

**STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO ORAZ  
DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE  
W 2003 ROKU**

**SYNTEZA**

Warszawa, marzec 2004

## **Wprowadzenie**

Transport jest jednym z głównych sektorów gospodarki zapewniających zatrudnienie i dobrobyt ludności, lecz coraz częściej jest on jednak kojarzony z potencjalnym zagrożeniem. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (nazywane dalej brd) jest istotnym elementem w mobilności społeczeństwa. Ze wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpieczny jest właśnie transport drogowy i to on przynosi największe straty wyrażone ilością zabitych: szacuje się, że ponad 90 % wszystkich ofiar śmiertelnych w transporcie ginie w następstwie wypadków drogowych. Co roku w Polsce ginie niewielkie miasteczko, a każdego dnia żniwo śmierci wypadków drogowych w Europie dorównuje katastrofie średniej wielkości samolotu rejsowego. Od 1970 roku wypadkach drogowych na terytorium Wspólnoty straciło życie ponad 1,64 miliona osób. Każdego roku na drogach państw Unii ginie ponad 40,000 ludzi, a dalszych 1,7 miliona zostaje rannych. Wyrażając to w inny sposób, co osiemdziesiąty obywatel Zjednoczonej Europy zakończy swoje życie średnio o 40 lat za wcześnie, a co trzeci mieszkaniec Wspólnoty trafi do szpitala w następstwie wypadku drogowego. Kraje Unii Europejskiej dawno już rozumiały, że oprócz czysto humanitarnego wymiaru jaki ma redukcja ludzkiego bólu i cierpienia, dzięki inwestycjom w efektywną redukcję liczby wypadków drogowych i ich ofiar możliwe jest zaoszczędzenie zasobów znacznie przewyższających nakłady, które obecnie pochłania utrata produktywności, rehabilitacja ofiar i likwidacja skutków wypadków.

Sektor transportu w krajach Unii Europejskiej zatrudnia ponad 10 mln. osób i generuje ok. 10% unijnego PKB. Całkowite koszty wypadków drogowych w Unii szacowane są na 160 miliardów euro rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB Wspólnoty.

Tymczasem w Polsce roczne straty z tytułu kosztów wypadków drogowych szacowane są na ponad 2,11 % PKB<sup>1</sup> – mniej więcej tyle warte są zasoby, które nasz kraj bezproduktywnie traci na pokrywanie społecznych i ekonomicznych kosztów wypadków drogowych. Dla porównania przyrost PKB w roku 2003 w porównaniu z rokiem 2002 wyniósł 3,7%<sup>2</sup>. Jak widać nie stoimy przed dylematem czy warto wydawać pieniądze na brd skoro i tak każdego roku kraj musi przeznaczać na ten cel olbrzymie nakłady. Należy raczej zastanowić się jak skutecznie zapobiegać tym niepotrzebnym stratom.

Dlatego też w opublikowanej w 2001 r. przez Komisję Europejską Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” szczególną uwagę poświęcono bezpieczeństwu transportu, przy czym duże zainteresowanie skierowano na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wspólnota postawiła sobie za cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 roku i jednocześnie wezwała do zwiększenia nakładów na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W czerwcu 2003 r. opublikowany został Europejski Program Działań BRD, który pod hasłem wspólnej odpowiedzialności formułuje strategię działań i wskazuje na możliwości poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu na drogach w oparciu o zintegrowane wdrażanie najskuteczniejszych rozwiązań.

Ponieważ nakłady na brd odznaczają się wysoką rentownością, właściwe inwestowanie w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego pozwoliłoby na zaoszczędzenie zasobów, które można by wtedy przeznaczyć na rozwój gospodarczy. Jest to osiągalne w horyzoncie czasowym przewidzianym w Krajowym Programie BRD; wymaga jednak przydzielenia na ten cel odpowiednich środków finansowych i wsparcia ze strony wszystkich sektorów zaangażowanych w poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach. Pamiętajmy przy tym, że chodzi tu o zdrowie i życie naszych obywateli – bezpieczeństwo ruchu drogowego jest częścią bezpieczeństwa publicznego i jako takie powinno być traktowane jako działania zmierzające do poprawy warunków życia społeczeństwa. O rozmiarze zagrożenia świadczy fakt, że wypadki drogowe odpowiedzialne są w naszym kraju za jedną czwartą

---

<sup>1</sup> Na podstawie obliczeń IBDiM całkowite koszty wypadków drogowych w 2002 r. wyniosły 16.326.443.529 PLN (Instytut Badawczy Dróg i Mostów) przy podanej przez GUS wartości PKB wynoszącej 772.248.000.000 PLN (Centralne Informatorium Statystyczne tel. (22) 608 31 61).

<sup>2</sup> [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

zgonów z przyczyn zewnętrznych i są pierwszą przyczyną śmierci ludzi młodych – najbardziej perspektywicznej i produktywnej części społeczeństwa. Zjawisko to dotyka w podobnym stopniu pozostałe kraje Unii.

Również lista priorytetowych zagrożeń w ruchu drogowym w Polsce w dużej mierze pokrywa się z istniejącymi na drogach Wspólnoty: nadmierna i niedostosowana do warunków prędkość, alkohol, młodzi kierowcy, ciężkość wypadków i brak stosowania urządzeń ochronnych, narażenie niechronionych użytkowników dróg oraz „czarne punkty”. Również nasze dążenia są zasadniczo zbieżne z unijnymi pod kątem podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa ruchu, kierunków działań i priorytetów realizacji. Od 2001 r. Polska posiada systemowy plan poprawy BRD, jakim jest zatwierdzony przez Rząd Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000. W naszym kraju należy jednak położyć znacznie większy nacisk na ochronę pieszych, którzy stanowią ponad jedną trzecią zabitych na drogach.

Mimo poprawy sytuacji w ciągu ostatnich czterech lat w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce zagrożenie śmiercią w wypadku drogowym jest nadal prawie dwukrotnie większe niż w przodujących krajach UE, zaś prawdopodobieństwo śmierci uczestnika wypadku jest średnio cztery razy wyższe. Jednocześnie środki finansowe i zasoby ludzkie przeznaczane na poprawę tej sytuacji są w naszym kraju daleko niewystarczające. Poprawę sytuacji może przynieść systemowe wdrażanie zadań określonych w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 pod warunkiem pozyskiwania odpowiednich do skali zagrożenia środków finansowych na ich realizację określonych w w/w programie zadań.

W 2003 r. odbyło się jedno plenarne posiedzenie KR BRD w wyniku którego między innymi zatwierdzono Sprawozdanie pt.: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie w 2002 r.” Zostało ono następnie zatwierdzone przez Kierownictwo resortu infrastruktury oraz przekazane do akceptacji Rządu i Parlamentu, a w dalszej kolejności przedłożone Prezydentowi RP. W analizowanym okresie odbyło się też kilka spotkań grup roboczych KR BRD: ds. infrastruktury i ds. prawnych.

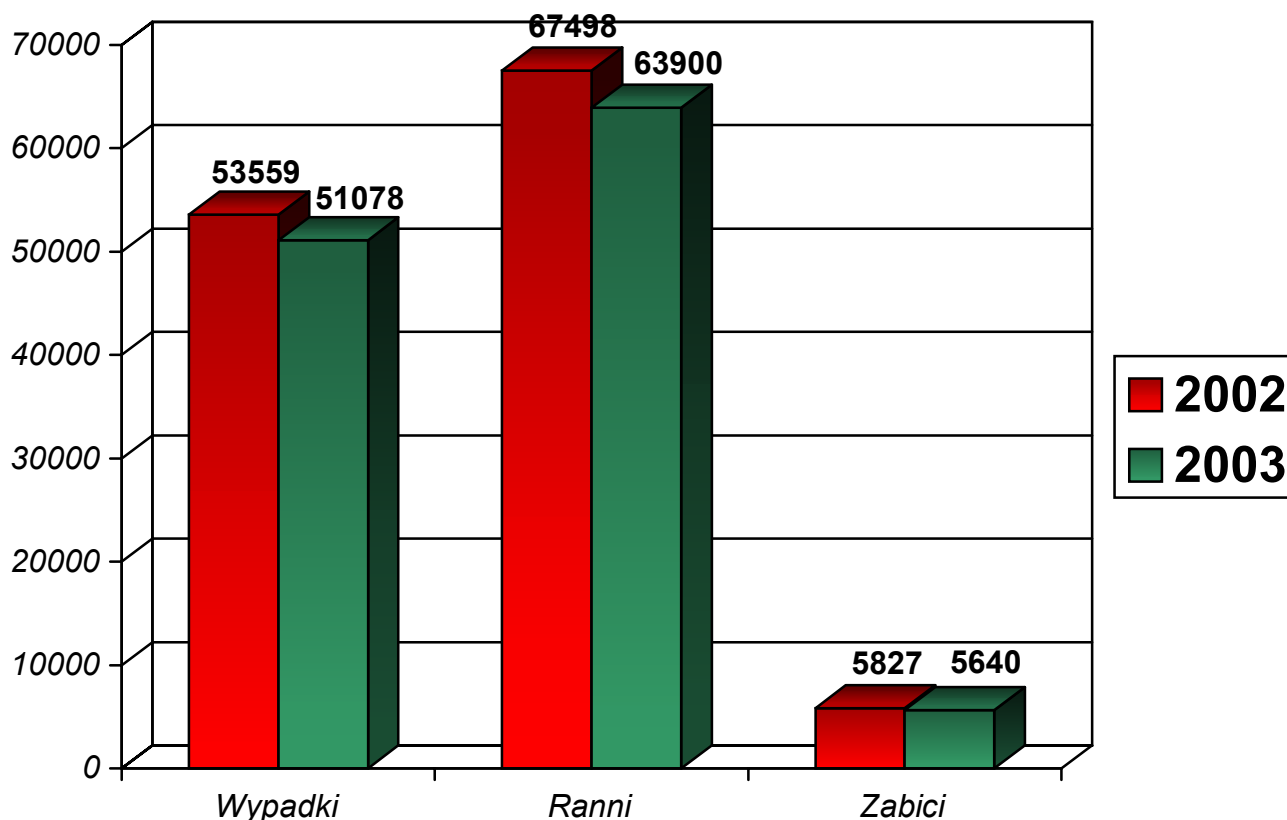
# 1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie 2003 r. - synteza

## 1.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

### I. Liczba wypadków w 2003 roku.

W 2003 roku zaistniało **51.078** wypadków drogowych, w których zginęło **5.640** osób, a **63.900** zostało rannych. W porównaniu do roku ubiegłego odnotowano :

- mniej wypadków o **2.481**, tj. **-4,6%**,
- mniej zabitych o **187**, tj. **-3,2%**,
- mniej rannych o **3.598** tj. **-5,3%**



Poniższa tabela przedstawia liczby wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach w 2003 r w porównaniu z 2002 rokiem.

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2003r	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Dolnośląskie	2.960	3.242	374	393	3.544	3.974
Kujawsko – pomorskie	2.495	2.626	290	320	3.123	3.343
Lubelskie	2.644	3.043	336	354	3.372	3.954
Lubuskie	788	799	180	177	1.055	1.083
Łódzkie	4.628	4.631	493	509	5.562	5.543
Podlaskie	1.361	1.452	215	209	1.742	1.877
Małopolskie	4.973	5.286	365	375	6.373	6.820
Mazowieckie	3.346	3.794	565	696	4.202	4.713
Opolskie	1.348	1.366	163	141	1.725	1.756
Podkarpackie	2.229	2.250	250	223	2.726	2.746
Pomorskie	3.262	3.682	276	285	4.362	4.894
Śląskie	6.379	6.421	513	513	7.814	7.930
Świętokrzyskie	2.171	2.209	242	292	2.719	2.708
Warmińsko-mazurskie	1.907	1.787	270	251	2.492	2.314
Wielkopolskie	5.071	5.362	525	520	6.495	7.079
Zachodniopomorskie	2.057	2.179	243	250	2.551	2.715
Komenda Stołeczna Policji*	3.459	3.430	340	319	4.043	4.049
<b>O g ó ł e m</b>	<b>51.078</b>	<b>53.559</b>	<b>5.640</b>	<b>5.827</b>	<b>63.900</b>	<b>67.498</b>

\* KSP wraz z podległymi Komendami Powiatowymi Policji

## II. Rytm wypadków drogowych w 2003 roku.

W 2003 roku najwięcej wypadków zaistniało w październiku **4.939** (tj. 9,7% ogólnej liczby), najmniej odnotowano w lutym **2.777** (tj. 5,4% ogólnej liczby). W roku ubiegłym najwięcej wypadków miało miejsce również w październiku **5.479** (tj. 10,2% ogólnej liczby).

Analizując występowanie wypadków drogowych w zależności od dnia tygodnia stwierdzono, że ich nasilenie następuje w piątki. W 2003 roku w piątki w **8.574** wypadkach zginęło **961** osób, a rannych zostało **10.421** osób.

W ciągu dnia najniebezpieczniejsze są godziny od 15 do 20. W godzinach tych miało miejsce **18.015** wypadków (tj. 35,2% ogólnej liczby). Najmniej wypadków wydarzyło się w godzinach nocnych pomiędzy północą, a godziną piątą rano.

**KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Poniższa tabela przedstawia wypadki drogowe i ich skutki w rozbiciu na poszczególne miesiące w porównaniu z rokiem 2002.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2003r.	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Styczeń	3.501	2.786	383	310	4.334	3.421
Luty	2.777	3.823	246	433	3.502	4.711
Marzec	3.065	3.947	349	432	3.865	4.924
Kwiecień	3.516	3.951	360	396	4.426	5.052
Maj	4.600	5.008	415	467	5.750	6.385
Czerwiec	4.922	5.078	483	491	6.227	6.572
Lipiec	4.924	4.893	564	517	6.435	6.468
Sierpień	4.915	5.034	555	561	6.419	6.679
Wrzesień	4.871	4.926	573	516	5.996	6.202
Październik	4.939	5.479	625	662	6.028	6.696
Listopad	4.363	4.612	541	554	5.295	5.551
Grudzień	4.685	4.022	546	488	5.623	4.837
<b>R a z e m.</b>	<b>51.078</b>	<b>53.559</b>	<b>5.640</b>	<b>5.827</b>	<b>63.900</b>	<b>67.498</b>

## Tendencja wypadków w badanym okresie.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2003r	2002=100%	2003r	2002=100%	2003r	2002=100%
Styczeń	<b>3.501</b>	125,7	<b>383</b>	123,5	<b>4.334</b>	126,7
Luty	<b>2.777</b>	72,6	<b>246</b>	56,8	<b>3.502</b>	74,3
Marzec	<b>3.065</b>	77,6	<b>349</b>	80,8	<b>3.865</b>	78,5
Kwiecień	<b>3.516</b>	89,0	<b>360</b>	90,9	<b>4.426</b>	87,6
Maj	<b>4.600</b>	91,8	<b>415</b>	88,9	<b>5.750</b>	90,0
Czerwiec	<b>4.922</b>	96,9	<b>483</b>	98,4	<b>6.227</b>	94,7
Lipiec	<b>4.924</b>	100,6	<b>564</b>	109,1	<b>6.435</b>	99,5
Sierpień	<b>4.915</b>	97,6	<b>555</b>	98,9	<b>6.419</b>	96,1
Wrzesień	<b>4.871</b>	98,9	<b>573</b>	111,0	<b>5.996</b>	96,7
Październik	<b>4.939</b>	90,1	<b>625</b>	94,4	<b>6.028</b>	90,0
Listopad	<b>4.363</b>	94,6	<b>541</b>	97,6	<b>5.295</b>	95,4
Grudzień	<b>4.685</b>	116,5	<b>546</b>	111,9	<b>5.623</b>	116,2
<b>R a z e m</b>	<b>51.078</b>	<b>95,4</b>	<b>5.640</b>	<b>96,8</b>	<b>63.900</b>	<b>94,7</b>

## III. Rodzaje wypadków.

Najczęstszym rodzajem wypadku było zderzenie się pojazdów w ruchu. W 2003 roku zaistniało **23.287** wypadków tego typu, co stanowiło 45,6% wszystkich. Pociągnęły one za sobą również najwięcej ofiar śmiertelnych, bo **2.331** (41,4% ogółu zabitych) oraz **32.928** osób rannych (51,5 % wszystkich rannych). Następnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Takich zdarzeń w 2003 roku było 17.002 (33,3%), w ich wyniku zginęło 1.859 osób (33,0%), a 16.252 zostały ranne (25,4%).

## Wypadki drogowe według rodzaju zdarzenia i ich skutki.

Rodzaj zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2003r	2002r	2003r	2003r	2003r	2002r
Zderzenie się pojazdów w ruchu		23.287	24.118	2.331	2.367	32.928	34463
Najeżdżanie na	Pieszego	17.002	18.703	1.859	1.858	16.252	18089
	Unieruchomiony pojazd	615	634	47	53	795	807
	Drzewo, słup, inny obiekt drogowy	5.530	5.653	1.041	909	7.834	8187
	Zaporę kolejową	4	3	0	1	4	6
	Dziurę, wybój, garb	57	48	3	2	66	58
	Zwierzę	102	118	3	2	139	156
Wywrócenie się pojazdu		2.483	2.804	210	224	3.462	3937
Wypadek z pasażerem		620	605	44	46	788	804
Inne		1.375	1.317	102	111	1.631	1589

## IV. Sprawcy wypadków drogowych. Kierujący pojazdami.

Większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. W 2003 roku byli oni sprawcami **41.370** wypadków (co daje 81% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły **4.382** osoby, a **54.835** zostało rannych. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (**11.265 wypadków**), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (**9.937 wypadków**), nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (**4.936 wypadków**).

## IV a. Sprawcy wypadków. Piesi.

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2003 roku spowodowali oni **8.446** wypadków, w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły **1.064** osoby, a rannych zostało **7.664** uczestników ruchu. Najczęstsze przyczyny to: nieostrożne wejście na jezdnię **4.703** wypadki tj. 55,7% wszystkich spowodowanych przez pieszych; następnie nieprawidłowe przekraczanie jezdni – **1.120** wypadków oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – **649** wypadków.

## Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących

Przyczyny wypadku		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2003r	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		11.265	11.905	1.650	1.755	16.407	17.629
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		9.937	10.265	629	602	13.626	14.241
Nieprawidłowe	Wyprzedzanie	3.041	3.124	402	387	4.329	4.536
	Omijanie	1.089	1.259	124	117	1.228	1.395
	Wymijanie	806	810	115	111	1.119	1.149
	Przejeżdżanie przejść dla pieszych	3.410	4.014	177	188	3.527	4.125
	Skrećanie	1.803	1.817	124	124	2.178	2.164
	Zatrzymywanie postój pojazdu	37	31	2	2	51	44
	Cofanie	779	758	18	27	805	790
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		1.160	1.244	236	251	1.668	1.804
Wjazd przy czerwonym świetle		594	637	26	25	807	888
Nieprzestrzeżenie innych znaków i sygnałów		139	128	14	7	185	175
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami		1.768	1.911	58	69	2.373	2.571
Gwałtowne hamowanie		133	131	6	7	173	178
Jazda bez wymaganego oświetlenia		173	165	46	36	172	163
Zmęczenie, zaśnięcie		440	497	98	106	656	729
Ograniczenie sprawności motorycznej		590	577	56	66	772	727

## Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych.

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2003r	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Stanie na jezdni, leżenie		375	386	177	161	204	240
Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		304	354	77	88	243	290
Wejście na jezdnie przy czerwonym świetle		570	612	35	39	555	596
Nieostrożne wejście na jezdnię	Przed jadącym pojazdem	3.836	4.232	482	545	3.497	3.845
	Zza pojazdu, przeszkody	867	906	54	54	837	882
Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	Zatrzymywanie, cofanie	68	77	7	7	61	71
	Przebieganie	1.052	1.008	69	80	1.009	951
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		649	782	85	104	585	701
Chodzenie po torowisku		24	20	9	7	16	13
Wskakiwanie do pojazdu w ruchu		17	31	3	3	15	28
Dzieci do lat 7	Zabawa na jezdni	18	19	1	0	18	19
	Wtargnięcie na jezdnię	393	453	18	10	382	449

## IV b. Sprawcy wypadków. Pasażerowie.

Najmniej liczną grupą sprawców wypadków są pasażerowie. W 2003 roku spowodowali oni **126** wypadków, pociągnęły one za sobą **8** osób zabitych i **129** rannych.

#### V. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych.

Elementem, który w dalszym ciągu ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo na drogach jest alkohol. Uczestnicy ruchu będący pod działaniem alkoholu spowodowali w 2003 roku **5.800** wypadków, co stanowi 11,4% ogółu.

W porównaniu do roku ubiegłego odnotowano o **777** wypadków mniej (tj. -11,8%) .

#### Liczba wypadków i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu.

Nietrzeźwość uczestników zdarzenia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2003r	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Z winy kierującego	3.913	4.460	495	568	5.268	6.118
Z winy pieszego	1.737	1.971	191	215	1.611	1.822
Z winy pasażera	26	19	0	3	30	18
Z innych przyczyn	78	75	14	9	89	80
Współwina uczestników ruchu	46	52	11	14	39	42

Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący pojazdami. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących w analizowanym okresie, nietrzeźwi stanowili 9,5%.

#### Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących.

Przyczyny wypadku		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2003r	2002r	2003r	2002r	2003r	2002r
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1.525	1.852	238	286	2.233	2.797
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		447	517	40	34	598	680
Nieprawidłowe	Wyprzedzanie	167	186	23	28	229	246
	Omijanie	116	126	18	13	127	145
	Wymijanie	112	113	10	22	165	175
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych		66	80	7	6	69	82
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		224	284	34	41	314	412

W porównaniu z 2002 rokiem stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu ( w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 10.100 osób.

	Liczba ujawnionych osób
Styczeń-grudzień 2002 r - art.87§ §1 i 2 KW oraz art.178a §§1 i 2 KK	157.218
Styczeń-grudzień 2003 r - art.87§§ 1 i 2 KW oraz art.178a §§1 i 2 KK	167.318

#### VI. Udział cudzoziemców w wypadkach drogowych.

Od stycznia do grudnia 2003 roku cudzoziemcy uczestniczyli w **1.603** wypadkach drogowych, ich skutkiem była śmierć **360** osób i rany odniesione przez **2.401** uczestników ruchu.

**W roku 2003 do jednostek Policji zgłoszono 367.700 kolizji drogowych, które pociągnęły za sobą wyłącznie straty materialne. W porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy zanotowano 358.807 kolizji, nastąpił wzrost o 2,5%.**

*Opracowano w Zarządzie Ruchu Drogowego Biura Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji.*

### 1.2. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy brd

W 2003 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizowała następujące zadania:

1. nadzorowała i finansowała wojewódzkie programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego współfinansowane ze środków Drugiego Projektu Drogowego Banku Światowego. Program obejmuje niewielkie zadania z zakresu poprawy brd na drogach wojewódzkich i powiatowych. Pierwsza pilotażowa edycja programu objęła trzy województwa: małopolskie, podlaskie oraz pomorskie i zakończyła się w połowie 2003 r. Ogółem w ramach pierwszej edycji programu zrealizowano zadania o wartości 12,53 miliona złotych, z czego 7,06 miliona pochodziło z pożyczki Banku, zaś pozostałe fundusze dołożyły budżety samorządowe.
2. zaplanowała drugą edycję programu obejmującą kolejne pięć województw (lubelskie, łódzkie, mazowieckie, śląskie i wielkopolskie) w latach 2003 - 2004. Oczekuje się, że zaangażowanie środków Banku wyniesie 17,5 miliona złotych, co pozwoliłoby na wykreowanie nakładów inwestycyjnych na poprawę bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich i powiatowych o całkowitej wartości ponad 35 milionów złotych.
3. zleciła prowadzenie systematycznych pomiarów wykorzystania pasów bezpieczeństwa w połączeniu z pomiarem prędkości oraz stosowania pasów przez kierowców i pasażerów. Dane te są wskaźnikiem efektywności działań prewencyjnych policji ukierunkowanych na egzekwowanie ograniczeń prędkości i jazdy w zapiętych pasach.
4. zleciła opracowanie Programu Szkoleń z zakresu brd. Zadanie polega na opracowaniu kompleksowych materiałów szkoleniowych, na podstawie których szkolone będą kadry brd różnych szczebli oraz pracownicy instytucji wchodzących w skład wojewódzkich rad brd. Po wyłonieniu wykonawcy kontraktu rozpoczęły się prace nad materiałami, które znajdują się w środkowej fazie opracowania.
5. zakupiła dla Politechniki Gdańskiej zestaw specjalistycznego oprogramowania do projektowania bezpiecznych dróg i symulacji zarządzania ruchem.

6. pozyskała sponsorów i wydała w nakładzie około 1 mln egzemplarzy broszurę pt.: „Zmiany w kodeksie drogowym 2002” dystrybuowaną głównie przez Policję oraz podczas różnych imprez masowych związanych z brd.
7. podjęła starania mające na celu uzyskanie dodatkowych środków finansowych pozwalających na realizację zadań wynikających z przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu drogowego w Polsce GAMBIT 2000. W ramach już podjętej realizacji Programu Sekretariat kontynuował rozpoczęty pod koniec ubiegłego roku program szkoleń kadr odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zbyt mała w stosunku do potrzeb realizacja Programu GAMBIT wynika głównie z braku dostatecznej ilości środków na ich finansowanie, dalece niewystarczającej współpracy pomiędzy organami rządowymi, a samorządowymi (szczególnie zarządami dróg różnych szczebli), zbyt małej liczby wykwalifikowanej kadry oraz nie przywiązywania większej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd.
8. uczestniczyła w opracowaniu i wdrożeniu szeregu istotnych dla brd rozwiązań zawartych we wchodzących w życie aktach prawnych.
9. opracowała projekt ustawy o kierujących pojazdami.

**Inne działania KR BRD:**

1. przeprowadzenie szeroko zakrojonej akcji „Bezpieczne Wakacje 2003” zorganizowanej we współpracy z: KG Policji, Inspekcją Transportu Drogowego, Instytutem Transportu Samochodowego, Stowarzyszeniem Psychologów Transportu w Polsce, Stacjami Kontroli Pojazdów, Wojewódzkim Radami BRD oraz Zarządami Dróg różnych kategorii.
2. współpraca z wieloma instytucjami i komisjami zagranicznymi oraz krajowymi w tym pozarządowymi
3. udział w licznych audycjach telewizyjnych, radiowych
4. udział w naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd
5. kierowanie pracami Polskiego Komitetu Global Road Safety Partnership.  
Jest to powołana przez Bank Światowy organizacja promująca zaangażowanie sektora publicznego, prywatnego oraz organizacji pozarządowych we wspólne działania na rzecz poprawy brd. Podczas spotkania Europejskich Sekretariatów GRSP w Budapeszcie w lutym 2003 r. doszło do nawiązania kontaktów z Krajowymi Komitetami GRSP z Rumunii i Węgier.
  - utworzono stronę internetową Polskiego Komitetu GRSP. Jest ona częścią strony Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
  - zorganizowano międzynarodowe warsztaty ekspertów w dziedzinie medycyny ratunkowej i ratownictwa drogowego zorganizowanych we współpracy z Ministerstwem Zdrowia. Warsztaty poświęcone były zagadnieniu edukacji w dziedzinie ratownictwa medycznego oraz koordynacji służb ratowniczych interweniujących przy wypadkach drogowych.
  - opublikowano podręcznik informacyjno-popularyzatorski autorstwa prof. Ryszarda Krystka „Niebezpieczeństwo Ruchu Drogowego Mity i Rzeczywistość” przeznaczony dla decydentów kształtujących politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
  - uruchomiono w Instytucie Transportu Samochodowego internetowy system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego - SIS. Jego celem jest szersza popularyzacja zagadnień oraz dobrych praktyk z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
  - pozyskano do współpracy Renault Polska w ramach akcji „Kierowca na szóstkę”. Jej założeniem jest promowanie bezpiecznej, odpowiedzialnej jazdy wśród młodych kierowców jako pozytywnego wzorca do naśladowania.
  - wydawano biuletyn Wiadomości GRSP Polska. Znajdują się w nim informacje o projektach, ostatnich wydarzeniach w Polskim Komitecie GRSP, bezpieczeństwie na naszych drogach oraz o tym jak do bezpieczeństwa ruchu drogowego podchodzi Unia Europejska.

6. współpraca Sekretariatu KR BRD z Ministerstwem Transportu Królestwa Niderlandów w ramach podpisanego „Porozumienia o Współpracy” (Memorandum of Understanding). Współpraca ta polega głównie na wymianie doświadczeń i przekazywaniu wiedzy w zakresie drogownictwa i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
  - zorganizowanie w październiku 2003 r. warsztatów nt. Polityki BRD dotyczących m.in. kreowania pozytywnego wizerunku BRD, formułowania polityki działań w tym obszarze, a także public relations i komunikacji społecznej w dziedzinie BRD. Warsztaty poprowadzili eksperci z Holandii reprezentujący parlament, ministerstwo transportu, policję i organizacje społeczne
  - zorganizowanie warsztatów nt. szybkiego przeglądu bezpieczeństwa drogi dla pracowników oddziałów GDDKiA przy współpracy z samorządową administracją drogową i policją. W marcu 2003 r. odbyła się druga z kolei edycja warsztatów zorganizowana przez oddział GDDKiA w Krakowie.
7. udział w realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport Gospodarka Morska w zakresie:
  - pomocy technicznej - wykorzystano wstępnie przydzieloną kwotę 1 mln euro na realizację: projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa (kontynuacja projektu Banku Światowego) oraz programu szkoleń dla kadr brd (materiały opracowane w ramach projektu Banku Światowego).
  - bezpieczniejszej infrastruktury drogowej - powołano grupę roboczą złożoną z przedstawicieli GDDKiA, KGP, KG PSP, którzy wydatkować będą środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Dróg (ERDF) przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych i w ich otoczeniu. Zidentyfikowane projekty obejmują roboty i instalacje drogowe (GDDKiA), zakup sprzętu do nadzoru nad ruchem (KGP) oraz zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP). Wstępnie przydzielona na ten cel pula środków wynosi 14,2 mln euro.
8. udział w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, seminariach, szkoleniach; udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych
9. udział we współpracy międzynarodowej w tym w pracach ECMT, OECD, Grupy Wysokiego Szczebla ds. brd Komisji Europejskiej itd.
10. udział w opracowaniu rządowej strategii antykorupcyjnej zawierającej m.in. przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom związanym ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców

Więcej szczegółów nt. pracy Sekretariatu zawartych jest w części drugiej niniejszego sprawozdania.

**Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** podejmowały w 2003 r. działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 oraz przeprowadziły wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

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

Szczegółowe dane na ten temat zawarte są w części trzeciej i czwartej niniejszego sprawozdania

### **1.3. Podsumowanie i wnioski**

**Działania realizowane w 2003 roku należy ocenić pozytywnie m.in. dlatego, że utrzymuje się tendencja spadku zagrożenia na polskich drogach** wyrażająca się mniejszą liczbą wypadków, zabitych i rannych w porównaniu z rokiem ubiegłym.

**Niepokój budzi wzrastająca liczba osób zatrzymanych przez Policję po spożyciu alkoholu.** Wprowadzony pod koniec 2000 r. system nowych restrykcji zaowocował ponad 20% spadkiem liczby

uczestników ruchu jeżdżących lub poruszających się po spożyciu alkoholu. Według środowiskowych ocen rodzaj i **wielkość kar szczególnie za prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu są wystarczające**. Natomiast z uzyskanych informacji i statystyk wynika, że **instytucje zobowiązane do sankcjonowania tj. wymiar sprawiedliwości i urzędy powiatowe (zwracające prawa jazdy po ustaniu sankcji) wykorzystują swoje ustawowe obowiązki w dalece niewystarczający sposób**.

Wzrosła liczba materiałów informacyjnych i imprez promujących bezpieczne zachowania i potrzebę zmiany mentalności użytkowników dróg. Ale proces ten musi być realizowany w większej skali. Tematykę bezpiecznych zachowań, piętnowanie negatywnych postaw i przypadków oraz informowanie o przyczynach i skutkach - obiektywnych - wypadków drogowych powinna być przedmiotem stałej uwagi środków masowego przekazu oraz decydentów w administracji rządowej i samorządowej.

Wzrasta też znacząco liczba partnerów wywodzących się z instytucji i organizacji pozarządowych oraz przedstawicieli środków masowego przekazu.

Nadal zbyt rzadko głos w sprawie znaczenia bezpieczeństwa w zakresie finansowym i socjalnym zabierają osoby publiczne i decydenci polityczni.

**Dominuje pogląd, co ciekawe również wśród profesjonalistów (np. Policja), że głównym zagrożeniem w ruchu drogowym jest stan dróg. Nie potwierdzają tego żadne badania naukowe i analizy okoliczności powstawania wypadków.**

Dobre wyniki notujemy we współpracy międzynarodowej, chociaż zakres tej współpracy i obowiązki strony polskiej przekraczają nierzadko dalece możliwości kadrowe i finansowe (wyjazdy, opracowania zewnętrzne) Sekretariatu KR BRD.

**Pozyskane z oszczędności GDDKiA środki finansowe z II Projektu Drogowego pozwolą na rozszerzenie zakresu działań bezpośrednich na rzecz poprawy brd, lecz nadal skala tych działań będzie pilotażowa.**

Znaczącym problemem, szczególnie w aspekcie wymagań Unii Europejskiej co do unifikacji, standaryzacji i organizacji oraz finansowaniu działań na poprawę brd, będzie wywiązanie się z nałożonych przez Unię obowiązków tym bardziej, że w Sektorowym Programie Operacyjnym - Transport - Gospodarka Morska, przewidywane na brd środki w zasadzie nie dają możliwości rozszerzenia działań pilotażowych, promocyjnych czy realizacyjnych w wielu obszarach określonych w Krajowym Programie Poprawy BRD w Polsce GAMBIT. Zadania te, łącznie z wszystkimi innymi realizowanymi przez Sekretariat KR BRD wykonywane są przez 5 osobowy Sekretariat wsparty 2 ekspertami zatrudnionymi w formie kontraktu.

**Środki budżetowe na 2004 r. przewidziane na działalność Sekretariatu i realizację działań statutowych (mimo, że wyższe niż w latach poprzednich) nie pozwolą nadal na pełne wdrożenie obowiązków wynikających z Programu „GAMBIT”.**

Na poziomie regionalnym i niższym Wojewódzkie Rady BRD będą stymulować rozwój współpracy pomiędzy przedstawicielami szczebla zarządzani, a realizującymi działania na rzecz brd.

Powodzenie w poprawie brd uwarunkowane jest od kontynuacji podjętych już oraz przewidywanych działań w tym:

- edukacja społeczeństwa, pozyskując do tego celu nie tylko środki masowego przekazu, ale również instytucje pozarządowe, fundacje, stowarzyszenia, firmy itp., a także, jak to ma miejsce w ostatnim czasie, ubezpieczycieli,
- przeszkolenie jak największej liczby specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- rozszerzenie zakresu działań związanych z uspokojeniem ruchu, likwidacją czarnych punktów oraz monitoringiem ruchu.
- zwiększenie dynamicznej kontroli Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów i kontroli wjazdu na czerwone światło oraz wesprzeć te działania oraz zintensyfikować prace nad przyszłym wprowadzeniem systemu monitorowania prędkości przy użyciu automatycznych mierników.

- wprowadzenie ustawowego zmniejszenia dopuszczalnej prędkości w obszarach zabudowanych do 50 km/h oraz obowiązku jazdy na światłach dziennych przez cały rok (przewidziano to w projekcie kolejnej nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym).
- uchwalenie ustawy o kierujących pojazdami i wprowadzeniem wynikającego z niej nowego systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.
- dalsze wdrożenia rozwiązań technicznych mających na celu zmniejszenie prędkości takie jak: progi zwalniające, małe ronda, zakrzywianie torów ruchu dla ograniczania prędkości, przejścia dla pieszych z azylami.
- rozwój prac nad badaniami ruchu oraz efektywnością podejmowanych przedsięwzięć (np. "Analiza wybranych aspektów zachowania użytkowników dróg").
- wykorzystanie w większym zakresie opracowania, projekty i zalecenia polskich i zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji (ITS, IBDiM, CEMT, OECD) z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce.
- promowanie działań na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym.
- kontynuowanie działań związanych z pilotażowymi Regionalnymi Programami Poprawy BRD realizowanymi na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych (w pięciu nowych województwach)
- rozwój edukacji i promowanie bezpiecznych zachowań użytkowników dróg
- zwiększenie liczby pracowników Sekretariatu KR BRD i środków finansowych umożliwiających rozwój realizowanych zadań
- kontynuowanie starań o wyodrębnienie środków na działania związane z poprawą brd w ramach projektowanego Krajowego Funduszu Drogowego
- zajęcie się odrębnie i z dużą uwagą problemem niechronionych użytkowników dróg.

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

Warszawa, marzec 2004 r.