

## **Rezultaty Programów Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

**Andrzej Grzegorczyk**

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



# Utworzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Wojewódzkich Rad BRD

- Uchwała 92/93 Rady Ministrów powołująca Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Zarządzenie nr 71/98 Prezesa Rady Ministrów o reaktywacji Rady BRD oraz o powołaniu na stanowisko Przewodniczącego Rady BRD Ministra właściwego ds. transportu.
- Wyodrębnienie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Sekretariatu Krajowej Rady BRD.
- Utworzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkich Rad BRD na podstawie Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym. (Dz.U. Nr 129 z dn. 12.11.2001 r.)
- Utworzenie Wojewódzkich Rad BRD, a w ostatnich latach Powiatowych Rad BRD oraz Gminnych Centrów BRD

## Zadania Krajowej Rady BRD

Krajowa Rada działa przy ministrze właściwym ds. transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do jej zadań należy:

- proponowanie kierunków polityki państwa
- opracowywanie programów poprawy BRD
- inicjowanie badań naukowych
- inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych
- inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej
- inicjowanie współpracy zagranicznej
- współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi
- inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej
- analizowanie i ocena podejmowanych działań

# Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

(zagrożenie mieszkańców i ciężkość wypadków)

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 100 000 mieszkańców)	Ciężkość wypadków (zabici na 100 wypadków)
1990	50 532	7 333	59 611	19,2	15
2000	57 331	6 294	71 638	16,3	11
2001	53 799	5 534	68 194	14,2	10
2002	53 559	5 827	67 498	15,1	11
2003	51 078	5 640	63 900	14,8	11
<b>2004</b>	<b>51 069</b>	<b>5 712</b>	<b>64 661</b>	<b>15,0</b>	<b>11</b>
04/03 %	<b>-0,02</b>	<b>+1,3</b>	<b>+1,2</b>		

# GAMBIT 2000 - cele

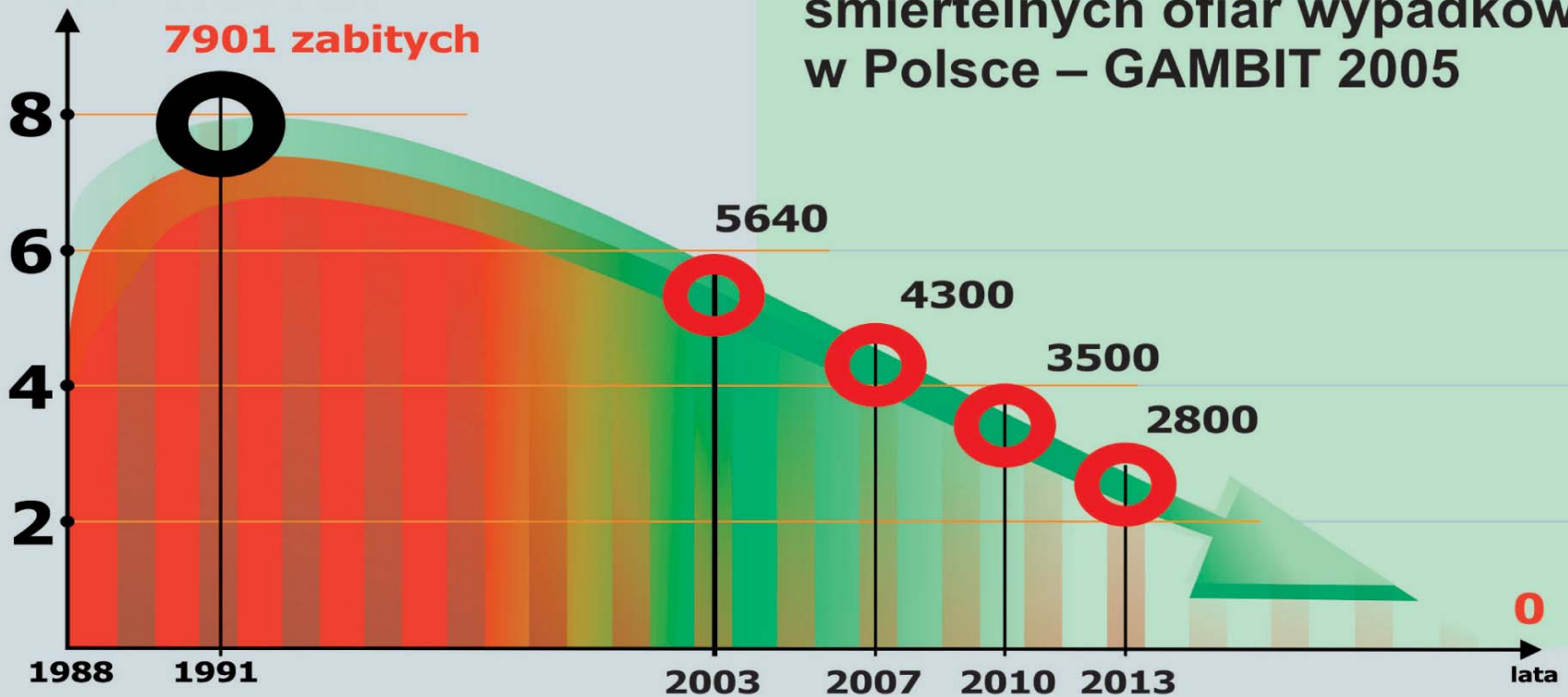
- 1994 r. - Pierwsze prace nad projektem **Krajowego Programu Poprawy BRD** na zamówienie ministra transportu.
- 2000 r. – opracowanie **Krajowego Programu Poprawy BRD** pod nazwą **GAMBIT'2000** na zamówienie ministra transportu.

*Główne cele tego programu:*

- **nadmierna prędkość jazdy,**
- **młodzi kierowcy,**
- **niechronieni użytkownicy dróg,**
- **nietrzeźwi użytkownicy dróg,**
- **ciężkość wypadków,**
- **przejścia dróg przez małe miejscowości,**
- **miejsca koncentracji wypadków drogowych.**

# GAMBIT 2000 – cel główny

liczba  
zabitych  
w tys.

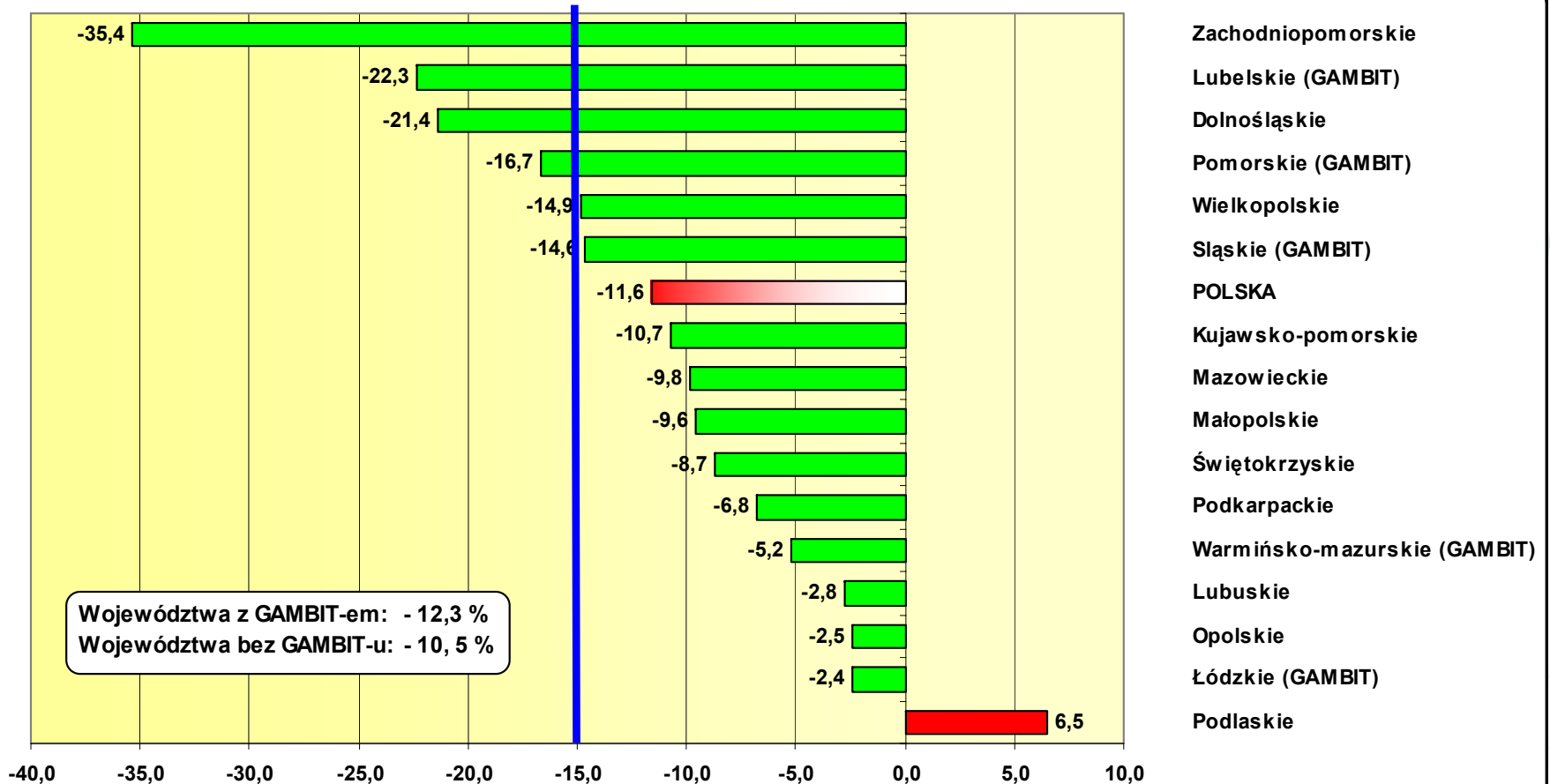


# Zadania Programu GAMBIT 2000

Rozwój systemu i wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- Usprawnianie struktury zarządzania brd w Polsce
- Rozbudowa systemu informacji o brd
- Wdrożenie systemu audytu brd
- Wdrożenie systemu ustawicznego kształcenia kadry

# Realizacja programów wojewódzkich bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2000 – 2003



# Podsumowanie realizacji I etapu Programu GAMBIT 2000 (w latach 2000 – 2004)

- ogólne **zmniejszenie** liczby ofiar śmiertelnych o **10,5 %**
  
- **zmniejszenie** liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych grupach wysokiego ryzyka, w tym:
  - pieszych o **13%**
  - młodych kierowców o **10%**
  - rowerzystów o **6%**
  - dzieci o **13%**
  - nietrzeźwych użytkowników dróg o **29%**
  - rozwijających nadmierną prędkość o **13%**
  
- **zwiększenie** liczby ofiar wypadków na skrzyżowaniach dróg o 2,7%.

# Podsumowanie realizacji I etapu Programu GAMBIT 2000 (c.d.)

Założone w Programie cele zostały częściowo osiągnięte.

Do niepełnego osiągnięcia celów przyczyniło się:

- nieprzygotowane z odpowiednim wyprzedzeniem programy operacyjne,
- zbyt mała liczba wykwalifikowanej kadry,
- niewystarczająca współpraca pomiędzy organami rządowymi i samorządowymi,
- przywiązywanie zbyt małej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd,
- niedostosowanie uregulowań prawnych i technicznych umożliwiających efektywne działania na rzecz poprawy brd,
- brak poczucia nieuchronności kary przez osoby naruszające przepisy ruchu drogowego,
- niedostatek środków finansowych na realizację zadań.

# Nowe uwarunkowania programowania bezpieczeństwa ruchu drogowego

## *uwarunkowania europejskie*

„**Polityka transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję**”, w której Unia Europejska założyła cel: o 50% mniej ofiar śmiertelnych w roku 2010. Oznacza to nie więcej niż 20 tys. zabitych we wszystkich krajach Unii (UE15), w roku 2010.

**III Europejski Program Działań** określa strategię działań zmierzającą do:

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

**Rekomendacja Komisji Europejskiej z 21 października 2003 r.** zalecająca krajom członkowskim, aby:

- opracowały krajowy plan działań;
- zapewniły, że wzmożone działania egzekucyjne będą łączone z informowaniem opinii publicznej o działaniach i ich efektach;
- zapewniły stosowanie urządzeń automatycznej kontroli prędkości na drogach różnych kategorii, a także, że kontrole takie prowadzone będą w sposób gwarantujący ich skuteczność;
- przyjęły procedury zapewniające ściganie wszystkich naruszeń prędkości zarejestrowanych przez automatyczne urządzenia kontrolne;
- zapewniły intensywne działania egzekucyjne w obszarze niestosowania pasów bezpieczeństwa.

# Nowe uwarunkowania programowania bezpieczeństwa ruchu drogowego

## *uwarunkowania krajowe*

**Przyjęcie przez Rząd Polityki Transportowej Państwa na lata 2005 - 2025.** Bezpieczeństwo w transporcie jest jednym z podstawowych zadań tego programu. Zyskało ono tym samym rangę jednego z pięciu celów szczegółowych.

**Opracowanie i przyjęcie przez Rząd Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 - 2013.** Kierunek pt. „Tworzenie nowoczesnej sieci transportowej”, zawiera działanie „Bezpieczeństwo transportu”. Jego celem jest osiągnięcie standardów krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie poprzez zmniejszenie liczby przekroczeń prędkości, zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby kierujących pod wpływem alkoholu i audyt brd wszystkich projektowanych budów, przebudów i modernizacji dróg.

**Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013.** Jednym z pięciu celów Strategii jest „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Cel ten zakłada zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% w stosunku do roku 2003.

Celami szczegółowymi są:

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

# Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005

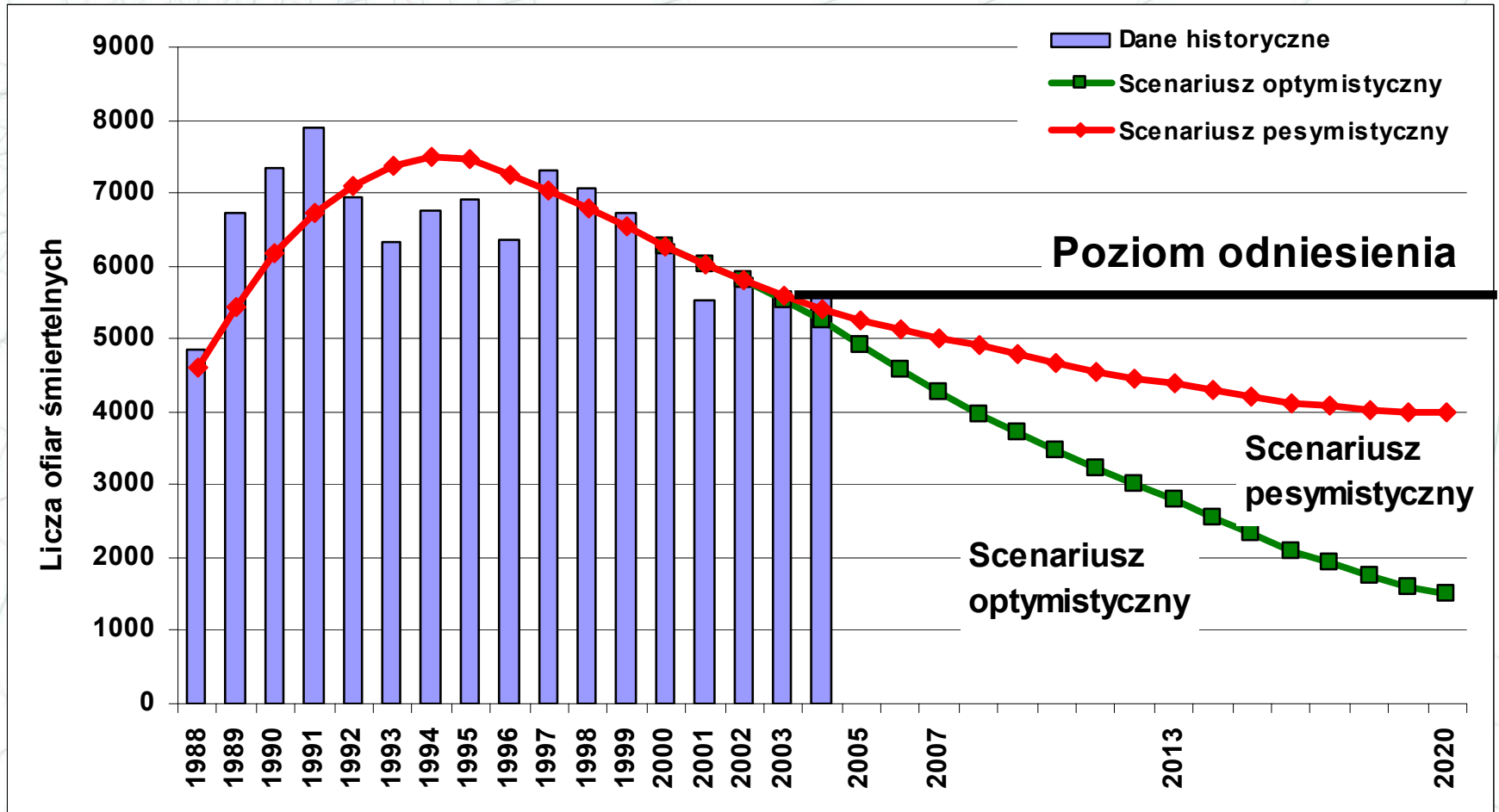
- Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 został opracowany na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i przyjęty na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r.
- Program GAMBIT 2005 obejmuje okres 2005 – 2007 – 2013.
- Realizacja Programu GAMBIT 2005 została podzielona na etapy. Każdy z nich będzie zostanie przeprowadzony w oparciu o Program Operacyjny.
- Pierwszy z tych etapów obejmuje lata 2005 – 2007.

# Perspektywy czasowe Programu GAMBIT 2005

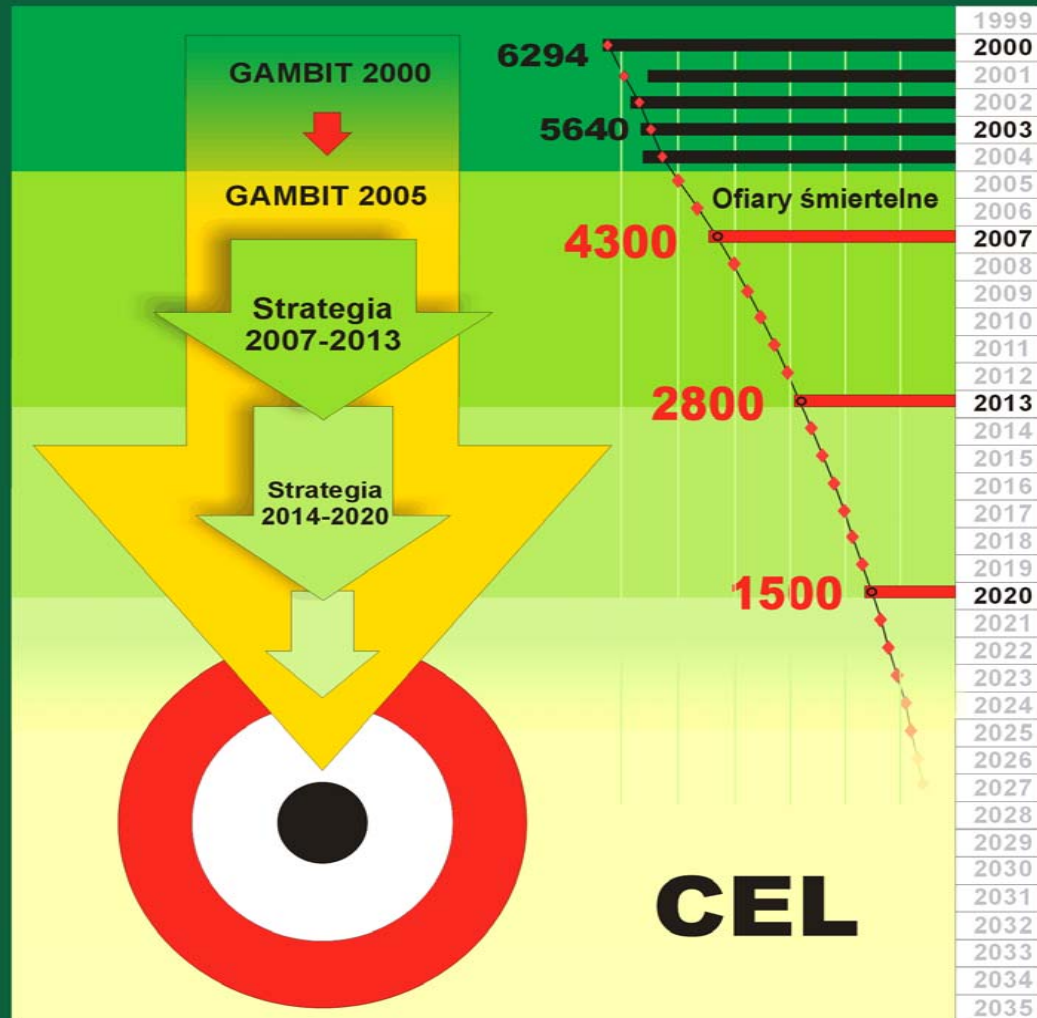
- Wizja bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025 jak w projekcie Polityki Transportowej Państwa
- Strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013 zgodnie z Narodowym Planem Rozwoju 2007-2013
- Program operacyjny brd na lata 2005 – 2007.



# Prognoza liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do 2020 r. w przypadku podejmowania działań według różnych scenariuszy programu GAMBIT 2005



# Polska Wizja ZERO



## Cele strategii BRD do roku 2013

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

Ponadto, wyznaczono dwa pośrednie cele etapowe, które równocześnie będą punktami kontrolnymi realizacji strategii:

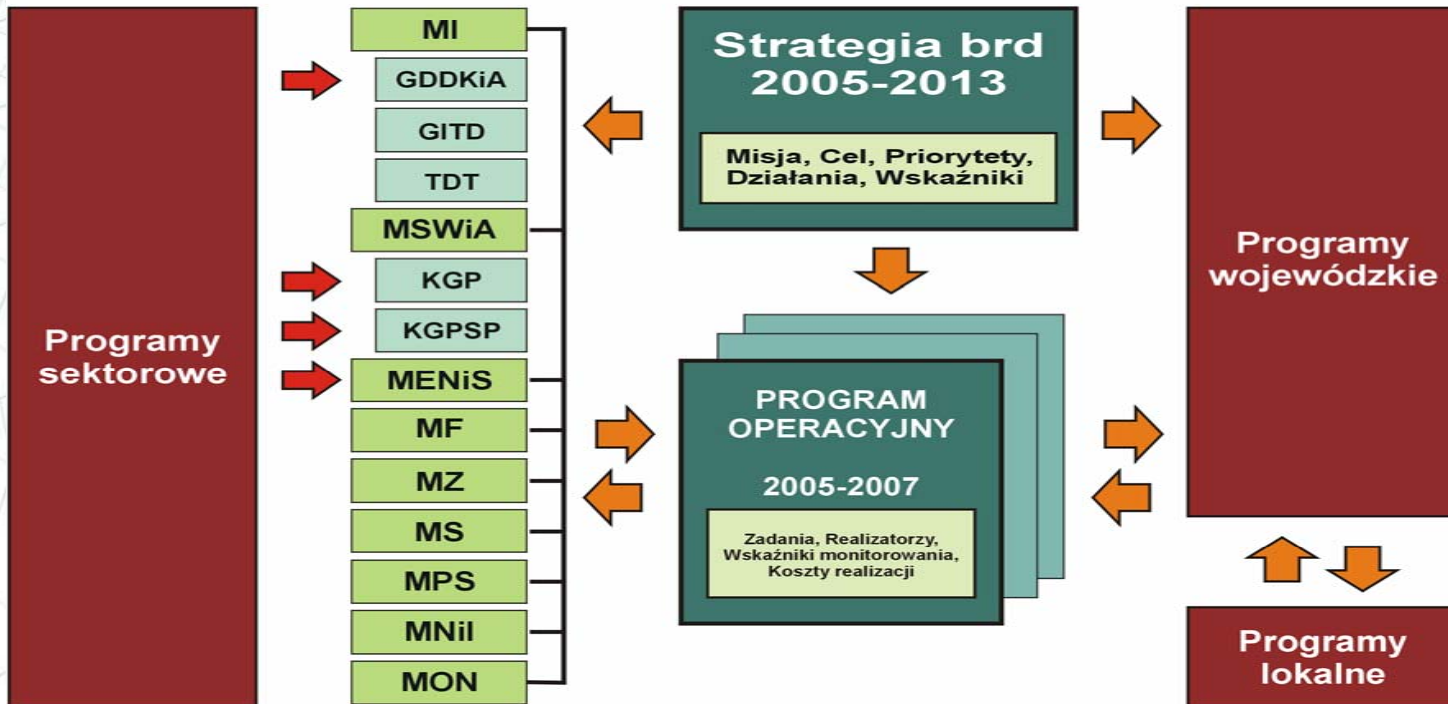
- **rok 2007 - nie więcej niż 4300 ofiar śmiertelnych,**
- **rok 2010 - nie więcej niż 3500 ofiar śmiertelnych.**

### Zestawienie oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd

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

# GAMBIT 2005

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
na lata 2005 - 2007 - 2013



MI - Ministerstwo Infrastruktury; GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; GITD - Główny inspektorat Transportu Drogowego; TDT - Transportowy Dozór Techniczny; MSWiA - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji; KGP - Komenda Główna Policji; KGPSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej; MENiS - Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu; MF - Ministerstwo Finansów; MZ - Ministerstwo Zdrowia; MS - Ministerstwo Sprawiedliwości; MPS - Ministerstwo Polityki Społecznej; MNiI - Ministerstwo Nauki i Informatyzacji; MON - Ministerstwo Obrony Narodowej

# Dotychczasowe działania w ramach Programu GAMBIT 2005

- **Badania prędkości i stosowania pasów bezpieczeństwa**
- **Kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**
- **Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach**
- **Zakup wyposażenia dla służb kontroli ruchu drogowego i służb ratowniczych**
- **Kontrakty na wyposażenie dróg krajowych w elementy bezpieczeństwa**
- **Prowadzenie projektu „Sondaż i Kampania BRD” w ramach pożyczki Banku Światowego**

# Dotychczasowe działania w ramach Programu GAMBIT 2005 Ogólnopolska kampania „Ostatni wyskok”

- Najwyższy wskaźnik ofiar odnotowany został w przedziale wiekowym 18-24 lata. Młodzi stanowią aż 14% ogółu zabitych i 21% ogółu rannych.
- Blisko 10% ofiar wypadków mogłoby uniknąć tragedii, gdyby 90% podróżnych regularnie zapinało pasy bezpieczeństwa;
- Kampania „**Ostatni Wyskok**” poświęcona zapinaniu pasów bezpieczeństwa ruszyła 15 września br. i będzie trwała do końca października br.

*Przyjemny wieczór, kino, znajomymi, zabawa, żarty. Fragment zwykłej rozmowy, którą po kinie z przyjaciółmi prowadzi każdy z nas. To jeden z wielu wyskoków na miasto. Przyjemnie byłoby go powtórzyć! Jutro, pojutrze, za tydzień... Bum. Zderzenie, on znika – jej wzrok mówi nam, że zniknął gdzieś z przodu. Nawet nie chcemy widzieć tego, co widzi ona. „**Ostatni wyskok. Bez pasów. Zapinaj pasy. Zawsze**”*



## Element działań długofalowych



- „Ostatni wyskok” to pierwsza z cyklu kampanii społecznych „**Włącz myślenie**”, poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, realizowanych przez KRBRD;
- Kolejne kampanie zaplanowane są na kolejne lata i będą poświęcone takim zagadnieniom jak:
  - prędkość
  - alkohol
  - pasy bezpieczeństwa, foteliki dla dzieci
  - niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści, dzieci)
  - widoczność na drodze

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

 kampania społeczna + kontrole policyjne

 kampania społeczna

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



[www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)