

*MINISTERSTWO TRANSPORTU*

**KRAJOWY PROGRAM  
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
NA LATA 2005 – 2007 - 2013  
„GAMBIT 2005”**

**Program Realizacyjny BRD  
na lata 2006 - 2007**

Warszawa – wrzesień 2006

**Opracowanie wykonano na zlecenie byłego Ministerstwa Infrastruktury**

**Autorzy:**

**Politechnika Gdańska**

Kazimierz Jamroz – kierownik projektu  
Lech Michalski  
Joanna Żukowska  
Marcin Budzyński  
Miroslaw Kastner  
Wojciech Kustra  
Izabela Oskarbska  
Jacek Oskarbski  
Andrzej Siwek  
Antoni Urbanowicz  
Stanisława Zielińska – CEN Gdańsk

**Politechnika Krakowska**

Marian Tracz  
Stanisław Gaca  
Jan Unarski – IES Kraków  
Andrzej Gajek

**Instytut Transportu Samochodowego**

Maria Dabrowska – Loranc  
Ilona Buttler  
Anna Zielińska  
Waldemar Przybylski

**Współpraca:**

**Departamenty merytoryczne byłego Ministerstwa Infrastruktury**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Główny Inspektorat Transportu Drogowego

**byłe Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu**

**Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji**

Komenda Główna Policji  
Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

**Spis treści:**

<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>1</b>
<b>2. ZASADNICZE PROBLEMY BRD .....</b>	<b>2</b>
3.1. Cel główny .....	5
3.2. Cele szczegółowe .....	5
<b>4. SPOSÓB PRZYGOTOWANIA PROGRAMU .....</b>	<b>7</b>
<b>5. ZADANIA PRIORYTETOWE .....</b>	<b>11</b>
5.1. Cel 1 – Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd.....	11
5.2. Cel 2: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego .....	16
5.3. Cel 3: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów.....	21
5.4. Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej.....	25
5.5. Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych .....	28
<b>6. KOSZTY I EFEKTY PROGRAMU .....</b>	<b>33</b>
6.1 Zestawienie kosztów.....	33
6.2 Efektywność programu .....	36
<b>7. ZASADY WDRAŻANIA .....</b>	<b>39</b>
7.1. Zarządzanie Programem .....	39
7.2. Programowanie sektorowe i regionalne.....	39
7.3. System monitoringu i oceny realizacji programu .....	41
7.4. Przewidywane źródła finansowania Programu Realizacyjnego.....	44
7.5. Kroki wdrożeniowe.....	45
<b>8. ZAKOŃCZENIE .....</b>	<b>47</b>
<b>SŁOWNIK SKRÓTÓW I WYRAŻEŃ.....</b>	<b>47</b>
<b>ZAŁĄCZNIK .....</b>	<b>49</b>
A. ZESTAWIENIE ZADAŃ.....	49
B. ZESTAWIENIE PROJEKTÓW .....	49
C. OPIS REALIZACJI ZADAŃ W WYBRANYCH OBSZARACH DZIAŁAŃ.....	49
D. KARTY ZADAŃ .....	49

### Spis tablic:

Tablica 1 Liczba zadań przewidzianych do realizacji Programu Realizacyjnego BRD z podziałem na lata .....	8
Tablica 2 Podział zadań Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 na poszczególne obszary i sektory z uwzględnieniem wagi realizowanych zadań .....	9
Tablica 3 Wstępne, szacunkowe koszty realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 - 2007 z podziałem na cele i priorytety .....	33
Tablica 4 Struktura wstępnych, szacunkowych kosztów Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 .....	34
Tablica 5 Podział wstępnych, szacunkowych kosztów Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 na poszczególne obszary i sektory z uwzględnieniem wagi realizowanych zadań [mln zł.] .....	35
Tablica 6 Zestawienie oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd .....	37
Tablica 7 Zestawienie wskaźników efektywności realizacji zadań w poszczególnych celach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 - 2007 .....	37
Tablica 8 Zestawienie wskaźników monitorowania Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 z podziałem na okresy monitorowania .....	42
Tablica 9 Kroki wdrożeniowe Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 .....	45

### Spis rysunków:

Rys. 1 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce do roku 2007 .....	5
Rys. 2 Przyjęta struktura aktywności w Krajowym Programie BRD "GAMBIT 2005" .....	7
Rys. 3 Schemat realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 z uwzględnieniem programowania działań sektorowych, regionalnych i lokalnych .....	40

## 1. WSTĘP

Przez wiele lat działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, traktowane były jako działania przeszkadzające w osiągnięciu dobrych wyników ekonomicznych i sprzeczne z dążeniem ludzi do skracania czasu podróży. Okazało się jednak, że przy takim podejściu koszty utrzymania systemu transportu stają się dla społeczeństwa za wysokie. Pomijając wydatki na utrzymanie samego systemu, rozwój transportu drogowego w istniejącej formule stanowi zagrożenie życia i zdrowia użytkowników dróg, prowadzi do wzrostu zanieczyszczenia powietrza, przyczynia się do powiększania efektu cieplarnianego, wiąże się także ze wzrostem zatłoczenia, hałasu, niszczeniem więzi w społecznościach lokalnych bądź z zaburzeniami w ekosystemach.

W Polsce, mimo pewnej poprawy zanotowanej w ostatnich latach, zagrożenie zdrowia i życia użytkowników transportu drogowego jest nadal wysokie. Głównymi przyczynami tej sytuacji są: niska kultura jazdy i powszechne lekceważenie przepisów ruchu drogowego (zwłaszcza tych dotyczących prędkości jazdy, zakazu jazdy po użyciu alkoholu i obowiązku stosowania urządzeń ochronnych podczas jazdy samochodem), ale także niska jakość infrastruktury drogowej (nieprzystające do obecnych standardów brd i poziomu wiedzy rozwiązania projektowe, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, niepodatne otoczenie drogi) i mało skuteczny nadzór nad ruchem. Szczególnie dotkliwe są straty społeczne, w tym utrata członków rodzin, kalectwo, pogorszenie zdrowia i warunków życia uczestników wypadków i ich rodzin.

Wychodząc naprzeciw dążeniom społeczeństwa do zwiększenia nacisku na ochronę życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym Konsorcjum złożone z pracowników Politechniki Gdańskiej, Politechniki Krakowskiej i Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie opracowało na zlecenie Ministra Infrastruktury, projekt Programu BRD „GAMBIT 2005”. W dniu 19 kwietnia 2005 roku Rada Ministrów przyjęła Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2005”, jako program działań prewencyjnych w Polsce w latach 2005 – 2007 - 2013. W Programie tym przyjęto, że w 2013 roku liczba śmiertelnych ofiar w transporcie drogowym nie może przekroczyć poziomu 2800 osób, a w 2020 roku – 1500.

Niniejszy dokument jest projektem „**Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007**”, który będzie częścią realizacyjną Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 - 2013 „GAMBIT 2005” i stanowi pierwszy etap realizacji Strategii BRD do roku 2013. Realizację części zadań rozpoczęto w 2005 roku Stąd część zawartego w tym opracowaniu materiału dotyczy lat 2005 – 2007.

Niniejszy dokument składa się z części głównej i załączników. Część główna zawiera: charakterystykę zasadniczych problemów brd, cel i priorytety do roku 2007, zestawienie zadań priorytetowych, koszty i efekty programu, zasady wdrażania programu. Załączniki zawierają: zestawienie zadań, zestawienie projektów, opis realizacji zadań w wybranych obszarach działań i karty zadań.

## 2. ZASADNICZE PROBLEMY BRD

### **Duża liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych i duża ciężkość wypadków**

W latach 2000–2003 liczba ofiar śmiertelnych miała tendencję malejącą - średnio o 2,2 % rocznie, osiągając poziom 5640 ofiar śmiertelnych w roku 2003. W roku 2004 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych wzrosła do 5712 osób.

W roku 2003<sup>1</sup> podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu w Polsce dotyczące śmiertelnych ofiar wynosiły:

- 14,7 śmiertelnych ofiar na 100 tys. mieszkańców,
- 3,5 śmiertelnych ofiar na 10 tys. pojazdów,
- 31,6 śmiertelnych ofiar na 1 mld pojazdów-kilometrów,
- 11,2 śmiertelnych ofiar / 100 wypadków.

Wskaźniki te kształtują się na poziomie notowanym w latach 70–tych w Szwecji, Holandii i Anglii i są ponad dwukrotnie wyższe od obecnych.

Polska w dalszym ciągu zajmuje czołowe miejsce w Europie pod względem ciężkości wypadków drogowych oraz ryzyka śmierci w wypadku drogowym.

### **Niechronieni uczestnicy ruchu grupami szczególnie wysokiego ryzyka śmierci w wypadku drogowym.**

Wskaźnik śmiertelnych ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu wynoszący 6,8 ofiar na 100 tys. mieszkańców jest jednym z najwyższych w Europie. Wskaźnik udziału śmiertelnych ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego wynosi 46 %, w tym:

- **piesi** - biorą udział w 33% wypadków i stanowią 34% śmiertelnych ofiar, podczas gdy podróże piesze to ok. 22 % ogółu podróży,
- **rowerzyści** – stanowią 12 % śmiertelnych ofiar, podczas gdy podróże rowerem to zaledwie 1-2 % ogółu podróży.

### **Niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego**

Niebezpieczne zachowania uczestników ruchu to: jazda z nadmierną prędkością, nietrzeźwość użytkowników dróg, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, kaski ochronne), nieprzestrzeganie przepisów ruchu i brak poszanowania praw innych uczestników ruchu.

**Nadmierna prędkość** jazdy jest przyczyną 22% wypadków, w których jest 29% śmiertelnych ofiar. Głównym powodem tych wypadków jest przekraczanie dozwolonej, bezpiecznej prędkości jazdy. W Polsce przeciętnie 45 % kierowców przekracza dozwolone limity prędkości, a na drogach krajowych wskaźniki te są jeszcze wyższe i wynoszą:

- na obszarach zamiejscowych - 62 % kierowców,
- na przejściach dróg tranzytowych przez małe miasta i miejscowości - 84 % kierowców,
- na obszarach miejskich - 48 % kierowców.

Wskaźniki te należą do najwyższych wśród krajów Unii Europejskiej.

**Nietrzeźwi** użytkownicy dróg powodują 11% wypadków, w których jest 12% śmiertelnych ofiar.

---

<sup>1</sup> Bazowym rokiem dla wszystkich porównań w niniejszym opracowaniu jest rok 2003

Skuteczność **pasów bezpieczeństwa** w pojeździe w podczas wypadku nadal jest niedoceniana; procent stosujących to urządzenie zabezpieczające kształtuje się następująco:

- wszystkie pojazdy, wszyscy uczestnicy, średnio – 66 %,
- samochód osobowy: kierowca i pasażer z przodu – 72 %, pasażer z tyłu – 47 %,
- samochód osobowy: dzieci – 83 %, młodzież – 55 %, dorośli – 71 %, seniorzy – 81 %.

### **Niska jakość infrastruktury drogowej**

Niska jakość infrastruktury drogowej to między innymi: brak wystarczającej hierarchizacji dróg i niedostosowanie ich do pełnionych funkcji, niebezpieczne obiekty w pasie drogowym, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, obudowywanie dróg na znacznej ich długości, błędne rozwiązania skrzyżowań i przejść dla pieszych. Stan bezpieczeństwa na sieci drogowej charakteryzują poniższe wskaźniki:

- według **kategorii dróg**:
  - krajowe – 20% wypadków, 37% śmiertelnych ofiar,
  - wojewódzkie – 14% wypadków, 20% śmiertelnych ofiar,
  - w powiatach grodzkich – 36% wypadków, 15% śmiertelnych ofiar,
  - pozostałe - 30% wypadków, 28% śmiertelnych ofiar,
- według **elementów dróg**:
  - najechania na drzewo lub słup – 11% wypadków, 19% śmiertelnych ofiar,
  - przejścia dróg tranzytowych przez miejscowości – 16% wypadków, 17 % śmiertelnych ofiar,
  - skrzyżowania – 32% wypadków, 17 % śmiertelnych ofiar.

### **Nieefektywny system bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Pomimo wielu zadań podjętych zgodnie z Programem Gambit 2000, nadal podstawową niedoskonałością systemu brd jest brak:

- liderów (inspektorów, specjalistów brd) i dostatecznej ilości przeszkolonej kadry w instytucjach rządowych, samorządowych i sektorowych, na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym,
- odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie organizacji skutecznych struktur brd, audytu brd,
- systemu edukacji szkolnej na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalnych baz danych o zdarzeniach drogowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dostępnych dla analiz brd i monitorowania realizacji programów,
- zorganizowanego wsparcia dla idei brd przez prasę, radio i telewizję oraz propagowania przez te media dobrych wzorców,
- wsparcia naukowego dla realizacji działań na rzecz brd.

W odniesieniu do sektorów związanych z działaniami na rzecz brd należy stwierdzić, że:

- w zakresie **edukacji**: istnieje potrzeba systemowego doskonalenia nauczycieli koordynujących wychowanie komunikacyjne w szkołach podstawowych i gimnazjach, z uwzględnieniem potrzeb w tym zakresie, promowania nowych pomocy i materiałów edukacyjnych, rozwijania współpracy szkół na rzecz brd z organizacjami pozarządowymi, instytucjami samorządowymi, środowiskiem lokalnym.
- w zakresie **szkolenia i egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców**: istniejący system szkolenia i egzaminowania nie przygotowuje do odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym, jest niezmienny od lat i wymaga zreformowania zgodnie z opracowanymi już projektami,
- w zakresie **nadzoru nad ruchem drogowym**: struktura służb nadzoru nad ruchem drogowym jest nieodpowiednia do zadań, bezpieczeństwo ruchu drogowego ma bardzo niski priorytet w działaniach Policji, stosowane są nieskuteczne metody zapobiegania najbardziej niebezpiecznym zachowaniom uczestników ruchu, brakuje

- sprzętu do skutecznego nadzoru nad ruchem drogowymi i działań na miejscu zdarzenia oraz odpowiednich rozwiązań prawnych,
- w zakresie **wymiaru sprawiedliwości**: występują znaczne opóźnienia w rozpatrywaniu spraw sądowych (np. prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu), egzekwowanie wykroczeń rejestrowanych w ramach automatycznego nadzoru jest zbyt pracochłonne i mało efektywne, brak skutków prawnych wobec nieudzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadków,
  - w zakresie **stanu technicznego pojazdu i ich wyposażenia**: park samochodowy charakteryzuje się dużym udziałem pojazdów stanowiących zagrożenie ze względu na zły stan techniczny, niedostatecznie wyposażonych w urządzenia bezpieczeństwa czynnego i biernego,
  - w zakresie **infrastruktury drogowej**: brak hierarchizacji sieci drogowej i skutecznej regulacji dostępności, niewielki udział dróg o najwyższym standardzie technicznym w całej sieci drogowej, niewłaściwie kształtowane otoczenia dróg i ulic (obudowywanie obwodnic), liczne wady geometryczne i mankamenty organizacji ruchu, zły stan nawierzchni i poboczy, twarde otoczenie dróg (drzewa, słupy), brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla pieszych i rowerzystów,
  - w zakresie **ratownictwa na drogach**: trudności w zorganizowaniu zintegrowanego systemu ratownictwa (zwłaszcza sieci centrów powiadamiania ratunkowego), przestarzały sprzęt i braki sprzętowe, braki w powszechnym szkoleniu społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy,
  - w zakresie **pomocy ofiarom wypadków**: system pomocy ofiarom wypadków drogowych nie zapewnia im dostatecznego wsparcia prawnego, psychologicznego i materialnego.

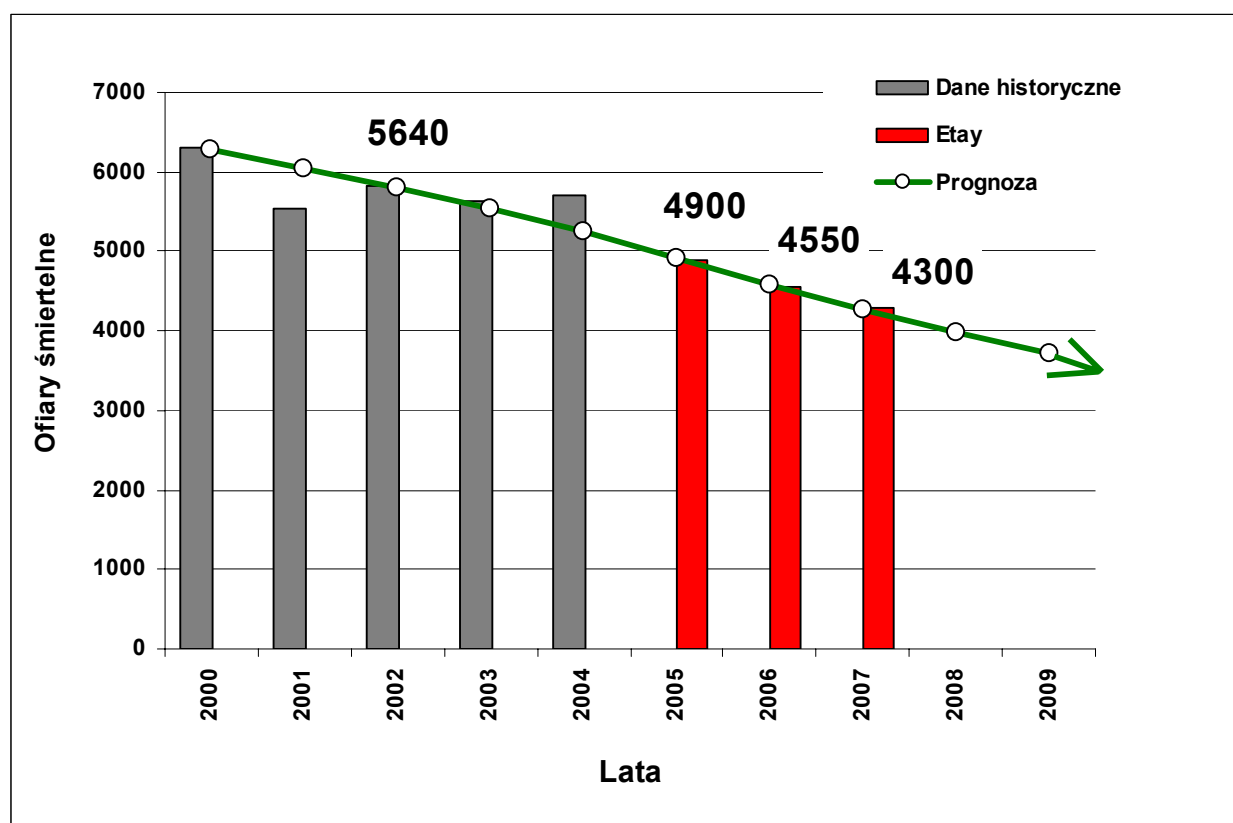
### 3. CEL I PRIORYTETY DO ROKU 2007

#### 3.1. Cel główny

Celem programu realizacyjnego na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar do 4300 w roku 2007. Stanowi to zmniejszenie liczby ofiar zabitych w stosunku do roku 2003 o 24%. Cel strategiczny na rok 2007 jest pierwszym etapem realizacji Strategii BRD do roku 2013. Osiągnięcie celu pozwoli na zaoszczędzenie prawie 3.560 ofiar śmiertelnych i ponad 39.000 ofiar rannych do roku 2007.

Ponadto, wyznaczono dwa pośrednie cele etapowe, które równocześnie będą punktami kontrolnymi realizacji programu realizacyjnego (rys. 1):

- rok 2005 - nie więcej niż 4900 ofiar śmiertelnych,
- rok 2006 - nie więcej niż 4550 ofiar śmiertelnych.



Rys. 1 Prognoza liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce do roku 2007.

#### 3.2. Cele szczegółowe

W Programie Realizacyjnym na lata 2006 - 2007 przewiduje się realizację wszystkich pięciu celów szczegółowych wyznaczonych w przyjętej Strategii do roku 2013:

**Cel 1:** Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd, zawiera trzy priorytety:

- 1.1 Struktury organizacyjne brd
- 1.2 Zarządzanie brd
- 1.3 Instytucje sektorowe działające na rzecz brd

**Cel 2:** Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, zawiera trzy priorytety:

- 2.1 Prędkość

2.2 Pasy bezpieczeństwa

2.3 Alkohol i inne podobnie działające środki

**Cel 3:** Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów, zawiera trzy priorytety:

3.1 Piesi,

3.2 Dzieci

3.3 Rowerzyści

**Cel 4:** Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej, zawiera trzy priorytety:

4.1 Rozwój działań kontrolnych

4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic

4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym

**Cel 5:** Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych, zawiera trzy priorytety:

5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe

5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców

5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia”

Wszystkie wymienione cele i priorytety zostały uwzględnione w niniejszym Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 – 2007.

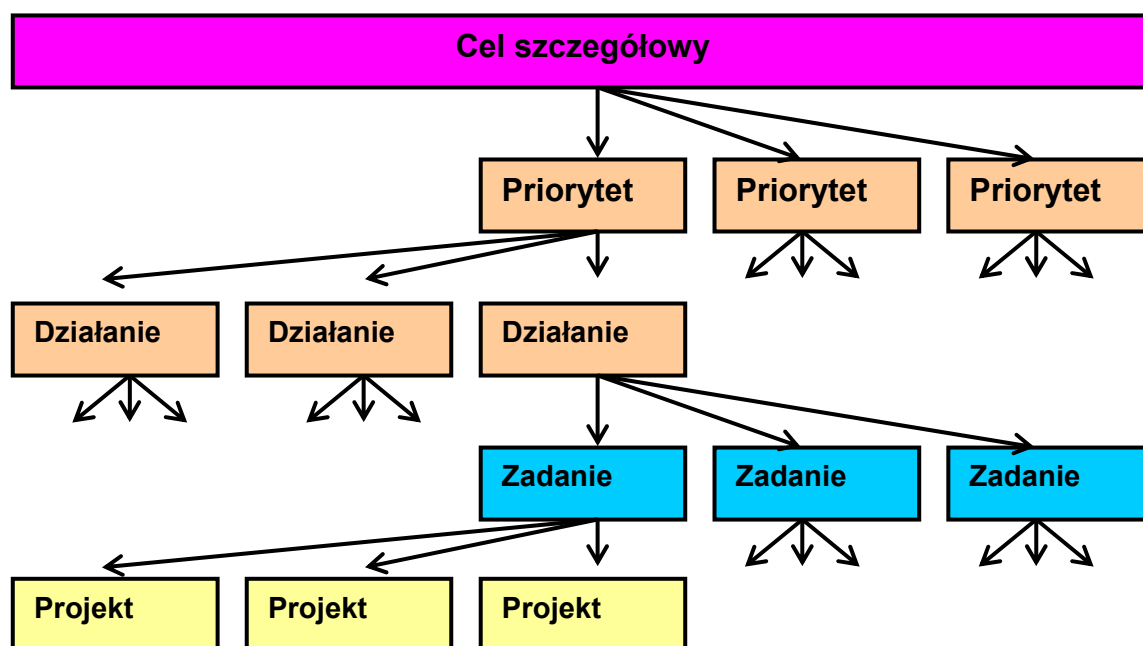
#### 4. SPOSÓB PRZYGOTOWANIA PROGRAMU

W systematyce aktywności realizacji Krajowego Programu BRD „GAMBIT 2005” wyróżniono pięć poziomów aktywności, od zagadnień ogólnych do szczegółowych (rys. 2), są to:

- cel szczegółowy
- priorytet
- działanie
- zadanie
- projekt.

Dla osiągnięcia celu strategicznego Krajowego Programu BRD do roku 2013 konieczne jest wykonanie 151 zadań w podziale 58 działań, 15 priorytetów i 5 celów. W Strategii BRD do roku 2013 dokonano rozwinięcia aktywności z podziałem na cele, priorytety i działania. Natomiast w Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 - 2007 przedstawiono charakterystykę zadań wraz z listą projektów.

Osiągnięcie celu przyjętego w Programie Realizacyjnym BRD wymaga podjęcia wielu kompleksowych, intensywnych, efektywnych i zintegrowanych działań na obszarze całego kraju. Jednakże nie ma możliwości wykonania wszystkich działań i zadań równocześnie, gdyż wymaga to zaangażowania zbyt dużych sił i środków, a uzyskane efekty nie zawsze są proporcjonalne do poniesionych nakładów. Dlatego przy realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007 dokonano wyboru zadań priorytetowych.



Rys. 2 Przyjęta struktura aktywności w Krajowym Programie BRD „GAMBIT 2005”

Niniejszy dokument składa się z części głównej i czterech załączników. Część główna zawiera: charakterystykę zasadniczych problemów brd, cel i priorytety do roku 2007, zestawienie zadań priorytetowych, koszty i efekty programu, zasady wdrażania programu. Załączniki zawierają: zestawienie zadań, zestawienie projektów, opis realizacji zadań w wybranych obszarach działań, karty zadań.

**W załączniku A** przedstawiono listę zidentyfikowanych zadań niezbędnych do realizacji przyjętego celu. Lista ta zawiera: nazwę i numer priorytetu w celu, nazwę i numer działania

w priorytecie, numer karty zadania, nazwę i numer zadania w działaniu, instytucję koordynującą zadanie oraz proponowany czas rozpoczęcia i zakończenia każdego zadania. Na tej podstawie w tabelicy 1 zestawiono liczbę działań oraz liczbę zadań rozpoczętych lub przewidzianych do realizacji w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007.

Tablica 1

Liczba zadań przewidzianych do realizacji Programu Realizacyjnego BRD z podziałem na lata

Cel	Liczba działań	Liczba zadań						
		Ogółem	Rok 2005		Rok 2006		Rok 2007	
			R	K	R	K	R	K
1	21	61	24	11	23	34	2	51
2	13	25	8	5	11	13	0	24
3	15	24	2	0	21	2	1	23
4	10	23	6	4	7	9	6	15
5	9	15	1	1	9	2	4	11
<b>Razem</b>	<b>58</b>	<b>148</b>	<b>40</b>	<b>21</b>	<b>71</b>	<b>60</b>	<b>13</b>	<b>124</b>

Oznaczenia:

R – zadania rozpoczynane,

K – zadania kontynuowane.

Z liczby zadań, które miały być inicjowane w 2005 r. rozpoczęto dla priorytetu 1 – 5, dla priorytetu 2 – 3, dla priorytetu 3 – 1, dla priorytetu 4 – 6, dla priorytetu 5 – 0.

Z przedstawionych zestawień wynika, że do realizacji całego Krajowego Programu BRD – „GAMBIT” 2005 należy podjąć 151 zadań, Natomiast w Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 – 2007 istnieje konieczność podjęcia aż 148 zadań. Ponad 80 % rozpoczętych działań w ramach niniejszego Programu Realizacyjnego BRD powinna być kontynuowana w następnych programach realizacyjnych. Największą grupę zadań (61) stanowią zadania przewidziane do realizacji celu 1 związanego z budową systemu brd, natomiast do realizacji pozostałych celów przewidziano od 15 do 25 zadań. Z 62 zadań przewidzianych do realizacji w roku 2005, w różnym stopniu realizowanych jest już 21 zadań, przy czym realizację pozostałych należy niezwłocznie rozpocząć. W latach 2006 i 2007 przewidziano do realizacji odpowiedni 132 i 137 zadań, natomiast po roku 2007 należy kontynuować co najmniej 137 zadań.

**W załączniku B** przedstawiono listę zidentyfikowanych projektów niezbędnych do realizacji przyjętego celu i priorytetu. Lista (traktowana jako materiał pomocniczy dla Koordynatora Programu) zawiera: nazwę działania, charakterystykę zadań (numer karty zadania, numer i nazwę zadania, instytucję koordynującą zadanie oraz wagę zadania w skali trzystopniowej – trzy gwiazdki waga najwyższa, jedna gwiazdka waga najniższa), charakterystykę projektów (numer i nazwę projektu, instytucje zaangażowane w realizację projektów oraz proponowany czas realizacji projektów).

Z przedstawionych zestawień wynika, że do realizacji całego Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007 należy wykonać prawie 600 projektów. Największą grupę projektów (240) stanowią zadania przewidziane do realizacji celu nr 1, związanego z budową systemu brd. Realizowanych jest już 21 projektów. Realizację pozostałych należy niezwłocznie rozpocząć, tym bardziej, że większość z nich to nisko kosztowe prace analityczno – studialne i prace badawcze. W latach 2006 i 2007 przewidziano do realizacji po 340 projektów. Należy zaznaczyć, że w realizacji kilka różnych projektów może być połączonych w jeden projekt wykonawczy.

W załączniku C przedstawiono opis realizacji zadań w wybranych obszarach działań jako podręcznik merytoryczny dla Koordynatora Programu i realizatorów zadań z wybranych obszarów. Wyróżniono trzy obszary działań: centralne, sektorowe oraz regionalne i lokalne. W działaniach centralnych przedstawiono sposób realizacji: systemu zarządzania brd, działania legislacyjne, finansowanie działań na rzecz brd, badania naukowe i monitorowanie realizacji zadań.

W działaniach sektorowych przedstawiono sposób realizacji zadań w zakresie: edukacji brd, szkolenia i egzaminowania kierowców, nadzoru nad ruchem drogowym, wymiaru sprawiedliwości, stanu technicznego pojazdów, infrastruktury drogowej, ratownictwa na drogach i pomocy ofiarom wypadków.

W działaniach regionalnych i lokalnych określono zasady ich wspierania z poziomu centralnego.

Tablica 2

Podział zadań Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 na poszczególne obszary i sektory z uwzględnieniem wagi realizowanych zadań

Obszar działań	Sektor	Waga realizowanych zadań			Razem
		★★★	★★	★	
Centralne	System brd	21	30	10	61
Sektorowe	Edukacja brd	5	3	5	13
	Szkolenie kierowców	2	1	8	11
	Nadzór nad ruchem	7	6	5	18
	Działania wymiaru sprawiedliwości	-	-	2	2
	Pojazd	-	1	4	5
	Infrastruktura drogowa	7	8	9	23
	Ratownictwo na drogach	3	5	5	13
	Pomoc ofiarom wypadków	-	1	1	2
	<b>Razem zadania sektorowe</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>36</b>	<b>87</b>
Regionalne i lokalne	Udział w wspólnej realizacji wybranych zadań sektorowych				
<b>Ogółem</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>46</b>	<b>148</b>	

Waga realizowanego zadania:

★★★ – zadania przynoszące największy efekt, wymagające realizacji w pierwszej kolejności,

★★ – zadanie niezbędne, mogą być podjęte do realizacji w drugiej kolejności,

★ – zadanie niezbędne dla dobrego startu zadań przewidzianych w następnym etapie, mogą być zatem realizowane w trzeciej kolejności.

Największą liczbę zadań stanowią działania związane z budowa systemu brd, a następnie działania związane z rozwojem infrastruktury drogowej i systemu nadzoru nad ruchem drogowym.

**W załączniku D** zestawiono Karty Zadań przygotowane dla każdego ze 151 zadań (włączono także karty zadań nie wchodzących do realizacji niniejszego programu). Każda karta zawiera:

- numer i nazwę zadania,
- cel, priorytet i działanie,
- opis potrzeby realizacji zadania z wyjaśnieniem dlaczego zadanie powinno być realizowane,
- cel zadania,
- przewidywane projekty, dla których przedstawiono: nazwę projektu, przewidywany czas realizacji i formę zakończenia,
- opis realizacji zadania,
- uwarunkowania realizacji zadania, w tym powiązania z innymi zadaniami,
- wskaźniki monitorowania: produktu, rezultatu i oddziaływania,
- przewidywane źródła finansowania,
- instytucję koordynującą zadanie,
- instytucje wdrażające projekty.

## 5. ZADANIA PRIORYTETOWE

W niniejszym rozdziale zestawiono zaproponowane zadania priorytetowe dla realizacji przyjętych celów Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007. Zadania ponumerowano w następujący sposób: czterocyfrowy numer zadania składa się z numeru celu, priorytetu w danym celu, działania w danym priorytecie i zadania w danym działaniu. Zadania podzielono według celów, priorytetów i działań. Dla grupy zadań w każdym priorytecie przedstawiono także listę koordynatorów poszczególnych zadań oraz listę potencjalnych realizatorów projektów zawartych w tych zadaniach.

### 5.1. Cel 1 – Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd

Dla efektywnej i skutecznej realizacji procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w pierwszej kolejności ulepszyć podstawy systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju. Większość elementów tego systemu już istnieje lub jest aktualnie wdrażana. Do tych elementów można zaliczyć funkcjonowanie Krajowej Rady BRD i wojewódzkich rad, istnienie baz danych i ośrodków naukowo-badawczych. Jednakże wiele składników systemu wymaga zorganizowania lub usprawnienia. Zasadniczym zadaniem powinno być przygotowanie podstaw prawnych ochrony życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym (transporcie) oraz usprawnienie funkcjonowania Krajowej Rady BRD. Umożliwi to wykonywanie zadań statutowych, prowadzenia jednolitych i spójnych działań na terenie całego kraju. Szczególna rola w organizowaniu takiego systemu przypada władzom centralnym. Dla realizacji przyjętego celu w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 konieczne jest podjęcie i zrealizowanie 61 zadań, które podzielono na 21 działań i 3 priorytety.

#### **Priorytet 1.1 Struktury organizacyjne brd**

##### 1.1.1 Usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji centralnych

- 1.1.1.1 Przygotowanie podstaw prawnych ochrony życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym
- 1.1.1.2 Modyfikacja zasad funkcjonowania Krajowej Rady BRD
- 1.1.1.3 Usprawnienie działań Krajowej Rady BRD dla realizacji zadań na rzecz brd

##### 1.1.2 Usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji regionalnych i lokalnych

- 1.1.2.1 Zmiana statusu wojewódzkich i lokalnych rad brd i określenie zasad finansowania ich zadań statutowych
- 1.1.2.2 Utworzenie wojewódzkich i powiatowych instytucji wykonawczych dla realizacji działań na rzecz brd (inspektorzy, liderzy brd)

Realizacja zadań tego priorytetu wiąże się z budową podstaw funkcjonowania systemu brd w Polsce. Celem przyjętych do realizacji zadań jest modyfikacja i rozwój centralnych oraz regionalnych i lokalnych struktur brd. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań podzielonych na 5 zadań. Realizację przyjętego celu osiągnie się poprzez przygotowanie podstaw prawnych ochrony życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym (transporcie) oraz usprawnienie funkcjonowania rad i instytucji brd na poziomie regionalnym i lokalnym.

##### Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

##### Institucja odpowiedzialna za realizację elementów zadań (projektów):

- Sekretariat Krajowej Rady BRD.

## **Priorytet 1.2 Zarządzanie brd**

### **1.2.1 Organizacja systemu współdziałania i koordynacji**

- 1.2.1.1 Określenie zasad współpracy i koordynacji działań między partnerami wdrażającymi Krajowy Program BRD
- 1.2.1.2 Wspieranie merytoryczne i techniczne regionalnych i lokalnych instytucji
- 1.2.1.3 Organizowanie współpracy międzynarodowej

### **1.2.2 Organizacja systemu szkolenia profesjonalnych kadr brd**

- 1.2.2.1 Organizowanie cyklicznych szkoleń członków krajowej, wojewódzkich i powiatowych rad brd oraz instytucji wykonawczych brd

### **1.2.3 Usprawnienie procesu programowania brd**

- 1.2.3.1 Opracowanie zasad i procedur wdrażania programów brd

### **1.2.4 Nowelizacja przepisów prawa związanych z systemem brd**

- 1.2.4.1 Nowelizacja niezbędnych ustaw i rozporządzeń

### **1.2.5 Usprawnienie systemu zbierania i gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych**

- 1.2.5.1 Dostosowanie policyjnego systemu zbierania i gromadzenia danych (SEWIK) do standardów i praktycznych potrzeb prewencyjnych i badawczych
- 1.2.5.2 Wprowadzenie nowoczesnych technologii do lokalizacji zdarzeń drogowych
- 1.2.5.3 Utworzenie krajowej, zintegrowanej bazy danych o brd jako elementu Polskiego Obserwatorium BRD
- 1.2.5.4 Wspieranie tworzenia ogólnodostępnych baz danych o zdarzeniach drogowych w województwach i powiatach

### **1.2.6 Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu brd**

- 1.2.6.1 Utworzenie Polskiego Obserwatorium BRD
- 1.2.6.2 Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu
- 1.2.6.3 Utworzenie centralnego systemu monitorowania działań prowadzonych na rzecz brd i realizacji programów brd

### **1.2.7 Stworzenie systemu informacji o brd**

- 1.2.7.1 Utworzenie centralnego systemu informacji o brd jako elementu Polskiego Obserwatorium BRD
- 1.2.7.2 Wspieranie rozwoju systemów informacji na poziomie regionalnym i lokalnym

### **1.2.8 Powołanie platformy badawczej w zakresie brd**

- 1.2.8.1 Utworzenie polskiej platformy badawczej brd
- 1.2.8.2 Przystąpienie do europejskiej platformy badawczej brd

### **1.2.9 Wprowadzenie systemu obowiązkowych procedur audytu brd**

- 1.2.9.1 Wprowadzenie obowiązkowego wykonywania audytu brd na drogach publicznych i w planowaniu przestrzennym
- 1.2.9.2 Organizowanie i rozwój systemu szkoleń audytorów brd, projektantów i inwestorów

### **1.2.10 Wprowadzenie systemu standaryzacji i promocji efektywnych działań**

- 1.2.10.1 Promowanie Krajowego Programu BRD
- 1.2.10.2 Druk i rozpowszechnienie przewodników, katalogów i przykładów dobrej praktyki
- 1.2.10.3 Prowadzenie działań marketingowych angażujących podmioty gospodarcze w działania na rzecz brd

#### 1.2.11 Wprowadzenie stabilnego systemu finansowania brd

- 1.2.11.1 Rozwój systemu finansowania brd
- 1.2.11.2 Opracowanie mechanizmu finansowego wspierania działań regionalnych i lokalnych w zakresie brd

Realizacja zadań tego priorytetu wiąże się z systemem zarządzania bezpieczeństwem ruchu w Polsce. Celem przyjętych do realizacji zadań jest przygotowanie podstaw do zoorganizowania systemu zarządzania brd w Polsce. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 11 działań podzielonych na 24 zadania .

Realizację celu przewiduje się poprzez rozwój elementów systemu zarządzania brd, przygotowanie niezbędnych narzędzi wspomagających zarządzanie brd (bazy danych, systemy informacji itp.), przygotowanie procedur wprowadzania niezbędnych zmian legislacyjnych, budowę systemu efektywnego finansowania działań na rzecz brd, zorganizowanie systemu badań naukowych wspierających przewidywane działania oraz budowę systemu monitorowania prowadzonych działań na rzecz brd.

Prawidłowe funkcjonowanie systemu zarządzania brd warunkuje podjęcie efektywnych działań przy realizacji pozostałych celów.

#### Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 1.2.1.1-3, 1.2.2.1, 1.2.3.1, 1.2.4.1, 1.2.5.1-4, 1.2.6.1-3, 1.2.7.1-2, 1.2.8.1-2, 1.2.9.1-2, 1.2.10.1-3, 1.2.11.1 i 1.2.11.2),

#### Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu (we współpracy z Ministerstwem Finansów dot. zadań 1.2.11.1 i 1.2.11.2)
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Sprawiedliwości,
- Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Wojewódzkie Rady BRD, jednostki samorządu terytorialnego,
- Podmioty gospodarcze,

### **1.3: Działania sektorowe**

#### **Priorytet 1.3: Instytucje sektorowe działające na rzecz BRD**

##### 1.3.1 Udoskonalenie systemu szkolnej edukacji motoryzacyjnej

- 1.3.1.1 Określenie treści programowych dla danego etapu nauczania
- 1.3.1.2 Opracowanie systemu doskonalenia dyrektorów szkół i nauczycieli wychowania komunikacyjnego, z uwzględnieniem potrzeb kadrowych i merytorycznych w tym zakresie
- 1.3.1.3 Wspieranie rozwoju bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół
- 1.3.1.4 Wspieranie pozaszkolnej edukacji dzieci i rodziców w zakresie brd
- 1.3.1.5 Przygotowanie i doskonalenie pracowników nadzoru pedagogicznego do oceny realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach

**1.3.2 Doskonalenie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców**

- 1.3.2.1 Standaryzacja w systemie szkolenia kandydatów na kierowców
- 1.3.2.2 Usprawnienie systemu reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego
- 1.3.2.3 Organizacja i rozwój systemu szkolenia egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy w zakresie brd
- 1.3.2.4 Zorganizowanie systemu ustawicznego szkolenia kierowców ze szczególnym uwzględnieniem kierowców zawodowych
- 1.3.2.5 Prowadzenie badań skuteczności i efektywności szkolenia kierowców

**1.3.3 Unowocześnienie i zwiększenie efektywności nadzoru nad ruchem drogowym**

- 1.3.3.0 Przygotowanie sektorowego programu brd dotyczącego nadzoru nad ruchem drogowym
- 1.3.3.1 Organizacyjne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego
- 1.3.3.2 Osobowe i techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego
- 1.3.3.3 Wspieranie techniczne i merytoryczne innych służb nadzoru ruchu
- 1.3.3.4 Organizacja i rozwój systemu szkoleń służb nadzoru w zakresie brd
- 1.3.3.5 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym
- 1.3.3.6 Prowadzenie badań efektywności działań służb nadzoru nad ruchem drogowym

**1.3.4 Zwiększenie efektywności działań organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości**

- 1.3.4.1 Tworzenie przy prokuraturach zespołów do spraw wypadków drogowych przez właściwego prokuratora w tej jednostce organizacyjnej gdzie taka potrzeba wystąpi
- 1.3.4.2 Organizacja systemu szkoleń sędziów i prokuratorów w zakresie brd

**1.3.5 Usprawnienie działań dotyczących kontroli technicznej pojazdu**

- 1.3.5.1 Analiza i weryfikacja zasad badań powypadkowych pojazdów
- 1.3.5.2 Usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu

**1.3.6 Usprawnienie organizacji służb zarządzających ruchem drogowym**

- 1.3.6.0 Przygotowanie sektorowego programu brd dla dróg krajowych
- 1.3.6.1 Usprawnienie służb zarządzania ruchem na wszystkich poziomach administracji ze szczególnym uwzględnieniem zarządzania brd
- 1.3.6.2 Organizacja systemu szkoleń służb zarządzania ruchem w zakresie brd

**1.3.7 Rozwój systemu ratownictwa na drogach**

- 1.3.7.0 Przygotowanie sektorowego programu brd dotyczącego ratownictwa na drogach
- 1.3.7.1 Uregulowanie kompetencji podmiotów ratowniczych powszechnego systemu ratowniczego
- 1.3.7.2 Utworzenie systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 1.3.7.3 Organizacja szkolenia zawodowych i społecznych ratowników w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 1.3.7.4 Dopuszczenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy

**1.3.8 Pomoc ofiarom wypadków**

- 1.3.8.1 Prowadzenie badań wpływu wypadków na jakość życia ofiar wypadków drogowych
- 1.3.8.2 Rozwój systemu pomocy i informacji ofiarom wypadków drogowych

Działania sektorowe są to wydzielone grupy działań realizowanych przez poszczególne sektory państwa mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i powrót do

funkcjonowania w społeczeństwie ofiar wypadków drogowych. Wyróżniono osiem takich sektorów, które powinny przewidzieć w swojej działalności działania na rzecz brd, są to: edukacja szkolna, szkolenie i egzaminowanie kierowców, nadzór nad ruchem drogowym, wymiar sprawiedliwości, infrastruktura drogowa, stan techniczny pojazdów, ratownictwo na drogach i pomoc ofiarom wypadków. Ponadto przewidziano także współpracę sektorów: zdrowia, nauki, gospodarki i obrony narodowej. Celem działań podejmowanych w tym priorytecie jest zoorganizowanie elementów systemu brd w danym sektorze. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 8 działań podzielonych na 32 zadania.

W poszczególnych sektorach niezbędne będzie:

- edukacja szkolna - określenie treści programowych dla danego etapu nauczania, opracowanie systemu doskonalenia dyrektorów szkół i nauczycieli wychowania komunikacyjnego, z uwzględnieniem potrzeb kadrowych i merytorycznych w tym zakresie, wspieranie rozwoju bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół, wspieranie pozaszkolnej edukacji dzieci i rodziców w zakresie brd, przygotowanie i doskonalenie pracowników nadzoru pedagogicznego do oceny realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach,
- szkolenie i egzaminowanie kierowców - wprowadzenie standaryzacji w systemie szkolenia kandydatów na kierowców, usprawnienie systemu reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, zorganizowanie i rozwój systemu szkolenia egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy w zakresie brd, zorganizowanie systemu ustawicznego szkolenia kierowców, prowadzenie badań skuteczności i efektywności szkolenia kierowców,
- nadzór nad ruchem drogowym - przygotowanie sektorowego programu brd dotyczącego nadzoru nad ruchem drogowym; organizacyjne, osobowe i techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego; wspieranie techniczne i merytoryczne innych służb nadzoru ruchu, organizacja i rozwój systemu szkoleń służb nadzoru w zakresie brd, rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, prowadzenie badań efektywności działań służb nadzoru nad ruchem drogowym,
- wymiar sprawiedliwości - określenie potrzeb tworzenia przy prokuraturach zespołów ds. wypadków drogowych, organizacja systemu szkoleń sędziów i prokuratorów w zakresie brd,
- stan techniczny pojazdów - analiza i weryfikacja zasad badań powypadkowych pojazdów, usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu,
- infrastruktura drogowej - przygotowanie sektorowego programu brd dla dróg krajowych, usprawnienie służb zarządzania ruchem na wszystkich poziomach administracji ze szczególnym uwzględnieniem zarządzania brd, organizacja systemu szkoleń służb zarządzania ruchem w zakresie brd,
- ratownictwo na drogach - przygotowanie sektorowego programu brd dotyczącego ratownictwa na drogach, uregulowanie kompetencji podmiotów ratowniczych, utworzenie systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, organizacja szkolenia zawodowych i społecznych ratowników, wyposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy,
- pomoc ofiarom wypadków - prowadzenie badań wpływu wypadków na jakość życia ofiar wypadków drogowych, rozwój systemu pomocy i informacji ofiarom wypadków drogowych.

Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 1.3.2.1-5, 1.3.3.3, 1.3.5.1-2, 1.3.6.1-2, 1.3.8.1),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadania 1.3.1.1- 5 ),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadania 1.3.3.1 – 6, 1.3.7.1 - 4),

- Minister Sprawiedliwości (zadania 1.3.4.1 – 2),
- minister właściwy ds. zdrowia,

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Sprawiedliwości,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Ministerstwo Gospodarki,
- Ministerstwo Zdrowia
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Transportowy Dozór Techniczny,
- Komenda Główna Policji, jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne edukacji,
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, Straże gminne,
- Organizacje pozarządowe,

## **5.2. Cel 2: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego**

Nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, nie stosowanie zabezpieczeń w pojazdach to najczęściej występujące niebezpieczne zachowania kierowców. Takie zachowania uczestników ruchu drogowego są okolicznościami występującymi przy wypadkach drogowych o dużej ciężkości. Istnieje, więc pilna potrzeba dokonania zmian zachowań uczestników ruchu poprzez działania zmierzające do podniesienia świadomości społeczeństwa o zagrożeniach brd, zwiększenie działań służb nadzoru ruchu na drogach i automatyzację rejestracji wykroczeń, podniesienie poziomu szkolenia kierowców, prowadzenie akcji informacyjnych oraz działania wymuszające poprawne zachowania uczestników ruchu drogowego (zastosowanie efektywnych metod nadzoru ruchu drogowego, zastosowanie drogowych środków fizycznych, a w szczególności metod uspokajania ruchu). Dla realizacji przyjętego celu w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 konieczne jest wykonanie 27 zadań, które podzielono na 12 działań i 3 priorytety. Działania te powinny doprowadzić do:

- zmniejszenia częstości przekroczeń prędkości do 34%,
- zwiększenia udziału stosowania pasów bezpieczeństwa przez uczestników ruchu w na przednich siedzeniach samochodów osobowych do 80%,
- zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach z udziałem alkoholu do 9, 2 %.

### **Priorytet 2.1: Prędkość**

#### **2.1.1 Nowelizacja aktów prawnych odnoszących się do prędkości jazdy**

**2.1.1.1** Modyfikacja systemu sankcjonowania wykroczeń związanych z nadmierną prędkością

#### **2.1.2 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością**

**2.1.2.1** W ramach realizacji szkolnego programu wychowawczego oraz szkolnych programów profilaktyki problemów dzieci i młodzieży omawianie przyczyn

i skutków wypadków i kolizji drogowych, negowania brawury i przekraczania dozwolonej prędkości jazdy na drogach

**2.1.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk jazdy z bezpieczną prędkością

**2.1.2.3** Systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych w zakresie bezpiecznej prędkości

**2.1.3 Unowocześnienie nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie kontroli prędkości**

**2.1.3.1** Usprawnienie tradycyjnych form kontroli prędkości

**2.1.3.2** Organizacja systemu automatycznej kontroli prędkości

**2.1.3.3** Promowanie środków wyposażenia pojazdu służących rejestracji i kontroli prędkości jazdy

**2.1.4 Powszechna weryfikacja ograniczeń prędkości**

**2.1.4.1** Ujednolicenie zasad ustalania limitów prędkości

**2.1.4.2** Promowanie strefowania prędkości i uspakajania ruchu w obszarach zabudowy

**2.1.5 Prowadzenie systematycznych badań prędkości ruchu pojazdów**

**2.1.5.1** Rozwój systemu monitorowania prędkości pojazdów

**2.1.5.2** Prowadzenie badań skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby kierowców przekraczających dozwoloną prędkość jazdy, co powinno wpłynąć na zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach spowodowanych nadmierną prędkością. Szacuje się, że w roku 2003 w Polsce ponad 45 % kierowców przekraczało podczas jazdy, dozwolone limity prędkości.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie stopnia przekroczeń limitów prędkości do 34 % tj. zmniejszenie liczby kierowców przekraczających dozwolone limity prędkości aż o 24 %.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań z różnych sektorów i realizację zasady 3E (Edukacja, Nadzór i Inżynieria). W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 5 działań podzielonych na 11 zadań. Największy wpływ na osiągnięcie tego celu będą miały działania represyjne i prewencyjne w sektorze nadzoru. Najważniejszym zadaniem będzie budowa sprawnego i efektywnego systemu nadzoru nad prędkością poprzez jego automatyzację i usprawnienie systemu szybkiego ścigania naruszeń prawa. Duże oczekiwania związane są także z przekształcaniem infrastruktury drogowej w taki sposób, aby wymuszać na kierowcy jazdę z dozwoloną prędkością w miejscach najbardziej niebezpiecznych. Także istotną rolę odgrywać będzie wiedza i kształtowanie jazdy z bezpieczną prędkością wśród kierowców i innych uczestników ruchu. Badania naukowe i system monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań w zakresie prędkości.

**Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. transportu (zadania 2.1.2.2 - 3, 2.1.3.3, 2.1.4.1-2, 2.1.5.1-2),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadanie 2.1.2.1 ),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadania 2.1.1.1, 2.1.3.1 - 2).

**Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Ministerstwo Transportu
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,

- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Transportowy Dozór Techniczny,
- Komenda Główna Policji,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne edukacji,
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, straże gminne,
- organizacje pozarządowe,
- Podmioty gospodarcze, towarzystwa ubezpieczeniowe,

## **Priorytet 2.2: Pasy bezpieczeństwa**

### **2.2.2 Udoskonalanie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie używania pasów bezpieczeństwa**

- 2.2.2.1** W ramach realizacji szkolnego programu wychowawczego oraz szkolnych programów profilaktyki problemów dzieci i młodzieży omawianie urządzeń zwiększających bezpieczeństwo w pojeździe, ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia stosowania pasów bezpieczeństwa, kształtowanie nawyku stosowania pasów bezpieczeństwa.
- 2.2.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk jazdy z zapiętymi pasami bezpieczeństwa
- 2.2.2.3** Systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych informujących o roli pasów bezpieczeństwa w zmniejszaniu konsekwencji wypadków drogowych

### **2.2.3 Usprawnienie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa**

- 2.2.3.1** Usprawnienie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci

### **2.2.4 Prowadzenie systematycznych badań stosowania pasów bezpieczeństwa**

- 2.2.4.1** Rozwój systemu monitorowania stosowania pasów bezpieczeństwa
- 2.2.4.2** Prowadzenie badań skuteczności i efektywności działań podejmowanych w zakresie pasów bezpieczeństwa

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zwiększenie liczby kierowców i pasażerów stosujących pasy bezpieczeństwa, co powinno wpłynąć na zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków wśród kierowców i pasażerów pojazdów. Szacuje się, że w roku 2003 w Polsce ok. 66 % kierowców stosowało pasy bezpieczeństwa, natomiast w samochodach osobowych udział ten wynosi ok. 72 % wśród kierowców i pasażerów przodu i ok. 47 % wśród pasażerów z tyłu.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 jest zwiększenie stopnia stosowania pasów bezpieczeństwa wśród kierowców i pasażerów z przodu do 80 % tj. o 11 % więcej niż w roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań przede wszystkim dwóch sektorów edukacji i nadzoru nad ruchem drogowym. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań podzielonych na 6 zadań. Największy wpływ na osiągnięcie tego celu będą miały skoordynowane działania edukacyjne (kampanie informacyjne, systematyczne kształcenie uczestników ruchu) i represyjne w sektorze nadzoru z zastosowaniem „zera tolerancji”. Istotną zatem rolę odgrywać będzie wiedza i kształtowanie nawyków jazdy z zastosowaniem urządzeń zabezpieczających (pasy, urządzenia zabezpieczające dla dzieci) w pojeździe. Badania naukowe i system

monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa.

Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 2.2.2.2 - 3, 2.2.4.1-2),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadanie 2.2.2.1),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadanie 2.2.3.1).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Transportowy Dozór Techniczny,
- Komenda Główna Policji,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne dla edukacji,
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego ,
- Komendy Wojewódzkie Policji, straże gminne,
- organizacje pozarządowe,
- Podmioty gospodarcze, towarzystwa ubezpieczeniowe,

**Priorytet 2. 3: Alkohol i inne podobnie działające środki**

**2.3.1 Nowelizacja aktów prawnych związanych z zagadnieniem trzeźwości w ruchu drogowym**

**2.3.1.1** Modyfikacja przepisów prawnych dotyczących używania środków działających podobnie do alkoholu przez uczestników ruchu drogowego

**2.3.2 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających rolę alkoholu w wypadkach drogowych**

**2.3.2.1** W ramach realizacji szkolnego programu wychowawczego oraz szkolnych programów profilaktyki problemów dzieci i młodzieży kształtowanie postaw negujących jazdę pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie do alkoholu

**2.3.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształujących nawyk „trzeźwej jazdy”

**2.3.2.3** Systematyczne prowadzenie kampanii promujących trzeźwość na drodze

**2.3.3 Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym**

**2.3.3.1** Doposażenie służb uprawnionych do kontroli ruchu drogowego w urządzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu oraz urządzenia do wykrywania w organizmie środków działających podobnie do alkoholu

**2.3.3.2** Usprawnienie losowej kontroli trzeźwości kierujących jako standardowej procedury kontrolnej

**2.3.3.3** Wprowadzenie rutynowych losowych kontroli używania przez kierujących pojazdami środków działających podobnie do alkoholu jako standardowej procedury podczas działań kontrolnych

**2.3.4 Prowadzenie systematycznych badań problemu uczestniczenia w ruchu pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie**

**2.3.4.1** Rozwój systemu monitorowania problemu uczestniczenia w ruchu pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie

**2.3.4.2** Prowadzenie badań skuteczności działań podejmowanych dla zmniejszenia liczby uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu. Powinno to wpłynąć na zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie. Nie wiemy ile osób uczestniczy w ruchu drogowym będąc pod wpływem alkoholu. Natomiast w roku 2003 w Polsce 12,2 % ogólnej liczby śmiertelnych ofiar zginęło w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie do 9,2 % liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu tj. o 25 % mniej niż w roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań przede wszystkim dwóch sektorów, edukacji i nadzoru nad ruchem drogowym. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 4 działań podzielonych na 8 zadań. Największy wpływ na osiągnięcie tego celu będą miały skoordynowane działania edukacyjne (kampanie informacyjne, systematyczne kształcenie uczestników ruchu) i represyjne w sektorze nadzoru z zastosowaniem „zera tolerancji”. Wsparcia wymaga konieczność uwzględnienia w działaniach także innych środków działających podobnie do alkoholu. Istotną zatem rolę odgrywać będzie wiedza i kształtowanie nawyków „trzeźwej jazdy”. Badania naukowe i system monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań.

Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 2.3.2.2 - 3, 2.2.3.4),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadanie 2.3.2.1),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadania 2.3.1.1, 2.3.3.1 – 3, 2.3.4.1-2).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Ministerstwo Sprawiedliwości,
- Ministerstwo Zdrowia,
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Transportowy Dozór Techniczny,
- Komenda Główna Policji,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne dla edukacji,
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
- Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, straże gminne,
- organizacje pozarządowe,
- Podmioty gospodarcze, towarzystwa ubezpieczeniowe,

### **5.3. Cel 3: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów**

Piesi i rowerzyści należą do grupy największego ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego. Poprawa bezpieczeństwa pieszych wiąże się z koniecznością weryfikacji istniejących aktów prawnych pod kątem zasad poruszania się pieszych, a także relacji pieszy-kierowca, udoskonalenia systemu edukacji i komunikacji ze społeczeństwem, unowocześnienia nadzoru nad ruchem pieszych oraz powszechnym stosowaniem drogowych środków bzd chroniących pieszych. Dla zrealizowania przyjętego celu w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 konieczne jest podjęcie i zrealizowanie 3 priorytetów, które podzielono na 14 działań i 24 zadania. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia:

- udziału niechronionych uczestników ruchu jako śmiertelnych ofiar wypadków - nie więcej niż 39 %,
- wskaźnika ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu do 4,4 ofiar na 100 tys. mieszkańców.

#### **Priorytet 3.1: Piesi**

##### **3.1.1 Nowelizacja aktów prawnych w celu wzmocnienia ochrony pieszych**

**3.1.1.1** Weryfikacja zasad pierwszeństwa pieszych i pojazdów na przejściach dla pieszych oraz odcinkach dróg bez wydzielonych chodników

##### **3.1.2 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa pieszych**

**3.1.2.1** W ramach edukacji szkolnej omawianie szczegółowych zasad ruchu pieszych, rowerzystów i motorowerzystów oraz kształtowanie prawidłowych postaw dzieci i młodzieży jako uczestników ruchu drogowego

**3.1.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność pieszych w ruchu drogowym

**3.1.2.3** Systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych podnoszących kulturę wzajemnych zachowań (kierowca – pieszy)

##### **3.1.3 Zintensyfikowanie ochrony pieszych środkami nadzoru nad ruchem drogowym**

**3.1.3.1** Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w celu modyfikacji nieprawidłowych zachowań pieszych i kierowców w obszarach przejść dla pieszych

##### **3.1.4 Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych**

**3.1.4.1** Opracowanie zasad stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach

**3.1.4.2** Stosowanie urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych w ruchu drogowym

**3.1.4.3** Dostosowanie urządzeń drogowych do wymagań osób niepełnosprawnych i osób w podeszłym wieku

##### **3.1.5 Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa pieszych**

**3.1.5.1** Prowadzenie badań skuteczności i efektywności środków stosowanych dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby pieszych jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W roku 2003 na obszarze kraju śmierć poniosło 1878 pieszych tj. 33 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W szczególności duża liczba wypadków z pieszymi (ponad 54 %) występuje w miastach, podczas gdy piesi stanowią zaledwie 22 – 25 % uczestników ruchu. Mimo, że w ostatnich latach działania w tym zakresie prowadzone na obszarze kraju przyniosły spadek liczby

śmiertelnych ofiar i rannych wśród pieszych, to jednak liczba ofiar w tych grupach jest nadal bardzo wysoka.

Jednym z celów częściowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie udziału pieszych jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 28 % ogółu śmiertelnych ofiar tj. o 15 % w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań z różnych sektorów, przede wszystkim poprzez realizację zasady 3E. W tym priorytecie przewiduje się realizację 5 działań podzielonych na 9 zadań. Największy wpływ na osiągnięcie tego celu będą miały działania zmierzające do modyfikacji zasad pierwszeństwa pieszych i pojazdów na przejściach dla pieszych oraz odcinkach dróg bez wydzielonych chodników. Konieczne jest także udoskonalenie działań edukacyjnych i nadzoru nad ruchem pieszym. Najważniejszym zadaniem będzie przekształcanie istniejącej infrastruktury drogowej, tak aby w większym stopniu umożliwiało ochronę pieszych w ruchu drogowym. Przede wszystkim na obszarach zabudowy i na przejściach dróg tranzytowych przez miejscowości. Na obszarach zabudowy konieczna jest przebudowa przekrojów drogi z utwardzonymi poboczami na drogi o przekroju ulicznym, z chodnikami i drogami rowerowymi. Konieczna jest także zamiana zasad wyznaczania miejsc przejścia dla pieszych w szczególności poza obszarem zabudowy. Istotną rolę odgrywać będzie także wiedza i kształtowanie właściwych zachowań pieszych i kierowców wobec pieszych. Badania naukowe i system monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań.

Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 3.1.1.1, 3.1.2.2 - 3, 3.1.4.1-3, 3.1.5.1),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadanie 3.1.2.1 ),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadanie 3.1.3.1).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Komenda Główna Policji,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne w zakresie edukacji,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, straże gminne,

## **Priorytet 3.2: Dzieci**

### **3.2.1 Nowelizacja aktów prawnych w celu wzmocnienia ochrony dzieci w ruchu drogowym**

**3.2.1.1** Wprowadzenie odpowiednich uregulowań prawnych dotyczących jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerzystów oraz doskonalenia nauczycieli w tym zakresie.

### **3.2.2 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem zakresie ochrony dzieci w ruchu drogowym**

**3.2.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność dzieci w ruchu drogowym

**3.2.2.3** Prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych podnoszących uwagę dzieci, rodziców i opiekunów oraz wrażliwości kierowców na zagrożenie dziecka w ruchu drogowym

**3.2.3 Zintensyfikowanie ochrony dzieci środkami nadzoru nad ruchem drogowym**

**3.2.3.1** Usprawnienie systemu nadzoru nad ruchem dzieci na obszarach szkolnych

**3.2.4 Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony dzieci**

**3.2.4.1** Opracowanie zasad organizowania bezpiecznej drogi do szkoły

**3.2.4.2** Stosowanie urządzeń bezpieczeństwa dla ochrony dzieci

**3.2.5 Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa dzieci**

**3.2.5.1** Prowadzenie badań bezpieczeństwa dzieci

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby dzieci jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W roku 2003 na obszarze kraju śmierć poniosło 231 dzieci tj. 4 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Mimo, że udział dzieci jako śmiertelnych ofiar nie jest zbyt wysoki to jednak bezpieczeństwo dzieci jest bardzo istotnym problemem społecznym.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie udziału dzieci jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 3 % ogółu śmiertelnych ofiar tj. o 25 % w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań z różnych sektorów, przede wszystkim poprzez realizację zasady 3E. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 4 działań podzielonych na 7 zadań. Największy wpływ na osiągnięcie tego celu będą miały działania edukacyjne oraz działania zmierzające do ochrony dzieci w ruchu drogowym. Niezbędne będzie przygotowanie odpowiednich uregulowań prawnych, które pozwolą na zwiększenie ochrony życia i zdrowia dzieci w ruchu drogowym, w tym wprowadzenie konieczności wykonywania audytu brd dla otoczenia planowanych i projektowanych szkół. Ważnym zadaniem będzie coroczna ocena bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły oraz wykonanie na tej podstawie planu bezpiecznego dojścia i transportu dzieci do szkoły. Konieczne będzie przekształcanie istniejącej infrastruktury drogowej, w otoczeniu szkoły, umożliwiającej ochronę dzieci jako pieszych uczestników ruchu drogowego. Bardzo istotną rolę odgrywać będzie także wiedza i kształtowanie właściwych zachowań dzieci i kierowców wobec dzieci. Wzmocnienia wymaga nadzór nad ruchem dzieci w drodze do szkoły. Badania naukowe i system monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań w zakresie ochrony dzieci jako uczestników ruchu drogowego.

**Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. transportu (zadania 3.2.2.2 – ,3.2.4.2., 3.2.5.1),
- minister właściwy ds. transportu we współpracy z ministrem właściwym ds. oświaty i wychowania (zadanie 3.2.1.1)
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadanie 3.2.3.1).

**Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Komenda Główna Policji,

- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne w zakresie edukacji,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, straże gminne

### **Priorytet 3.3 Rowerzyści**

#### **3.3.2 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów**

**3.3.2.1** Wprowadzenie jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerzystów

**3.3.2.2** Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność rowerzystów w ruchu drogowym

**3.3.2.3** Prowadzenie systematyczne kampanii informacyjno – promocyjnych podnoszących uwagę dzieci, rodziców i opiekunów oraz wrażliwość kierowców na zagrożenie najechania na rowerzystę

#### **3.3.3 Zintensyfikowanie ochrony rowerzystów środkami nadzoru nad ruchem drogowym**

**3.3.3.1** Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w celu modyfikacji nieprawidłowych zachowań rowerzystów i kierowców w miejscach ich wspólnego przebywania

#### **3.3.4 Powszechne stosowanie drogowych środków bezpieczeństwa rowerzystów**

**3.3.4.1** Opracowanie zasad stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla rowerzystów na drogach

**3.3.4.2** Stosowanie urządzeń bezpieczeństwa dla rowerzystów na drogach

#### **3.3.5 Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa rowerzystów**

**3.3.5.1** Prowadzenie badań skuteczności i efektywności środków bezpieczeństwa ruchu dla rowerzystów

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby rowerzystów jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W roku 2003 na obszarze kraju śmierć poniosło 694 rowerzystów tj. 12 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, podczas gdy rowerzyści stanowią zaledwie 1- 2 % uczestników ruchu drogowego.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie udziału rowerzystów jako śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 10 % ogółu śmiertelnych ofiar tj. o 15 % w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowaną realizację zadań z różnych sektorów przede wszystkim poprzez realizację zasady 3E. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 4 działań podzielonych na 7 zadań. Konieczne jest udoskonalenie działań edukacyjnych i nadzoru nad ruchem rowerowym. Najważniejszym zadaniem będzie przekształcanie istniejącej infrastruktury drogowej umożliwiającej ochronę rowerzystów w ruchu drogowym, poprzez separację ruchu rowerowego od pozostałych rodzajów ruchu. Na drogach tranzytowych przechodzących przez obszary zabudowy konieczna jest przebudowa przekrojów dróg z utwardzonymi poboczami na drogi o przekroju ulicznym z chodnikami i wydzielonymi drogami dla rowerów. Konieczna jest także budowa ciągów pieszo – rowerowych poza jezdniami bardzo obciążonych dróg (krajowych, wojewódzkich i powiatowych), szczególnie na odcinkach dróg zamiejskich łączących miasta z przyległymi miejscowościami. Istotną rolę odgrywać będzie także wiedza i kształtowanie właściwych zachowań rowerzystów i kierowców wobec rowerzystów. Badania naukowe i system monitorowania będą istotnym wsparciem proponowanych działań w zakresie ochrony rowerzystów.

Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (zadania 3.3.2.1 - 3, 3.3.4.1-2, 3.3.5.1),
- minister właściwy ds. oświaty i wychowania (zadanie 3.3.2.1 ),
- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadanie 3.3.3.1).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk MON,
- Komenda Główna Policji,
- Kuratoria Oświaty, wojewódzkie placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Jednostki samorządu terytorialnego,
- Komendy Wojewódzkie Policji, Straże gminne

#### **5.4. Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej**

W zakresie drogowych środków poprawy brd należy wymienić: wykonanie przeglądu głównych ciągów drogowych i ulicznych z punktu widzenia brd i wyeliminowanie ewidentnych mankamentów bezpieczeństwa sieci drogowej, powszechne promowanie i wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji dróg i ulic, uspokojeniu ruchu; promowanie i wdrażanie środków zmniejszających wielkość ruchu samochodowego przez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach, opracowanie zasad oceny planów i projektów drogowych z punktu widzenia brd. Pierwszym krokiem powinno być usuwanie wielu, często drobnych, wad i nieprawidłowości w geometrii i oznakowaniu dróg, a także zwracanie większej uwagi na bezpieczeństwo ruchu na etapie projektowania i planowania dróg oraz obiektów wokół drogi. Dla zrealizowania przyjętego celu w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 konieczne jest podjęcie i zrealizowanie 3 priorytetów, które podzielono na 10 działań i 23 zadania. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia:

- wskaźnika liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 21,2 ofiar na 1 mln pojazdokilometrów,
- liczby śmiertelnych ofiar na drogach krajowych nie więcej niż 1170.

#### **Priorytet 4.1 Rozwój działań kontrolnych**

##### 4.1.1 Usprawnienie systemu prowadzenia przeglądów istniejących dróg

4.1.1.1 Wdrożenie jednolitej instrukcji wykonywania przeglądów dróg pod względem brd

4.1.1.2 Szkolenie personelu wykonującego przeglądy dróg pod względem brd

##### 4.1.2 Wdrożenie audytu brd planowanych i projektowanych dróg

4.1.2.1 Rozwój audytu brd dla projektów drogowych wszystkich kategorii dróg

4.1.2.2 Prowadzenie monitoringu i badań skuteczności audytu brd

##### 4.1.3 Prowadzenie systematycznych analiz stanu brd na drogach

4.1.3.1 Wdrożenie systemu prowadzenia analiz brd na sieci dróg

4.1.3.2 Wdrożenie jednolitej metody identyfikacji miejsc szczególnie niebezpiecznych

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar na drogach poprzez usuwanie mankamentów geometrycznych i organizacji ruchu, zarówno w okresie eksploatacji drogi jak i na etapie jej planowania i projektowania, kiedy koszt ich usunięcia jest najmniejszy. Służą temu działania kontrolne prowadzone w formie przeglądów dróg pod względem bezpieczeństwa ruchu i audyt brd projektów w różnych fazach ich przygotowywania. W roku 2003 w Polsce było wyszkolonych kilkudziesięciu audytorów brd, którzy na obszarze kraju ocenili zaledwie kilkadziesiąt projektów. Dodatkowym mankamentem jest brak odpowiednich uregulowań prawnych do formalnego prowadzenia audytu brd w Polsce.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest objęcie audytem brd co najmniej 17 % projektów budowy, przebudowy i modernizacji odcinków dróg krajowych, a w dalszej kolejności dróg wojewódzkich i innych dróg samorządowych.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowane działania legislacyjne, szkoleniowe i kontrolne. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań podzielonych na 6 zadań. Najważniejszym zadaniem będzie prawne usankcjonowanie obligatoryjności wykonywania audytu brd projektów budowy, przebudowy i modernizacji odcinków dróg krajowych i samorządowych oraz wyszkolenie odpowiedniej grupy niezależnych audytorów brd. Wprowadzenie systematycznych przeglądów dróg pod kątem brd oraz systematycznych analiz brd powinno usprawnić proces identyfikacji miejsc niebezpiecznych na sieci dróg.

Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych.

## **Priorytet 4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic**

### **4.2.1 Przekształcanie sieci drogowej w celu jej hierarchizacji i zwiększenia kontroli dostępności**

- 4.2.1.1** Weryfikacja struktury sieci drogowej pod kątem rzeczywistej funkcji i pożądanej klasy technicznej dróg
- 4.2.1.2** Wprowadzenie do planowania przestrzennego i planowania transportu standardów brd
- 4.2.1.3** Wspieranie rozbudowy sieci drogowej o drogi szybkiego ruchu i obwodnice miast oraz zachęcanie do ich większego wykorzystania
- 4.2.1.4** Wprowadzenie obligatoryjności zapewnienia na drodze podstawowych standardów brd przy wykonywaniu odnów nawierzchni drogowych

### **4.2.2 Projektowanie bezpiecznych dróg**

- 4.2.2.1** Weryfikacja warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi z uwzględnieniem standardów brd
- 4.2.2.2** Przebudowa i budowa bezpiecznych skrzyżowań oraz przejazdów kolejowych
- 4.2.2.3** Przebudowa i budowa bezpiecznych przekrojów poprzecznych dróg
- 4.2.2.4** Przebudowa łuków poziomych i innych miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach

### **4.2.3 Poprawa jakości nawierzchni drogowych i wyposażenia drogi**

**4.2.3.1** Poprawa stanu technicznego nawierzchni, jej cech powierzchniowych i oświetlenia dróg

**4.2.3.2** Podniesienie skuteczności systemu utrzymania zimowego dróg

**4.2.4** Prowadzenie systematycznych analiz i badań dla podniesienia jakości narzędzi projektowych

**4.2.4.1** Prowadzenie badań skuteczności i efektywności drogowych środków brd

**4.2.4.2** Opracowanie narzędzi ułatwiających podejmowanie decyzji w zakresie stosowania drogowych środków brd

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar na drogach poprzez rozwój bezpiecznej sieci dróg. W roku 2003 w Polsce na drogach krajowych zidentyfikowano ponad 1000 miejsc niebezpiecznych. Między innymi w tych miejscach, na drogach krajowych, w roku 2003 w wypadkach drogowych śmierć poniosły 2053 osoby.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest eliminacja co najmniej 15 % miejsc najbardziej niebezpiecznych na sieci dróg krajowych zidentyfikowanych w roku 2006 oraz uspokojenie ruchu na 15 % długości przejść dróg tranzytowych przez małe miasta i miejscowości oraz znaczne zwiększenie odcinków dróg o prawidłowych standardach brd. Te i inne działania powinny doprowadzić do znacznego zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar na drogach, w tym na drogach krajowych do liczby mniejszej niż 1170 śmiertelnych ofiar w roku 2007, tj. o 43 % mniej w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowane działania legislacyjne i inwestycyjne. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 4 działań podzielonych na 12 zadań. Najważniejszym zadaniem będzie przygotowanie standardów brd, jakim powinny odpowiadać poszczególne rodzaje i kategorie dróg. Standardy te powinny znaleźć odzwierciedlenie w przygotowywanej nowelizacji rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu dotyczącego wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi. Następnie zaś wdrożenie przyjętych standardów do procesu projektowania i budowy, przebudowy oraz modernizacji dróg. Jest to bardzo istotne, albowiem w ciągu najbliższych lat prowadzony będzie bardzo intensywny program rozwoju i przebudowy sieci drogowej w Polsce. Chodzi, więc o to aby budować je od razu zgodnie ze standardami brd, a nie wydawać po oddaniu ich do użytku dużych środków na poprawę bezpieczeństwa na nowych odcinkach dróg. Koniecznym będzie podjęcie prac zmierzających do pozyskania większych środków na działania infrastrukturalne z zakresu brd na drogach krajowych przechodzących przez miasta na prawach powiatu. Duży wpływ na zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych ma długość sieci dróg o wysokim poziomie bezpieczeństwa (autostrady, drogi ekspresowe, obwodnice miast). Dlatego istotnym działaniem jest wspieranie budowy tego typu dróg, ale z jednoczesnym zachęcaniem kierowców do większego korzystania z nich. Badania, monitorowanie działań oraz przygotowanie narzędzi ułatwiających podejmowanie decyzji w zakresie stosowania drogowych środków brd będą istotnym wsparciem proponowanych działań.

**Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

**Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych,
- Polskie Linie Kolejowe.

## **Priorytet 4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym**

### **4.3.1 Rozwój służb zarządzania ruchem drogowym**

#### **4.3.1.2 Stworzenie systemu przekazywania informacji użytkownikom drogi**

### **4.3.2 Wprowadzanie nowoczesnych środków zarządzania ruchem**

#### **4.3.2.1 Wspieranie budowy systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu na newralgicznych elementach sieci dróg**

#### **4.3.2.2 Wspieranie rozwoju inteligentnych systemów transportowych w zakresie automatycznego wykrywania i wspomagania zarządzania zdarzeniami drogowymi**

### **4.3.3 Zarządzanie mobilnością**

#### **4.3.3.1 Wspieranie sfery planowania zagospodarowania przestrzennego w instrumenty służące zmniejszeniu zapotrzebowania na podróżowanie i ryzyka uczestnictwa w wypadku drogowym**

#### **4.3.3.2 Promowanie transportu zbiorowego jako bardziej bezpiecznego środka transportu**

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar na drogach poprzez nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym. Bardzo popularne w wielu krajach zastosowania urządzeń nowoczesnej telematyki do zarządzania ruchem drogowym przynosi także efekty w postaci poprawy jego bezpieczeństwa. W Polsce rozwój tych zastosowań jest jeszcze na bardzo niskim poziomie.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest przygotowanie podstaw do efektywnej realizacji działań w następujących programach realizacyjnych. Jednym z takich przyszłościowych obszarów są Inteligentne Systemy Transportu.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez działania studialne, badawcze i inwestycyjne, przede wszystkim w postaci projektów pilotażowych. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań podzielonych na 5 zadań. Zadania będą dotyczyły stworzenia systemu bieżącego monitoringu i podejmowania szybkich decyzji w zakresie organizacji ruchu oraz automatycznego przekazywania informacji uczestnikom ruchu. Wspierania rozwoju Inteligentnych Systemów Transportu, w szczególności zawierających podsystemy zarządzania brd. Promowanie środków transportu zbiorowego i innych metod zmniejszania liczby pojazdów na sieci dróg.

#### **Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

#### **Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych.

## **5.5 Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych**

Wskaźnik ciężkości wypadków w Polsce jest jednym z największych w Europie. Zmniejszenie tego wskaźnika jest ważne dla zmniejszenia ogólnej liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych. Cel ten będzie można osiągać poprzez wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze, inżynierskie i edukacyjne, a w szczególności poprzez stosowanie

urządzeń zabezpieczających w pojazdach, kształtowanie drogi „wybaczącej” błędy kierowców i otoczenia drogi pozbawionego niebezpiecznych obiektów, usprawnienie ratownictwa na drogach i edukację w zakresie pierwszej pomocy. Dla zrealizowania przyjętego celu w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 konieczne jest zrealizowanie 3 priorytetów, które podzielono na 9 działań i 15 zadań. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia :

- wskaźnika ciężkości wypadku do 8,1 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków,
- wskaźnika udziału liczby ofiar zmarłych w wyniku wypadków drogowych do nie więcej niż 22% ogółu ofiar śmiertelnych tych wypadków.

## **Priorytet 5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe**

### **5.1.1 Doskonalenie elementów bezpieczeństwa czynnego**

#### **5.1.1.1 Promowanie stosowania rozwiązań bezpieczeństwa czynnego w pojazdach**

### **5.1.2 Doskonalenie elementów bezpieczeństwa biernego**

#### **5.1.2.1 Promowanie stosowania kasków ochronnych wśród rowerzystów**

#### **5.1.2.2 Wprowadzenie standaryzacji wyposażenia pojazdów samochodowych w środki pierwszej pomocy**

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar poprzez promowanie stosowania urządzeń zabezpieczających uczestników ruchu w pojazdach.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie wskaźnika ciężkości wypadków.

Cel ten może być częściowo osiągnięty także poprzez promowanie zabezpieczeń uczestników ruchu w pojeździe, skoordynowane działania badawcze, studialne i inwestycyjne. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań, a w nich 3 zadań. Przewiduje się między innymi promowanie stosowania elementów bezpieczeństwa czynnego w pojazdach, promowanie stosowanie kasków przez rowerzystów oraz standaryzacje wyposażenia pojazdów w środki pierwszej pomocy.

### **Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

### **Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Ministerstwo Gospodarki,
- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Ministerstwo Zdrowia,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Podmioty gospodarcze, towarzystwa ubezpieczeniowe.

## **Priorytet 5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców**

### **5.2.1 Zabezpieczanie lub usuwanie niebezpiecznych obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni**

#### **5.2.1.1 Usuwanie przeszkód ze strefy bezpieczeństwa na drodze**

#### **5.2.1.2 Stosowanie środków zabezpieczających niebezpieczne obiekty w strefie bezpieczeństwa na drodze**

### **5.2.2 Kształtowanie bezpiecznego pasa drogowego**

**5.2.2.1** Kształtowanie prawidłowych stref bezpieczeństwa na drogach

**5.2.2.2** Stosowanie podatnych konstrukcji w pasie drogi

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar na drogach poprzez kształtowanie bezpiecznego otoczenia dróg. W roku 2003 w Polsce w wyniku wypadków związanych z najechnaniem na drzewo lub słup zginęło ponad 1050 osób, co stanowi aż 19 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Wypadki te charakteryzują się dużą ciężkością, która w 2003 roku wynosiła 11,1 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków i była kilkakrotnie większa niż w najbardziej bezpiecznych krajach Europy. Szczególnie problem ten dotyczy obszaru północno – zachodniego kraju. Są tam powiaty, w których ponad 60 % śmiertelnych ofiar zginęło w wyniku wypadków związanych z najechnaniem na obiekt niebezpieczny znajdujący się w strefie bezpieczeństwa drogi (drzewo lub słup).

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków związanych z najechnaniem na drzewo lub słup o 30% co powinno być głównym czynnikiem przyczyniającym się do zmniejszenia wskaźnika ciężkości wypadków do 8,1 śmiertelnych ofiar na 100 wypadków tj. o 27 % w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowane działania badawcze, studialne i inwestycyjne. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań podzielonych na 4 zadania. Najważniejszym zadaniem będzie przygotowanie standardów brd, jakim powinny odpowiadać strefy bezpieczeństwa poszczególnych kategorii dróg. Następnie zaś wdrożenie przyjętych standardów do procesu projektowania i budowy, przebudowy oraz modernizacji dróg. Standardy te powinny także znaleźć odzwierciedlenie w przygotowywanej nowelizacji rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu dotyczącego wymagań technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi. Wymagania przyjęte w standardach brd będzie można osiągnąć poprzez usuwanie obiektów niebezpiecznych (drzewa, słupy itp.) ze strefy bezpieczeństwa drogi lub stosowanie różnych zabezpieczeń tych obiektów (bariery, konstrukcje podatne itp.). Badania, monitorowanie działań oraz przygotowanie narzędzi ułatwiających podejmowanie decyzji w zakresie usuwania niebezpiecznych obiektów ze strefy bezpieczeństwa na drodze lub stosowanie urządzeń zabezpieczających będą istotnym wsparciem proponowanych działań.

Organ odpowiedzialny za koordynację zadań priorytetowych:

- minister właściwy ds. transportu (wszystkie zadania).

Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):

- Ministerstwo Transportu,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządcy dróg samorządowych.

**Priorytet 5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia”**

**5.3.1 Skrócenie czasu wykrycia i powiadamiania o zdarzeniu drogowym**

**5.3.1.1** Wspieranie tworzenia Centrów Powiadamiania Ratunkowego opartych na alarmowym numerze ratunkowym 112

**5.3.1.2** Wspieranie rozwoju Inteligentnych Systemów Transportu w zakresie automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych

**5.3.2 Skrócenie czasu dojazdu na miejsce wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego**

**5.3.2.1** Wspieranie działań służących optymalizacji rozmieszczenia podmiotów ratowniczych na obszarach powiatów

**5.3.2.2** Wspieranie rozwoju Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

**5.3.3** Upowszechnienie standaryzacji działań na miejscu wypadku

**5.3.3.1** Wdrożenie wspólnych procedur ratowniczych wszystkich podmiotów ratowniczych

**5.3.3.2** Wspieranie organizacji ćwiczeń wszystkich podmiotów ratowniczych

**5.3.4** Rozwój wyspecjalizowanych jednostek medycznych

**5.3.4.1** Wspieranie tworzenia Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych

**5.3.5** Narzędzia wspierające

**5.3.5.1** Utworzenie systemu monitorowania jakości prac służb ratowniczych

Realizacja zadań tego priorytetu ma na celu znaczne zmniejszenie liczby osób zmarłych na miejscu wypadku z powodu zbyt późnego otrzymania pomocy oraz ofiar zmarłych, w ciągu 30 dni od zdarzenia, w wyniku obrażeń odniesionych w wypadku drogowym. W roku 2003 w Polsce 1542 osoby zmarły w ciągu 30 dni od wypadku z powodu odniesionych w nim obrażeń, co stanowi 28 % wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Natomiast nieustalona jest liczba ofiar, które zmarły na miejscu wypadku z powodu zbyt późno otrzymanej pomocy.

Jednym z celów cząstkowych Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 jest zmniejszenie wskaźnika udziału liczby ofiar zmarłych w wyniku wypadków drogowych do nie więcej niż 22 % ogółu śmiertelnych ofiar tych wypadków tj. o 20 % mniej w stosunku do roku 2003.

Cel ten powinien być osiągnięty poprzez skoordynowane działania organizacyjne, szkoleniowe i inwestycyjne zmierzające do rozwoju i podniesienia efektywności i skuteczności działań ratownictwa na drogach. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 5 działań podzielonych na 8 zadań. Proponowane zadania będą się skupiać na usprawnieniu systemu wykrywania i powiadamiania o wypadku drogowym, skróceniu czasu dojazdu do miejsca zdarzenia, upowszechnieniu standaryzacji działań podejmowanych na miejscu zdarzenia oraz wspieraniu rozwoju wyspecjalizowanych służb medycznych. Elementami wspierającymi proponowane zadania będą powszechne szkolenie społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy oraz badania i monitorowanie działań w zakresie ratownictwa na drodze.

**Organy odpowiedzialne za koordynację zadań priorytetowych:**

- minister właściwy ds. wewnętrznych (zadania 5.3.1.1 – 2, 5.3.2.1, 5.3.3.1-2 i 5.3.5.1),
- minister właściwy ds. zdrowia (zadanie 5.3.2.2, 5.3.4.1) .

**Institucje odpowiedzialne za realizację elementów zadań (projekty):**

- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Zdrowia,
- Komenda Główna Policji, jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej,
- Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- Wojewódzkie Rady BRD,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Jednostki samorządu terytorialnego.

Wszystkie zadania przewidujące wprowadzenie zmian w obowiązującym prawie powinny być poprzedzone analizą konieczności i zasadności wprowadzenia tych zmian.

## 6. KOSZTY I EFEKTY PROGRAMU

### 6.1 Zestawienie kosztów

Wstępny, szacowany koszt realizacji wszystkich przewidzianych do realizacji zadań na lata 2005 – 2007 wyniesie około 6,0 mld złotych. W tabelicy 3 przedstawiono zbiorcze zestawienie wstępnych, szacunkowych kosztów z podziałem na poszczególne cele i priorytety.

Tablica 3

Wstępne, szacunkowe koszty realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 - 2007 z podziałem na cele i priorytety

Cel		Priorytet		Szacunkowe koszty [mln zł]
Nr	Nazwa	Nr	Nazwa	
1	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	1	Struktury organizacyjne brd	5,4
		2	Zarządzanie brd	55,4
		3	Działania sektorowe	1.135,9
		<b>Razem</b>		<b>1.196,7</b>
2	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	1	Prędkość	438,8
		2	Pasy bezpieczeństwa	16,5
		3	Alkohol	18,8
		<b>Razem</b>		<b>474,1</b>
3	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	1	Piesi	385,7
		2	Dzieci	118,9
		3	Rowerzyści	124,6
		<b>Razem</b>		<b>629,2</b>
4	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	1	Rozwój działań kontrolnych	2,1
		2	Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic	3.058,0
		3	Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym	90,3
		<b>Razem</b>		<b>3.150,4</b>
5	Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych	1	Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe	1,6
		2	Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców	522,0
		3	Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”	94,5
		<b>Razem</b>		<b>618,1</b>
<b>Ogółem</b>				<b>6068,5</b>

Z przedstawionego zestawienia wynika, że:

- największe nakłady powinny być poniesione na budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej (cel 4) – 3,15 mld zł, a w szczególności na rozwój bezpiecznej sieci dróg,
- stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd (cel 1) wymaga nakładów w wysokości – 1,19 mld zł, a najbardziej kosztowne będą działania sektorowe, zmierzające do budowy elementów systemu brd w poszczególnych sektorach, przede wszystkim w sektorze nadzoru nad ruchem drogowym (budowa i rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym),
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów (cel 3) wymaga nakładów w wysokości – 0,63 mld zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na ochronę pieszych uczestników ruchu drogowego,
- zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych (cel 5) wymaga nakładów w wysokości – 0,62 mld zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na kształtowanie bezpiecznego otoczenia dróg,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego (cel 2) wymaga nakładów w wysokości – 0,47 mld zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na działania związane z prędkością.

W tabelicy 4 przedstawiono strukturę wstępnych, szacunkowych kosztów z podziałem na: prace studialno – analityczne, badania naukowe, materiały i wydawnictwa, szkolenia oraz inwestycje „miękkie” (dotyczące inwestowania w kadrę, urządzenia informatyczne itp.) i „twarde” (dotyczące inwestowania w urządzenia drogowe, sprzęt techniczny, pojazdy itp.). Natomiast w tabelicy 5 przedstawiono podział kosztów z udziałem obszarów działań i sektorów, a także z uwzględnieniem wagi poszczególnych zadań.

Tablica 4

Struktura wstępnych, szacunkowych kosztów Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007

Struktura kosztów	Koszty [mln zł]
Prace studialne i analityczne	61,2
Badania naukowe	19,9
Materiały, wydawnictwa	47,9
Szkolenia	32,4
Inwestycje „miękkie”	163,5
Inwestycje „twarde”	5.743,6
<b>Razem</b>	<b>6068,5</b>

Biorąc pod uwagę strukturę szacunkowych kosztów stwierdzono, że:

- największy koszt realizacji programu stanowią inwestycje „twarde” – 5,7 mld zł, co stanowi 94,6 % kosztów całego programu,
- inwestycje „miękkie” wymagają nakładów w wysokości 163,5 mln zł, co stanowi 2,7% % kosztów całego programu,
- prace studialno – analityczne wymagają nakładów w wysokości 61,2 mln zł, co stanowi 1,0 % kosztów całego programu,
- materiały i wydawnictwa wymagają nakładów w wysokości 47,9 mln zł, co stanowi 0,8 % kosztów całego programu
- szkolenia wymagają nakładów w wysokości 32,4 mln zł, co stanowi 0,5 % kosztów całego programu,

- badania naukowe wymagają nakładów w wysokości 19,9 mln zł, co stanowi 0,3 % kosztów całego programu.

Biorąc pod uwagę wagę realizowanych zadań stwierdzono, że:

- zadania wymagające realizacji w pierwszej kolejności wymagają nakładów w wysokości 2,41 mld zł, co stanowi 40,1 % kosztów całego programu,
- zadania wymagające realizacji w drugiej kolejności wymagają nakładów w wysokości 2,45 mld zł, co stanowi 40,8 % kosztów całego programu,
- zadania wymagające realizacji w trzeciej kolejności wymagają nakładów w wysokości 1,14 mld zł, co stanowi 19,1 % kosztów całego programu.

Tablica 5

Podział wstępnych, szacunkowych kosztów Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 na poszczególne obszary i sektory z uwzględnieniem wagi realizowanych zadań [mln zł.]

Obszar działań	Sektor	Waga realizowanych zadań			Razem
		★★★	★★	★	
Centralne	System brd	31,1	41,0	27,8	99,9
Sektorowe	Edukacja brd	21,2	4,2	30,8	56,2
	Szkolenie kierowców	0,6	0,3	3,4	4,3
	Nadzór nad ruchem	1.095,9	128,0	21,6	1.245,5
	Działania wymiaru sprawiedliwości	0,0	0,1	1,8	1,9
	Pojazd	0,0	0,5	2,0	2,5
	Infrastruktura drogowa	1.021,0	1.873,5	826,5	3.721,0
	Ratownictwo na drogach	7,4	97,0	29,6	134,0
	Pomoc ofiarom wypadków	0,0	1,7	1,5	3,2
	Razem	2177,2	2146,3	945,0	5.268,5
Regionalne i lokalne		228,0	376,0	196,0	800,0
Ogółem		2.405,2	2.522,3	1.141,0	6068,5

Waga realizowanego zadania:

- ★★★ – zadania konieczne, wymagające realizacji w pierwszej kolejności,
- ★★ – zadanie niezbędne, mogą być podjęte do realizacji w drugiej kolejności,
- ★ – zadanie zlecane, mogą być zatem realizowane w trzeciej kolejności.

Biorąc pod uwagę podział szacunkowych kosztów na obszary działań stwierdzono, że:

- największy koszt realizacji programu stanowią działania sektorowe – 5,2 mld zł, co stanowi 86,8,0 % kosztów całego programu,
- udział jednostek samorządu terytorialnego w realizacji zadań Programu Krajowego wymaga nakładów w wysokości 800,0 mln zł, co stanowi 13,2 % kosztów całego programu, nakłady te powinny być ponoszone na wsparcie działań dotyczących infrastruktury drogowej (675 mln zł), systemu nadzoru nad ruchem (105 mln zł) i systemu ratownictwa na drogach (20 mln zł),
- działania centralne zmierzające do budowy i rozwoju systemu brd wymagają nakładów w wysokości 99,9 mln zł, co stanowi 1,6 % kosztów całego programu.

Biorąc pod uwagę strukturę szacunkowych kosztów według poszczególnych sektorów stwierdzono, że:

- największy koszt realizacji programu stanowią nakłady w sektora infrastruktury drogowej, które wyniosą 3,7 mld zł, co stanowi 61,3 % kosztów całego programu,
- duże nakłady powinny być poniesione na rozwój nadzoru nad ruchem drogowym, które wyniosą 1,25 mld zł, co stanowi 20,5 % kosztów całego programu,
- nakłady na realizację zadań w pozostałych sektorach wyniosą 202,1 mln zł co stanowi 3,3 % kosztów całego programu.

Poczyniono także próbę oszacowania możliwych do uzyskania nakładów na działania na rzecz brd w latach 2005 – 2007. Stwierdzono, że w ostatnich latach w ramach działań resortowych na działania brd ponoszono nakłady wynoszące ok. 350 mln zł rocznie, nakłady te są niewystarczające i pozwalają tylko na prowadzenie działań utrzymujących stan brd na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego.

W latach 2005 – 2007 można się spodziewać dodatkowych środków na działania na rzecz brd pochodzących z następujących źródeł:

- pożyczki (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny) – 230 mln zł,
- udział jednostek samorządu terytorialnego w realizacji projektów wspierających działania finansowane z pożyczek (BŚ, EBI) – 200 mln zł,
- Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004 – 2006 – 75 mln zł,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 (w części przypadającej na rok 2007)
  - na działania systemowe - 120 mln zł,
  - na działania brd na drogach krajowych – 90 mln zł,
  - na przebudowę dróg krajowych w dużych miastach – 85 mln zł (pod warunkiem wykonania tych zamierzeń zgodnie ze standardami brd)
- instytucje prywatne i organizacje pozarządowe (w tym firmy ubezpieczeniowe) – 300 mln zł,
- programy rozwoju i modernizacji sieci dróg krajowych (autostrady, drogi, ekspresowe, obwodnice miast, modernizacja ciągów dróg krajowych, odnowa nawierzchni) mogą spowodować zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar w wysokości mogącej zaoszczędzić ok. 1.200 mln zł, które powinny być wydane na usprawnienie infrastruktury drogowej, jednakże pod warunkiem wykonania tych zamierzeń zgodnie ze standardami brd i pod kontrola audytu brd.

Zatem możliwe jest w analizowanym okresie zebranie środków na działania przewidziane w Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 – 2007 w wysokości 2.300 mln zł, co stanowi zaledwie 38,7, % nakładów niezbędnych do zrealizowania niniejszego programu. Jest to zatem kwota zbliżona do kwoty potrzebnej na zrealizowanie listy zadań koniecznych (★★★), lecz niestety nieco o innej strukturze kosztów niż wynika z potrzeb.

## 6.2 Efektywność programu

Oczekuje się, że pełna realizacja działań priorytetowych przypisanych poszczególnym celom może przynieść efekty zestawione w tablicach 6 i 7. Z zestawień tych wynika, że w roku 2007 można się spodziewać zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do roku 2003 o:

- 460 osób poprzez zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego,
- 400 osób poprzez ochronę niechronionych uczestników ruchu,
- 350 osób poprzez budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej,
- 130 osób poprzez działania na rzecz zmniejszenia ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

Tablica 6

Zestawienie oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd

Cel		Liczba ofiar śmiertelnych		Uratowani od śmierci w wypadkach drogowych do roku 2007	
Nr	Nazwa	Rok 2003	Rok 2007	Liczba	%
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz Brd	Liczby trudne do oszacowania			
2.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	1.940	1.480	1.240	36,0
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	1.700	1.300	1.050	30,0
4.	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	1.450	1.100	920	26,0
5.	Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych	550	420	350	10,0
	<b>Razem</b>	<b>5.640</b>	<b>4.300</b>	<b>3.560</b>	<b>100,0</b>

Zrealizowanie przyjętych celów i priorytetów poprzez wykonanie poszczególnych działań do roku 2007 powinno przynieść w stosunku do poziomu bazowego (rok 2003) łącznie:

- zmniejszenie o ponad 3.560 liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, osób,
- zmniejszenie o ponad 39,2 tys. liczby ofiar rannych,
- zaoszczędzenie 14,5 mld zł na zmniejszeniu kosztów zdarzeń drogowych.

Tablica 7

Zestawienie wskaźników efektywności realizacji zadań w poszczególnych celach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 - 2007

Cel		Szacunkowe nakłady na realizację celu [mln zł]	Szacunkowe oszczędności kosztów wypadków [mln zł]	Wskaźnik zwrotu kosztów [lata]
Nr	Nazwa			
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	1.167	Liczby trudne do oszacowania-	
2.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	474	5.060	10,7
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	629	4.280	6,8
4.	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	3.150	3.750	1,2
5.	Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych	571	1.430	2,5
<b>Razem</b>		<b>5.991</b>	<b>14.520</b>	<b>2,4</b>

Średni wskaźnik efektywności (jako stosunek efektów do nakładów) realizacji zaproponowanych zadań wyniesie 2,4. Przy czym najbardziej efektywnymi będą działania związane z edukacją i nadzorem nad ruchem drogowym, gdzie wskaźniki efektywności będą znacznie większe niż 10. Należy podkreślić, że;

- efekt przeprowadzenia działań systemowych jest trudny do oszacowania, ale system brd jest niezbędny do prawidłowej realizacji pozostałych celów szczegółowych,

- największy potencjał zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych tkwi w działaniach związanych z nadzorem nad ruchem drogowym i przekształcaniu infrastruktury drogowej,
- zaproponowane w niniejszym programie działania przyniosą oprócz efektu społecznego wymierny efekt ekonomiczny,
- najbardziej efektywnymi z punktu widzenia społecznego i ekonomicznego będą działania edukacyjne i działania związane z intensywnym nadzorem nad ruchem drogowym, dlatego te działania powinny być rozwijane w pierwszej kolejności.

Przeanalizowano także, wpływ ograniczonego finansowania programu na zdolność osiągnięcia zamierzonego celu:

1. Wykonanie zadań koniecznych, wymagających realizacji w pierwszej kolejności (★★★) w zakresie środków finansowych na poziomie 2,3 mld zł spowoduje zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar, ale tylko na poziomie 45 % liczby przyjętej w celu Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 (tj. o 1.600 osób), w związku z tym liczba ofiar śmiertelnych w roku 2007 może być nie mniejsza niż 5.050 osób.
2. Wykonanie zadań koniecznych i niezbędnych, wymagających realizacji w pierwszej i drugiej kolejności (★★★★ i ★★★) w zakresie środków finansowych na poziomie 5,0 mld zł spowoduje zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar, ale tylko na poziomie 87,5 % liczby przyjętej w celu Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 (tj. o 3.120 osób), w związku z tym liczba ofiar śmiertelnych w roku 2007 może być nie mniejsza niż 4.450 osób.

W każdym z wymienionych przypadków nie zrealizuje się założonego w niniejszym Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 – 2007 celu, w którym przyjęto – nie więcej niż 4300 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w roku 2007. Jedynie pełna realizacja zadań przyjętych w Programie może zagwarantować osiągnięcie przyjętego celu. W związku z tym należy dążyć do pełnej realizacji zadań przedstawionych w Programie Realizacyjnym BRD na lata 2006 – 2007.

## 7. ZASADY WDRAŻANIA

Niniejszy rozdział zawiera ustalenia dotyczące systemu wdrażania Programu Realizacyjnego na lata 2006 – 2007. Warunkiem skuteczności wdrażania programu jest zdefiniowanie:

- instytucji zarządzającej całym Programem i instytucji odpowiedzialnych za realizację zadań,
- zasad programowania działań na rzecz brd,
- systemu monitoringu i oceny programu,
- zasad finansowania,
- zasadniczych kroków w początkowej fazie wdrażania (szczegółowego określenia zadań uruchamiających program).

### 7.1. Zarządzanie Programem

Zgodnie z powszechnie przyjmowaną zasadą, wdrażaniem Programu powinny zajmować się różne instytucje pełniące role instytucji zarządzającej, pośredniczącej w zarządzaniu, wdrażającej lub płatniczej. Dlatego w Ministerstwie Transportu należy wydzielić lidera Programu, tj. osobę odpowiedzialną za jego wdrażanie. W tym celu Minister właściwy ds. transportu powinien powołać Koordynatora Programu (KP) umiejscowionego w Sekretariacie KRBRD. Ponadto w Sekretariacie KRBRD powinny być powołane profesjonalnie przygotowane osoby odpowiedzialne za koordynowanie prac i współpracę z poszczególnymi sektorami.

Natomiast w poszczególnych resortach, należy powołać Koordynatorów Sektorowych Programu (KS). Koordynatorem Sektora (KS) powinien być przedstawiciel danego sektora wskazany przez Ministra właściwego dla danego sektora.

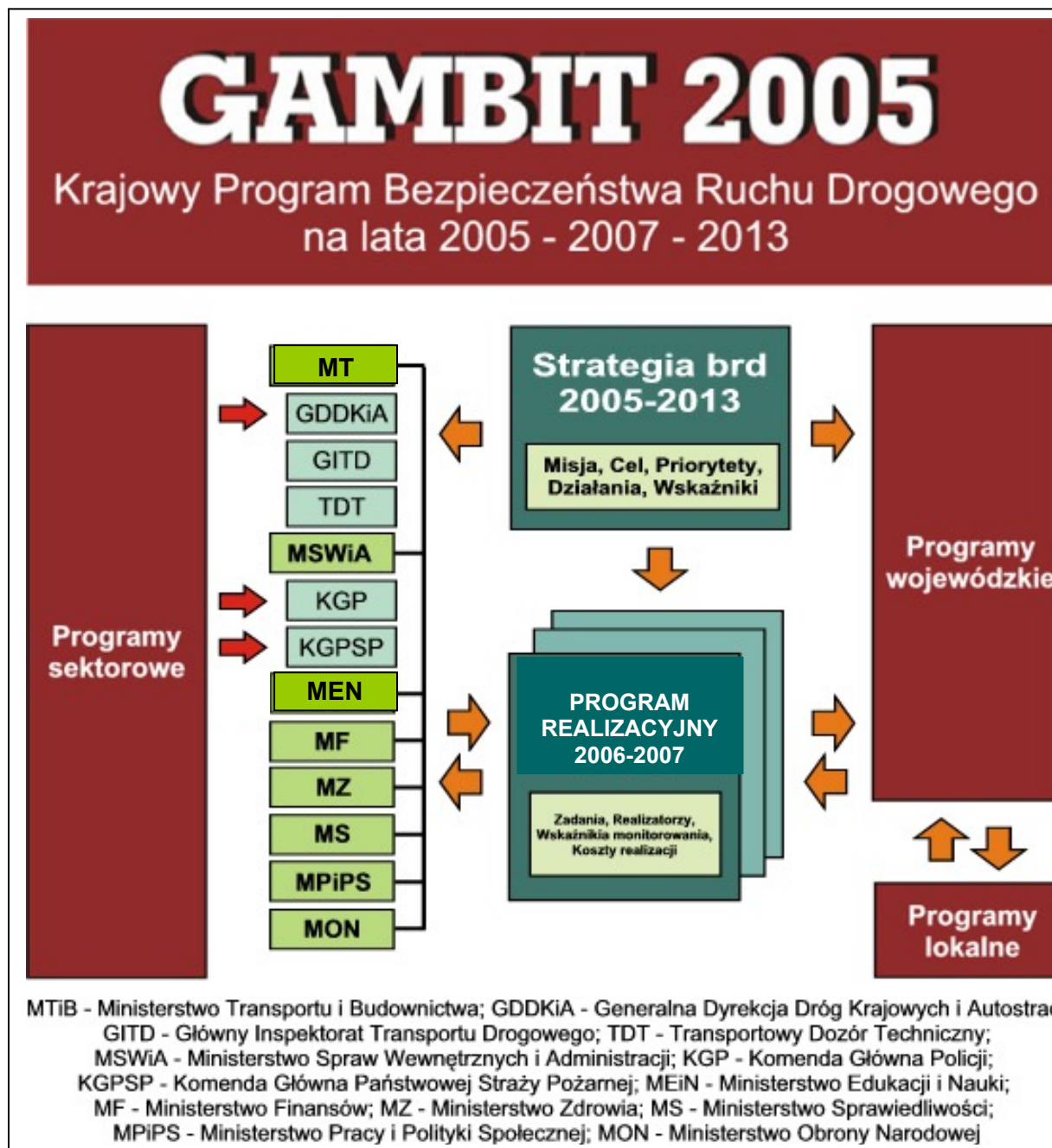
Koordynator Programu i Koordynatorzy Sektorowi powinni stanowić zespół zarządzania wdrażaniem Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007.

Koordynator Programu i Koordynatorzy Sektorowi powinni legitymować się znajomością: zagadnień brd (przejsć odpowiednie szkolenia) i znajomością Programu „GAMBIT 2005”, a także być czynnie zaangażowani w tworzenie Programu i w działalność na rzecz brd w ramach danego sektora.

### 7.2. Programowanie sektorowe i regionalne

Podstawowymi narzędziami realizacji niniejszego programu będą programy: roczny plan realizacyjny oraz operacyjne programy sektorowe, wojewódzkie i powiatowe. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu jakim jest realizacja założeń Krajowego Programu BRD. Tworząc programy należy przewidzieć współdziałanie z organizacjami społecznymi, stowarzyszeniami i fundacjami. Schemat realizacji programowania przedstawiono na rysunku rys. 3.

**Plany realizacyjne** – sporządzane będą na okres jednego roku. Pierwszy plan realizacyjny powinien być przygotowany na rok 2006, przed końcem maja 2006 r. Plan realizacyjny powinien uwzględniać zadania przewidziane do realizacji na dany rok w dostosowaniu do możliwości finansowych. Plan realizacyjny powinien zawierać listę projektów przewidzianych do wykonania z przypisaną jednostką wykonawczą, podanymi źródłami finansowania oraz wskaźnikami do monitorowania efektywności wdrażania programu. Plan realizacyjny powinien być opracowany do końca listopada roku poprzedzającego jego realizację, a następnie powinien być akceptowany przez Krajową Radę BRD w zakresie zgodności z Krajowym Programem BRD.



Rys. 3 Schemat realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 z uwzględnieniem programowania działań sektorowych, regionalnych i lokalnych.

**Programy sektorowe** – są to wewnętrzne programy poszczególnych sektorów (ministerstw) i instytucji administracji rządowej. Dość duża liczba przewidywanych do zrealizowania zadań w niektórych sektorach wymaga systemowego podejścia do ich rozwiązywania. W celu szczegółowego określenia potrzeb oraz skutecznego zarządzania procesem zmian, jak również monitorowania efektów, konieczne jest opracowanie trzech programów sektorowych dla instytucji administracji rządowej:

1. Programu sektorowego dla dróg krajowych, opracowanego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad,

2. Programu sektorowego dla nadzoru nad ruchem drogowym opracowanego przez Komendę Główną Policji,
3. Programu sektorowego dla ratownictwa na drogach, opracowanego przez Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej.

Program taki umożliwi bowiem konsekwentne wdrażanie wieloletniej i przemyślanej polityki działań na rzecz brd. Programy te powinny być zaopiniowane przez Sekretariat KRBRD w zakresie zgodności Programu Sektorowego z Programem Krajowym. Zaleca się, aby Program Sektorowy BRD był podstawą do wspierania działań na rzecz brd w poszczególnych sektorach z funduszy przeznaczonych na centralne działania systemowe brd (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, pożyczki BŚ, EBI, itp.).

**Programy wojewódzkie** – podstawą tworzenia programów wojewódzkich powinny być zapisy w dokumentach wojewódzkich – strategii rozwoju oraz planie zagospodarowania przestrzennego. Programy wojewódzkie podobnie jak Program Krajowy powinny składać się z diagnozy gwarantującej obiektywne spojrzenie na faktyczny stan brd, strategii zawierającej jasno sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań oraz programów realizacyjnych precyzujących zadania do wykonania przez instytucje i organizacje szczebla wojewódzkiego. Programy wojewódzkie powinny pokazywać między innymi sposób realizacji elementów Programu Krajowego w poszczególnych województwach. Programy te powinny być zaopiniowane przez Sekretariat KRBRD w zakresie zgodności Wojewódzkiego Programu BRD z Programem Krajowym. Zaleca się, aby Wojewódzki Program BRD był podstawą do wspierania działań na rzecz brd w poszczególnych województwach z funduszy przeznaczonych na centralne działania systemowe brd (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, pożyczki BŚ, EBI, itp.).

**Programy lokalne** - są to programy realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego . Programy te, opracowane z dużym stopniem szczegółowości wskazywać powinny konkretne rozwiązania z zakresu edukacji, nadzoru, infrastruktury i ratownictwa (np. usprawnienie konkretnego skrzyżowania, doposażenie konkretnej jednostki w sprzęt, wskazanie dokładnego miejsca automatycznego nadzoru itp.). Programy lokalne powinny pokazywać między innymi sposób realizacji elementów Programu Krajowego w poszczególnych powiatach. Programy te powinny być zaopiniowane przez Sekretariat Wojewódzkiej Rady BRD w zakresie zgodności Powiatowego (Miejskiego) Programu BRD z Programem Krajowym i Programem Wojewódzkim, opinia przesłana do wiadomości do Sekretariatu KRBRD. Zaleca się, aby Powiatowy (Miejski) Program BRD był podstawą do wspierania działań na rzecz brd w poszczególnych powiatach, miastach i gminach z funduszy przeznaczonych na wojewódzkie i centralne działania systemowe brd (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, pożyczki BŚ itp.).

### 7.3. System monitoringu i oceny realizacji programu

Monitoring brd jest to system długookresowych i powtarzalnych ocen stanu brd, funkcjonowania systemu brd oraz efektywności prowadzonych działań. Monitoring brd obejmuje systematyczne zbieranie danych w ustalonych okresach (miesiąc, rok, trzy lata), prowadzenie ocen, dokonywanie porównań i wyszukiwanie trendów przebiegu ocenianego zjawiska. Celem monitoringu brd jest przede wszystkim kontrola czy środki finansowe wydawane są efektywnie, a programy poprawy brd są realizowane zgodnie z założonymi celami. Prawidłowo prowadzony monitoring, daje możliwość uchwycenia w czasie wpływu podejmowanych działań na stan bezpieczeństwa, a także pozwala na szybkie wprowadzanie korekt do programów realizacyjnych i finansowych.

W celu właściwego przebiegu procesu monitorowania konieczne jest przyjęcie i ocena wskaźników monitorowania. Monitorowanie powinno dotyczyć:

- realizacji celów programu,

- realizacji poszczególnych zadań.

### Monitorowanie Programu.

Przyjęto 15 wskaźników monitorowania programu. W tabelicy 8 zestawiono zaproponowane, podstawowe wskaźniki monitorowania wraz z wielkościami dla poszczególnych okresów monitorowania.

Tablica 8

Zestawienie wskaźników monitorowania Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 z podziałem na okresy monitorowania

Lp.	Wskaźnik	Jednostka	Rok			
			2003	2005	2006	2007
1.	LZ	[ofiary śmiertelne]	5640	4900	4550	<b>4300</b>
2.	WZd	[liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców]	14,7	12,9	11,9	<b>11,2</b>
3.	WZm	[liczba ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów]	3,5	2,9	2,6	<b>2,3</b>
4.	WZt	[liczba ofiar śmiertelnych na 1mld pojazdokilometrów]	31,8	26,3	23,2	<b>21,2</b>
5.	WZn	[liczba ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu na 100000 mieszkańców]	6,8	5,8	5,0	<b>4,4</b>
6.	WUN	[stosunek liczby niechronionych uczestników ruchu jako ofiar śmiertelnych do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych - %]	46	43	41	<b>39</b>
7.	WVdop	[stosunek liczby pojazdów przekraczających dopuszczalne limity prędkości do ogólnej liczby pojazdów w ruchu - %]	45	39	36	<b>34</b>
8.	WUPp	[stosunek liczby uczestników ruchu w samochodach osobowych z przodu stosujących pasy bezpieczeństwa do ogólnej liczby uczestników ruchu - %]	72	75	78	<b>80</b>
9.	WA	[stosunek liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu do ogólnej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych - %]	12,2	11,2	10,2	<b>9,2</b>
10.	LZK	[liczba śmiertelnych ofiar w wypadkach na drogach krajowych]	2053	1700	1350	<b>1170</b>
11.	POA	[stosunek liczby projektów objętych audytem brd do ogólnej liczby realizowanych projektów - %]	5	10	14	<b>17</b>
12.	LCP	[stosunek liczby „zlikwidowanych” czarnych punktów” do ogólnej liczby czarnych punktów - %]	5	9	13	<b>16</b>
13.	PDT	[stosunek liczby przejść dróg tranzytowych przez miejscowości z wykonanym uspokojeniem do ogólnej liczby tych przejść - %]	5	8	13	<b>15</b>
14.	WC	[liczba śmiertelnych ofiar na 100 wypadków]	11,1	10,0	9,0	<b>8,1</b>
15.	WUZ	[stosunek liczby ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku w wyniku obrażeń odniesionych w wypadku drogowym do liczby wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych - %]	28	26	24	<b>22</b>

Wskaźniki związane z liczbą ofiar śmiertelnych ogółem (LZ, LZK) i w poszczególnych grupach (WZd, WZm, WZt, WZn, WUN, WA, WC, WUZ) powinny być określane na podstawie danych otrzymywanych z rocznego raportu o stanie brd.

Liczba mieszkańców i liczba pojazdów niezbędne do obliczenia wskaźników WZd i WZm, powinny być określane na podstawie danych z GUS.

Wielkość pracy przewozowej, niezbędna do obliczenia wskaźnika WZt, powinna być określana przez Ministerstwo Transportu, na podstawie badań wyspecjalizowanego ośrodka naukowo – badawczego.

Wskaźniki dotyczące liczby kierowców przekraczających dopuszczalne limity prędkości i uczestników ruchu stosujących pasy bezpieczeństwa w pojazdach powinna być szacowana na podstawie badań zachowań kierowców prowadzonych aktualnie na zlecenie Ministerstwa Transportu.

Wskaźniki dotyczące liczby projektów poddanych audytowi (POA) i wykonanych usprawnień na drogach (LCP i PDT) powinny być określone na podstawie danych dostarczonych przez GDDKiA.

Monitorowanie Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007 będzie należało do zadań Zespołu Monitorującego (ZM), którego Przewodniczący powinien być członkiem Krajowej Rady BRD, cechujący się szeroką znajomością zagadnień brd. Zespół Monitorujący realizację Programu powinien składać się z 3 – 5 osób. Jego wielkość, zakres czynności i sposób składania raportów należy określić przy okazji przygotowywania zasad prowadzenia monitorowania Programu (zadanie :1.2.6.3).

Zespół ten będzie monitorował i oceniał realizację Programu na podstawie:

- Corocznego raportu o stanie brd w Polsce opracowywanego przez wytypowany do tego ośrodek naukowo - badawczy, na podstawie danych z KGP,
- Okresowego raportu o wielkości wskaźników brd przyjętych w Programie, na koniec każdego roku obliczanych systematycznie przez wytypowany do tego celu ośrodek naukowo – badawczy i analizy porównawczej osiągniętych wskaźników do wielkości wskaźników założonych w Programie.
- Sprawozdań instytucji, samorządów i organizacji pozarządowych biorących udział w realizacji programu (zebranych i wstępnie przetworzonych przez Sekretariat KRBRD).

Powyższe dokumenty powinny być przekazane Zespołowi Monitorującemu, który na ich podstawie opracuje:

- okresową ocenę realizacji Programu,
- wnioski dotyczące dalszej jego realizacji lub wprowadzania korekt programu.

Ocena realizacji programu powinna być przygotowywana w okresach rocznych (do 30 marca następnego roku). Natomiast zaleca się wykonywanie roboczych ocen kwartalnych, na podstawie prognozy wskaźników realizacji Programu wykonanej z wykorzystaniem danych o brd z kolejnych kwartałów.

Po zakończeniu okresu realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 należy w roku 2008 dokonać jego oceny.

### **Monitorowanie realizacji zadań**

W Karcie Zadania zaproponowano wskaźniki monitorowania poszczególnych zadań, przyjęte podobnie jak w wytycznych KE dla przygotowania projektów do SPO. Podzielono je na wskaźniki:

- produktu – odnoszące się do działalności. Liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. długość zbudowanych dróg, liczba przebudowanych skrzyżowań),
- rezultatu – odpowiadają bezpośrednim efektom wynikającym z programu. Dostarczają informacji o zmianach zachowania dotyczących beneficjentów. Mogą przybierać formę wskaźników materialnych np. zmniejszenie liczby wypadków lub monetarnych np. zmniejszenie kosztów,

- oddziaływania – wskaźniki odnoszące się do konsekwencji danego zadania wykraczających poza natychmiastowe efekty. Oddziaływania te mogą pojawić się po pewnym czasie i są bezpośrednio związane z wykonanym zadaniem.

Sposób oceny realizowanych zadań będzie określony przy okazji przygotowywania zasad prowadzenia monitorowania Programu (zadanie :1.2.6.3).

#### **7.4. Przewidywane źródła finansowania Programu Realizacyjnego**

Z powyższego wynika, że dla osiągnięcia założonego celu Programu Realizacyjny BRD na lata 2006 – 2007, tj. zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar w roku 2007 do nie więcej niż 4300 i przygotowania podstaw do efektywnego działania w następnych etapach konieczne jest sfinansowanie działań na rzecz brd na kwotę około 6 mld zł. Odliczając nakłady poniesione w roku 2005, przez następne dwa lata należy dysponować kwotą 2,5 mld zł rocznie (tj. w przeliczeniu na jednego mieszkańca ok. 65 zł rocznie).

Przewidziano realizację przyjętych zadań z następujących źródeł:

##### **1. Budżet państwa:**

- Budżety będące w dyspozycji poszczególnych resortów zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i podległych im instytucji centralnych oraz wojewodów, a w szczególności:
- Ministerstwa Transportu (GDDKiA, GITD, TDT),
- Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (KGP, KGPSP),
- Ministerstwa Edukacji Narodowej,
- Ministerstwa Zdrowia,
- Ministerstwa Sprawiedliwości,
- Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej,
- Ministerstwa Gospodarki,
- Ministerstwa Obrony Narodowej
- Pożyczki bankowe (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny),

##### **2. Środki unijne:**

- Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004 – 2006
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013,
- inne środki unijne,

##### **3. Budżety jednostek samorządu terytorialnego, a także finansowanie w odpowiednich częściach wspólnych przedsięwzięć z budżetów samorządowych i ze środków organizacji pozarządowych, firm ubezpieczeniowych oraz jednostek gospodarczych.**

##### **4. Środki Krajowego Funduszu Drogowego**

Należy zaznaczyć, że część środków ujętych w niniejszym Programie Realizacyjnym jest już szczegółowo określona i rozdysponowana na lata 2005 – 2006.

Przyjęcie programu nie nakłada automatycznie obowiązku zapewnienia finansowania zadań przez administrację państwową i samorządową. Program zawiera wytyczne i określa kierunki działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie powinny zostać podjęte przez organy administracji centralnej i jednostki samorządu terytorialnego. Przyjęte zostało założenie, że zadania ujęte w programie będą realizowane przez organy administracji państwowej, jednostki samorządu terytorialnego oraz odpowiednie instytucje i organizacje w ramach posiadanych środków finansowych. Realizacja zadań z budżetu państwa w ramach budżetów pozostających w dyspozycji resortów i wojewodów będzie się odbywać stopniowo w ramach posiadanych możliwości finansowych. Wsparcie finansowe z budżetu państwa będzie miało charakter dofinansowania do konkretnych zadań. Oprócz tego instytucje centralne będą wykorzystywać fundusze Sektorowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na konkretne zadania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, środki pochodzące z pożyczek i pomocy międzynarodowych instytucji finansowych oraz środki gromadzone na koncie Krajowego Funduszu Drogowego.

Współfinansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” będzie miało miejsce zgodnie z zasadami tego Programu, które zostaną przyjęte w uzgodnieniu z Komisją Europejską w zakresie opisu działania, rodzajów projektów, rodzajów beneficjentów. Tym samym niektóre projekty, pomimo zapisów w kartach zadaniowych o współfinansowaniu z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” mogą nie kwalifikować się do wsparcia w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

### 7.5. Kroki wdrożeniowe

W celu systematycznego wdrażania programu oraz systematycznej jego kontroli i oceny proponuje się 22 kroki wdrożeniowe zawierające czynności warunkujące realizację Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007, instytucje odpowiedzialne za ich wykonanie oraz terminy ich wykonania. W tabelicy 9 zestawiono zapisy dotyczące poszczególnych kroków wdrożeniowych Programu Realizacyjnego BRD.

Tablica 9

Kroki wdrożeniowe Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007

Krok wdrożeniowy		Termin
Nr	Nazwa	
1.	Przedstawienie przez Sekretariat KRBRD do akceptacji Krajowej Radzie BRD przygotowanego Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007	luty 2006
2.	Przesłanie zaakceptowanego Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 do realizacji, do poszczególnych resortów, samorządów wojewódzkich i instytucji pozarządowych zaangażowanych w działania na rzecz brd.	sierpień 2006
3.	Powołanie Koordynatora Programu (KP), Koordynatorów Sektorowych (KS), Zespołu Monitorującego Program (ZM)	wrzesień 2006
4.	Przygotowanie przez Koordynatorów Sektorowych, Planów Realizacyjnych BRD na rok 2006 w poszczególnych sektorach i przekazanie ich Koordynatorowi Programu	wrzesień 2006
5.	Przygotowanie przez Koordynatora Programu Planu Realizacyjnego BRD na rok 2006, dla całego kraju	wrzesień 2006
6.	Przedstawienie przez Sekretariat Krajowej Rady BRD do akceptacji Krajowej Radzie BRD przygotowanego Planu Realizacyjnego BRD na rok 2006	październik 2006
7.	Przygotowanie i podpisanie przez instytucje rządowe, samorządowe i organizacje pozarządowe dokumentu pt. „Krajowe Porozumienie na rzecz BRD” (wyrażenie woli realizacji Krajowego Programu BRD – „GAMBIT 2005”)	listopad 2006
8.	Opracowanie Programów Sektorowych BRD przez GDDKiA, KGP i KGPSP	grudzień 2006
9.	Opracowanie Wojewódzkich Programów BRD przez Wojewódzkie Rady BRD	grudzień 2006
10.	Przygotowanie przez Koordynatorów Sektorowych, Planów Realizacyjnych BRD na rok 2007 w poszczególnych sektorach i przekazanie ich Koordynatorowi Programu	grudzień 2006
11.	Przygotowanie przez Koordynatora Programu Planu Realizacyjnego BRD na rok 2007 dla całego kraju	grudzień 2006
12.	Przedstawienie przez Sekretariat Krajowej Rady BRD do akceptacji Krajowej Radzie BRD przygotowanego Plan Realizacyjny BRD na rok 2007	styczeń 2007

13.	Przygotowanie raportu z realizacji programu za rok 2006 przez Zespół Monitorujący	marzec	2007
14.	Ocena realizacji Programu przez Krajową Radę BRD	marzec	2007
15.	Przygotowanie Programu Realizacyjnego BRD na lata 2008 - 2011	październik	2007
16.	Przygotowanie przez Koordynatorów Sektorowych, Planów Realizacyjnych BRD na rok 2008 w poszczególnych sektorach i przekazanie ich Koordynatorowi Programu	listopad	2007
17.	Przygotowanie przez Koordynatora Programu Plan Realizacyjny BRD na rok 2008 dla całego kraju	listopad	2007
18.	Przedstawienie przez Sekretariat Krajowej Rady BRD do akceptacji Krajowej Radzie BRD przygotowanego Plan Realizacyjny BRD na rok 2008	grudzień	2007
19.	Przygotowanie raportu z realizacji Programu za rok 2007 przez Zespół Monitorujący	marzec	2008
20.	Ocena realizacji Programu przez Krajową Radę BRD	marzec	2008
21.	Przygotowanie raportu z realizacji Programu za rok 2007 przez Zespół Monitorujący	marzec	2008
22.	Ocena realizacji Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007 przez Krajową Radę BRD	marzec	2008

## **8. ZAKOŃCZENIE**

Niniejszy Program Realizacyjny BRD na lata 2006 – 2007 jest pierwszym etapem realizacji Strategii BRD na lata 2005 – 2013 przyjętej w ramach Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2005”. Należy zwrócić uwagę, że Program Realizacyjny BRD nie jest gotową receptą na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych lecz usystematyzowanym zbiorem zadań, których systematyczna i wytrwała realizacja może doprowadzić do zmniejszenia zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego. Czas już bowiem przerwać swoiste status quo i przystąpić do radykalnego zmniejszania liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych, z pożytkiem dla wszystkich obywateli Polski i gości z innych krajów.

Efektem przedstawionego programu będzie uratowanie życia kilku tysiącom osób oraz uniknięcie inwalidztwa przez kilkadziesiąt tysięcy osób. Znaczna poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach wpłynie także na poprawę naszego wizerunku na arenie międzynarodowej, co przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Polski.

## **SŁOWNIK SKRÓTÓW I WYRAŻEŃ**

brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego,

BŚ - Bank Światowy,

EBI – Europejski Bank Inwestycyjny,

instytucja koordynująca – podmiot uzgadniający i harmonizujący działanie innych podmiotów realizujących zadania i projekty,

instytucja wdrażająca – podmiot wprowadzający w życie (realizujący) projekt,

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy,

KRBRD – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,

pojazdokilometry – liczba kilometrów przejechanych przez jeden pojazd w ciągu jednego roku,

obszar zabudowy – miasto, wieś lub osada, przez które przebiega droga,

WRBRD – Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,

zasada 3E – (engineering, education, enforcement) jednoczesne prowadzenie działań inżynierskich, edukacyjnych oraz nadzoru nad ruchem drogowym w celu poprawienia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,

## **ZAŁĄCZNIK**

### **A. ZESTAWIENIE ZADAŃ**

### **B. ZESTAWIENIE PROJEKTÓW**

### **C. OPIS REALIZACJI ZADAŃ W WYBRANYCH OBSZARACH DZIAŁAŃ**

### **D. KARTY ZADAŃ**