach 11 – 12.04.2005 r. w Józefowie, z udziałem zaproszonych ekspertów z Niemiec, Szwecji i Norwegii, zorganizowane zostało seminarium dotyczące problemów jakości oznakowania poziomego dróg.

Celem seminarium było zapoznanie uczestników z: doświadczeniami innych krajów w zakresie oznakowania poziomego, przeglądu stosowanych technologii w Polsce oraz przedstawienie rozwiązań

i wymagań innych krajów UE w tym zakresie, przekazanie wiedzy i doświadczeń innych krajów z zakresu technologii zapewniających odpowiednią trwałość oznakowania poziomego i wysokie bezpieczeństwo ruchu na drodze, omówienie problemów związanych z kontrolą jakości wykonania tego oznakowania oraz zgodności z normą UE.

b) Z inicjatywy GDDKiA podjęte zostało wspólne przedsięwzięcie w sprawie opracowania nowych wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych implementujących obowiązujące w Polsce normy europejskie EN 1317.

Przyjęto założenie opracowywania tego rodzaju wytycznych zespołowo przy udziale różnych instytucji, takich jak Komenda Straży Pożarnej, Policja, IBDiM, biura projektowe, uczelnie techniczne, producenci barier, firmy instalujące bariery.

Celem tych działań jest opracowanie szczegółowych warunków stosowania drogowych barier ochronnych.

Prace w tym zakresie są intensywnie prowadzone.

c) W marcu 2005 r. w Polanie Zgorzeliskiem k/Zakopanego odbyło się wspólne spotkanie KLiR-u i GDDKiA. Omawiane były na nim głównie sprawy związane z organizacją struktur zarządzania ruchem.

d) W dniach 12 – 14 września 2005 r. w Przebrnie odbyło się szkolenie służb GDDKiA poświęcone problematyce sygnalizacji świetlnych. W szkoleniu tym uczestniczyło 36 pracowników GDDKiA oraz 9 zaproszonych prelegentów.

e) W 2 turach, w miesiącu październiku 2005 r., w Kalnicy i w Przebrnie, przeprowadzone zostało przez Politechnikę Warszawską szkolenie na temat projektowania dodatkowych pasów na dwupasowych drogach dwukierunkowych. Szkolenie to wynikało z wprowadzenia w życie Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad „Instrukcji projektowania dodatkowych pasów na drogach” (przekroje 2+1).

f) W chwili obecnej trwa, 3 już, zorganizowana przez Politechnikę Krakowską, edycja kursu dla audytorów brd, na którą uczęszcza kolejnych 21 pracowników GDDKiA.

#### 1.1.3.8. *Audyty 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, tymczasowo jako program pilotażowy, obowiązek poddania przez Centralę GDDKiA i każdy z jej Oddziałów procedurze audytu w 2005 r. co najmniej 5 wytypowanych projektów budowy lub przebudowy dróg. Audyt ten stanowi formalną procedurę sprawdzenia prawidłowości zastosowanych rozwiązań pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie procesu inwestycyjnego.

Zaplanowano w każdym Oddziale i Centrali GDDKiA po 5 audytów brd projektów drogowych. Do końca 2005 r. zaudytowano 64 projekty.

#### 1.1.3.9. *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
- Szwedzka administracja drogowa ( w ramach MoU)
- Austriacka administracja drogowa

#### 1.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego

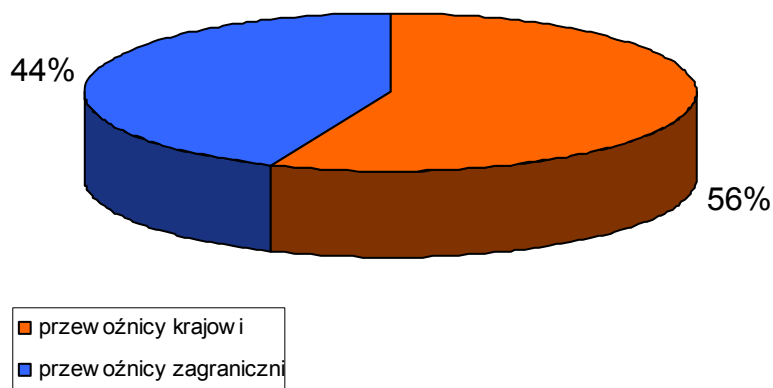
Z początkiem 2005 r. Główny Inspektorat Transportu Drogowego rozpoczął czwarty rok swojej działalności oraz organizacji Inspekcji Transportu Drogowego w Polsce. W 2004 r. Inspekcja Transportu Drogowego osiągnęła docelową liczbę **300** inspektorów transportu drogowego, którzy prowadzą działalność kontrolną. W styczniu 2005 r. kontrole drogowe oraz w przedsiębiorstwach rozpoczęło **296** inspektorów transportu drogowego, co zostało odzwierciedlone w przygotowanym z początkiem 2005 r. „*Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2005*”. W trakcie roku jednak we wszystkich 16 Wojewódzkich Inspektoratach Transportu wyłoniono z grupy inspektorów naczelników wydziałów inspekcji, którzy wykonują zadania z zakresu nadzoru nad pracą inspektorów i tym samym w praktyce nie wykonują zadań kontrolnych przypisanych Inspekcji Transportu Drogowego. Ponadto ubytki kadrowe wśród kadry inspektorów spowodowały, że na koniec 2005 r. działania kontrolne prowadziło **270** inspektorów transportu drogowego.

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:

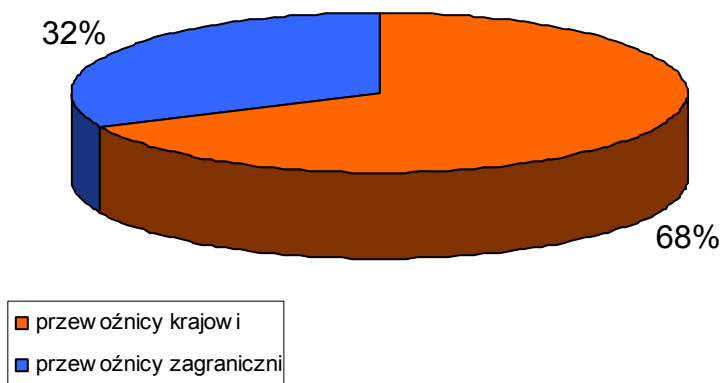
- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków 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 2005 r. inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili **158202** kontroli drogowych, z czego **88 583** dotyczyło przewoźników krajowych, zaś pozostałe **69619** przewoźników zagranicznych.



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

W wyniku działalności kontrolnej Inspekcji wydanych zostało **44068** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, na łączną kwotę około **62959 tys. zł.** Z ogólnej liczby wydanych w tym okresie decyzji – **25624** kar administracyjnych, na łączną kwotę **42843 tys. zł** dotyczyło przewoźników krajowych, a **18444**, na kwotę **20116 tys. zł** – przewoźników zagranicznych. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł **27,9%**.



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 okresie ferii zimowych;
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 wewnątrzspółnotowym – zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85/EWG 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. eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie, nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg wpływającemu na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez kontrolę masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych.

#### 1.1.4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów w ramach akcji „Bezpieczny Autokar”

W okresie ferii zimowych oraz 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 uwagę 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 2005 r. w ramach akcji „Bezpieczny Autokar” inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzili **8329** kontroli drogowych autokarów (w tym **6733** kontrole dotyczyły przewoźników krajowych, a **1596** – przewoźników zagranicznych). W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali **1268** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia przepisów, na łączną kwotę ok. **2053 tys. zł**, a także nałożyli **354** mandaty karne na kierowców za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Łącznie w ramach kontroli przewozu drogowego osób inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzili w 2005 r. **18691** kontroli drogowych.

#### 1.1.4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego

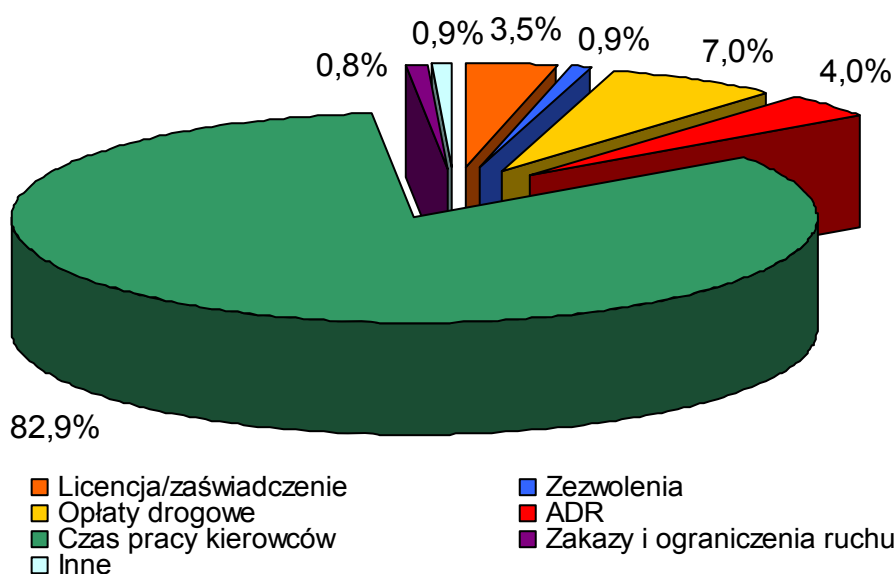
Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie prawo o ruchu drogowym, sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców, wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania 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 2005 r. wystawiono **12 003** mandaty karne, z czego **7 292** dotyczyły przewoźników krajowych, a **4711** – przewoźników zagranicznych. Łączna kwota nałożonych kar w drodze mandatu wyniosła **1 294 tys. zł** (przewoźnicy krajowi – **710 tys. zł**; przewoźnicy zagraniczni – **584 tys. zł**).

### 1.1.4.3. 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.

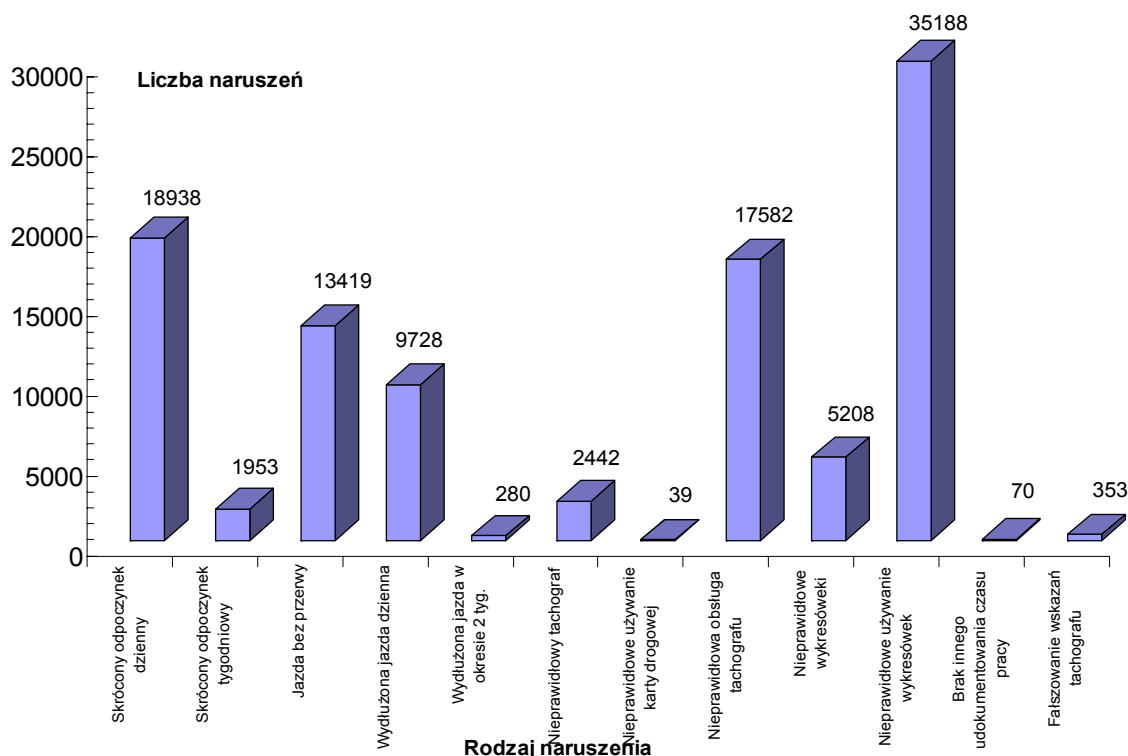
W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego stwierdzili około **127 tys.** naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.). Ponad **82%** stwierdzonych 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 **105 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 **35 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 **359** kontroli w przedsiębiorstwach wykonujących transport drogowy, w wyniku czego wydano decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę **4 618 tys. zł**. Znaczną część stwierdzonych naruszeń w kontrolach w siedzibach przedsiębiorstw stanowiły naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców.

W przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów na przewoźnikach 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 wystąpiono w stosunku do **42** firm z wnioskiem do organów wydających licencje o wszczęcie procedury określonej w art. 15 ust. 2<sup>1</sup> ustawy o transporcie drogowym.

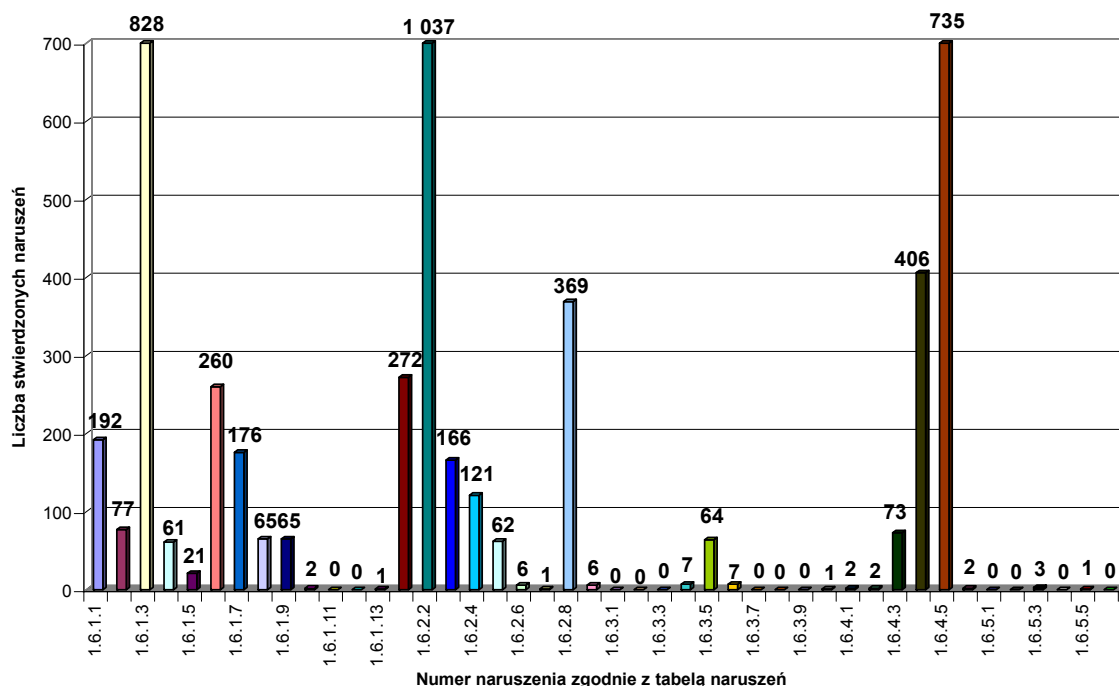
<sup>1</sup> „Cofnięcie licencji w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 lit. a, b, d oraz lit. e poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem przedsiębiorcy, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczęta się postępowanie w sprawie cofnięcia licencji.”

#### 1.1.4.4. 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 towaru 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 towar jest dopuszczony do przewozu drogowego, czy zastosowany rodzaj przewozu jest odpowiedni dla przewożonego towaru oraz czy zastosowano odpowiedni rodzaj opakowań, jak i sprawdzenie 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 2005 r. skontrolowali **13281** pojazdów przewożących towary niebezpieczne i w wyniku stwierdzonych naruszeń wydali **2210** decyzji o nałożeniu kary pieniężnej. Efektem prowadzenia szczegółowych kontroli pojazdów było stwierdzenie około **5 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.

Innym zadaniem realizowanym przez Inspekcję Transportu Drogowego jest prowadzenie egzaminów dla doradców do spraw bezpieczeństwa, a więc osób sprawujących bezpośredni nadzór nad przewozem drogowym towarów 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 2005 r. przeprowadzonych zostało **45** postępowań egzaminacyjnych. Do egzaminów przystąpiło **735** osób, z czego **350** uzyskało uprawnienia doradcy. W sumie od początku uprawnienia doradcy uzyskało **2438** osób, w tym **482** osoby w ramach programu pilotażowego, który był prowadzony w latach 2000-2002.



Rys. 5. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> 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 niesłoniętego 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.

#### 1.1.4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem i stanu trzeźwości kierowców.

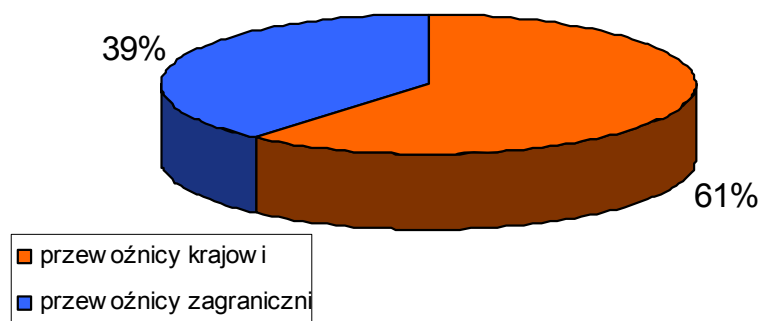
Innym czynnikiem który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów zgodnie z przepisami 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 o transporcie drogowym, w tym wymagania ukończenia kursów kształcących w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych. Część pojazdów specjalistycznych Inspekcji Transportu Drogowego jest również wyposażona w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i kierowcy poddawani są wyrzykowym badaniom stanu trzeźwości.

#### 1.1.4.6. Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie, nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg poprzez kontrolę masy, nacisków osi 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 2005 r. inspektorzy transportu drogowego, w wyniku stwierdzenia złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów, zatrzymali **11982** dowodów rejestracyjnych (w tym **9495** pojazdy krajowe oraz **2487** – 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.

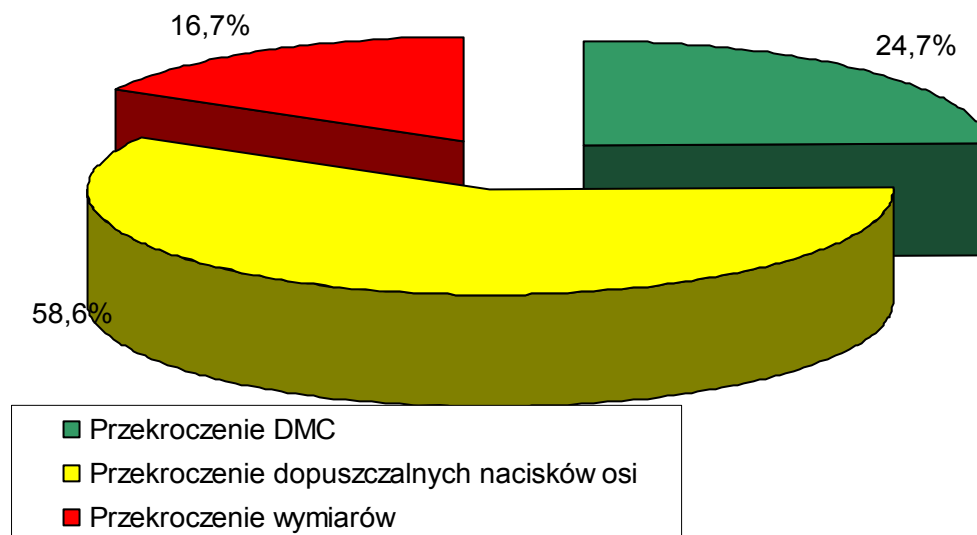
W ramach realizacji powyższego zadania w 2005 r., po przejściu w 2004 w użytkowanie przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego sprzętu z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego skontrolowali **5307** pojazdów, w tym **3238** pojazdów przewoźników polskich oraz **2069** pojazdów przewoźników zagranicznych.



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



W wyniku przeprowadzonych kontroli wydano **1303** decyzje o nałożeniu kary pieniężnej na łączną kwotę **3156 tys. zł** (**838** decyzji na kwotę **2405 tys. zł** na przewoźników krajowych i **465** decyzji na kwotę **751 tys. zł** – na przewoźników zagranicznych). Z przeszło **1,7 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.

Ponadto Inspekcja prowadziła do momentu zmiany przepisów ustawy o drogach publicznych 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 **217** przypadków przejazdu pojazdów bez wniesienia wymaganej opłaty dodatkowej. Zadanie to było realizowane pomimo bardzo dużych, problemów z dystrybucją kart opłat dodatkowych.

## 1.2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

W 2005 r. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji trwały prace legislacyjne nad projektami następujących aktów normatywnych z zakresu problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. projektami aktów normatywnych opracowanych w resorcie spraw wewnętrznych i administracji:
  - ustawą o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym,
  - rozporządzeniem MSWiA zm. rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (dwa projekty),
2. projektami aktów normatywnych opracowanych poza resortem spraw wewnętrznych i administracji:
  - ustawą o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym,
  - ustawą o zmianie ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw,
  - rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko,
  - rozporządzeniem MSWiA zm. rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego.

Ponadto w Departamencie Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego MSWiA dokonano analizy projektu Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 - 2007, będącego częścią Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 - 2007 - 2013 "GAMBIT 2005".

### 1.2.1. Komenda Główna Policji

Policja prowadzi zakrojone na szeroką skalę przedsięwzięcia mające na celu poprawę warunków poruszania się po drogach oraz poprawę przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Dotyczą one tak działań kontrolnych w głównych obszarach zagrożeń ruchu drogowego jak i szeroko rozumianej profilaktyki oraz działalności legislacyjnej.

Przedsięwzięcia policyjne poprzedzone są wnikliwą analizą i oceną głównych zagrożeń występujących na drogach naszego kraju. Głównym celem tych przedsięwzięć jest oddziaływanie prewencyjne wobec uczestników ruchu oraz kształtowanie poprawnych zachowań na drodze. Innym aspektem jest ujawnianie i karanie tych osób, które swoim zachowaniem naruszają obowiązujące normy prawne i stanowią zagrożenie dla innych użytkowników dróg.

Szczególnie zaakcentować należy, iż Policja jest tylko jednym z wielu podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. W tym zakresie istnieje potrzeba ścisłego współdziałania pomiędzy różnymi podmiotami i instytucjami zajmującymi się szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Policja pełni szczególną rolę wśród podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Na nią to bowiem nałożony został ustawowy obowiązek: „Czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowania ruchem i jego kontroli” (art.129 ust.1 Prawa o ruchu drogowym).

Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym określiły także kompetencje policjantów do wykonywania czynności w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach.

Podstawową formą działania Policji jest prowadzenie kontroli ruchu drogowego, w tym zakresie policjanci mają prawo do legitymowania uczestników ruchu oraz sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, konsekwencją tego jest uprawnienie do wydawania poleceń uczestnikowi ruchu co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu. Policjanci czuwający nad porządkiem w ruchu drogowym mogą używać również urządzeń kontrolno-pomiarowych, służących do ujawniania naruszeń przepisów (radarowe mierniki prędkości, wideorejestratory, itp.).

Kolejnym obszarem działań Policji jest ujawnianie nietrzeźwych kierujących pojazdami. Realizując zadania z tego zakresu policjanci mogą używać urządzeń służących kontroli stanu trzeźwości

kierującego, a jednocześnie żądać, aby kierujący pojazdem (lub osoba co do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem) poddała się badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub podobnie działającego środka, bądź też środka odurzającego.

Do zadań Policji w zakresie czuwania nad porządkiem w ruchu drogowym należy także kontrola stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach. Pochodną wspomnianych powyżej kompetencji w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach jest uprawnienie policjantów do zatrzymania, w określonych przypadkach, praw jazdy i dowodów rejestracyjnych.

W wyniku analizy statystyk wypadków drogowych uznano, że największą redukcję zagrożenia na polskich drogach przynieść może koncentracja działań na następujących problemach:

- nadmierna prędkość jazdy,
- młodzi kierowcy,
- niechronieni użytkownicy dróg,
- nietrzeźwi użytkownicy dróg,
- miejsca koncentracji wypadków drogowych.

Policja, poprzez swoje działanie, ma bezpośredni wpływ na trzy spośród powyższych zagadnień. Są to: nadmierna prędkość jazdy, nietrzeźwość kierujących, bezpieczeństwo pieszych i innych niechronionych uczestników ruchu. Zauważyć należy również, że zagadnienia te są ściśle powiązane między sobą i często występują jednocześnie.

#### 1.2.1.1. Prędkość

Policja starając się przeciwdziałać wzrostowi tego negatywnego zjawiska na naszych drogach, realizuje przedsięwzięcia w kilku płaszczyznach. Głównie przejawia się to w wykonywaniu ustawowego obowiązku nadzoru nad ruchem drogowym i jego kontroli. Zdając sobie sprawę z tego, iż istotne oddziaływanie na uczestników ruchu osiąga się już przez samą obecność policjantów na drogach, największą aktywność skierowano na modyfikację taktyki pełnienia służby.

Kolejnym krokiem mającym na celu eliminowanie zjawiska jazdy z nadmierną prędkością jest wprowadzenie systemu automatyzacji kontroli prędkości. Aktualnie Policja dysponuje 58 urządzeniami, tzw. fotoradarami, samoczynnie ujawniającymi i rejestrującymi naruszenia przez kierujących przepisów dotyczących przekraczania dopuszczalnej prędkości. Na jedno urządzenie przypada ok. 5 „słupów” do montowania urządzeń. Planuje się zakup 67 kolejnych urządzeń, a przede wszystkim słupów (docelowo ma być 10 słupów na 1 urządzenie). Wprowadzenie do użytku tych urządzeń pozwoli zwiększyć liczbę patroli policyjnych dynamicznie nadzorujących ruch drogowy, co z kolei podniesie poziom prewencyjnego oddziaływania Policji.

Przedstawiciel KGP uczestniczy w pracach nad projektem ustawy w sprawie odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym, a dotyczy to w szczególności fotoradarów.

Zmianom ulega także sposób wykorzystywania „tradycyjnych” radarowych mierników prędkości. Pojedyncze posterunki kontroli prędkości przestają zdawać egzamin. Kierowcy widząc patrol zmniejszają prędkość, aby po minięciu go, przyspieszyć ze świadomością, że przez kilka najbliższych kilometrów nie spotkają Policji i mogą jechać z niedozwoloną prędkością. Aby przeciwdziałać takim zachowaniom, na szczególnie zagrożonych odcinkach dróg kaskadowo rozmieszcza się kilka patroli wyposażonych w radarowe mierniki prędkości. Tym samym kontrola przestrzegania prędkości „rozciągnięta” zostaje na dłuższy odcinek drogi. Tego typu działania przyczyniają się do „uspokojenia” ruchu na szczególnie niebezpiecznych odcinkach dróg, a przez to do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, co należy do podstawowych zadań Policji.

### 1.2.1.2. *Nietrzeźwość kierujących.*

Następnym obszarem zagrożenia, w którym Policja działa szczególnie aktywnie, jest kwestia ujawniania nietrzeźwych uczestników ruchu. Problem udziału nietrzeźwych uczestników ruchu w wypadkach drogowych istnieje nadal i znajduje się w stałym zainteresowaniu Policji, której celem jest wyeliminowanie z ruchu maksymalnie dużej liczby osób nietrzeźwych poruszających się po polskich drogach. Z uwagi na to, że największe zagrożenie powodują nietrzeźwi kierujący, to na nich skupia się znaczna część działań Policji.

Przedsięwzięcia Policji w tym zakresie prowadzone są wielotorowo. Stale prowadzona jest działalność edukacyjna, propagująca jazdę „na trzeźwo”. Oczywiście sama Policja nie jest w stanie w pełni realizować tej funkcji, dlatego też konieczna jest współpraca z innymi podmiotami. Na pierwsze miejsce wysuwają się tu, z uwagi na zasięg i siłę oddziaływania, media. Policjanci korzystający z tego kanału dostępu do społeczeństwa, przedstawiają zagrożenia jakie niosą za sobą nietrzeźwi kierujący. Nie można jednocześnie zapomnieć o roli jaką w tej sprawie odegrać musi całe społeczeństwo. Kluczem do sukcesu jest taka zmiana obyczajowości, aby fakt kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu przestał być tolerowany przez ogół społeczności. Wspólne działania Policji, mediów, organizacji społecznych budujące negatywny obraz nietrzeźwego za kierownicą, mogą przyczynić się do zmniejszenia się liczby nietrzeźwych kierujących pojazdami na polskich drogach.

Świadomość znacznego zagrożenia ze strony nietrzeźwych kierujących powoduje, iż oprócz działalności edukacyjnej, w stałym zainteresowaniu Policji jest ujawnianie i eliminowanie ich z ruchu. Niezależnie od badań na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu wykonywanych w trakcie „rutynowych” kontroli pojazdów, organizowane są wzmożone akcje, których celem jest eliminowanie z ruchu nietrzeźwych kierujących pojazdami. W dniach 12-18.12.2005 r. polska Policja uczestniczyła w europejskiej operacji zainicjowanej przez TISPOL pn. „Alcohol/drugs”. W trakcie tych działań skontrolowano 33 443 kierujących, a pozytywny wynik uzyskano w 497 przypadkach.

### 1.2.1.3. *Bezpieczeństwo pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi.*

Trzecim obszarem z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na których skupia swoją działalność Policja jest bezpieczeństwo pieszych i innych „niechronionych” uczestników ruchu. Zagadnienie to jest niezwykle ważne, gdyż jak wynika z policyjnych danych o wypadkach drogowych, 38% wszystkich ofiar wypadków drogowych stanowią piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści.

Komendy wojewódzkie Policji realizują różnorodne działania skierowane na poprawę bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu. Niezależnie od czynności zmierzających do ujawnienia osób naruszających przepisy prowadzono również działania o charakterze edukacyjno – propagandowym, zmierzające do poprawy świadomości bezpiecznego poruszania się po drogach.

### 1.2.1.4. *Akcje policyjne.*

W 2005 r., w okresach spodziewanego zwiększonego natężenia ruchu na drogach, w komendach wojewódzkich Policji prowadzone były wzmożone działania policyjne, np. „Znicz 2005”.

Podstawowym zadaniem policjantów ruchu drogowego w ramach tych działań było:

- ułatwianie ruchu pojazdów, szczególnie na głównych węzłach komunikacyjnych oraz głównych drogach wylotowych z aglomeracji,
- zdecydowana reakcja na przypadki nieprawidłowego wyprzedzania (z lewej lub prawej strony) poruszającej się wolniej kolumny pojazdów,
- podejmowanie stanowczych interwencji wobec uczestników ruchu popełniających wykroczenia, które zgodnie z prowadzonymi analizami zagrożenia stanowią główne przyczyny wypadków drogowych.

W czerwcu zapoczątkowano akcję „Bezpieczne wakacje 2005”. Zwiększono liczbę policjantów na drogach w weekendy, szczególnie w piątkowe i niedzielne popołudnia, ponieważ z analiz stanu bezpieczeństwa jednoznacznie wynikało, że w okresie tym odnotowuje się większą niż zazwyczaj liczbę wypadków drogowych.

Ponadto prowadzone były cykliczne działania na głównych trasach, na całej ich długości – „Bezpieczna siódemka”, „Bezpieczna czwórka”, „Trasa E-30”, a także działania prowadzone wspólnie z policjami innych krajów: Słowacji, Czech, Węgier pod kryptonimem „Jastrząb”.

#### 1.2.1.5. Kontrola autobusów.

Chcąc zwiększyć bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w drodze do szkoły oraz w trakcie podróży autokarowych, do zadań stałych policjantów ruchu drogowego wprowadzone zostały kontrole „Gimbusów” - pojazdów dowożących dzieci i młodzież do szkół. Także w przypadku wyjazdów wycieczkowych oraz na kolonie i obozy policjanci ruchu drogowego kontrolowali stan trzeźwości kierujących oraz stan techniczny autokarów, którymi podróżować miały dzieci i młodzież .

#### 1.2.1.6. Działania o charakterze edukacyjnym i współpraca z innymi podmiotami zajmującymi się problematyką BRD.

Biuro Taktyki Zwalczania Przeszłości Komendy Głównej Policji organizowało lub współuczestniczyło w wielu działaniach profilaktyczno – propagandowych, ukierunkowanych na krzewienie wiedzy o bezpiecznym poruszaniu się po drogach. Jako przykład tego typu działalności wymienić można:

- uczestnictwo w realizacji programu pn. „Bezpieczna szkoła z PZU” przeznaczonego dla uczniów szkół podstawowych,
- uczestnictwo w kampanii pn. „Bezpieczny przejazd zależy od Ciebie” na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejazdach kolejowych,
- uczestnictwo w kampanii pn. „Bezpieczna głowa w kasku” przeznaczonej dla rowerzystów,
- uczestnictwo w kampanii PZU pn. „Stop wariatom na drodze”,
- uczestnictwo w kampanii organizowanej przez ITS na rzecz bezpiecznego przewożenia dzieci w pojazdach w urządzeniach zabezpieczających – foteliki, siedziska,
- propagowanie w mediach przedsięwzięć prewencyjnych przeprowadzanych przez Policję, np. akcji „Bezpieczne ferie”, „Bezpieczny weekend”, „Bezpieczne wakacje”. Założenia wymienionych akcji prewencyjnych były opracowywane w Wydziale Profilaktyki, Wydziale Prewencji oraz Wydziale ds. Ruchu Drogowego BTZP KGP,
- zorganizowanie i przeprowadzenie XXVIII Finału Turnieju wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych we Włocławku ( 26-28 maja),
- przygotowanie i przeprowadzenie Finału Centralnego IX Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół średnich w Olsztynie (16 - 18 czerwca).

Niezależnie od wspomnianych powyżej działań, na szczeblu centralnym prowadzona jest ścisła współpraca z instytucjami spoza Policji, zajmującymi się sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Polskim Związkiem Motorowym, Instytutem Transportu Samochodowego, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, towarzystwami ubezpieczeniowymi itp.

## 1.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

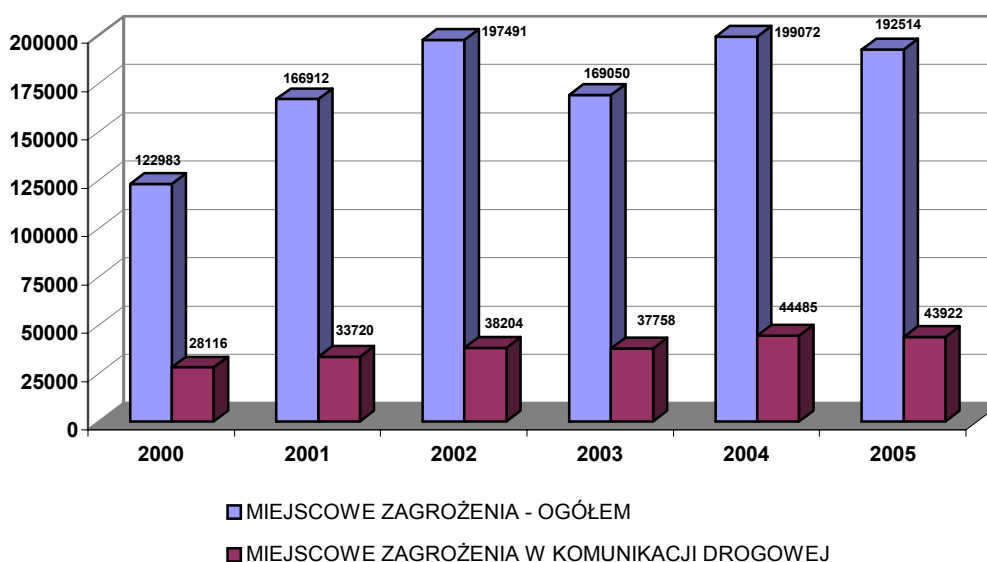
Informacja nt. działalności Komendy Głównej PSP w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2005 r.

### 1.2.2.1. W zakresie operacyjnym:

Analiza danych statystycznych za okres od roku 2000 pokazuje, że wyhamowanie wzrostu liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2003 mogło być początkiem „stabilizacji” liczby zdarzeń niebezpiecznych na polskich drogach. Wprawdzie rok 2004 pokazał, że pomimo wysiłków wszystkich służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, liczba zdarzeń tego typu ponownie wzrosła, to jednak w roku 2005 odnotowano ich ponowny niewielki spadek.

W porównaniu do roku 2004 liczba miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2005 spadła o 1,3% (ubyło ponad 550 zdarzeń).

MIEJSCOWE ZAGROŻENIA W KOMUNIKACJI DROGOWEJ  
W LATACH 2000 ÷ 2005



Należy zauważyć, że przy bardzo zbliżonej ogólnej liczbie miejscowych zagrożeń, w latach 2002 i 2004 - 2005 liczba zdarzeń drogowych w latach 2004 - 2005 jest o ponad 15 punktów procentowych wyższa i utrzymuje się na poziomie ok. 44 tys. zdarzeń.

Miejscowe zagrożenia w komunikacji drogowej są najliczniejszą grupą spośród wszystkich rodzajów miejscowych zagrożeń. W roku 2005 było ich 43 922 co stanowi ponad 22 % wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju i ponad 11% ogółu interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej. Spadek liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w roku 2005 postępuje proporcjonalnie do zmniejszającej 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 ÷ 2005 odsetek ten oscylował w granicach 20 ÷ 23%, 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 2005, do wypadku drogowego jednostki straży pożarnej wyjeżdżały co 12 minut i jest to ta sama częstotliwość co w roku 2004.

Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych tradycyjnie mają samochody osobowe – 28 986 zdarzeń (spadek o 3% w porównaniu do 2004 r.) oraz samochody ciężarowe – 5 576 zdarzeń (także spadek o 5% w stosunku do 2004 r.). Biorąc pod uwagę powyższe liczby należy stwierdzić, że w roku 2005 do ogólnego spadku liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej najbardziej przyczyniły się spadki liczby zdarzeń w najliczniejszych grupach pojazdów. Tragicznym wyjątkiem pozostają zdarzenia z udziałem autobusów, których liczba od 2 lat systematycznie rośnie. W roku 2005 tego typu zdarzeń odnotowano o 15% więcej niż w roku 2004. Również liczba wypadków z udziałem tramwajów poważnie wzrosła – o 26%, jednak w skali kilkudziesięciu zdarzeń na przestrzeni roku jest to wzrost o 10 zdarzeń.

Szczegóły w tabeli poniżej.

		Ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w rozbiciu na grupy środków transportu					razem
		małe	lokalne	średnie	duże	gigantyczne	
Motocykle		255	183	54	0	0	<b>492</b>
Autobusy		278	299	43	9	0	<b>629</b>
Samochody ciężarowe		2583	2690	298	5	0	<b>5576</b>
Samochody osobowe		13919	12884	2173	10	0	<b>28986</b>
Maszyny rolnicze		89	101	17	0	0	<b>207</b>
Zdarzenia drogowe z udziałem	pociągów pasażerskich	7	10	3	0	0	<b>20</b>
	pociągów towarowych	4	3	2	0	0	<b>9</b>
	tramwajów	23	22	3	0	0	<b>48</b>

W roku 2005 największą ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej, podobnie jak w roku 2004 odnotowano w województwach:

- mazowieckim - 4 922 interwencji,
- śląskim - 4 225 interwencji,
- małopolskim - 3 825 interwencji.

Najmniej zdarzeń wystąpiło w województwach:

- opolskim - 1 262 interwencji,
- podlaskim - 1 366 interwencji,
- świętokrzyskim - 1 445 interwencji.

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

1. zabezpieczeniu miejsca zdarzenia - 43 601 przypadków
2. zbieraniu, neutralizowaniu i usuwaniu substancji chemicznych - 31 194 "
3. rozcinaniu, podnoszeniu i przemieszczaniu pojazdów - 16 961 "

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 - 3 489 przypadków,
2. opatrywanie ran - 1 029 "
3. zabezpieczanie przed utratą ciepła - 963 "
4. unieruchamianie złamań - 856 "

W roku 2005 podczas zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej, w likwidacji których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, odnotowano 1 922 ofiary śmiertelne (w tym 63 dzieci) i 26 330 rannych (w tym 1 961 dzieci). Podczas interwencji 1 strażak poniósł śmierć, a 46 odniosło obrażenia.

Realizacja powyższych zadań przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej dokonywana jest na bazie posiadanego przez nią sprzętu:

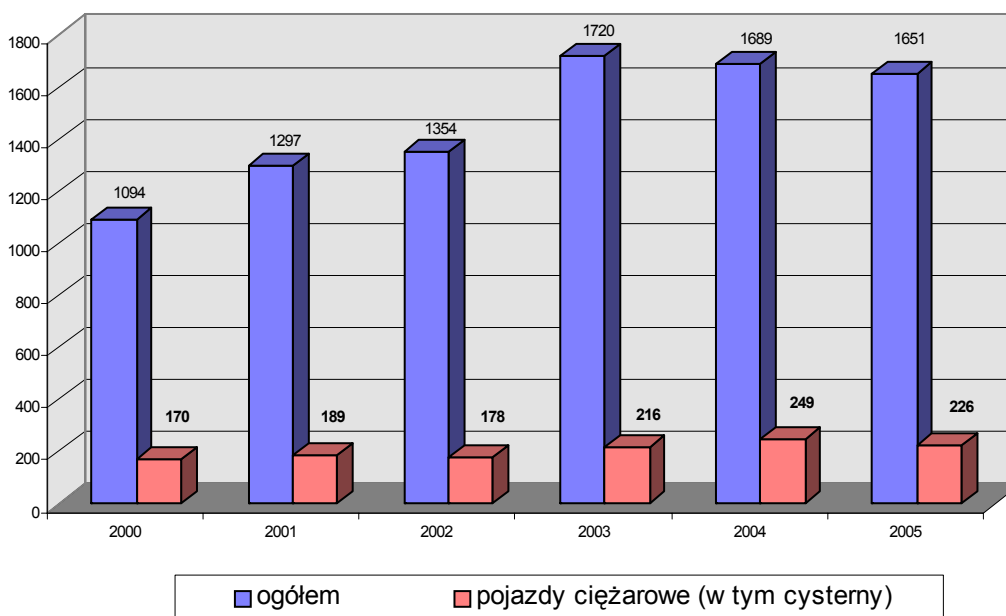
- lekkich samochodów ratownictwa drogowego – w 5 132 przypadkach,
- średnich i ciężkich samochodów ratownictwa technicznego oraz żurawi samojezdnych i ciężkich samochodów ratownictwa drogowego typu "Mega City" – ogółem w 20 192 przypadkach,
- samochodów ratownictwa chemiczno-ekologicznego różnych klas – w 607 przypadkach.

Łącznie w działaniach z zakresu ratownictwa drogowego Państwowa Straż Pożarna wykorzystwała 195 021 strażaków i 57 713 różnego typu pojazdów. Wśród tej ostatniej liczby ponad 57 % (26 896 samochodów) stanowiły specjalistyczne zastępy ratownictwa drogowego i technicznego.

### Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej.

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. Jednak od roku 2003 możemy zaobserwować, że liczba tego typu zdarzeń pozostaje na porównywalnym poziomie. W roku 2005 liczba miejscowych zagrożeń chemiczno-ekologicznych w komunikacji drogowej wyniosła 1 651 zdarzeń. Oznacza to ok. 2-procentowy spadek liczby zdarzeń w porównaniu do roku 2004, co koreluje ze spadkiem ogólnej liczby zdarzeń na drogach. Spadła także liczba zdarzeń z udziałem pojazdów ciężarowych. W tym przypadku spadek jest większy bo wyniósł ok. 10%, jednak skala zjawiska pozostała podobna. Szczegóły przedstawia poniższy wykres.

MIEJSCOWE ZAGROŻENIA CHEM-EKOL. W KOMUNIKACJI DROGOWEJ  
W LATACH 2000 ÷ 2005





1.2.2.2. *W zakresie ratownictwa medycznego w realizowano:*

- w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 4359 osób w zakresie ratownictwa medycznego,
- w dn. 05-07-2005 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,
- prowadzono recertyfikację w zakresie ratownictwa medycznego dla ratowników krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego,
- prowadzono prace przygotowawcze do wdrażania pilotażowego programu wyposażenia Jednostek Ratowniczo-Gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej w defibrylatory półautomatyczne w województwie łódzkim.

1.2.2.3. *W zakresie poprawy wyposażenia technicznego:*

Jednostki organizacyjne PSP w 2005 r. zakupiły 28 szt. lekkich samochodów ratownictwa technicznego z możliwością użycia do działań związanych z wypadkami w ruchu drogowym.

1.2.2.4. *W zakresie szkolenia oraz edukacji i propagowania zasad bezpieczeństwa na drogach:*

W 2005 r. w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 916 osób w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych.

Ponadto tematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest elementem programu edukacyjnego „Bezpieczne życie” realizowanego od 2000 r. przez Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej 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 do jazdy na rowerze”,
- „Rower dwukołowy”.

Wyżej wymieniony program objął w 2005 r. 8401 dzieci z Piekar Śląskich, Chorzowa, Mikołajek, Piotrkowa Trybunalskiego oraz gmin Jeleśnia i Białobrzegi. Do jego realizacji w roku 2005 zostało przygotowanych 448 nauczycieli z klas I-III, z 67 placówek oświatowych.

Poza tym, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej na wydawanych kalendarzach plakatowych 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.

Przedstawiciele KG PSP uczestniczyli w pracach:

- *Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,*
- *Komitetu Sterującego SPOT w Ministerstwie Infrastruktury,*
- *Komisji ONZ ds. przewozu towarów niebezpiecznych,*
- *Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych DGSA,*

oraz konferencjach poświęconych bezpieczeństwu na drogach.

Ponadto przedstawiciele Komendy Głównej PSP i Komend Wojewódzkich PSP współpracowali z Systemem Pomocy w Transporcie Materiałów Niebezpiecznych (SPOT).

### 1.3. Ministerstwo Edukacji i Nauki (d. Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu)

Od 1999 r. Ministerstwo Edukacji i Nauki (d. Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu) realizuje – w miarę określonych w budżecie państwa środków finansowych – centralny zakup autobusów szkolnych przeznaczonych do dowozu uczniów. Ogółem w latach 1999 – 2004 zakupiono i przekazano gminom 1203 autobusy. W 2005 r. rozstrzygnięto przetargi na zakup kolejnych 105 autobusów szkolnych (kwota zakupu wynosiła 34204,2 tys. zł). W tabeli nr 1 zestawiono dane dotyczące liczby uczniów dowożonych do szkół podstawowych i gimnazjów wg województw w latach 2002/2003, 2003/2004 oraz 2004/2005.

Jak co roku odbyły się turnieje dla szkół związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Turnieje organizuje się na mocy Porozumienia z dnia 31 stycznia 2003 r zawartego między Ministerstwem Edukacji Narodowej i Sportu, Ministerstwem Infrastruktury, Komendą Główną Policji a Polskim Związkiem Motorowym.

W 2005 r. Finał XXVIII Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów odbył się we Włocławku, natomiast Finał IX Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych odbył się w Olsztynie. Oba turnieje przebiegały bardzo sprawnie. Należy podkreślić duże zaangażowanie wszystkich instytucji na każdym szczeblu, a także udział Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w organizacji turniejów. Ministerstwo Edukacji Narodowej wsparło organizację finałów kwotą 60 000 zł.

We współpracy z Regionalnym Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli WOM w Częstochowie i Oficyną Wydawniczo – Poligraficzną Adam wydano w nakładzie 2000 egz. publikację zawierającą scenariusze zajęć edukacyjnych zebrane z dwóch kolejnych edycji konkursu dla nauczycieli i wychowawców „Jestem bezpieczny”. Publikację rozpowszechniono za pośrednictwem kuratorów oświaty, dostępna jest także w wersji elektronicznej na stronie internetowej ministerstwa. Koszt publikacji wyniósł 24 000 zł.

Rozpowszechniano materiały związane z kampanią EUCHIRES w Polsce ( 6000 zł).

W ramach tzw. zadań zleconych dofinansowano:

- projekt Stowarzyszenia Wspierania Bezpieczeństwa Obywateli TARCZA dotyczący Społecznej Kampanii „Bezpieczne dzieci na polskich drogach”. Kampania obejmuje działania edukacyjne i propagandowe na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa na drogach dzieciom i młodzieży (kwota dofinansowania 25 000 zł.),
- projekt Stowarzyszenia Centrum Aktywności Społecznej PRYZMAT „Bezpieczna droga do szkoły”. Celem projektu jest przeszkolenie grupy młodych liderów bezpieczeństwa, którzy będą organizowali zajęcia z BRD w suwalskich szkołach i placówkach (kwota dofinansowania 5 000 zł).

Przedstawiciele Ministerstwa Edukacji Narodowej uczestniczyli w następujących konferencjach i spotkaniach:

- spotkanie robocze w Komendzie Głównej Policji dotyczące wypadków drogowych. Minister Edukacji Narodowej zwrócił się do kuratorów oświaty, rektorów szkół wyższych, wójtów i burmistrzów gmin z apelem o wzmożenie wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- II Wojewódzka Konferencja „Wychowanie komunikacyjne w praktyce szkolnej”. Organizator-Kuratorium Oświaty w Łodzi we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego, wygłoszono referat „Nowe tendencje w wychowaniu komunikacyjnym”,
- Międzynarodowa Konferencja „Bezpieczeństwo Ruchu drogowego na czterech kontynentach”,
- konferencja zorganizowana przez Stowarzyszenie Alter Ego oraz Komendę Stołeczną i Komendę Mazowiecką Policji „Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego jako problem społeczny”
- obrady jury V edycji konkursu organizowanego przez Renault Polska „Bezpieczeństwo dla wszystkich”,

- obrady jury konkursu zorganizowanego przez Stowarzyszenie TARCZA w ramach II edycji Kampanii „Bezpieczne Dzieci na polskich drogach”,
- prace organizacyjne związanych z przygotowaniem kolejnych edycji turniejów BRD,
- uczestnictwo w posiedzeniach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Konsultowano i opiniowano projekty aktów prawnych:

- projekt ustawy o osobach kierujących pojazdami,
- projekt Polityki Transportowej Państwa na lata 2005 –2025,
- projekt Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.

Wnioskowano o odznaczenie Medalem Komisji Edukacji Narodowej Pani Agaty Szczech za organizację i skuteczną realizację projektu pod nazwą „Bezpieczeństwo dla wszystkich”. Uroczystość wręczenia medalu odbyła się w gmachu Ministerstwa 21 lipca br.

Z dniem 1 stycznia 2005 r. weszły w życie zapisy ustawy o systemie informacji oświatowej (Dz. U. z 2004 r. Nr 49, poz. 463). System charakteryzuje się dużą szczegółowością danych. Obecnie swoim zakresem obejmuje trzy moduły: ewidencję szkół i placówek oświatowych, ewidencję nauczycieli, a także zbiorcze dane o uczniach, absolwentach i spełnianiu obowiązku nauki. Istnieje możliwość dalszej rozbudowy systemu. Zbiór danych o uczniach, słuchaczach, wychowankach oraz absolwentach zawiera między innymi informacje o liczbie uczniów, którzy w poprzednim roku szkolnym uzyskali kartę rowerową bądź motorowerową, dane za ubiegły rok szkolny zawiera tabela nr 2.

Z danych zawartych w tej tabeli wynika, że ok. 70% absolwentów szkół podstawowych posiada karty oraz ok. 10% absolwentów gimnazjów posiada karty motorowerowe. Wysoki procent uczniów szkół podstawowych uzyskuje karty rowerowe, co może świadczyć o powszechnej realizacji *wychowania komunikacyjnego* na tym etapie nauczania.

Tabela 1 - Liczba uczniów dowożonych do szkół podstawowych i gimnazjów wg spr. S-02 GUS

Województwo	2002/2003			2003/2004			2004/2005		
	Liczba uczniów ogółem	Liczba uczniów dowożonych	% dowożonych	Liczba uczniów ogółem	Liczba uczniów dowożonych	% dowożonych	Liczba uczniów ogółem	Liczba uczniów dowożonych	% dowożonych
Dolnośląskie	326 263	61 015	18,7%	314 680	64 085	20,37%	307 312	63 262	20,6%
Kujawsko-pomorskie	826929	56 433	21,4%	256 409	59 880	23,35%	250 967	60 145	24,0%
Lubelskie	283 042	63 040	22,3%	272 916	64 852	23,76%	264 908	64 399	24,3%
Lubuskie	126939	29 314	23,1%	122 371	27 299	22,31%	119 493	27 202	22,8%
Łódzkie	289 597	54 445	18,8%	280 451	60 497	21,57%	275 306	60 803	22,1%
Małopolskie	410 676	61 667	15,0%	399 289	58 639	14,69%	390 416	57 923	14,8%
Mazowieckie	572 765	106 314	18,6%	556 670	105 836	19,01%	554 119	106 064	19,1%
Opolskie	121 563	29 008	23,9%	116 590	31 023	26,61%	113 451	30 778	27,1%
Podkarpackie	288 990	45724	15,8%	279 145	45 326	16,24%	269 936	45 857	17,0%
Podlaskie	157 694	35 971	22,8%	151 314	35 898	23,72%	146 377	35 921	25,5%
Pomorskie	275 050	50 640	18,4%	266 565	54 130	20,31%	263 369	52 932	20,1%
Śląskie	529 789	49 670	9,4%	508 316	43 349	8,53%	494 641	42 413	8,6%
Świętokrzyskie	160 439	39 548	24,6%	154 626	40 542	26,22%	150 662	41 412	27,5%
Warmińsko-mazurskie	193 900	47 998	24,8%	187 292	51 118	27,29%	182 320	51 563	28,3%
Wielkopolskie	429 788	90 959	21,2%	415 434	96 964	23,24%	406 265	94 881	23,3%
Zachodnio Pomorskie	206 233	46 842	22,7%	199 054	50 134	25,19%	196 328	49 638	25,3%
<b>ogółem kraj</b>	<b>4 637220</b>	<b>868 588</b>	<b>18,7%</b>	<b>4 481122</b>	<b>889 570</b>	<b>19,85%</b>	<b>4 385 870</b>	<b>885 193</b>	<b>20,2%</b>

Tabela 2 - Uczniowie, którzy w poprzednim roku szkolnym uzyskali kartę rowerową lub motorowerową (wg SIO, stan na 15.09.2005)

województwo	Liczba uczniów, którzy w poprzednim roku szkolnym uzyskali kartę		Liczba uczniów ogółem	
	rowerową	motorowerową	szkół podstaw.	gimnazjów
Dolnośląskie	18 827 (10,3%)	2 679 (2,4%)	183 636	112 968
Kujawsko-pomorskie	17 193 (11,5%)	2 891 (3,2%)	150 140	89 519
Lubelskie	19 153 (12,0%)	3 663 (3,7%)	159 220	98 364
Lubuskie	8 090 (11,2%)	1 849 (4,4%)	71 936	41 682
Łódzkie	20 171 (12,0%)	4 291 (4,2%)	167 187	102 364
Małopolskie	27 955 (11,7%)	3 781 (2,7%)	238 199	140 998
Mazowieckie	37 959 (11,3%)	6 467 (3,3%)	337 395	198 695
Opolskie	9 007 (13,3%)	1 948 (4,5%)	67 560	43 484
Podkarpackie	19 310 (11,8%)	4 052 (4,0%)	163 428	101 153
Podlaskie	11 385 (12,9%)	1 934 (3,6%)	88 238	53 473
Pomorskie	17 421 (10,9%)	2 284 (2,4%)	159 247	95 651
Śląskie	34 643 (11,7%)	5 687 (3,1%)	295 792	184 661
Świętokrzyskie	10 347 (11,3%)	1 931 (3,4%)	91 539	56 269
Warmińsko-mazurskie	13 130 (11,9%)	1 740 (2,7%)	110 425	65 312
Wielkopolskie	34 698 (13,7%)	7 760 (5,2%)	252 378	150 369
Zachodniopomorskie	10 968 (9,4%)	1 355 (1,9%)	117 215	70 262
<b>razem</b>	<b>310 257(11,7%)</b>	<b>54 312 (3,4%)</b>	<b>2 653 535</b>	<b>1 605 224</b>
	<b>~ 70% absolwentów SP</b>	<b>~ 10% absolwentów G</b>		

#### 1.4. Ministerstwo Finansów

Z dniem 1 stycznia 2006 r. weszły w życie niektóre z regulacji zawartych w ustawie z dnia 8 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz. U. Nr 167, poz. 1396). Przepisy tej ustawy dokonały, m.in. zmiany art. 36 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych /.../.

Ustalono, iż w przypadku szkód na osobie minimalna suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych 1 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych. Dotychczasowa regulacja przewidywała minimalną sumę gwarancyjną na poziomie 350 000 euro na każdego poszkodowanego.

Natomiast w przypadku szkód w mieniu suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych 300 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych. W poprzednim brzmieniu przepis art. 36 ust. 1 pkt 2 w przypadku szkód w mieniu stanowił, iż suma gwarancyjna nie mogła być niższa niż 200 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych. Należy podkreślić, że powyższe zmiany zapewnią pełniejszą ochronę osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych. Nadmienić także trzeba, że proponowane zmiany są zgodne kierunkowo z normami zawartymi w przyjętej i opublikowanej już V dyrektywie komunikacyjnej UE.

### 1.5. Ministerstwo Obrony Narodowej

Analiza dyscypliny w ruchu drogowym pojazdów wojskowych za 2005 r., wykazała zmniejszenie ilości wypadków i kolizji (z udziałem żołnierzy i pracowników wojska) w stosunku do ubiegłego roku:

- ilości wypadków o około 32% (97 w 2004 r., 66 w 2005 r.),
- ilości kolizji o około 15% (423 w 2004 r., 359 w 2005 r.).

Na stan ten wpłynęły przedsięwzięcia podejmowane przez resort Obrony Narodowej, Sztab Generalny WP, dowództwa Rodzajów Sił Zbrojnych, Okręgów Wojskowych i jednostek wojskowych, wsparte oddziaływaniem sił Żandarmerii Wojskowej.

Podkreślić również należy, że na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów wojskowych ma istotny wpływ zwiększający się sukcesywnie stopień uzawodowienia kierowców pojazdów w jednostkach wojskowych SZ RP, w szczególności o wysokiej złożoności technicznej, uprzywilejowanych i przewożących ładunki niebezpieczne.

W 2005 r. w Ministerstwie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP realizowano szereg przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym:

1. W dniu 17 marca 2005 r. odbyło się połączone posiedzenie Kierownictwa Obrony Narodowej i Kolegium Dowódców Sił Zbrojnych RP na temat „*Oceny wybranych problemów dyscypliny wojskowej w resorcie Obrony Narodowej za 2004 r.*”. W oparciu o dokonaną na posiedzeniu ocenę dyscypliny za 2004 r. a także I kwartał 2005 r., analizę zagrożeń w jej obszarze oraz zebrane wnioski Minister Obrony Narodowej wydał decyzję Nr 177 / MON z dnia 14 czerwca 2005 r. w sprawie *umacniania dyscypliny wojskowej oraz przeciwdziałania patologiom w wojsku*. Ww. decyzja określa kierunki działania (w tym dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym) oraz zadania do realizacji, które zostały wyszczególnione w postaci zamierzeń, z podziałem na przedsięwzięcia o charakterze prawno – organizacyjnym oraz profilaktycznym, z określeniem terminu ich wykonania lub jako stałe albo cykliczne, do podjęcia w jednostkach wojskowych. Analizę zadań określonych decyzją przewiduje się dokonać w I kwartale 2006 r. podczas posiedzenia Kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i Kolegium Dowódców SZ RP poświęconego ocenie dyscypliny za 2005 r.
2. Przeprowadzono dwie Konferencje bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów mechanicznych (Wojska Lądowe i Siły Powietrzne). Wydano i rozkolportowano do jednostek wojskowych biuletyny informacyjne z ww. konferencji.
3. Zorganizowano w Rodzajach Sił Zbrojnych (Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna) i w Garnizonie Warszawa oraz Żandarmerii Wojskowej 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, w tym:

- żołnierze zasadniczej służby wojskowej,
- żołnierze zawodowi 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 RP w 2005 r.” pod honorowym patronatem Szefa Sztabu Generalnego WP, który odbył się w Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej w m. Ustka w dniach 22 – 24 września br. W wyniku Konkursu wyłoniono najlepszych kierowców Sił Zbrojnych RP w 2005 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.

4. Przedstawiciele Żandarmerii Wojskowej, Policji, Prokuratury Wojskowej przeprowadzili ze stanami osobowymi jednostek 2200 różnego rodzaju czynności profilaktycznych, w tym 1500 pogadanek, 250 spotkań środowiskowych oraz 470 innych form, których tematem była dyscyplina ruchu drogowego żołnierzy-kierowców wojskowych i prywatnych pojazdów mechanicznych.
5. Opracowano w Dowództwach: Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej RP i Garnizonu Warszawa i przesłano do Korpusów, Związków Taktycznych i Jednostek Wojskowych informacje nt. „Stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2005 r.” z wnioskami i zadaniami do realizacji w następnym roku.
6. Opracowano, wydano i rozkolportowano do jednostek wojskowych Wojsk Lądowych mapę samochodową Polski zawierającą również materiały z zakresu profilaktyki i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
7. Opracowano scenariusz i zrealizowano krótkometrażowy film w technice VIDEO o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Bądź czujny nie zaśnij”, kopie filmu rozkolportowano do jednostek wojskowych.
8. Opracowano, wydano i rozkolportowano do jednostek wojskowych poprawione i uzupełnione wydanie „Informatora kierowcy”.
9. Popularyzowano problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w prasie wojskowej (miesięcznik „Wojska Lądowe” i „Wiraż”, dwutygodnik „Przegląd Wojsk Lądowych”).
10. 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.
11. Doposażono jednostki wojskowe Śląskiego i Pomorskiego Okręgu Wojskowego w alkomaty, plansze poglądowe i kodeksy przepisów ruchu drogowego, zakupione z funduszu prewencyjnego.
12. Kontynuowano współpracę z Polskim Związkiem Automobilowym w zakresie doskonalenia techniki jazdy w warunkach ekstremalnych tj. utraty przyczepności pojazdu na śliskich nawierzchniach.
13. 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.
14. Nawiązano współpracę w obszarze profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego z MIVA Polska i Fundacją „KRZYŚ”.

Zrealizowane przedsięwzięcia, jak również poprawa poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych są wynikiem doceniania tej problematyki w resorcie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP.

Należy podkreślić, że 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.



## 1.6. **Ministerstwo Zdrowia**

W 2005 r. wzorem lat ubiegłych Minister Zdrowia finansował bieżącą działalność SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Na ten cel przeznaczono 20 mln zł na mocy odrębnej umowy zawartej z SP ZOZ LPR. Sfinansowano również zakup przyczep samochodowych do tankowania śmigłowców, modernizację stacji paliw oraz zakup hangaru tymczasowego dla nowej bazy śmigłowcowej w Suwałkach. Ogółem wydatki na ten cel wyniosły 860 tys. zł. Ponadto dokonano spłaty ostatniej raty w wysokości 3,599 mln zł za śmigłowiec Agusta, który od czerwca br. został włączony do eksploatacji w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym w Warszawie. Jest to nowoczesny śmigłowiec spełniający wymogi tzw. I klasy osiągowej, która pozwoli na wykonywanie działań ratowniczych przez całą dobę, bez względu na warunki atmosferyczne.

Dnia 22 lipca br. Prezydent RP podpisał ustawę o *ustanowieniu programu wieloletniego „Wymiana śmigłowców Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w latach 2005 - 2010”*. Ustawa ta pozwoli na zakup w latach 2005 - 2010, 23 nowoczesnych śmigłowców, które będą mogły wykonywać swoje zadania w nocy oraz w trudnych warunkach atmosferycznych, a także symulatora lotów do nauki nawigacji bez widoczności ziemi. Kwota przeznaczona na program wyniesie ogółem 496,45 mln złotych.

Ponadto kierownictwo Ministerstwa Zdrowia zdecydowało o wydatkowaniu środków finansowych w wysokości 6,747 mln.. zł. na zakup niezbędnych urządzeń oraz przygotowanie infrastruktury dla nowych śmigłowców

Dodatkowo, ze środków rezerwy celowej budżetu państwa na rok 2005 przeznaczono 4,73 mln zł na wydatki pozapłacowe dla 86 centrów powiadamiania ratunkowego, które od roku 2002 uczestniczyły w Programie "Zintegrowane Ratownictwo Medyczne".

Informujemy jednocześnie, iż ustawa budżetowa na rok 2005 nie przewiduje środków finansowych na inwestycje w ramach Programu "Zintegrowane Ratownictwo Medyczne" dla jednostek systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne i centrów powiadamiania ratunkowego.

Jednocześnie Departament Polityki Zdrowotnej informuje, iż w wyniku działań podjętych wspólnie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Infrastruktury oraz z Urzędem Regulacji Telekomunikacji i Poczty został uruchomiony od 1 września br. w sieci telefonii stacjonarnej oraz telefonii komórkowej na terenie całej Polski telefon alarmowy 112. Telefon ten pozwoli na jednoczesowe zawiadomienie policji, straży pożarnej i pogotowia ratunkowego o zdarzeniu wymagającym interwencji służb ratunkowych.

Obowiązek wdrożenia w Polsce nr alarmowego 112 wynika z postanowień Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/22/WE z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie usługi powszechnej i związanych z sieciami i usługami łączności elektronicznej praw użytkowników (Dz. Urz. WE L 108 z 24.04.2002 r.) w zakresie dostępności wspólnego europejskiego numeru alarmowego „112”.

## 1.7. **Ministerstwo Sprawiedliwości**

Ministerstwo Sprawiedliwości, poprzez wchodzące w jego skład jednostki organizacyjne i odpowiednio do ich kompetencji, podejmowało właściwe działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystując w tym celu wyniki badań inspirowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wyniki analiz i sprawozdań opracowanych w powszechnych jednostkach organizacyjnych prokuratury oraz dane ujęte w statystykach policyjnych.

Na bieżąco podejmowano działania inspirowane publikacjami prasowymi oraz przekazami internetowymi, a zwłaszcza sygnałami ze spotkań poświęconych ocenie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Szczególną inspirację stanowiły wnioski wynikające z krytycznych uwag pod adresem służb

odpowiedzialnych za prawidłowy stan i utrzymanie dróg, które podnoszono w dyskusjach poświęconych problematyce redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce. Zaznaczyć przy tym należy, że wnioski zgłoszone podczas spotkania przedstawicieli kilku resortów w dniu 17 marca 2005 r. w Komendzie Głównej Policji, uwzględnione zostały w zaleceniach Prokuratora Krajowego skierowanych do wszystkich prokuratorów apelacyjnych. Dotyczyły one rozważenia niezbędnych działań zmierzających do szerszego niż do tej pory stosowania przez prokuratorów instytucji sygnalizacji określonej w art. 19 k.p.k., w sytuacjach gdy już w początkowej fazie postępowania przygotowawczego o wypadek drogowy, niezależnie od zawinionego przez sprawcę skutku, zostają ujawniane poważne uchybienia po stronie służb odpowiedzialnych za prawidłowy stan czy też oznakowanie pasa drogi (przejazdu kolejowego), na którym doszło do wypadku. Przyjęto bowiem, że natychmiastowa reakcja prokuratora, stosownie do wymogów określonych w art. 19 k.p.k., może niejednokrotnie zapobiec kolejnym negatywnym następstwom takiego uchybienia dla sfery bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Informacje prokuratur apelacyjnych o rodzaju i efektach działań w przedmiotowym zakresie, przekazywane okresowo do Prokuratury Krajowej (co pół roku), świadczą o właściwym odnoszeniu się prokuratorów do problematyki związanej z potrzebą podniesienia bezpieczeństwa na polskich drogach.

W 2005 r. prokuratura w dalszym ciągu realizowała 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, wykazując należyte zainteresowanie zdarzeniami drogowymi ze skutkiem śmiertelnym, zwłaszcza gdy sprawca wypadku znajdował się w stanie nietrzeźwym, a ofiarami były dzieci. Sprawy te obejmowano nadzorem służbowym prokuratury nadrzędnej, a niejednokrotnie właściwej prokuratury apelacyjnej lub też Prokuratury Krajowej.

Nadto przedstawiciel Ministerstwa Sprawiedliwości uczestniczył w pracach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nad projektem ustawy „w sprawie odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym”, przekazując na bieżąco Komisji Roboczej KRBRD stosowne opinie kompetentnych jednostek organizacyjnych resortu.

### **1.8. Ministerstwo Środowiska**

Kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony krajobrazu i różnorodności biologicznej oraz odpowiednich warunków utrzymania dróg i bezpieczeństwa korzystania z dróg, Minister Środowiska wydał, zgodnie z delegacją art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.), rozporządzenie z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

Działania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w 2005 r. koncentrowały się głównie na wyposażeniu jednostek Policji, Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej oraz Straży Granicznej w sprzęt służący ochronie środowiska przed skutkami awarii i zdarzeń m. in. na drogach. Działania te stanowiły realizację 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 zwiększył kwoty przeznaczone 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.

W okresie styczeń – czerwiec 2005 r.

- 1) dla potrzeb Państwowej Straży Pożarnej za kwotę 2.000 tys. zł zawarto umowy na dofinansowanie zakupu 7 ciężkich, 3 średnich i 2 lekkich samochodów ratowniczo – gaśniczych z funkcją do

ograniczania stref skażeń chemiczno – ekologicznych oraz ratownictwa drogowego, a także zakup pojazdu specjalnego – podnośnika,

- 2) Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej dokończył realizację umowy zawartej w 2004 r. na dofinansowanie kwotą 3.000 tys. zł zabudowy nadwozi (karosację) 74 szt. samochodów pożarniczych na bazie podwozi posiadanych przez OSP. W ramach realizacji tej umowy w roku 2004 wypłacono 750 tys. zł. zaś w 2005 r. 2.250 tys. zł.

W okresie lipiec – grudzień 2005 r.

- 1) dla potrzeb Policji za kwotę 2.000 tys. zł. zakupiono 8 specjalizowanych samochodów furgon 4x4 – Mobilnych Laboratoriów Ratownictwa Ekologicznego wyposażonych m.in. w sprzęt do ograniczania rozprzestrzeniania się substancji ropopochodnych oraz sorbenty do ich likwidacji, wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym, przyrząd do pomiaru i kontroli emisji zadymienia pojazdów o zapłonie samoczynnym, rzutki ratunkowe, bosaki, środki ochrony cieplnej dla ochrony osób, które uległy wypadkom, agregat prądowórczy i sprzęt oświetleniowy,
- 2) dla potrzeb Państwowej Straży Pożarnej zawarto umowę na kwotę 5.500 tys. zł na dofinansowanie zakupu 28 ciężkich, 23 średnie i 7 lekkich samochodów ratowniczo – gaśniczych z funkcją do ograniczania stref skażeń chemiczno – ekologicznych oraz ratownictwa drogowego, a także zakup 4 pojazdów specjalnych – podnośników hydraulicznych,
- 3) dla potrzeb Straży Granicznej za kwotę 500 tys. zł zakupiono 26 kompletów sygnalizatorów skażeń promieniotwórczych oraz 23 kompletów analizatorów spalin,

Wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska podejmowały w 2005 r. następujące działania przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- Inspektorzy czterech wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska (w Białymstoku, Olsztynie, Opolu i Zielonej Górze) brali udział w organizowanych przez Policję kontrolach dotyczących spełniania wymagań przez środki transportu przewożące materiały niebezpieczne, poruszające się po drogach publicznych.
- Inspektorzy wojewódzkiego inspektoratu ochrony środowiska w Poznaniu przeprowadzili w dniach 16 i 17 lutego 2005 r. oraz 12 lipca 2005 r., wspólnie z inspektorami oddziału terenowego inspektoratu transportu drogowego w Pile, kontrole pojazdów przewożących odpady poubojowe oraz odpady szczególnego i wysokiego ryzyka, należące do zakładu rolniczo–przemysłowego „Farmutil HS” w Śmiłowie. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły braku wymaganej dokumentacji w zakresie przewozu odpadów, zabezpieczenia przewożonych odpadów oraz szczelności kontenerów.
- Inspektorzy wojewódzkiego inspektoratu ochrony środowiska w Zielonej Górze przeprowadzili w dniu 8 lipca 2005 r., na przejściu granicznym w Świecku, wspólnie z inspektorami Inspekcji Transportu Drogowego i Straży Granicznej, kontrolę przestrzegania obowiązków w zakresie przewozu odpadów, wynikających z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach ( Dz. U. Nr 62, poz. 628 z późn. zm.). Do kontroli zatrzymano osiemnaście pojazdów, z czego w trzech przypadkach stwierdzono transport odpadów bez wymaganego prawem zezwolenia.
- Pracownicy wojewódzkiego inspektoratu ochrony środowiska w Kielcach przeprowadzili, w dniu 21 listopada 2005 r., na wniosek Urzędu Celnego w Kielcach, kontrolę pojazdu przewożącego odpady z Białorusi, na przewóz których wymagane jest uzyskanie zezwolenia Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. W wyniku tej kontroli przesyłka nie została odprawiona, została natomiast odesłana do nadawcy.
- Pracownicy wojewódzkiego inspektoratu ochrony środowiska w Szczecinie przeprowadzili kontrole na terenie czterech podmiotów gospodarczych magazynujących materiały niebezpieczne, dokonujących obrotu tymi materiałami i posiadających pojazdy do ich przewozu. W wyniku tych kontroli wydano jedno zarządzenie pokontrolne.

Nadleśnictwa Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe zgłaszały do rejonów dróg publicznych miejsca krzyżowania się dróg z korytarzami migracyjnymi zwierząt. Efektem działań było ustawianie przez służby drogowe znaków ostrzegających o możliwym kontakcie z przechodzącą przez jezdnię zwierzyną. Docelowym rozwiązaniem byłoby budowanie przejść dla zwierzyny.

## **1.9. Ministerstwo Gospodarki (d. Ministerstwo Gospodarki i Pracy)**

Informacja o zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego pracach i działaniach realizowanych w 2005 r. w obszarze nadzorowanym przez Ministra Gospodarki.

### **1.9.1. Autobusy**

- A. Zakończono badania stateczności autobusu AUTOSAN 1012T.05 przeznaczonego do przewozu dzieci do szkół.
- B. Wykonano badania homologacyjne hamulców silnikowych w autobusach AUTOSAN A.1012P i H0909L, na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr13-09.
- C. Przeprowadzono badania układów hamulcowych autobusów:
  - Jelcz typ M125 M VECTO i M 120J
  - AMZ typ SCAM ( Kutno )
  - SOLARIS URBINO 12 CNG.
- D. PIMOT wykonał badania homologacyjne ( na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 80 ) nowych, wzmocnionych konstrukcji siedzeń z mocowanymi do nich pasami bezpieczeństwa.
- E. Wykonano z wynikiem pozytywnym badania autobusu SCAM typ SMT50 4x4 z AMZ w Kutnie na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 79-01.
- F. Przeprowadzono z wynikiem pozytywnym próby wytrzymałościowe autobusu JELCZ LO81 NB (27-miejscowy o masie DMC 8200kg) na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 66.
- G. Przeprowadzono z wynikiem pozytywnym badanie autobusu SANOK A 0808T na rozerwanie przedniej opony przy jeździe z prędkością 100 km/h (badania DEKRA) - wymaganie DU nr 32/2003 – poz. 262.
- H. Przeprowadzono z wynikiem pozytywnym badania funkcjonalno-wytrzymałościowe siedzeń trzymiejscowych stosowanych w autobusach SANOK do przewozu dzieci w wieku szkolnym (autobusy przeznaczone na rynek brytyjski i szwedzki).
- I. Wdrożono zmiany modernizujące autobusy rodziny H10 i H6 oraz opracowanie konstrukcji i procesu wytwarzania autobusów turystycznych A10-12T „LIDER” oraz A404T „CEZAR”.
- J. W maksymalnym stopniu wyeliminowane zostały komponenty nie spełniające wymagań jakościowych, zastąpiono je częściowo komponentami i podzespołami z importu, w tym:
  - Zespoły jezdne: Fabryka Osi Napędowych S.A. Radomsko, Meritor i LAF,
  - Silniki spalinowe: RENAULT Francja, CUMMINS W. Brytania.
- K. Pionierska w Polsce praca podjęta w AUTOSAN w 2005 r. jest stworzenie systemu ocen niezawodności i podatności obsługowej wyrobów na wszystkich etapach ich tworzenia i użytkowania System niezawodności i podatności obsługowej obejmuje m.in.:
  - ustanowienie celów niezawodnościowych i planowanie fazy cyklu życia wyrobu
  - określenie kryteriów i metod dotyczących oszacowania niezawodności, oceny i zatwierdzania wyrobu.Proces remontu i modernizacji autobusów H-9 został udoskonalony i poszerzony o ich recykling. Remontowane autobusy mają wdrażane w tym procesie aktualne rozwiązania stosowane w produkcji nowych autobusów tej grupy i udzielana jest na nie gwarancja jak na nowe autobusy.

### 1.9.2. Samochody ciężarowe.

- A. Wykonano badania układów hamulcowych:
- samochodu terenowego typ SM50/SMT50
  - ciągnika siodłowego MAN-STAR TRUCKS typ MAN 8.785LLC z naczepą typ SOMMER SPO8M
- B. Wyznaczono pomiary rozkładu mas na osie i koła oraz położenia środków mas:
- lotniskowego gazyfikatora azotu LGA/N (dla WCBK-T w Warszawie)
  - samochodu TATRA typ. 815 (6x6) z kabiną KBT-20 i nadwoziem kontenerowym
  - samochodu SCAM typ SM 55
  - nadwozia kontenerowego ZWS-10.S.
  - samochodu Renault typ MAGNUM 480.245 (6x2)
  - przyczepy PLATEK typ TO 400
- C. Przeprowadzono badania na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 79-01:
- samochodu SCAM typ SM50 (4x4)
  - podwozia samochodu HONKER 4WD typ PNA

### 1.9.3. Samochody osobowe.

W samochodach FSO Lanos zastosowano nową przekładnię kierowniczą (włoską) o zwiększonej trwałości. W kooperacji z kontrahentem ukraińskim przeprowadzono z wynikiem pozytywnym próby zderzeniowe samochodu FSO Lanos według Regulaminu EKG ONZ nr 94 (zderzenie z deformowalną barierą) - badania przeprowadzono w Rosji.

### 1.9.4. Przyczepy.

Badaniom układów hamulcowych poddano 13 przyczep kategorii O2,O3 i O4 różnych producentów. Wyróżnić należy przyczepy, w których zastosowano układy EBS (elektronicznych sterowań hamulcami) skracające drogę hamowania: KONAR typy JG-1 i JG-2 oraz PLANDEX typ PTL 1300.

Ponadto zbadano układy hamulcowe:

- przyczep GNIOTPOL (typy: PB 750/01; G 2535 PP i G 2535 PW oraz: WIELTON typ PC-16; ZASŁAW typ D-672;
- podwozia: BOCAR B01; DEBON 2000; NIEWIADÓW PH 1300 B; RYDWAN A 3000 i A 750; THULE TRA i LERS T6-1 i T5-1.

### 1.9.5. Naczepy.

Wykonano badania układów hamulcowych 7 naczep różnych producentów. Niżej wymienione miały układy EBS (skracające drogi hamowania):

- SOMMER typ SP 080
- KONAR typ JG 4
- CMT typ NSP-24
- POLKON typ NWF 2540
- PETRO MECHANIKA typ MNW
- MEGA typ MNW
- WIELTON NS 3
- DROMECH CNG 47 i CNG-48

### 1.9.6. Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem z boku pojazdu – Regulamin 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

ONZ nr 73, które - po przebadaniu w PIMOT - uzyskują kolejne certyfikaty homologacyjne. Badaniami objęto również pojazdy specjalistyczne (usługi komunalne) produkowane w Unii Europejskiej.

*1.9.7. Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu – Regulamin EKG ONZ 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 w/w pojazdów. Pozytywny wynik badań i uzyskanie świadectwa homologacji jest jednym z warunków uzyskania świadectwa dopuszczenia do ruchu.

*1.9.8. Urządzenia zabezpieczające dla dzieci- Regulamin EKG ONZ nr 44.*

PIMOT przeprowadził prace adaptacyjne do możliwości badań systemów mocowania urządzeń zabezpieczających dla dzieci ISOFIX ( samych urządzeń i punktów mocowania w nadwoziu wg. Regulaminu EKG ONZ 14 ). PIMOT prowadzi na bieżąco badania kontrolne produkowanych w Polsce urządzeń.

*1.9.9. Badania ambulansów do przewozu chorych.*

W PIMOT rozpoczęto badania wyposażenia ambulansów do przewozu chorych na zgodność z normą EN 1789. PIMOT jako jedyna w Polsce jednostka badawcza przeprowadza próby dynamiczne wyposażenia na przeciążenia 10g. Wykonano serie badań dla AMZ Kutno, ZESZUTA Sp. z o.o.

*1.9.10. Elementy układów hamulcowych.*

W PIMOT wykonano badania n/w wyrobów:

- trzech rodzajów przewodów hamulcowych z firm: EXPORT-IMPORT Bogusz i TI- Wyszków;
- dwóch rodzajów bębnow hamulcowych produkcji KOMETAL z Koszalina;
- złączy kontrolnych układów hamulcowych dla MB-Pneumatyka ( Sulechów );
- dźwigni automatycznej rozpierała hamulcowego FLOTA S.A.

Na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 90 przebadano 126 rodzajów okładzin ciernych (wykonanych z 8 rodzajów materiałów) przedstawionych do badań przez 8 firm (w tym: TOMEX, KAMPOL, TORSTAR). Ponadto PIMOT wykonał 10 kompletów zestawów diagnostycznych ZD-1 dla diagnozowania powietrznych układów hamulcowych oraz przeprowadził 12 kursów szkoleniowych z zakresu budowy, naprawy i eksploatacji powietrznych układów hamulcowych, w których uczestniczyło 130 osób.

*1.9.11. Badania odporności na palność materiałów i wyposażenia wnętrza pojazdów samochodowych,*  
PIMOT badał takie wyroby firm: LENTEX, STYROPOL i URANIUM.

*1.9.12. PIMOT uczestniczy w programie APSN*

Program APSN ( Advanced Passive Safety Network ) ma na celu poprawę bezpieczeństwa dzieci przewożonych w pojazdach.

*1.9.13. 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”. PIMOT wprowadza nowe metody badań wytrzymałościowych i trwałościowych pasów transportowych ściągających.

## 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 2005 r. prowadzono prace w następujących obszarach:

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

#### 2.1.1. Prace naukowo-badawcze wykonane w 2005 r.

- Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2004 r.
- Analiza wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce:
  - Analiza ogólnych trendów wypadkowości w Polsce i innych krajach
  - Analiza wypadków z udziałem dzieci
  - Analiza wypadków z udziałem pieszych
- Ocena jakości pracy wybranych ośrodków szkolenia kierowców
- Program bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2005 ( ITS jako współautor)

#### 2.1.2. Udział w realizacji projektów badawczych UE

- 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
- EUCHIRES – europejska kampania społeczna popularyzująca urządzenia zabezpieczające w pojeździe wśród dzieci

#### 2.1.3. Działalność edukacyjno-popularyzatorska

- Wydanie 4 numerów Kwartalnika BRD (numer 4 poświęcony programowi bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2005 wydany wspólnie z Sekretariatem Krajowej Rady BRD)
- Przeprowadzenie, przy współpracy Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz Wojewódzkich Komend Policji) kampanii KLUB PANCERNIKA KLIKA W FOTELIKACH popularyzującej urządzenia zabezpieczające dzieci w pojeździe w ramach europejskiej kampanii EUCHIRES, w tym:
  - przeprowadzenie badań ilościowych i jakościowych
  - przygotowanie i rozpowszechnienie materiałów kampanii, w tym:
    - spot TV (film animowany)
    - spot radiowy (melodia z wykorzystaniem melodii do filmu Cztery pancerni i pies)
    - gadżet zabawka PANCERNIK
    - bilbordy (1000 na terenie większych miast)
    - plakaty
    - gra-ulołka

- strony INTERNET zawierające materiały dla dzieci, dla rodziców, dla nauczycieli)
- Organizacja seminariów na tematy związane z brd z udziałem specjalistów krajowych i zagranicznych, w tym m.in.:
  - Jakość pracy ośrodków szkolenia kierowców pod patronatem ITS - Warszawa
  - Edukacja jako element bezpieczeństwa ruchu drogowego – Sobieszewo - Gdańsk
- Organizacja i prowadzenie szkoleń:
  - szkolenia w ramach certyfikacji kompetencji zawodowych instruktorów nauki jazdy oraz wykładowców instruktorów nauki jazdy
  - szkolenie pracowników starostw w zakresie sprawowania nadzoru nad ośrodkami szkolenia kierowców
- 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, że 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.

- Popularyzacja Kodeksu etycznego instruktora nauki jazdy
- Popularyzacja 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
- Prowadzenie zajęć dydaktycznych w zakresie brd w przedszkolach i szkołach podstawowych przez pracowników CBRD wg opracowanego w ITS scenariusza
- Współpraca przy organizacji imprez popularyzujących brd jak konkursy, seminaria, heppeningi,
- Współpraca z mediami
- Przygotowanie artykułów do prasy krajowej i zagranicznej
- Wygłaszanie referatów na konferencjach krajowych i międzynarodowych

#### 2.1.4. *Współpraca z instytucjami administracji rządowej i samorządowej oraz pozarządowymi*

- Udział w pracach zespołów Ministerstwa Transportu i Budownictwa, w tym opracowującego politykę transportową państwa
- Współpraca z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- 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 ITS
- Współpraca z Ośrodkami Szkolenia Kierowców pod patronatem ITS
- Współpraca w ramach tworzenia projektu GAMBIT 2005

#### 2.1.5. *Współpraca międzynarodowa*

- Współpraca w ramach OECD IRTAD jako koordynator krajowy ze strony Polski w międzynarodowej bazie danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Udział w pracach grupy roboczej Unii Europejskiej przy tworzeniu i eksploatacji Europejskiej Bazy Danych o Wypadkach CARE.
- Udział w pracach grup eksperckich European Enhanced Vehicle-safety Committee EEVC
- Udział w pracach Prevention Routiere Internationale PRI
- Udział w pracach grup eksperckich European Transport Safety Council ETSC
- Współpraca przy tworzeniu międzynarodowych projektów badawczych

## 2.2. **Polski Związek Motorowy**

1. W dniu 9.01.2005 r. w ramach imprez organizowanych przez Orkiestrę Świątecznej Pomocy, Automobilklub Polski w Warszawie zorganizował charytatywny piknik Moto Orkiestra Świątecznej Pomocy na terenie AP Bemowa. W czasie trwania imprezy prezentowano między innymi naukę bezpiecznej jazdy, kurs pierwszej pomocy przedmedycznej. W wyniku przeprowadzonych konkursów i licytacji zgromadzono kwotę 42 000,-zł., którą przekazano na konto Orkiestry Świątecznej Pomocy.
2. W dniach 24-27.02.2005 r. przeprowadzone zostało centralne szkolenie na Instruktorów Ratownictwa Drogowego Polskiego Związku Motorowego. Zgodnie z programem uczestnicy zapoznali się z zagadnieniami prawnymi, medycznymi i sprzętem ratowniczym.
3. W dniu 27.02.2005 r. Automobilklub Stołeczny „MAK” na zlecenie ZG PZM przeprowadził konkursową jazdę samochodem. Impreza ta była propozycją zastąpienia „dzikich ulicznych wyścigów” na zawody zorganizowane w bezpiecznych warunkach. W czasie trwania imprezy można było wykazać się umiejętnościami prowadzenia pojazdu na 11 próbach sprawnego i bezpiecznego kierowania samochodem. Konkurs ten cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem szczególnie wśród młodzieży.
4. W dniu 11.03.2005 r. Polski Związek Motorowy otrzymał decyzję Ministra Sprawiedliwości z dnia 25.02.2005 r. o wpisaniu Polskiego Związku Motorowego do wykazu instytucji, organizacji społecznych, fundacji i stowarzyszeń, o których mowa w artykule 47 i 49 Kodeksu Karnego. Oznacza to, że staliśmy się podmiotem, na rzecz którego sądy i prokuratury mogą zasądzać nawiązki i świadczenia pieniężne. Decyzja ta została opublikowana w Dz.Urz. Ministra Sprawiedliwości Nr 2 poz. 6 z dnia 30.03.2005 r.
5. W dniach 15.03.2005 r. Zarząd Okręgowy PZM w Krakowie wspólnie z Instytutem Francuskim w Krakowie, Komendą Wojewódzką Policji oraz Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zorganizował pierwszą polsko-francuską konferencję poświęconą problematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym i wymiany doświadczeń pomiędzy regionem Aquitaine (Bordeaux), a Małopolską. Konferencja odbyła się pod auspicjami Prezydenta Miasta Krakowa i Wojewody Małopolskiego, wzięło w niej udział około 150 przedstawicieli instytucji i organizacji zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Polski Związek Motorowy z dniem 12.04.2005 r. objął patronat nad akcją „KRZYŚ” – trzeźwy i życzliwy kierowca organizowaną przez Fundację „KRZYŚ” wspólnie z MIVA Polska (agendą Komisji Episkopatu Polski ds. Misji) oraz Fundacją Krzysztofa Hołowczyca pod hasłem „wyznaczony kierowca”. Akcja ta prowadzona jest w wielu krajach Europy.
7. W dniu 6.06.2005 r. z inicjatywy Zarządu Okręgowego PZM w Warszawie, Automobilklub Polski i Automobilklub Stołeczny „MAK” przeprowadziły szkolenie i egzaminowanie na kartę motorowerową i rowerową dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów na terenie Ośrodka Automobilklubu Polski na Bemowie z uczestnictwem ok. 300 dzieci. Wyniki przeprowadzanych egzaminów oraz szkolenia potwierdziły kolejny raz o konieczności nadania odpowiedniej rangi wychowaniu komunikacyjnemu w szkole oraz właściwego trybu szkolenia i odpowiedniej rangi egzaminu przeprowadzanego w szkołach dla otrzymania karty rowerowej i motorowerowej. Ponawiamy nasz wniosek złożony w Ministerstwie Infrastruktury o uzyskanie możliwość wydawania karty rowerowej i motorowerowej przez Polski Związek Motorowy.
8. W dniu 18.06.2005 r. został wydany w liczbie 300 000 egz. bezpłatny dodatek tygodnika Polityka „Samochoodem po Europie” przy udziale Polskiego Związku Motorowego. W dodatku tym podane zostały praktyczne porady dla kierowców przed sezonem urlopowym w tym m.in.: ceny paliw, ceny winietek, przepisy celne, telefony alarmowe, przepisy ruchu drogowego, taryfikator mandatów, formularz zgłoszenia wypadków, spis legitymacji uprawniających do zniżek.
9. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie w miesiącach luty – maj 2005 r. zorganizował dla młodzieży akademickiej sześciu największych uczelni lubelskich imprezy pt. „Mini sprint”. Podczas każdej imprezy studenci wykonywali próby sprawnościowe z elementami bezpiecznej jazdy na suchej i śliskiej nawierzchni pod okiem instruktorów oraz uczyli się udzielać pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych. Dotyczyła ona osób z grupy szczególnego ryzyka powodującego wypadki drogowe.
10. W dniu 13.05.2005 r. odbyła się kolejna już VII Konferencja z cyklu „Badania techniczne w stacjach kontroli pojazdów” zorganizowana przez Okręgowy Zespół Działalności Gospodarczej w Poznaniu – Regionalne Centrum Szkolenia Motoryzacji. W czasie trwania konferencji przedstawiono i omówiono zagadnienia dotyczące obowiązkowych badań technicznych, w trzech sesjach tematycznych:
  - I sesja – przeprowadzenie badań technicznych pojazdów;
  - II sesja – przedsiębiorca, wymagania dla diagnostów, kontrola stacji kontroli pojazdów;
  - III sesja – wymagania dla stacji kontroli pojazdów.
11. Polski Związek Motorowy w wyniku podpisanego w dniu 1.04.2004 r. porozumienia z Komendą Główną Policji zrealizował przedsięwzięcie (program) z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod nazwą „Przyjazne Parkingi” na terenie całego kraju. Wykonane zostało i przekazane odpowiednie oznakowanie parkingu oraz wydrukowane mapy samochodowe Polski z lokalizacją „Przyjaznych Parkingów”.
12. Polski Związek Motorowy tradycyjnie jak co roku wydał „Informator dla Zmotoryzowanych 2005” zawierający najbardziej istotne informacje – przepisy dla podróżnych obowiązujące w 37 krajach Europy.
13. 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. W dniach 25-29.05.2005 r. we Włocławku odbył się XXVIII 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 i inne atrakcje związane z regionem i historią ziemi kujawsko-pomorskiej. Zakończenie imprezy odbyło się na lotnisku w Kruszynie, gdzie zorganizowano festyn z udziałem Straży Pożarnej,

- Policji i dziecięcych zespołów wokalnie tanecznych. Impreza odbyła się z bardzo dużym zaangażowaniem organizacji samorządowych i administracyjnych województwa. 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.
14. W dniach 16-18.06.2005 r. przeprowadzono IX Ogólnopolski Młodzieżowy Finał Turnieju Motoryzacyjnego w Olsztynie. 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 w tym szczególnie przy organizacji finałów WORD-ów we Włocławku i Olsztynie oraz władz samorządowych.
  15. Uczestniczyliśmy w Ogólnopolskim Sympozjum pt. „Ruch okrężny – zasady a praktyka”, które odbyło się w dniu 15.04.2005 r. pod patronatem Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury prof. dr hab. inż. Ryszarda Krystka oraz Ogólnopolskim seminarium „Pasy bezpieczeństwa w Polsce i na świecie” organizowanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także w Europejskich Warsztatach „Sensation – Nowe metody pomiaru snu”. W czasie konferencji przedstawiono informację, że 20% wypadków samochodowych w Wielkiej Brytanii i 10% we Francji jest spowodowanych zaśnięciem za kierownicą. Kierowcy mają tendencję do skracania czasu snu w długich podróżach, kumulują w ten sposób przemęczenie, które jest niejednokrotnie przyczyną tragicznych wypadków drogowych.
  16. Podejmując działania w zakresie wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży działacze Polskiego Związku Motorowego wspólnie z Policją i Stowarzyszeniem Młodych Wielkopolan przeprowadzili w okresie wakacyjnym akcję „Lato 2005” w ośrodkach kolonijnych i półkoloniach. Celem podejmowanych w czasie spotkań z dziećmi i młodzieżą, zadań edukacyjnych było przekazanie wiedzy o występujących zagrożeniach i uczenie sposobów ich unikania ze szczególnym uwzględnieniem bezpiecznych zachowań na drodze. Akcja objęła ok. 6 tysięcy dzieci i młodzieży.
  17. Zarząd Okręgowy PZM we Wrocławiu wspólnie z Automobilklubem Wrocławskim w miesiącach czerwiec, lipiec, sierpień 2005 r. przeprowadził cykl zajęć dla młodzieży w których uczestniczyło ponad 100 osób. Program zajęć obejmował, zapoznanie się z budową i właściwą eksploatacją pojazdów oraz zasadami kierowania pojazdami jedno i dwuśladowymi, bezpiecznym zachowaniem na drodze i podstawowymi zasadami ratownictwa medycznego.
  18. W dniu 14 września br. Automobilklub Wielkopolski wspólnie z Zarządem Okręgowym PZM w Poznaniu i Policją realizując zadania Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zorganizował Konferencję nt „Bezpieczeństwo na Międzynarodowej Drodze E-30” w Polsce, Niemczech i Holandii, z udziałem przedstawicieli policji ruchu drogowego z Holandii i Niemiec oraz organizacji polskich zajmujących się drogami i ubezpieczeniami. Dla uczestników konferencji przygotowano pokaz ratownictwa drogowego PZM oraz wystawę urządzeń i sprzętu stosowanego w drogownictwie, a także pokaz filmów dotyczących właściwych zachowań kierowców i użytkowników dróg.
  19. W dniach 16-18.09.2005 r. zorganizowane zostały VIII Międzynarodowe Mistrzostwa Polski Ratowników Drogowych Polskiego Związku Motorowego, w Jastrzębiu Zdroju, w imprezie udział wzięło 78 uczestników z całej Polski.
  20. Zgodnie z regulaminem Mistrzostw uczestnicy odpowiadali na testy z zakresu udzielania pomocy przedmedycznej i przepisów ruchu drogowego. Podejmowane były przez załogi działania ratownicze na miejscu pozorowanych wypadków drogowych. Na trasie Mistrzostw usytuowano pozorowane wypadki drogowe w tym jeden z symulacją pożaru samochodu. Każda załoga oceniana była w zakresie

podejmowanych działań i czynności przedmedycznych oraz zabezpieczenia technicznego pojazdu. Do dyspozycji uczestników przygotowano dwa fantomy na których przeprowadzano resuscytację krążeniowo - oddechową dla kierowcy i pilota. Mistrzostwom towarzyszyły liczne imprezy kulturalne i turystyczne w czasie których uczestnicy zapoznali się z malowniczymi okolicami ziemi śląskiej.

21. W dniu 18 września 2005 r. zorganizowany został II Samochodowy Rajd Pań w Lublinie. Podczas rajdu była sportowa rywalizacja na trasie prób szybkościowych, a także technicznych (z talerzem Jackie Stewarda i na trolejach). Sprawdzano też wiadomości z przepisów ruchu drogowego, jak i udzielania pierwszej pomocy. Następnie załogi ruszyły na trasę rajdu. Po drodze zwiedzano ciekawe obiekty i rozwiązywano zadania z części turystycznej imprezy.
22. Na terenie okręgu łódzkiego, działacze Polskiego Związku Motorowego zorganizowali w drugiej połowie 2005 r. cykl imprez propagujących bezpieczeństwo ruchu drogowego pn. „Chcesz Jeździć Lepiej”. Dzięki zróżnicowanym formom kolejnych imprez udało się dotrzeć do różnych grup i środowisk, ocenia się że uczestniczyło w nich ok. 1200 osób. Cykl składał się z następujących imprez:
  - „Grand Prix M1”, imprezie promującej i prezentującej motoryzację w Łodzi w dniach 9 – 11.09.2005 r. zorganizowanej przy współudziale łódzkich mediów, nasi działacze biorący udział propagowali zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz karting jako sport motorowy dla młodzieży.
  - „Chcesz Jeździć Lepiej” zorganizowanej w dniu 23.10.2005 r. Adresowana była do posiadaczy pojazdów mechanicznych którzy chcieliby sprawdzić swoje umiejętności i udoskonalić technikę jazdy, i kolejna impreza z tego cyklu przeprowadzona w dniu 27.11.2005 r. z udziałem Policji, Straży Pożarnej promująca ratownictwo drogowe i właściwe zachowania kierowców na drogach w sytuacjach zagrożenia.Podczas przeprowadzanych prób pod okiem instruktora, każdy kierowca mógł obserwować zachowanie pojazdu w poślizgu, uświadamiając sobie że jest to doskonała lekcja pokory za kierownicą, co ma szczególne znaczenie w okresie zimy i gorszych warunków na drodze.
23. Automobilklub Sudecki w miesiącach październik, listopad 2005 r. zorganizował akcję pt. „Kurs Bezpiecznego Rowerzysty” w której wzięły udział szkoły podstawowe regionu dolnośląskiego. Główną ideą tego kursu było przygotowanie dzieci i młodzieży do poruszania się rowerem po drogach w sposób gwarantujący im bezpieczeństwo. Każdy uczestnik otrzymał materiały edukacyjne oraz zestaw świateł odblaskowych, ułatwiających poruszanie się po drogach również jako pieszy. Po cyklu spotkań teoretyczno-warsztatowych z udziałem policji oraz członków Automobilklubu Sudeckiego, uczniowie sprawdzili swoje umiejętności na trasach rowerowych. końcowym efektem tego trwającego 3 miesiące kursu było zdobycie karty rowerowej.
24. W dniach 10 – 11 grudnia 2005 r. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie zorganizował III 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: anesteziologa, intensywnej terapii, chirurgii. Na zakończenie odbył się test pisemny i sprawdzian z umiejętności praktycznych.
25. PZM realizując decyzję Ministra Sprawiedliwości o wpisaniu naszej organizacji na listę uprawnionych do pozyskiwania nawiązek i świadczeń pieniężnych, otrzymując je, zgodnie z ustawą Kodeks Karny przekazuje na cele bezpośrednio związane z pomocą osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych.
26. Polski Związek Motorowy podejmując się roli społecznego partnera we wszystkich przedsięwzięciach na rzecz podnoszenia bezpieczeństwa na drogach aktywnie uczestniczył w przygotowaniu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców oraz programów nauczania na wszystkie kategorie Prawa Jazdy.
27. Polski Związek Motorowy był aktywnym uczestnikiem konferencji:

- w dniach 5 – 7.10.2005 r. organizowanej przez Szwedzki Instytut Badawczy Transportu VTI oraz Ministra Infrastruktury RP pt. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego na 4 kontynentach”. Na konferencji tej jako organizacja obchodząca jubileusz 55-lecia działalności mieliśmy zaszczyt przedstawić referat pt. „Cele i środki działania PZM w sferze poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju”.
- w dniach 27.10.2005 r. organizowanej przez Alter Ego-Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych pt. „Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego jako problem społeczny”. Na konferencji tej przedstawiony został kolejny raz wniosek Polskiego Związku Motorowego „... przypadku na rzecz Skarbu Państwa pojazdu, którego posiadacz spowodował wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym, jako narzędzia popełnienia przestępstwa”. Uważamy, bowiem że dolegliwość ekonomiczna, wobec małej skuteczności innych środków, może być ważnym orężem w walce o bezpieczne drogi.- w dniu 22.11.2005 r. organizowanej przez Zespół Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego gdzie oficjalnie prezentowano Kartę BRD przedstawiając jej genezę, cele, sygnatariuszy, działania oraz procedury.

Polski Związek Motorowy w dniu 12.12.2005 r. przesłał formularz zgłoszeniowy do Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, deklarując podjęcie działań szczególnie w zakresie wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży, szkolenia ratowników drogowych w udzielaniu pierwszej pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków komunikacyjnych, doskonalenia techniki jazdy kierowców pojazdów motorowych, kształtowania regulacji prawnych związanych z brd, a także promocji Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego.

28. Uczestniczyliśmy w przygotowaniu raportu KPMG dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce dla Toyota Motor Europe.

Przedstawione działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczą imprez i przedsięwzięć realizowanych centralnie. Ponadto w poszczególnych Zarządach Okręgowych PZM, Automobilklubach i Klubach realizowane są zadania idące w podobnym kierunku.

### 3. Działania podejmowane w ramach kampanii społecznej „Ostatni wyskok”



Pierwsza ogólnopolska kampania społeczna dotycząca zapinania pasów bezpieczeństwa, organizowana przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ruszyła 15 września 2005 r. i trwała półtora miesiąca. Celem inicjatywy było zwiększenie liczby osób regularnie zapinających pasy bezpieczeństwa podczas podróży samochodem. Była to pierwsza z cyklu kampanii społecznych pod wspólnym hasłem „Włącz myślenie”, poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, realizowanych przez KRBRD. Kampanii towarzyszyły działania wspierające Policji, Krajowego Duszpasterza Kierowców, warszawskich taksówkarzy oraz organizacji pozarządowych i sektora prywatnego.

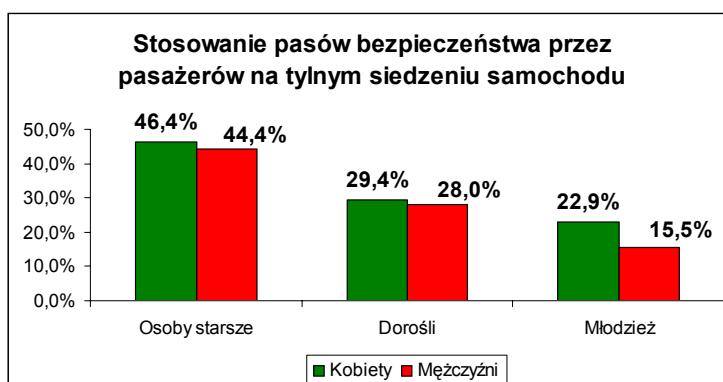
W ciągu ostatnich piętnastu lat w wypadkach drogowych zginęło w Polsce prawie 100 tysięcy osób, a obrażenia odniosło prawie 1 milion osób. Tylko w 2004r. na drogach zginęło prawie 6 tysięcy osób, a ponad 64 tysiące zostało rannych.<sup>3</sup> W Polsce ryzyko śmierci uczestnika kolizji drogowej jest wciąż średnio czterokrotnie wyższe niż w krajach Unii Europejskiej.

Blisko 600 osób rocznie (10%) mogłoby uniknąć tragedii, gdyby 90% podróżnych regularnie zapinało pasy bezpieczeństwa. Wyniki badań przeprowadzonych w Europie dowiodły, że pasy bezpieczeństwa redukują o blisko 50% ryzyko wystąpienia śmiertelnych i ciężkich obrażeń w wyniku wypadku drogowego.<sup>4</sup>

#### 3.1. Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce

W Polsce tylko niewiele ponad 70% kierowców używa regularnie pasów bezpieczeństwa. Prowadzone na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pomiary wykazały, że aż 30% kierowców i pasażerów siedzących na przednich siedzeniach nie stosuje pasów bezpieczeństwa, a wśród podróżujących na tylnych siedzeniach aż 53%.<sup>5</sup> Badania przeprowadzone w marcu 2005r. przez TNS OBOP na zlecenie KRBRD pokazały, że Polacy nie zapinają pasów bezpieczeństwa, ponieważ mają złudne poczucie kontroli nad tym, co może zdarzyć się na drodze i przekonanie, że panują nad ryzykiem. Istotnym czynnikiem jest tu także brak wyrobionego nawyku. Zarówno wśród kierowców jak i pasażerów powielane są nieprawdziwe stereotypy dotyczące negatywnych skutków stosowania pasów bezpieczeństwa.<sup>6</sup>

#### Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce przed kampania



<sup>3</sup> Źródło: Komenda Główna Policji, 2004

<sup>4</sup> Źródło: European Road Safety Action Programme, European Commission, Brussels 2003

<sup>5</sup> Źródło: „Badanie postaw i zachowań użytkowników dróg”, KRBRD, marzec-kwiecień 2005

<sup>6</sup> Źródło: TNS OBOP, marzec 2005

### 3.2. Kampania „Ostatni wyskok”

W odpowiedzi na ten problem, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, realizując Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 oraz wytyczne Komisji Europejskiej, podjęła strategiczne i długofalowe działania mające na celu zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa w Polsce. Ich efektem ma być zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych.

W tym celu przygotowana została pierwsza w Polsce zakrojona na szeroką skalę kampania edukacyjna - „Ostatni wyskok”. Celem kampanii był wzrost liczby osób regularnie zapinających pasy bezpieczeństwa poprzez:

- uzmysłowienie realności i nieprzewidywalności zagrożenia związanego z nie zapinaniem pasów bezpieczeństwa,
- obalenie błędnych przekonań dotyczących pasów bezpieczeństwa,
- przełamanie przyzwyczajień dotyczących używania pasów bezpieczeństwa, w tym przede wszystkim nie zapinania pasów przez pasażerów na tylnych siedzeniach.

Misją jest zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Nie każdego wypadku da się uniknąć, ale można znacznie zmniejszyć jego konsekwencje, stosując pasy bezpieczeństwa. Ta prosta czynność może uratować życie każdemu z nas, dlatego uważamy, że przekonanie Polaków do wyrobienia w sobie nawyku zapinania pasów i zachęcania do tego innych jest warte szczególnego zaangażowania. Podobne kampanie prowadzone są od wielu lat w innych krajach europejskich, m.in. w Anglii, Holandii oraz na całym świecie i ich skuteczność została już potwierdzona, dlatego też zdecydowaliśmy się zrealizować takie działania również w Polsce.

### 3.3. Adresaci i główny przekaz kampanii

Główny przekaz kampanii to uzmysłowienie, że niebezpieczny wypadek może zdarzyć się zawsze i wszędzie, także w miastach przy małej prędkości; że nawet doświadczony kierowca nie jest w stanie przewidzieć takiej sytuacji, a kiedy do niej dojdzie – uratować życia swojego i pasażerów. Jedyne, co może w takiej sytuacji pomóc, to zapięte pasy bezpieczeństwa.



Kampania „Ostatni wyskok” była skierowana przede wszystkim do ludzi młodych w wieku 18-24 lata, uczących się lub pracujących. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez TNS OBOP przed kampanią, w marcu 2005 r., stanowią oni najbardziej zagrożoną grupę demograficzną, a odsetek osób zapinających pasy jest wśród nich najmniejszy. Przekaz był adresowany w szczególności do osób „beztroskich” i „zapominalskich”, tzn. takich, które

często nie zapinają pasów bezpieczeństwa, lecz przyznają, że zapinanie pasów jest ważne i potrzebne. „Zapominalscy” to ludzie, którzy nie zapinają pasów bezpieczeństwa, ponieważ nie mają takiego nawyku, a postrzeganie przez nich ryzyka uczestnictwa w wypadku ma charakter abstrakcyjny. „Beztroscy” są świadomi ryzyka, ale przedkładają pozorną wygodę nad bezpieczeństwo.

Spot reklamowy przypomina w charakterze i stylistyce dokument. Kamera znajduje się w samochodzie razem z bohaterami spotu i uczestniczy z nimi w wypadku. Widzimy dwoje ludzi na tylnej kanapie samochodu. Rozmawiają, żartują. Nagle...bum. Zderzenie. On zostaje wyrzucony z samochodu – jej przerażony wzrok mówi nam, że wyleciał gdzieś do przodu. Nawet nie chcemy widzieć tego, co ona widzi. Na ekranie pojawia się hasło: „Ostatni wyskok. Bez pasów. Zapinaj pasy. Zawsze”.

„Chcemy, aby kampania wyraźnie uświadomiła, zwłaszcza młodym ludziom, że nikt nie jest w stanie kontrolować ryzyka. Nikt też nie spodziewa się tragedii, która przychodzi nagle. Dlatego pasy bezpieczeństwa trzeba zapinać zawsze” – powiedział Marek Staniszewski, Dyrektor Strategiczny Euro RSCG Warsaw.

Kampania objęła swoim zasięgiem całą Polskę i była emitowana w telewizji, kinach, Internecie, radiu. Reklamy były umieszczone na autobusach, billboardach, plakatach w klubach i restauracjach, wyświetlaczach LCD na stacjach benzynowych oraz ulotkach wkładanych za wycieraczki samochodów. Kampania została przygotowana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przez Konsorcjum w składzie: ROM, LAPAM, EURO RSCG Warsaw oraz TNS OBOP, w ramach kontaktu sfinansowanego z pożyczki Banku Światowego. Za planowanie i zakup mediów odpowiedzialny był Dom Mediowy Media Planning Group.

### 3.4. Działania wspierające kampanię

Mając na uwadze, że największą skuteczność przedsięwzięć w zakresie egzekwowania obowiązujących przepisów można uzyskać łącząc akcje informacyjne uświadamiające społeczeństwo z działaniami **Policji, Komenda Główna Policji** zleciła prowadzenie wzmożonych kontroli zapinania pasów bezpieczeństwa w całym kraju w okresie trwania kampanii i po jej zakończeniu. W dniu inauguracji kampanii na warszawskich rondach Policjantom towarzyszyły hostessy rozdające ulotki i materiały promocyjne – smyczki i zapachy samochodowe z logo kampanii.



**Siedem organizacji** na co dzień blisko związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego aktywnie poparło realizację kampanii. Do organizacji tych zaliczają się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Tarnowa, Rzeszowa, Olsztyna, Łomży, Radomia, Białej Podlaskiej, organizacja PROFIT miesięcznik Flota i firma JetMedia emitująca spot kampanii w taxi tv;

Za pośrednictwem **Krajowego Duszpasterza Kierowców**, ks. Mariana Midury, do wszystkich parafii w Polsce wystosowany został List Duszpasterski ukazujący Kampanię jako przykład bardzo pozytywnych działań na rzecz ochrony życia. List na temat Kampanii i potrzeby zapinania pasów bezpieczeństwa był odczytywany podczas Mszy Świętych. Dodatkowo we wszystkich **10 000 parafii** w całej Polsce wywieszono zostały plakaty kampanii.

Ponad **tysiąc kierowców** zrzeszonych w Express Taxi, Halo Taxi, Nowa Taxi i Super Taxi informowało pasażerów o konieczności zapinania pasów bezpieczeństwa. W taksówkach pojawiły się także zapachy z hasłem „Zapinaj pasy zawsze” oraz ulotki kampanii.



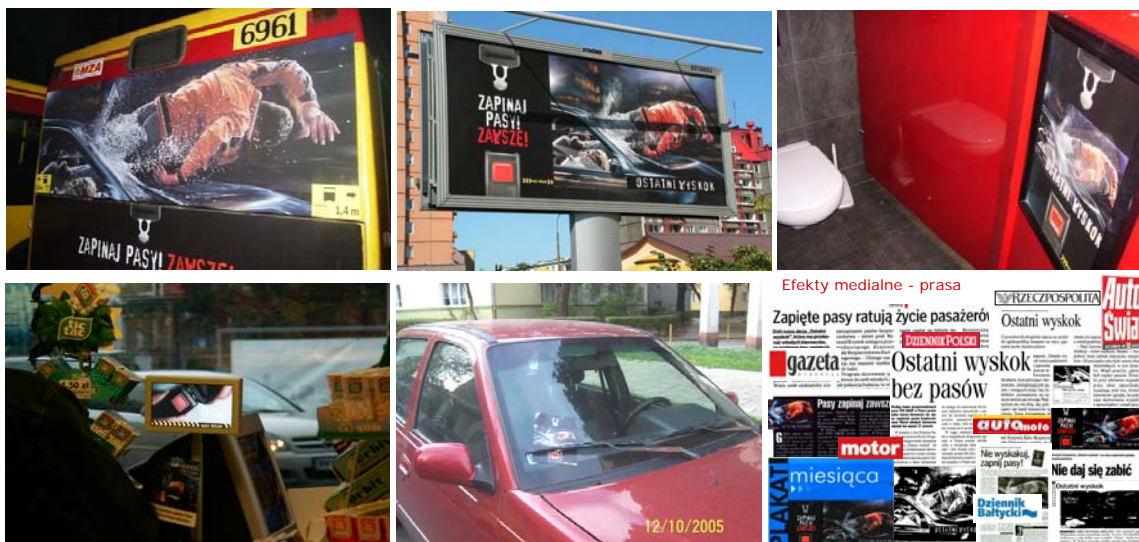


W dniu rozpoczęcia Kampanii została również uruchomiona interaktywna strona internetowa poświęcona pasom bezpieczeństwa [www.pasybezpieczenstwa.pl](http://www.pasybezpieczenstwa.pl). Na stronie internauci mogą wziąć udział w symulacji wypadku, sprawdzić siły jakie podczas niego działają na człowieka oraz przeczytać o konsekwencjach niezapinania pasów i karach przewidzianych przepisami.



### 3.5. Kampania w liczbach

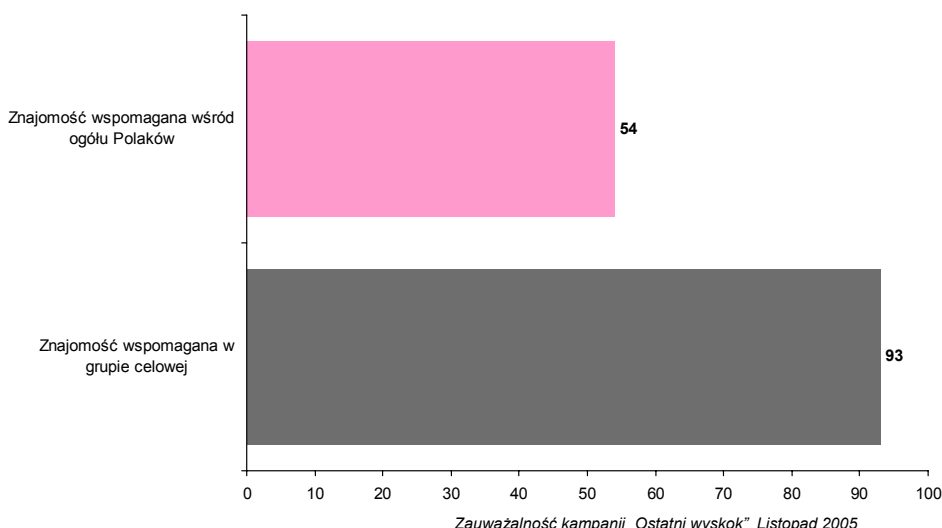
- 73 kina w 13 miastach - 1 039 499 widzów
- Telewizja – 2 595 emisji w 12 stacjach telewizyjnych – 10 000 000 widzów
- 3 stacje radiowe – 306 emisji – 1 400 000 słuchaczy
- 400 billboardów na stacjach benzynowych i skrzyżowaniach w całej Polsce
- 1 137 plakatów w 495 lokalach (kluby, restauracje) (2 547 000 klientów)
- 119 autobusów w 8 miastach
- 103 000 ulotek za szybami samochodów
- 240 ekranów LCD na stacjach benzynowych – 3 650 000 emisji
- [www.pasybezpieczenstwa.pl](http://www.pasybezpieczenstwa.pl) – 291 990 wizyt, 1 163 286 wywołań (do dnia 4.01.2006r.)



### 3.6. Wyniki badań efektywności kampanii

Po zakończeniu działań medialnych zostało zrealizowane przez **TNS OBOP** badanie z wykorzystaniem AdEval™ - narzędzia, które pokazało, czy zastosowana kreacja i przygotowana reklama odniosły zamierzony efekt.

Jak pokazało badanie przeprowadzone po zakończeniu kampanii społecznej „Ostatni Wyskok”, jej przekaz dotarł aż do **93% grupy celowej**, odpowiednio do 98% kierowców i 89% pasażerów. Reklama była widoczna również wśród ogółu dorosłych Polaków – ponad co drugi Polak powyżej 15 roku życia (54%) zetknął się z przekazem kampanii „Ostatni Wyskok”. Niezwykle wysoki poziom zauważenia kampanii reklamowej potwierdzają także dane telemetryczne TNS OBOP, gdzie 69% grupy celowej zobaczyło reklamę telewizyjną przynajmniej jeden raz w wybranych stacjach telewizyjnych.



Należy też podkreślić, że reklama zmotywowała do używania pasów ponad co drugą osobę, która z nich do tej pory nie korzystała. Co więcej 50% kierowców i 53% nie-kierowców deklaruje, że po obejrzeniu kampanii przynajmniej raz zwrócili uwagę innej osobie w samochodzie, żeby zapięła pasy bezpieczeństwa. Te dane można uznać za sukces kampanii, której celem było uzmysłowienie realności i nieprzewidywalności zagrożenia związanego z nie zapięciem pasów bezpieczeństwa.

### 3.7. Stosowanie pasów bezpieczeństwa po kampanii

Podstawę oceny skuteczności kampanii stanowiły wyniki obserwacyjnych pomiarów stosowania pasów bezpieczeństwa realizowanych w ramach studium „Analiza Wybranych Aspektów Zachowania Użytkowników Dróg” prowadzonego na zlecenie KRBRD od 2004 r..

#### STOSOWANIE PASÓW PRZED I PO KAMPANII

Ogółem

Pomiary	Kierowca	Pasazer z przodu	Pasazer z tyłu
2005.02	69 %	70 %	37 %
2005.05	74 %	71 %	39 %
2005.07	<b>76 %</b>	<b>74 %</b>	<b>38 %</b>

Źródło: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Kampania przyniosła efekt w wiekowej grupie docelowej (młodzi ludzie): **wzrost zapinania pasów prawie o 10%**. Najsilniejsze było oddziaływanie na pasażerów na tylnych siedzeniach – wzrost zapinania pasów o **32%** i na pasażerów na przednich siedzeniach - wzrost o **14%**.

### 3.8. Wyniki kontroli prowadzonych przez Policję

Policja skontrolowała **443 815** podróżujących samochodem. Ujawniła **92 531** naruszeń przepisów o stosowaniu pasów i przewożeniu dzieci w fotelikach.

Policja ukarała 73 470 kierujących pojazdami, 11 715 pasażerów z przodu i 6 327 z tyłu.

### 3.9. Ostateczny wynik kampanii – uratowane osoby

Wypadki drogowe i ich skutki to nie tylko problem społeczny i moralny, ale także ekonomiczny. Nie można przeliczyć bólu i cierpienia ofiar wypadków i ich najbliższych. Są to straty niewymierne. Jednak straty materialne, jakie ponosi społeczeństwo z tytułu wypadków drogowych, mierzone wielkością niewytworzonego dochodu narodowego, przewyższają wielkość wydatków budżetu naszego państwa na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną. **Koszt społeczny jednej zabitej osoby to prawie 1 mln złotych!**

W trakcie trwania kampanii w wyniku wypadków drogowych zginęło **o 118 osób mniej** w stosunku do analogicznego okresu w 2004 r. **210 osób mniej** zginęło, zakładając, że kampania wpływała na zachowania jeszcze miesiąc po jej zakończeniu.

### 3.10. Zapowiedź następnych kampanii

Wzorując się na doświadczeniach krajów będących liderami w bezpieczeństwie ruchu drogowego (Holandia, Wielka Brytania), Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zdecydowała się wprowadzić podobną politykę ujednoczonych i zsynchronizowanych kampanii społecznych. Skuteczne kampanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być realizowane wspólnie z władzami regionalnym, sektorem prywatnym oraz organizacjami pozarządowymi, długofalowo planowane, jednakże centralnie koordynowane. Działania te, aby osiągnąć trwałą zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu, powinny mieć zintegrowaną

koncepcję, jednakowy przekaz, wspólne logo i powinny być realizowane w tym samym czasie przez wszystkie jednostki. Wszystkie kampanie przebiegać będą pod wspólnym logotypem „Włącz myślenie”.

Kolejne kampanie z cyklu „Włącz myślenie” poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego zostały zaplanowane na najbliższe lata i będą poświęcone takim zagadnieniom, jak: prędkość, alkohol, foteliki dla dzieci, niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści, dzieci) oraz widoczność na drodze.

PROBLEM	STYCZEŃ	LUTY	MARZEC	KWIECIEŃ	MAJ	CZERWIEC	LIPIEC	SIERPIEŃ	WRZESIEŃ	PAŹDZIERNIK	LISTOPAD
PASY BEZPIECZEŃSTWA											
ALKOHOL											
PRĘDKOŚĆ											
NIECHRONIENI UŻYTKOWNICY DRÓG											

#### **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. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuowały w 2005 r. działania wynikające z programów krajowych brd (GAMBIT 2000 oraz GAMBIT 2005) oraz programów lokalnych (GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski, GAMBIT Podlaski, GAMBIT Świętokrzyski), 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 Programy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2000” oraz „GAMBIT 2005”. 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](http://www.krbrd.gov.pl) – w materiale pt.: Załącznik do sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie w 2005 r.”.

.....  
Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu  
.....