

**INFORMACJA O STANIE BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
ORAZ DZIAŁANIACH REALIZOWANYCH  
W TYM ZAKRESIE  
W I POŁOWIE 2006 R.**

*Materiał przyjęty na posiedzeniu  
Kierownictwa Resortu  
w dniu 4 października 2006 r.*

**Warszawa, wrzesień 2006**

## **Spis treści**

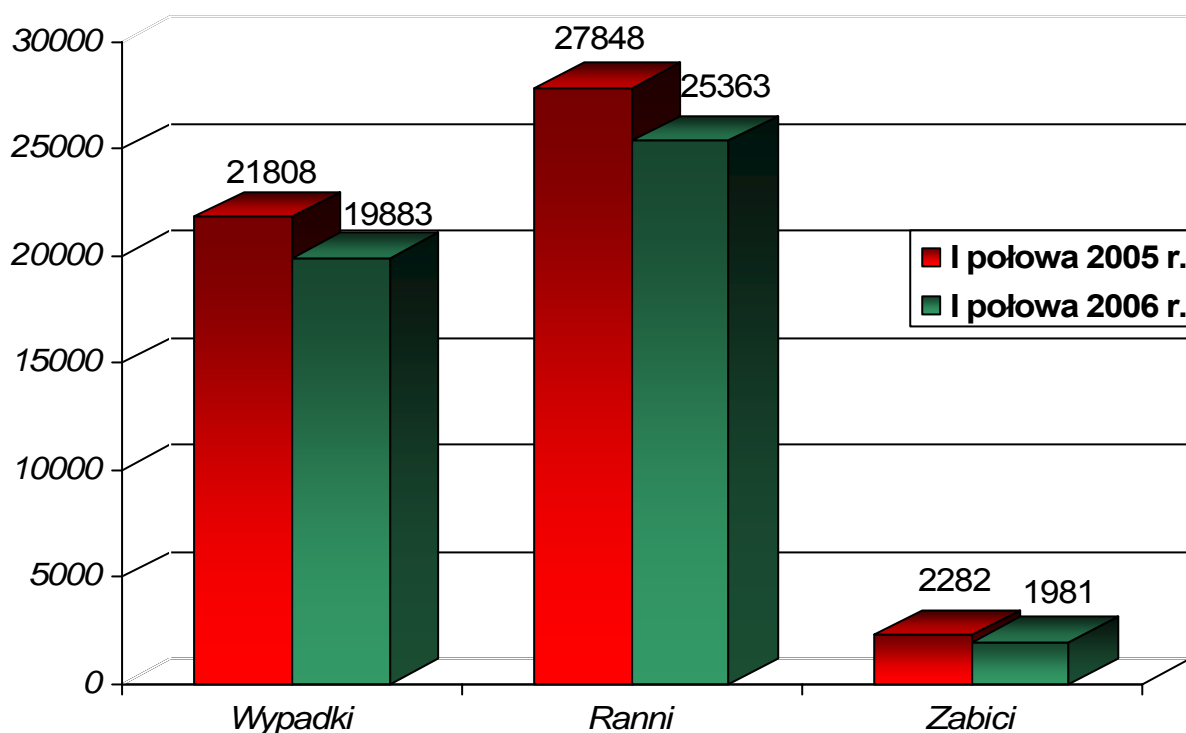
1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w I połowie 2006 r. _____	3
2. Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy brd w Polsce w I połowie 2006 r. _____	13
2.1. <i>Ministerstwo Transportu</i> _____	13
2.1.1. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego _____	13
2.1.2. Departament Dróg i Transportu Drogowego _____	19
2.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad _____	21
2.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego _____	25
2.2. <i>Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</i> _____	35
2.2.1. Komenda Główna Policji _____	35
2.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej _____	37
2.3. <i>Ministerstwo Edukacji Narodowej</i> _____	40
2.4. <i>Ministerstwo Finansów</i> _____	41
2.5. <i>Ministerstwo Obrony Narodowej</i> _____	41
2.6. <i>Ministerstwo Zdrowia</i> _____	43
2.7. <i>Ministerstwo Sprawiedliwości</i> _____	43
2.8. <i>Ministerstwo Środowiska</i> _____	44
2.9. <i>Ministerstwo Gospodarki</i> _____	45
2.10. <i>Instytut Transportu Samochodowego</i> _____	48
2.11. <i>Instytut Badawczy Dróg i Mostów</i> _____	49
2.12. <i>Polski Związek Motorowy</i> _____	50
2.13. <i>Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej</i> _____	52
2.14. <i>Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej</i> _____	54
3. Działania podejmowane na rzecz poprawy brd w poszczególnych województwach w I połowie 2006 r. _____	55
3.1. <i>Województwo dolnośląskie</i> _____	55
3.2. <i>Województwo kujawsko – pomorskie</i> _____	56
3.3. <i>Województwo lubelskie</i> _____	57
3.4. <i>Województwo lubuskie</i> _____	58
3.5. <i>Województwo łódzkie</i> _____	58
3.6. <i>Województwo małopolskie</i> _____	63
3.7. <i>Województwo mazowieckie</i> _____	65
3.8. <i>Województwo opolskie</i> _____	65
3.9. <i>Województwo podkarpackie</i> _____	66
3.10. <i>Województwo podlaskie</i> _____	68
3.11. <i>Województwo pomorskie</i> _____	69
3.12. <i>Województwo śląskie</i> _____	71
3.13. <i>Województwo świętokrzyskie</i> _____	71
3.14. <i>Województwo warmińsko – mazurskie</i> _____	73
3.15. <i>Województwo wielkopolskie</i> _____	75
3.16. <i>Województwo zachodniopomorskie</i> _____	76
Załącznik nr 1 _____	80
Załącznik nr 2 _____	82

## 1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w I połowie 2006 r.

### 1.1 Liczba wypadków drogowych w I półroczu 2006 r.<sup>1</sup>

W I półroczu 2006 r. zaistniały **19883** wypadki drogowe, w których zginęło **1981** osób, a **25363** osoby zostały ranne. W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego jest to:

- mniej wypadków o **1925**, tj. o - 8,8%,
- mniej zabitych o **301**, tj. o -13,2%,
- mniej rannych o **2485**, tj. o - 8,9 %.



<sup>1</sup> Uwaga: danych przedstawionych w niniejszej informacji, a dotyczących 2005 r. nie należy porównywać z danymi za 2005 r. publikowanymi przez KGP, a także przez KRBRD w *Informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniach realizowanych w tym zakresie w I połowie 2005 r.*, ze względu na trwającą obecnie konwersję danych wynikającą ze zmiany systemu informatycznego Policji rejestrującego zdarzenia drogowe.

**KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Wypadki drogowe oraz ich skutki w poszczególnych województwach w I półroczu 2006 r. w porównaniu z I półroczem 2005 r.

Województwo	Wypadki				Zabici				Ranni			
	I - VI 2005	I - VI 2006	Wzrost/ spadek		I - VI 2005	I - VI 2006	Wzrost/ spadek		I - VI 2005	I - VI 2006	Wzrost/ spadek	
Dolnośląskie	1461	<b>1306</b>	-155	-10,6%	154	<b>165</b>	11	<b>7,1%</b>	1891	<b>1716</b>	-175	-9,3%
Kujawsko-pomorskie	992	<b>895</b>	-97	-9,8%	142	<b>123</b>	-19	-13,4%	1269	<b>1113</b>	-156	-12,3%
Lubelskie	1115	<b>869</b>	-246	-22,1%	133	<b>108</b>	-25	-18,8%	1454	<b>1114</b>	-340	-23,4%
Lubuskie	403	<b>360</b>	-43	-10,7%	79	<b>67</b>	-12	-15,2%	538	<b>485</b>	-53	-9,9%
Łódzkie	2172	<b>1993</b>	-179	-8,2%	189	<b>165</b>	-24	-12,7%	2675	<b>2488</b>	-187	-7,0%
Małopolskie	2070	<b>1981</b>	-89	-4,3%	133	<b>124</b>	-9	-6,8%	2652	<b>2546</b>	-106	-4,0%
Mazowieckie	2885	<b>2619</b>	-266	-9,2%	387	<b>312</b>	-75	-19,4%	3597	<b>3243</b>	-354	-9,8%
Opolskie	479	<b>425</b>	-54	-11,3%	63	<b>50</b>	-13	-20,6%	637	<b>565</b>	-72	-11,3%
Podkarpackie	1016	<b>966</b>	-50	-4,9%	110	<b>98</b>	-12	-10,9%	1258	<b>1252</b>	-6	-0,5%
Podlaskie	506	<b>469</b>	-37	-7,3%	81	<b>83</b>	2	<b>2,5%</b>	618	<b>624</b>	6	<b>1,0%</b>
Pomorskie	1356	<b>1152</b>	-204	-15,0%	105	<b>94</b>	-11	<b>-10,5%</b>	1804	<b>1505</b>	-299	-16,6%
Śląskie	2879	<b>2751</b>	-128	-4,4%	186	<b>165</b>	-21	<b>-11,3%</b>	3537	<b>3463</b>	-74	-2,1%
Świętokrzyskie	830	<b>811</b>	-19	-2,3%	78	<b>75</b>	-3	<b>-3,8%</b>	1149	<b>1015</b>	-134	-11,7%
Warmińsko-mazurskie	866	<b>637</b>	-229	-26,4%	126	<b>72</b>	-54	<b>-42,9%</b>	1176	<b>831</b>	-345	-29,3%
Wielkopolskie	1946	<b>1900</b>	-46	-2,4%	205	<b>191</b>	-14	<b>-6,8%</b>	2528	<b>2453</b>	-75	-3,0%
Zachodnio-pomorskie	832	<b>749</b>	-83	-10,0%	111	<b>89</b>	-22	<b>-19,8%</b>	1065	<b>950</b>	-115	-10,8%
<b>Ogółem</b>	<b>21808</b>	<b>19883</b>	-1925	-8,8%	<b>2 282</b>	<b>1981</b>	-301	<b>-13,2%</b>	<b>27848</b>	<b>25363</b>	-2485	-8,9%

Mając na uwadze różnice pomiędzy poszczególnymi województwami zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni itp., należy określić wskaźnik zabitych i rannych na 100 wypadków drogowych. Pozwoli to dokonać oceny i porównania stanu bezpieczeństwa w poszczególnych województwach.

W I półroczu 2005 r. wskaźniki te przedstawiały się następująco:

Województwo	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	1306	165	1716	12,6	131,4
Kujawsko- pomorskie	895	123	1113	13,7	124,4
Lubelskie	869	108	1114	12,4	128,2
<b>Lubuskie</b>	360	67	485	<b>18,6</b>	134,7
Łódzkie	1993	165	2488	8,3	124,8
<b>Małopolskie</b>	1981	124	2546	<b>6,3</b>	128,5
Mazowieckie	2619	312	3243	11,3	127,3
Opolskie	425	50	565	11,8	132,9
Podkarpackie	966	98	1252	10,1	129,6
<b>Podlaskie</b>	469	83	624	<b>17,7</b>	133,0
Pomorskie	1152	94	1505	8,2	130,6
<b>Śląskie</b>	2751	165	3463	<b>6,0</b>	125,9
Świętokrzyskie	811	75	1015	9,2	125,2
Warmińsko- mazurskie	637	72	831	11,3	130,5
Wielkopolskie	1900	191	2453	10,1	129,1
Zachodnio- pomorskie	749	89	950	11,9	126,8
<b>POLSKA</b>	<b>19883</b>	<b>1981</b>	<b>25363</b>	<b>10,0</b>	<b>127,6</b>

Najwyższy wskaźnik zabitych na 100 wypadków drogowych odnotowano w województwie lubuskim, wyniósł on 18,6. Najniższy wskaźnik zabitych stwierdzono w województwie śląskim, na 100 wypadków drogowych wyniósł on 6,0 oraz w województwie małopolskim – 6,3.

Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w I półroczu 2006 r.:

Województwo	Ludność	Wskaźnik wypadków na 100.000 mieszkańców	Wskaźnik zabitych na 100.000 mieszkańców	Wskaźnik rannych na 100.000 mieszkańców
Dolnośląskie	2 890 446	45,2	5,7	59,4
Kujawsko - pomorskie	2 067 709	43,3	5,9	53,8
Lubelskie	2 182 191	39,8	4,9	51,0
Lubuskie	1 009 192	35,7	6,6	48,1
Łódzkie	2 582 137	77,2	6,4	96,4
Małopolskie	3 262 939	60,7	3,8	78,0
Mazowieckie	5 150 232	50,9	6,1	63,0
Opolskie	1 049 541	40,5	4,8	53,8
Podkarpackie	2 097 798	46,0	4,7	59,7
Podlaskie	1 201 000	39,1	6,9	52,0
Pomorskie	2 197 005	52,4	4,3	68,5
Śląskie	4 693 453	58,6	3,5	73,8
Świętokrzyskie	1 286 384	63,0	5,8	78,9
Warmińsko-mazurskie	1 428 481	44,6	5,0	58,2
Wielkopolskie	3 368 525	56,4	5,7	72,8
Zachodniopomorskie	1 694 280	44,2	5,3	56,1
<b>P o l s k a</b>	<b>38 161 313</b>	<b>52,1</b>	<b>5,2</b>	<b>66,5</b>

## 1.2 Rytm wypadków drogowych w okresie od stycznia do czerwca 2006 r.

W okresie od stycznia do czerwca bieżącego roku najczęściej wypadków zaistniało w czerwcu **4310** (21,7% ogólnej liczby), najmniej wypadków odnotowano w styczniu **2521** (12,7% ogólnej liczby). W roku ubiegłym najczęściej wypadków miało miejsce również w czerwcu 4 587 (tj. 21% ogólnej liczby).

Analizując występowanie wypadków drogowych w zależności od dnia tygodnia stwierdzono, że ich nasilenie następuje w piątki. W omawianym okresie 2006 roku w piątki w **3400** wypadkach zginęło **351** osób, a ranne zostały **4203** osoby.

W ciągu dnia najniebezpieczniejsze są godziny od 14 do 19, a szczególnie 15.00 – 17.00, czyli w okresie szczytu komunikacyjnego związanego z powrotami do domu po pracy. W godzinach tych miało miejsce **2745** (tj. 13,8 % ogólnej liczby) wypadków. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach nocnych pomiędzy północą, a godziną piątą rano.

Poniższa tabela przedstawia wypadki drogowe i ich skutki w rozbiciu na poszczególne miesiące 2006 r. w porównaniu z rokiem 2005.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2005r.	2006r.	2005r.	2006r.	2005r.	2006r.
Styczeń	3897	<b>2521</b>	480	<b>252</b>	4781	<b>3141</b>
Luty	2804	<b>2593</b>	308	<b>237</b>	3668	<b>3337</b>
Marzec	2920	<b>2927</b>	298	<b>318</b>	3688	<b>3705</b>
Kwiecień	3324	<b>3504</b>	325	<b>366</b>	4156	<b>4544</b>
Maj	4276	<b>4028</b>	410	<b>415</b>	5557	<b>5131</b>
Czerwiec	4587	<b>4310</b>	461	<b>393</b>	5998	<b>5502</b>
<i>R a z e m</i>	<b>21808</b>	<b>19883</b>	<b>2282</b>	<b>1981</b>	<b>27848</b>	<b>25363</b>

### 1.3 Rodzaje wypadków

Najczęstszym rodzajem wypadku było zderzenie się pojazdów w ruchu. W okresie od stycznia do czerwca zaistniało **9399** zdarzenia tego typu zdarzenia, tj. 47,3% wszystkich. Pociągnęły one za sobą również najwięcej ofiar śmiertelnych, bo **860** (43,4% ogółu zabitych), a rannych zostało **13446** osób (53% wszystkich rannych).

Wypadki drogowe według rodzaju zdarzenia i ich skutki.

Rodzaj zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.
Zderzenie się pojazdów w ruchu		9953	<b>9366</b>	954	<b>860</b>	14418	<b>13446</b>
Najeżdżanie na	pieszego	7050	<b>6102</b>	713	<b>599</b>	6738	<b>5878</b>
	unieruchomiony pojazd	252	<b>268</b>	18	<b>22</b>	315	<b>362</b>
	drzewo, słup, inny obiekt drogowy	2546	<b>2186</b>	456	<b>393</b>	3687	<b>3119</b>
	zaporę kolejową	4	<b>2</b>	1	-	6	<b>2</b>
	dziurę, wybój, garb	29	<b>37</b>	3	-	31	<b>43</b>
	zwierzę	40	<b>32</b>	3	<b>1</b>	58	<b>46</b>
Wywrócenie się pojazdu		1123	<b>1060</b>	81	<b>70</b>	1609	<b>1458</b>
Wypadek z pasażerem		261	<b>247</b>	14	<b>12</b>	339	<b>312</b>

### 1.4 Sprawcy wypadków drogowych

#### 1.4.1 Kierujący pojazdami

Większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. W I półroczu 2006 roku byli oni sprawcami **16269** wypadków (co daje 81,8% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło **1557** osób, a **21844** zostały ranne. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (**4787 wypadków**), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (**3938 wypadków**), nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych (**1276 wypadków**).

Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących.

Przyczyny wypadku		Wypadki		Zabici		Ranni	
		I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		5263	<b>4787</b>	728	<b>634</b>	7687	<b>7043</b>
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		4284	<b>3938</b>	261	<b>205</b>	5916	<b>5411</b>
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	1235	<b>1087</b>	192	<b>140</b>	1823	<b>1592</b>
	omijanie	409	<b>369</b>	37	<b>33</b>	435	<b>424</b>
	wymijanie	295	<b>286</b>	35	<b>41</b>	385	<b>374</b>
	przejeżdżanie przejść dla pieszych	1537	<b>1276</b>	62	<b>67</b>	1593	<b>1305</b>
	skręcanie	736	<b>545</b>	55	<b>30</b>	918	<b>648</b>
	zatrzymywanie postój pojazdu	11	<b>18</b>	-	-	21	<b>28</b>
	cofanie	408	<b>375</b>	15	<b>13</b>	413	<b>376</b>
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		496	<b>440</b>	88	<b>100</b>	792	<b>589</b>
Wjazd przy czerwonym świetle		270	<b>301</b>	21	<b>16</b>	381	<b>457</b>
Nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów		50	<b>36</b>	3	<b>2</b>	76	<b>45</b>
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami		808	<b>838</b>	20	<b>24</b>	1091	<b>1152</b>
Gwałtowne hamowanie		47	<b>46</b>	1	<b>3</b>	69	<b>67</b>
Jazda bez wymaganego oświetlenia		26	<b>18</b>	4	<b>6</b>	23	<b>589</b>
Zmęczenie, zaśnięcie		223	<b>214</b>	56	<b>32</b>	332	<b>338</b>
Ograniczenie sprawności motorycznej		216	<b>224</b>	18	<b>19</b>	275	<b>298</b>

#### 1.4.2 Piesi

Kolejną grupą sprawców byli piesi. Spowodowali oni **2908** wypadków, w wyniku których śmierć poniosło **318** osób, a rannych zostało **2676** uczestników ruchu. Najczęstsze przyczyny to: nieostrożne wejście na jezdnię **1622** wypadki tj. 55,8% wszystkich spowodowanych przez pieszych, następnie nieprawidłowe przekraczanie jezdni - **364** wypadki oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym - **207** wypadków.

Zaznaczyć należy, że ofiarami śmiertelnymi w tego typu wypadkach są w przeważającej większości właśnie piesi.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych.

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.
Stanie na jezdni, leżenie		149	<b>161</b>	87	<b>66</b>	66	<b>97</b>
Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		100	<b>120</b>	22	<b>29</b>	80	<b>97</b>
Wejście na jezdnie przy czerwonym świetle		261	<b>223</b>	19	<b>23</b>	249	<b>210</b>
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	1417	<b>1282</b>	175	<b>134</b>	1289	<b>1192</b>
	zza pojazdu, przeszkody	366	<b>340</b>	18	<b>19</b>	363	<b>327</b>
Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	zatrzymywanie, cofanie	26	<b>17</b>	-	-	27	<b>18</b>
	przebieganie	370	<b>347</b>	24	<b>14</b>	354	<b>339</b>
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		263	<b>207</b>	33	<b>23</b>	235	<b>191</b>
Chodzenie po torowisku		21	<b>15</b>	6	<b>4</b>	16	<b>11</b>
Wskakiwanie do pojazdu w ruchu		7	<b>3</b>	1	<b>1</b>	6	<b>2</b>
Dzieci do lat 7	zabawa na jezdni	2	<b>3</b>	-	-	2	<b>3</b>
	wtargnięcie na jezdnię	147	<b>129</b>	2	<b>3</b>	153	<b>128</b>

### 1.4.3 Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych

Elementem, który w dalszym ciągu ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo na drogach jest alkohol. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący pojazdami. Spowodowali oni **1555** wypadków, w których zginęło **169** osób, a rannych zostało **2218** osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w analizowanym okresie, nietrzeźwi stanowili 9,6 %.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących.

Przyczyny wypadku		Wypadki		Zabici		Ranni	
		I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.	I-VI 2005r.	I-VI 2006r.
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		746	<b>704</b>	83	<b>80</b>	1122	<b>1088</b>
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		200	<b>169</b>	16	<b>13</b>	286	<b>221</b>
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	70	<b>54</b>	15	<b>14</b>	110	<b>75</b>
	omijanie	47	<b>30</b>	6	<b>3</b>	51	<b>41</b>
	wymijanie	57	<b>47</b>	5	<b>6</b>	73	<b>70</b>
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych		34	<b>31</b>	-	<b>7</b>	42	<b>32</b>
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		111	<b>84</b>	15	<b>14</b>	197	<b>4</b>

W porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2005 roku stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o **1859** osób.

Naruszony przepis	I - VI 2005 r.	I - VI 2006 r.
Art. 87 § 1 KW	7040	<b>7682</b>
Art. 87 § 2 KW	3165	<b>4498</b>
Art. 178a § 1 KK	38857	<b>38581</b>
Art. 178a § 2 KK	40754	<b>40914</b>
<b>O g ó ł e m</b>	<b>89816</b>	<b>91675</b>

Liczby ujawnionych przez Policję osób kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu.

Województwo	Art. 87 kw		Art. 178a kk		R a z e m	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Dolnośląskie	777	<b>1298</b>	7760	<b>6912</b>	8537	<b>8210</b>
Kujawsko –pomorskie	269	<b>350</b>	3160	<b>4060</b>	3429	<b>4410</b>
Lubelskie	559	<b>685</b>	6072	<b>5586</b>	6631	<b>6271</b>
Lubuskie	394	<b>473</b>	3154	<b>3353</b>	3548	<b>3826</b>
Łódzkie	598	<b>709</b>	5040	<b>5951</b>	5638	<b>6660</b>
Małopolskie	783	<b>925</b>	4356	<b>4713</b>	5139	<b>5638</b>
Mazowieckie	1308	<b>1802</b>	10722	<b>10812</b>	12030	<b>12614</b>
Opolskie	381	<b>461</b>	2797	<b>2451</b>	3178	<b>2912</b>
Podkarpackie	467	<b>438</b>	4150	<b>3979</b>	4617	<b>4417</b>
Podlaskie	525	<b>520</b>	3226	<b>2618</b>	3751	<b>3138</b>
Pomorskie	849	<b>795</b>	4472	<b>4188</b>	5321	<b>4983</b>
Śląskie	1253	<b>1254</b>	8359	<b>7449</b>	9612	<b>8703</b>
Świętokrzyskie	299	<b>304</b>	2914	<b>2907</b>	3213	<b>3211</b>
Warmińsko – mazurskie	352	<b>436</b>	3516	<b>3546</b>	3868	<b>3982</b>
Wielkopolskie	1017	<b>1092</b>	7226	<b>7098</b>	8243	<b>8190</b>
Zachodnio-pomorskie	374	<b>638</b>	2687	<b>3872</b>	3061	<b>4510</b>
<b>O g ó ł e m</b>	<b>10205</b>	<b>12180</b>	<b>79611</b>	<b>79495</b>	<b>89816</b>	<b>91675</b>

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

*Andrzej Grzegorzczak*

*Sekretarz Krajowej Rady BRD*

*Akceptuję:*

*Bogusław Kowalski*

*Jerzy Polaczek*

*Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Transportu  
Zastępca Przewodniczącego Krajowej Rady BRD*

*Minister Transportu  
Przewodniczący Krajowej Rady BRD*

Warszawa, wrzesień 2006 r.

## **2. Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy brd w Polsce w I połowie 2006 r. (sprawozdania członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz instytucji pozarządowych)**

### **2.1. Ministerstwo Transportu**

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

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

Na podstawie Programu „GAMBIT 2005” opracowano Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006 – 2007 będący opisem realizacji pierwszego etapu działań. Projekt Programu był przedmiotem wielokrotnych uzgodnień międzyresortowych, uzgodniono go także z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. W dniu 27 marca 2006 r. Komitet Rady Ministrów rekomendował ten dokument Radzie Ministrów, która rozpatrywała go na posiedzeniu w dniu 5 maja 2006 r. Ze względu na ponowne zgłoszenie uwag przez Ministrów Edukacji Narodowej, Finansów, Pracy i Polityki Społecznej oraz Rządowe Centrum Legislacji, w Ministerstwie Transportu odbyła się w dniu 10 maja 2006 r. konferencja uzgodnieniowa. Projekt Programu Realizacyjnego BRD na lata 2006 - 2007 po dokonaniu poprawek ponownie przekazano Sekretarzowi Rady Ministrów.

##### **2.1.1.2. Wdrażanie oraz koordynacja projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego finansowanych ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju**

###### **a) Kurs szkoleniowy z bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W marcu 2006 r. zakończyło się trwające od września 2005 r. szkolenie regionalnych i centralnych kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego z wojewódzkich rad brd, Krajowej Rady BRD oraz instytucji i organizacji współpracujących. Ogółem zostało przeszkolonych i otrzymało certyfikaty ukończenia szkolenia 586 osób.

Celem szkolenia było podniesienie zawodowych kwalifikacji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poprzez pogłębienie ich wiedzy o systemie brd i jego elementach oraz unaocznienie roli poszczególnych organizacji i służb w procesie poprawy brd. Zorganizowano również jedną sesję szkoleniową dla zagranicznych gości, pracowników administracji zajmujących się brd.

###### **b) Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach**

###### *Charakterystyka Programu*

W 2005 r. ze względu na zły stan bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych Ministerstwo Transportu wspólnie z wojewodami i jednostkami samorządu terytorialnego podjęło Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach. Program przebiega w formule partnerstwa pomiędzy rządem a samorządami. Jest on adresowany do wojewodów jako terenowych przedstawicieli administracji rządowej i do współpracujących z nimi jednostek samorządu terytorialnego na terenie całego kraju. Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych jest elementem Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 i realizuje ideę wsparcia centralnego dla działań regionalnych i lokalnych.

Głównym celem Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych jest zmniejszenie liczby wypadków i kolizji w miejscach największego zagrożenia wypadkowego na sieci dróg samorządowych dzięki zastosowaniu sprawdzonych inżynierskich środków poprawy bezpieczeństwa.

W ramach Programu Ministerstwo Transportu częściowo finansuje drogowe zadania poprawy brd, które są wybierane w drodze konkursu. Program obejmuje zadania z zakresu przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz inżynierii ruchu w najbardziej niebezpiecznych miejscach na drogach samorządowych. Spośród zgłoszonych zadań Ministerstwo wybiera do dofinansowania najbardziej skuteczne rozwiązania na podstawie z góry określonych i opublikowanych kryteriów. Jednostki samorządu terytorialnego realizują zadania zatwierdzone przez Ministerstwo i otrzymują częściowy zwrot kosztów. Wojewodowie koordynują realizację Programu na terenie podległych im województw za pośrednictwem wyznaczonych w tym celu koordynatorów.

Szczegółowa informacja o Programie i warunkach udziału znajduje się na stronie [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl).

#### *Zakończenie pierwszej edycji Programu*

W 2006 r. dobiegła końca pierwsza, pilotażowa edycja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach prowadzonego przez Ministerstwo Transportu. Do czerwca zrealizowano ostatnie 3 z 49 niewielkich zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Całkowita wartość wszystkich zrealizowanych zadań wyniosła przeszło 9,2 miliona złotych. Ministerstwo Transportu przeznaczyło na ich dofinansowanie ponad 4 miliony złotych z pożyczki Banku Światowego 7.223 POL.

Wstępne doświadczenia i odczucia po pierwszej edycji są pozytywne, zarówno w Ministerstwie Transportu jak i pośród jednostek samorządu terytorialnego i wojewodów. Generalnie pozytywne są również opinie okolicznych mieszkańców, których bezpieczeństwu służą zadania. Na zadaniach obejmujących uspokojenie ruchu charakterystycznym zjawiskiem była krytyka ze strony kierowców spowodowana koniecznością wolniejszej jazdy przy jednoczesnej aprobacie i zadowoleniu pieszych.

Na prawie żadnym zadaniu nie odnotowano poważnych wypadków od zakończenia prac. Zarówno zarządy dróg, jak i mieszkańcy twierdzili, że stan bezpieczeństwa uległ poprawie, co potwierdzają statystyki prowadzone przez policję i obserwacje służb drogowych. Na pełną informację za pierwszy rok przyjdzie poczekać do początku 2007 r. gdyż wtedy minie 12 miesięcy od zakończenia większości zadań.

Zestawienie zadań według województw zawiera poniższa tabela.

Województwo	Liczba zadań poprawy brd	Całkowita wartość zadań w PLN	Dofinansowanie od Ministerstwa Transportu w PLN
Dolnośląskie	7	785 158	478 077
Kujawsko-Pomorskie	2	680 266	164 222
Podlaskie	1	85 178	52 500
Małopolskie	5	1 016 896	481 657
Lubelskie	4	397 697	264 406
Opolskie	2	1 640 785	256 089
Podkarpackie	4	543 219	284 700
Pomorskie	3	532 213	286 600
Śląskie	3	576 030	382 855
Świętokrzyskie	4	379 416	197 801

Województwo	Liczba zadań poprawy brd	Całkowita wartość zadań w PLN	Dofinansowanie od Ministerstwa Transportu w PLN
Lubuskie	3	348 517	202 800
Warmińsko-Mazurskie	1	83 179	64 429
Wielkopolskie	6	1 639 570	672 400
Zachodniopomorskie	4	579 439	264 188
<b>RAZEM</b>	<b>49</b>	<b>9 287 564</b>	<b>4 052 724</b>

#### *Rozpoczęcie drugiej edycji Programu*

Nabór zadań do II edycji Programu został ogłoszony we wrześniu 2005 r. Na finansowanie drugiej i kolejnych edycji Programu w całym kraju Ministerstwo Transportu dysponuje środkami pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego Projekt Rehabilitacji Dróg Priorytetowych II – A w wysokości 25 milionów euro. Fundusze te mogą być przeznaczone na pokrycie maksymalnie 50% całkowitych kosztów zadań. Program prowadzi Sekretariat Krajowej Rady BRD przy wsparciu konsultantów zewnętrznych.

Do połowy stycznia wpłynęło 146 zadań zgłoszonych do II edycji Programu ze wszystkich 16 województw. Zostały one zweryfikowane pod względem formalnym i merytorycznym. Sprawdzenie formalne objęło: badanie kompletności wniosków, zgodności z kryteriami programu i weryfikację poprawności. Większość zgłoszonych zadań wymagała korekt merytorycznych. Przyjęte środki poprawy bezpieczeństwa ruchu nie zawsze dobrane były właściwie w stosunku do występujących zagrożeń. W kilku przypadkach całkowicie zmieniono przedstawioną koncepcję poprawy stanu brd, na przykład zastępując projektowaną sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu zmianą jego geometrii na rondo. Ponadto część zadań uległa rozszerzeniu, aby kompleksowo wyeliminować występujące na danym obszarze zagrożenia.

Wszystkie wnioski zostały zweryfikowane pozytywnie i na lata 2006-2007 przewidziano realizację 99 zadań, których całkowita wartość jest szacowana na 49 milionów złotych. Pozostałe 47 zadań szacuje się na 54 miliony złotych.

Zostało opracowane porozumienie o finansowaniu oraz wzór porozumienia o realizacji zadania, jak również metoda monitoringu efektów realizacji zadań. Do końca czerwca zostały podpisane porozumienie o finansowaniu ze wszystkimi szesnastoma wojewodami. W okresie sprawozdawczym w trakcie realizacji znajdowało się 7 zadań, a kolejnych 9 było na etapie postępowania przetargowego.

Przedstawiciele SKRBRD podczas misji w terenie prezentowali Program i zachęcali samorządy do zgłaszania zadań do III edycji Programu. Przeprowadzono również pięć seminariów szkoleniowych na temat realizacji Programu i przygotowania zadań do III edycji.

#### *Ogłoszenie trzeciej edycji Programu*

W maju 2006 r. Ministerstwo Transportu ogłosiło trzecią edycję Programu, której założenia zostały opracowane przez SKRBRD w marcu i kwietniu w oparciu o wstępne doświadczenia z pierwszej i drugiej edycji. W porównaniu z poprzednimi edycjami kryteria kwalifikacji zadań zostały uproszczone i są dużo łatwiejsze do spełnienia.

Zasady zatwierdzania i finansowania zadań są identyczne jak w drugiej edycji. Na dofinansowanie zadań zostaną przeznaczone środki pozostałe po drugiej edycji i środki kolejnej pożyczki EBI, której podpisanie jest planowane w drugiej połowie 2006 r. Zgłoszenia zadań do trzeciej edycji będą składane w październiku 2006 r.

c) Zakup wyposażenia dla służb kontroli ruchu drogowego i służb ratowniczych

W 2005 r. zrealizowano dostawę samochodów patrolowych i furgonów dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. W lutym 2006 r. Komenda Główna Policji zakończyła przetarg na dostawę fotoradarów. Sprzęt zostanie dostarczony w drugiej połowie roku. W marcu 2006 r. została zrealizowana dostawa 2 samochodów ratownictwa technicznego dla Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

d) Nowa pożyczka MBOiR.

23 czerwca 2006 r. podpisano umowę pożyczkową nr 7384-POL, III Projekt Utrzymania i Rehabilitacji Dróg. SKRBRD opracował plan inwestycyjny i pozyskał 5,5 miliona euro na wsparcie projektów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Środki te będą przeznaczone na realizację krajowych kampanii brd oraz pomoc techniczną i wzmocnienie instytucjonalne Sekretariatu.

e) Nowa pożyczka Europejskiego Banku Inwestycyjnego

W drugiej połowie roku spodziewane jest podpisanie kolejnej umowy finansowej z EBI. Pozwoli ona pozyskanie kolejnych 25 milionów euro na finansowanie i kontynuację Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach w latach 2008-2009.

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

- współpraca z WORD-ami, Urzędem Miasta Stołecznego Warszawa, Zrzeszeniem Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego – Browary Polskie w ramach cyklu kampanii społecznych „Włącz myślenie”, mających na celu zmianę zachowań użytkowników dróg,
- współfinansowanie organizacji III Regionalnego Rodzinnego Rajdu Rowerowego,
- współpraca przy Kampanii Parkingowej 2006 „Czy naprawdę chciałbyś być na naszym miejscu?”,
- prowadzenie współpracy z partnerami społecznymi w ramach „Koalicji na rzecz jazdy z włączonymi światłami przez cały rok”,
- współpraca z PKP i partnerami społecznymi przy kampanii „Bezpieczny przejazd kolejowy zależy także od Ciebie”,
- współpraca z partnerami społecznymi i MediaTak przy tworzeniu Dodatku Specjalnego pt.: „Bezpieczna droga” do prasy regionalnej,
- współpraca z firmą Renault przy projekcie edukacyjnym „E-learning” dla dzieci,
- współpraca z firmą Renault przy 6 edycji programu „Bezpieczeństwo dla wszystkich”,
- współpraca ze Stowarzyszeniem Misie Ratują Dzieci przy akcji „Budujemy razem bezpieczny Dom Misia Ratownika”,
- współpraca z Polskim Komitetem Global Road Safety Partnership,
- współpraca z Komisją Europejską oraz sektorem prywatnym i pozarządowym związaną z podpisywaniem Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- współpraca z Episkopatem Polski i Fundacją MIVA Polska,
- współpraca i pomoc w organizacji XIV Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Rośnie liczba i aktywność instytucji pozarządowych działających w różnych obszarach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymienione powyżej instytucje prowadziły działania promocyjne, współpracowały z Sekretariatem KRBRD oraz WRBRD w organizacji szeregu imprez, a także w znaczącym stopniu finansowały projekty mające na celu poprawę brd ponosząc wielomilionowe koszty (np. PZU, Renault).

**2.1.1.4. Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych**

- a) Sfinansowanie realizacji cyklu 10 odcinków programu telewizyjnego pt. „Czy musiało tak być?” przez POLAMER Studio TV na antenie Programu 3 TVP. Jest to cykliczny program publicystyczny,

adresowany do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Program "Czy musiało tak być?" jest poświęcony analizie wypadków drogowych pod kątem psychologicznym, społecznym, statystycznym i prawnym. Pokazuje konsekwencje niewłaściwych zachowań na drodze i przestrzega przed łamaniem przepisów ruchu drogowego;

- b) Współpraca z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Białymstoku w zakresie tworzenia Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w gminie Poświętne, Czarna Białostocka, Boćki i Hajnówka – gmina wiejska;
  - c) Współorganizacja IV Międzynarodowych Targów Infrastruktura 2006;
  - d) Przygotowanie we współpracy z Komendą Główną Policji oraz sfinansowanie ulotki zawierającej informacje nt. kar przewidzianych przepisami za jazdę po spożyciu alkoholu, zalet wyboru alternatywnych środków transportu w przypadku spożycia alkoholu przez kierowcę, wpływu alkoholu na zdolność postrzegania rzeczywistości i prowadzenia samochodu oraz mity i fakty dotyczące spożycia alkoholu;
  - e) Współfinansowanie produkcji programu „Auto – Kawa czy Herbata”, którego celem jest promowanie zasad bezpiecznego zachowania w ruchu drogowym, zarówno przez kierowców jak i pieszych;
  - f) Przygotowanie przez Sekretariat KRBRD kampanii społecznej „Piłeś – nie prowadź” oraz sfinansowanie sesji zdjęciowej; wykonanie prawie 500 kopii filmu na taśmie filmowej oraz druku 13 tys. plakatów
- Kampania, zorganizowana przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jest kontynuacją cyklu działań społecznych „Włącz myślenie”, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Realizacja kampanii była możliwa tylko dzięki społecznemu zaangażowaniu wielu partnerów. Kampania rozpoczęła się 7 lipca br. i trwała dwa miesiące. Celem kampanii było wykształcenie nawyku nieprowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu i wyboru alternatywnego środka transportu. Szczegóły dotyczące kampanii zamieszczone są w załączniku nr 1 do niniejszego sprawozdania.

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

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

W ramach prowadzonego od listopada 2005 r. projektu *Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa*, w I połowie 2006 r. przeprowadzone zostały dwie sesje pomiarowe. Z przeprowadzonych w kwietniu pomiarów wynika, że w porównaniu z tym samym okresem w roku 2005 nastąpił wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa z 73,5% do 75,9% wśród kierowców, z 70,9% do 79,0% wśród pasażerów na przednich siedzeniach oraz z 38,9% do 46,5% wśród pasażerów na tylnych siedzeniach. Dotychczasowe działania ukierunkowane na zmniejszenie prędkości jazdy nie przynoszą widocznych efektów w skali kraju. Na drogach poza obszarem zabudowanym dopuszczalną prędkość przekraczało średnio 61 % kierowców, na przejściach przez miejscowości – 95 %, a na ulicach miast z nadmierną prędkością poruszało się średnio 66 % pojazdów.

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

W czerwcu podpisano umowę na przeprowadzenie serii szkoleń w ramach realizacji projektu *Ogólnokrajowy program szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego*. Celem szkolenia jest poprawa stanu wiedzy oraz zawodowych umiejętności pracowników zaangażowanych w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu powiatu. Szkolenia przeznaczone są dla pracowników instytucji szczebla powiatowego, tj. starostwa powiatowe, zarządy dróg powiatowych, jednostek zarządzających ruchem w miastach na prawach powiatu, powiatowych i miejskich komend policji, powiatowych i miejskich komend państwowej straży pożarnej oraz delegatur kuratorium oświaty. W sierpniu planowane jest rozpoczęcie szkoleń. Do końca trwania projektu, tj. do grudnia 2007 r., przeprowadzonych zostanie 50 szkoleń dla 1540 osób.

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

- zlecenie Instytutowi Transportu Samochodowego opracowania pt.: „Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2005-2007 r.”;
- określenie zasad współpracy pomiędzy MT, a Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie reprezentowania Polski w międzynarodowych bazach danych IRTAD;
- kontynuowanie współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie:
  - opracowanie europejskiej bazy danych o wypadkach drogowych CARE;
  - opracowania koncepcji baz danych o brd jako elementu Polskiego Obserwatorium BRD;
  - przeprowadzenia badań nad psychologicznymi uwarunkowaniami agresji w ruchu drogowym;
  - przeprowadzenia monitoringu zagrożeń na drogach w 25 krajach UE w ramach inicjatywy europejskiej pod nazwą „SafetyNet”.
- zlecenie firmie geodezyjnej GEODETA s.c. wykonanie map do celów projektowych w wersji elektronicznej dla rejonu dzielnicy Włostowie w Puławach w ramach projektu realizowanego przez KRBRD i Ministerstwo Transportu Holandii - Memorandum of Understanding;
- zlecenie w ramach przetargu nieograniczonego wykonania kamizelek odblaskowych i opasek samozaciskowych, które będą wykorzystywane m. in. w ramach kampanii społecznych promujących bezpieczne zachowania na drodze.

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

- opracowanie i publikacja *Sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań podejmowanych w tym zakresie w 2005 r.*;
- prowadzenie strony internetowej [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl);

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

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

**2.1.1.9. Prowadzenie współpracy międzynarodowej**

- udział w pracach grupy roboczej Grupy Wyszehradzkiej (V4) ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego – współtworzenie międzynarodowej strony internetowej [www.besip.org](http://www.besip.org)
- W ramach Porozumienia o Współpracy (Memorandum of Understanding) z Ministerstwem Transportu Holandii: udział w międzynarodowych warsztatach dot. komunikacji społecznej w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Holandii, rozpoczęcie i realizacja pilotażowego projektu „Holenderskie Miasteczko” w Puławach (modelowa przebudowa układu komunikacyjnego z zastosowaniem środków uspokojenia ruchu celem stworzenia rozwiązania referencyjnego dla reszty kraju) oraz projekt wymiany informacji o finansowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **2.1.1.10. Organizacja posiedzeń plenarnych KRBRD**

W pierwszej połowie 2006 r. Sekretariat KRBRD zorganizował 1 posiedzenie plenarne KRBRD, którego tematyka obejmowała m.in.:

- informację Komendy Głównej Policji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w Polsce;
- informacje członków KRBRD o działaniach na rzecz brd podejmowanych przez reprezentowane resorty i instytucje;
- omówienie sprawozdania pt.: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r. oraz działania realizowane w tym zakresie”;
- informację o stanie zaawansowania prac komisji roboczej ds. usprawnienia procedury ujawniania wykroczeń (naruszeń prawa) oraz wymierzania i egzekwowania kar.

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

##### **2.1.2.1. Ustawa o osobach kierujących pojazdami**

W 2006 r. Departament Dróg i Transportu Drogowego kontynuowało działania nad projektem ustawy o osobach kierujących pojazdami. Projekt ten powstał, jako odpowiedź na negatywne zjawiska związane z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi oraz jako jeden z elementów działań na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych określonych w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000 i GAMBIT 2005. Głównym celem ustawy jest:

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

Konieczność przyjęcia nowych efektywniejszych rozwiązań pozwalających na podniesienie kwalifikacji kierowców uzasadniają obiektywne fakty i liczby. I tak można wskazać, że:

- najliczniejsza grupa kierowców uczestniczących w wypadkach to osoby w wieku 18-24 lata posiadające prawo jazdy krócej niż dwa lata - w okresie ostatnich 10 lat zaobserwowano tendencję wzrostową (o 10%) udziału tych osób, jako sprawców wypadków;
- w wypadkach z udziałem młodych kierowców 83% zabitych to też są ludzie w wieku 18-24 lata;
- liczba ciężkich wypadków drogowych w Polsce jest trzykrotnie wyższa niż w krajach UE, a w wypadkach drogowych w Polsce w porównaniu do liczby ludności ginie trzykrotnie więcej osób niż w krajach UE;
- w 73% ośrodków szkolenia kierowców kontrolowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli stwierdzono nieprawidłowości;
- egzamin teoretyczny zdaje za pierwszym razem 70,2% kandydatów na kierowców, a egzamin praktyczny 32,7% kandydatów;
- 31 % zdających osób ocenia negatywnie sposób przeprowadzania egzaminów państwowych.

Ta niekorzystna sytuacja spowodowana jest przez wiele czynników, wśród których na pierwszym miejscu jest niewątpliwie niewłaściwy przebieg procesu nauczania kandydatów na kierowców. Obecnie cechuje go:

- niska jakość usług świadczonych przez ośrodki szkolenia kierowców;
- pojawiające się na rynku usług szkoleniowych ewidentne oszustwa polegające na obietnicach typu „u nas zdobędziesz prawo jazdy w trzy dni”;
- nieuczciwa konkurencja w stosunku do rzetelnych ośrodków szkolenia kierowców, m.in.: przez

stosowanie cen dumpingowych, nierealizowanie wymaganego programu szkolenia, (w naszej ocenie na skutek nieuczciwej konkurencji cena za kurs na prawo jazdy kategorii B zaniżona została nawet o 50% i nie pozwala na pełną realizację obecnego programu);

- prowadzenie nauki wyłącznie pod kątem egzaminu tj. pamięciowe opanowywanie testów egzaminacyjnych i nauka jazdy pod kątem zadań wykonywanych na placu manewrowym;
- brak właściwego nadzoru nad pracą ośrodków szkolenia kierowców.

Dodatkowo na taki stan nakłada się niepokojące zjawisko, jakim są wykrywane w niektórych regionach naszego kraju afery łapówkarskie. Jak wynika z faktów ujawnianych w trakcie postępowania karnego, osoby wobec których stawiane są zarzuty należą niestety do wszystkich środowisk zawodowych związanych z procesem uzyskiwania prawa jazdy. Są to m.in.: urzędnicy, egzaminatorzy, instruktorzy i lekarze.

Mimo wskazanych wyżej negatywnych zjawisk ostatnie dziesięciolecie przyniosło także pozytywne doświadczenia i rozwiązania, wśród których można przykładowo wskazać:

- wprowadzenie jednolitych kryteriów oceny oraz ujednoczenie przebiegu egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców niezależnie od tego, w którym regionie Polski egzaminy te są przeprowadzane (osiągnięcie tego celu umożliwiło m.in. powstanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego);
- wprowadzenie efektywnego systemu wydawania praw jazdy (opartego o centralną personalizację tych dokumentów) ograniczającego skutecznie zjawisko tzw. przestępstw przeciwko dokumentom;
- uregulowanie zasad wykonywania działalności gospodarczej w zakresie szkolenia kierowców,
- wprowadzenie systemu punktowej oceny kierowców mającego duże znaczenie dla profilaktyki w zakresie brd,

Dlatego też szczegółowe przepisy zaproponowane w projekcie ustawy o osobach kierujących pojazdami utrzymują wszystkie wprowadzone do tej pory rozwiązania, które okazały się efektywne, dokonując jedynie niezbędnych zmian w zakresie wynikającym z dotychczasowych doświadczeń. Z kolei tam, gdzie było to konieczne projekt wdraża nowe pomysły w oparciu o doświadczenia europejskich krajów o wysokim stopniu rozwoju motoryzacji.

Z formalnego punktu widzenia projekt ustawy ma swoje bezpośrednie źródła w takich dokumentach, jak:

- Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce - przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2001 r.
- Uchwała nr 2 z dnia 28 marca 2002 r. Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sprawie zadań Krajowej Rady BRD w 2002 r.
- Rządowa Strategia antykorupcyjna;
- dokument programowy Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Nowy system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami”.

Projekt ustawy jest propozycją nowego odrębnego aktu prawnego, którego zakres przedmiotowy obejmuje sprawy regulowane dotychczas w ustawie - Prawo o ruchu drogowym i aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie. Takie rozwiązanie wynika z uwzględnienia licznych postulatów opinii publicznej zwracających uwagę na konieczność rozdzielenia właściwych przepisów ruchu drogowego (które zawierają zasady ruchu, przepisy porządkowe, regulacje prawne w zakresie zarządzania ruchem, warunki i sposób przeprowadzania kontroli ruchu drogowego) od przepisów dotyczących procedur administracyjnych i przepisów regulujących działalność gospodarczą związaną z ruchem drogowym. Oczywiście, w ślad za niniejszą propozycją w przyszłości powinny zostać podjęte prace nad drugim

nowym aktem prawnym, który wyodrębni z Prawa o ruchu drogowym przepisy o pojazdach dopuszczonych do ruchu po drogach publicznych.

Projekt proponuje odrębne uregulowanie następujących zagadnień:

- wymagania w stosunku do kierujących pojazdami silnikowymi, tramwajami, motorowerami, rowerami i pojazdami zaprzęgowymi;
- warunki, tryb i zasady uzyskiwania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami;
- warunki i zasady szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami;
- warunki i zasady sprawdzania kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierujących pojazdami;
- nadzór nad szkoleniem, egzaminowaniem i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami;
- nadzór nad kierującymi pojazdami, w tym określenie zasad działania systemu punktów karnych
- szkolenie kierowców w zakresie doskonalenia techniki jazdy;
- wymagania w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Jednocześnie projekt proponuje uchylenie odpowiednich przepisów w ustawie - Prawo o ruchu drogowym odnoszących się do ww. zakresu zagadnień.

#### **2.1.2.2. Zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym**

Z uwagi na dużą ilość wniosków w sprawie zmian przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie wprowadzenia obowiązkowej jazdy na światłach przez cały rok, Departament Dróg i Transportu Drogowego przygotował zmianę przedmiotowej ustawy. Proponowane rozwiązanie ma na celu poprawę widoczności samochodów na drodze. Analizy wykazały bowiem, że często przyczyną wypadków drogowych było to, że kierowcy nie widzieli się wcale lub spostrzegali się za późno. Wiadomo, że na widoczność samochodu na drodze wpływają takie czynniki jak: oświetlenie otoczenia, ruch samochodu, jego wielkość czy kontrast między samochodem a otoczeniem. Dzięki temu rozwiązaniu łatwiej dostrzec pojazd nadjeżdżający z przeciwka, z boku i z tyłu, a także łatwiej ocenić, czy pojazd porusza się czy też stoi. Reasumując wprowadzenie świateł powinno doprowadzić do redukcji wypadków z udziałem dwóch pojazdów, a także poprawić bezpieczeństwo pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób słabo widzących i starszych.

#### **2.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**

Sieć dróg krajowych, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wynosiła 16.892 km (w tym 210 km odcinków autostrad zarządzanych przez koncesjonariusza) na koniec 2005 roku. Długość ta stanowi jedynie około 5 % długości wszystkich dróg w Polsce, ale realizowanych jest na niej ponad 40% pracy przewozowej wykonywanej na wszystkich drogach publicznych.

Od 1998 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach ustawowych działań, finansowanych z wydzielonej puli środków, realizuje kompleksowe działania na rzecz poprawy brd, w tym program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, program budowy chodników, zadania realizowane w ramach SPO-T, bieżące utrzymanie i przebudowę dróg, monitorowanie dróg i audyt brd. W 2006 roku ze względu na znaczne ograniczenie wielkości krajowych środków budżetowych dla GDDKiA, program poprawy brd oraz program budowy chodników zostały drastycznie ograniczone i sprowadzają się one głównie do sfinansowania zadań z roku 2005 - kontynuowanych w ramach ww. programów.

Realizowane przez GDDKiA w sposób systematyczny i konsekwentny od wielu lat działania, o szerokim spektrum, mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych przynoszą wymierne, pozytywne efekty w miejscach realizacji poszczególnych zadań, zwłaszcza w miejscach szczególnie niebezpiecznych, w postaci znaczącego zmniejszenia liczby wypadków i ich ofiar. Jednakże efekty te w stosunku do potrzeb wynikających z nadal wysokiego stopnia zagrożenia brd i przyjętych zobowiązań Polski co do redukcji liczby osób zabitych w wypadkach drogowych, wydają się niewystarczające.

Wzrastające ciągle natężenia ruchu, wzrastający udział w ruchu pojazdów ciężarowych, wyższe prędkości rzeczywiste pojazdów na drogach krajowych oraz zjawisko migracji wypadków, utrudniają uzyskanie jednoznacznej i trwałej poprawy brd oraz utrzymanie trwałych trendów spadku wskaźników wypadkowych. Wobec tych zjawisk i konieczności osiągnięcia w najbliższych latach 50% spadku liczby ofiar wypadków drogowych GDDKiA poddaje aktualnie wszechstronnej analizie dotychczas realizowany system działań w zakresie brd i przygotowuje nowy, długofalowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych do 2013 roku, w którym odchodzi się wyłącznie od likwidacji czarnych punktów na rzecz eliminowania zjawisk i przyczyn wypadków drogowych na najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg krajowych. Trwają przygotowania mające na celu opracowanie kompleksowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych na lata 2007 – 2013.

A oto podstawowe grupy tematyczne, w ramach których realizowane są działania kompleksowego programu poprawy brd w I półroczu 2006 roku :

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

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

W I półroczu 2006 r. nadal kontynuowany był, podobnie jak w okresie czterech ostatnich lat, podział programu poprawy brd na dwie grupy zadań:

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

W 2006 r. ze względu na ograniczenie krajowych środków budżetowych dla GDDKiA w ramach tego programu na sieci dróg krajowych, zaplanowano jedynie realizację 6 zadań inwestycyjnych, kontynuowanych z 2005 r., za kwotę 6,6 mln. zł. Natomiast w grupie zadań na tzw. "zgłoszenie", na które zaplanowano 6 mln. zł, realizowanych w I półroczu 2006 r. było 5 zadań o wartości 2,7 mln. zł.

#### **2.1.3.2. Wydzielony program budowy chodników**

W celu odseparowania i ochrony najsłabszych uczestników ruchu drogowego tj. pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów, od 2002 roku z wydzielonej puli środków finansowych, we współpracy z Samorządami – realizowany jest przez GDDKiA program budowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych. Z uwagi na znaczne ograniczenie krajowych środków finansowych w roku bieżącym, w ramach tego programu na 2006 r., na sieci dróg krajowych zaplanowano jedynie realizację 46 zadań w większości kontynuowanych z 2005 r. za kwotę 5 mln. zł. W roku 2006 zostaną wybudowane lub częściowo przebudowane chodniki, ciągi pieszo-rowerowe i ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 30,5 km.

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

W ramach działania nr 2.3 SPO-T „Wdrażanie i monitoring środków poprawy brd” współfinansowanych z funduszu strukturalnego ze środków EFFR realizowany jest projekt *Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych* – o liczbie 25 skrzyżowań. Wszystkie 25 zadań jest w trakcie realizacji. Podpisane są umowy z wykonawcami z terminem realizacji do końca bieżącego roku. Realizacja 4 zadań tj.: w Piątnicy, w Bytowie, w Gdyni i we Włodawie została już zakończona.

#### **2.1.3.4. Bieżące utrzymanie i przebudowa dróg**

W ramach statutowych działań, GDDKiA wykonuje corocznie wiele robót o charakterze utrzymaniowym, poprawiających w bezpośredni lub pośredni sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W 2006 r. planowane jest wykonywanie następujących asortymentów robót :

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

#### **2.1.3.5. Monitorowanie dróg**

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

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

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

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

#### **2.1.3.6. Szkolenia, spotkania i wspólne przedsięwzięcia na rzecz poprawy stanu brd**

- a) W okresie styczeń – luty 2006 r. 6 przedstawicieli Centrali GDDKiA oraz przedstawiciele wszystkich Oddziałów GDDKiA wzięło udział w kursie BRD, organizowanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Otwocku k/Warszawy. Celem kursu było poszerzenie i zdobycie wiedzy w szerokim aspekcie tematyki związanej z brd.
- b) 24 i 25 stycznia 2006 r. w Wiedniu odbył się High Level Export Meeting on „INFRASTRUKTURE SAFETY”. W spotkaniu, wśród reprezentantów 25 krajów Unii Europejskiej oraz 2 krajów spoza, uczestniczyła delegacja polska złożona z 4 przedstawicieli GDDKiA.

- c) W dniach 23 – 24.02.2006 r. w Przebrnie, odbyło się spotkanie robocze poświęconemu sprawom bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządzania ruchem. Celem tego spotkania było omówienie efektów dotychczasowych działań GDDKiA na rzecz poprawy brd, opracowanie założeń do nowego procesu planowania programu poprawy brd na drogach krajowych, przygotowanie zasad organizacji corocznych narad w zakresie zarządzania ruchem i bezpieczeństwa ruchu drogowego, problematyka oznakowania turystycznego, wycinki drzew przydrożnych oraz sprawy audytu brd w strukturach GDDKiA.
- d) Na zaproszenie szwedzkiej administracji drogowej Vagverket, zgodnie z ustaleniami I misji w Przebrnie z 2005 r., w dniach 24 - 26 kwietnia 2006 r., odbył się wyjazd służbowy delegacji GDDKiA do Szwecji. Miejscem pobytu był Okręg Scania. Głównym celem wyjazdu była bezpośrednia wymiana doświadczeń, oraz zapoznanie się ze strukturami organizacji zarządzania drogami i mostami w Szwecji. Jedną z grup zajmowała się zagadnieniami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, inżynierii ruchu oraz specyfiką działalności szwedzkiej administracji na poziomie Okręgu i Centrali Vagverket w tym zakresie. Zapoznano się głównie w terenie ze szwedzkimi rozwiązaniami dotyczącymi następujących tematów :
- przejścia dla pieszych poza obszarami zabudowanymi,
  - implementacja przekrojów 2+1,
  - oznakowywanie robót drogowych.
- e) Z inicjatywy GDDKiA podjęte zostało wspólne przedsięwzięcie w sprawie opracowania nowych wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych implementujących obowiązujące w Polsce normy europejskie EN 1317. Przyjęto założenie opracowywania tego rodzaju wytycznych zespołowo przy udziale różnych instytucji, takich jak Komenda Straży Pożarnej, Policja, IBDiM, biura projektowe, uczelnie techniczne, producenci barier, firmy instalujące bariery. Celem tych działań jest opracowanie szczegółowych warunków stosowania drogowych barier ochronnych. Prace w tym zakresie są nadal intensywnie prowadzone i znajdują się w końcowej fazie.
- f) W dniach 17 – 19 maja 2006 r. w Międzynarodowym Seminarium GAMBIT 2006 w Gdańsku wzięło udział 10 przedstawicieli GDDKiA
- g) W miesiącu czerwcu 2006 r. zakończył się III kurs dla audytorów brd organizowany przez Politechnikę Krakowską, we współpracy z Politechniką Gdańską. W kursie tym uczestniczyło 24 pracowników GDDKiA.

#### **2.1.3.7. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Na podstawie Zarządzenia nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie audytu brd, wprowadzono procedury pilotażowego audytu brd w GDDKiA, w ramach których w 2005 r. wykonano 64 audyty brd wytypowanych wcześniej projektów drogowych. W I połowie 2006 r. rozpoczęto prace związane z podsumowaniem przeprowadzonych dotychczas audytów brd w celu określenia ich poziomu merytorycznego, kwalifikacji osób przeprowadzających audyty, ustalenia listy podstawowych i najczęściej występujących błędów wykazywanych w raportach audytu oraz efektywności wynikającej z przeprowadzanych audytów. Kompleksowe podsumowanie planuje się przeprowadzić wspólnie z Politechniką Krakowską i Politechniką Gdańską.

#### **2.1.3.8. Współpraca GDDKiA z partnerami, w zakresie brd**

Kontynuowana jest wszechstronna współpraca z następującymi partnerami :

- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Szwedzka administracja drogowa ( w ramach MoU),
- GRSP,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Instytut Transportu Samochodowego,

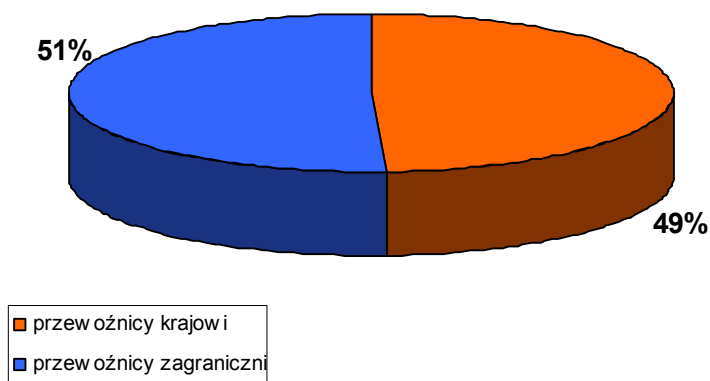
- Politechniki: Gdańska, Krakowska, Warszawska,
- Biura Projektowe,
- Samorządy lokalne,
- Holenderski Instytut SVOW, zajmujący się tematyką brd,
- Policja,
- Państwowy Niemiecki Instytut Drogownictwa – BASt.

#### 2.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego

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

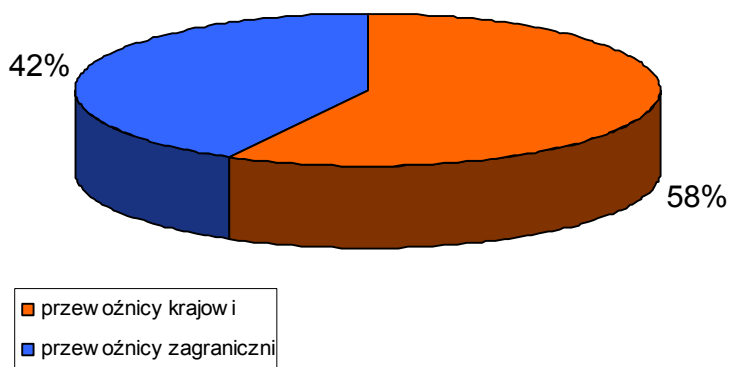
- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków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

W pierwszym półroczu 2006 r. inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili **79048** kontroli drogowych, z czego **38935** dotyczyło przewoźników krajowych, zaś pozostałe **40113** przewoźników zagranicznych.



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

W wyniku działalności kontrolnej Inspekcji wydanych zostało **19996** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, na łączną kwotę około **35107 tys. zł**. Z ogólnej liczby wydanych w tym okresie decyzji – **9803** kar administracyjnych, na łączną kwotę **20329 tys. zł** dotyczyło przewoźników krajowych, a **10193**, na kwotę **14777 tys. zł** – przewoźników zagranicznych. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł **25%**.



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

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

- szczegółową kontrolę autokarów wycieczkowych, autobusów rejsowych oraz autokarów przewożących dzieci w ramach akcji „Bezpieczny Autokar” prowadzonej całorocznie, ze szczególnym nasileniem w okresie ferii zimowych oraz wzmożonych kontroli w ramach walki z „szarą strefą” w transporcie osób;
- kontrolę przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierowców wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu na potrzeby własne;
- ograniczenie liczby przemęczonych kierowców zawodowych, uczestniczących w ruchu drogowym poprzez kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków kierowcy – w transporcie międzynarodowym na podstawie umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), w transporcie wewnątrzwspólnotowym – zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85/EWG w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego;
- ograniczenie ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych poprzez kontrolę przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zgodnie z przepisami ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).
- eliminację z ruchu drogowego nietrzeźwych kierowców poprzez kontrolę stanu trzeźwości kierowców w transporcie drogowym;
- kontrolę dokumentów uprawniających do prowadzenia samochodów ciężarowych i autobusów zgodnie z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym.
- eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie, nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg wpływającemu na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez kontrolę masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych
- udział Inspekcji Transportu Drogowego w międzynarodowych działaniach kontrolnych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### 2.1.4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów w ramach akcji „Bezpieczny Autokar” oraz walki z „szarą strefą” w transporcie osób

W okresie ferii zimowych Inspekcja przeprowadziła wzmożone kontrole, w trakcie których szczególną uwagę poświęcono kontroli autokarów turystycznych, wycieczkowych i rejsowych, a także przewożących dzieci, w ramach akcji pn. „Bezpieczny Autokar”. W trakcie kontroli inspektorzy transportu drogowego zwracali szczególną uwagę na stan techniczny kontrolowanych pojazdów, uprawnienia oraz trzeźwość

kierowców, a także przestrzeganie przez nich przepisów w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdu, wymaganych przerw i odpoczynków.

W pierwszym półroczu 2006 r. w ramach akcji „Bezpieczny Autokar” inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzili **4024** kontrole drogowe autokarów (w tym **3255** kontroli dotyczyło przewoźników krajowych, a **769** – przewoźników zagranicznych). W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali **662** decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia przepisów, na łączną kwotę ok. **1122 tys. zł**, a także nałożyli **313** mandatów karnych na kierowców za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

<b>Kontrola przewozu osób Inspekcji Transportu Drogowego</b>					
<i>Zestawienie za okres: od 27.03.2006 do 02.07.2006</i>					
<b>Liczba skontrolowanych pojazdów</b>					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	3014	417	1126	133	<b>4690</b>
zagraniczne	1198	12	8	0	<b>1218</b>
<b>suma</b>	<b>4212</b>	<b>429</b>	<b>1134</b>	<b>133</b>	<b>5908</b>
<b>Liczba decyzji administracyjnych</b>					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	443	51	127	11	<b>632</b>
zagraniczne	429	6	5	0	<b>440</b>
<b>suma</b>	<b>872</b>	<b>57</b>	<b>132</b>	<b>11</b>	<b>1072</b>
<b>Liczba mandatów karnych</b>					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	256	41	56	4	<b>357</b>
zagraniczne	181	4	0	0	<b>185</b>
<b>suma</b>	<b>437</b>	<b>45</b>	<b>56</b>	<b>4</b>	<b>542</b>
<b>Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych</b>					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	225	48	32	19	<b>324</b>
zagraniczne	23	0	1	0	<b>24</b>
<b>suma</b>	<b>248</b>	<b>48</b>	<b>33</b>	<b>19</b>	<b>348</b>
<b>Liczba stwierdzonych naruszeń wg załącznika ustawy</b>					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
1.1	22	17	2	0	<b>41</b>
1.2	24	2	0	0	<b>26</b>
1.3	2	5	30	0	<b>37</b>
2.1	33	13	0	2	<b>48</b>
2.2	18	4	2	0	<b>24</b>
2.3	6	4	0	0	<b>10</b>
2.4	3	6	0	0	<b>9</b>
2.5	24	6	0	0	<b>30</b>
2.6	2	1	0	0	<b>3</b>
2.9	0	0	0	0	<b>0</b>
inne	2567	58	123	27	<b>2775</b>
<b>suma</b>	<b>2701</b>	<b>116</b>	<b>157</b>	<b>29</b>	<b>3003</b>

Tabela 1. Wyniki akcji wzmożonych kontroli w zakresie transportu drogowego osób prowadzonej od dnia 27 marca 2006r. (Autokary – turystyczne i rejsowe; BUS – przewozy publiczne i niepubliczne, regularne i regularne specjalne; TAXI – kontrole transportu osób wykonywane taksówkami; GIMBUS – przewóz dzieci i młodzieży do szkół).

Kontrola przewozu osób jest jednym z priorytetowych zadań Inspekcji, mającym na celu, oprócz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, wyeliminowanie z rynku usług transportowych przewozów wykonywanych w tzw. „szarej strefie”, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów wykonywanych bez wymaganej licencji lub niezgodnie z nią oraz przewozów wykonywanych bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków w nim określonych. Należy podkreślić przy tym, że przewozy wykonywane z naruszeniem przepisów transportowych wykonywane są bardzo często pojazdami, które nie spełniają wymogów w zakresie warunków technicznych, natomiast kierowcy nie posiadają wymaganych kwalifikacji. Od końca marca 2006 r. Inspekcja prowadziła wzmożone kontrole przewozu osób z nastawieniem na walkę z nieuczciwą konkurencją. Szczegółowe zestawienie wyników tych kontroli przedstawia tabela nr 3.

Łącznie w ramach kontroli przewozu drogowego osób inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzili w pierwszym półroczu 2006 r. **11511** kontroli drogowych.

#### **2.1.4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego**

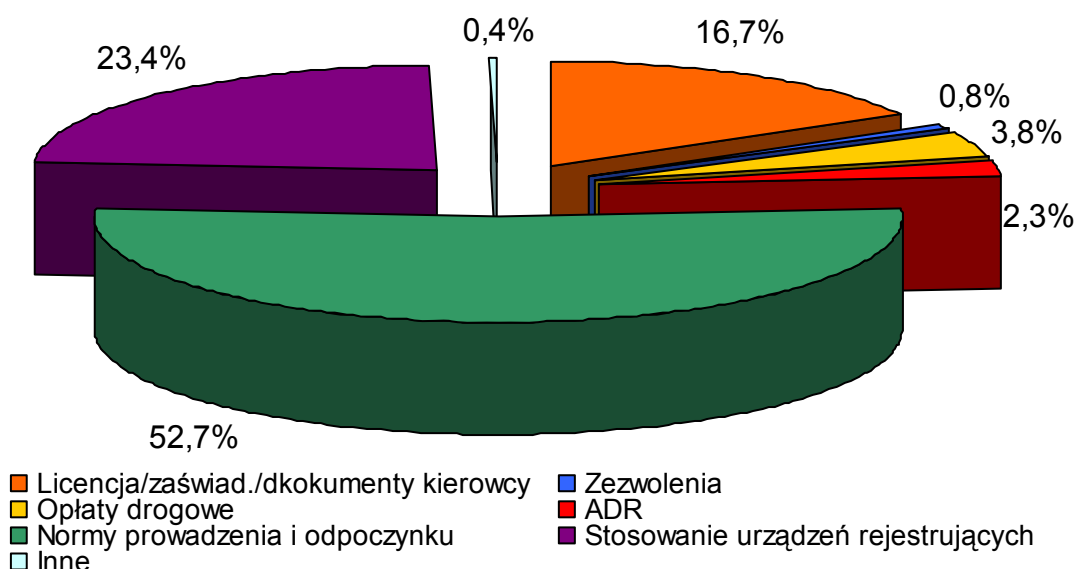
Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie prawo o ruchu drogowym, sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców, wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego są sankcjonowane karą pieniężnymi w postępowaniu mandatowym. W wyniku kontroli podejmowanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w pierwszym półroczu 2006 r. wystawiono **6119** mandatów karnych, z czego **2817** dotyczyło przewoźników krajowych, a **3302** – przewoźników zagranicznych. Łączna kwota nałożonych kar w drodze mandatu wyniosła ok. **707 tys. zł** (przewoźnicy krajowi – **299 tys. zł**; przewoźnicy zagraniczni – **408 tys. zł**).

#### **2.1.4.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków kierowców**

Kondycja psychofizyczna kierowców poruszających się po drogach ma fundamentalny wpływ na bezpieczeństwo ich własne, jak również pozostałych użytkowników sieci drogowej. Dlatego też, bardzo istotne jest, aby zapewnić stosowanie przez kierowców zawodowych określonych norm czasu prowadzenia pojazdu, wymaganych przerw w jeździe oraz odpoczynków. Problem ten wydaje się być jeszcze ważniejszy w zestawieniu z faktem, że większość kierowców, którzy podlegają kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, kieruje, albo wielotonowymi samochodami ciężarowymi, albo autobusami, czy autokarami przewożącymi dziesiątki osób i każdy błąd kierowcy spowodowany obniżeniem zdolności prawidłowego reagowania na sytuacje drogowe, które jest spowodowane zmęczeniem wynikającym ze zbyt długiego przebywania za kierownicą, jest zazwyczaj tragiczny w skutkach.

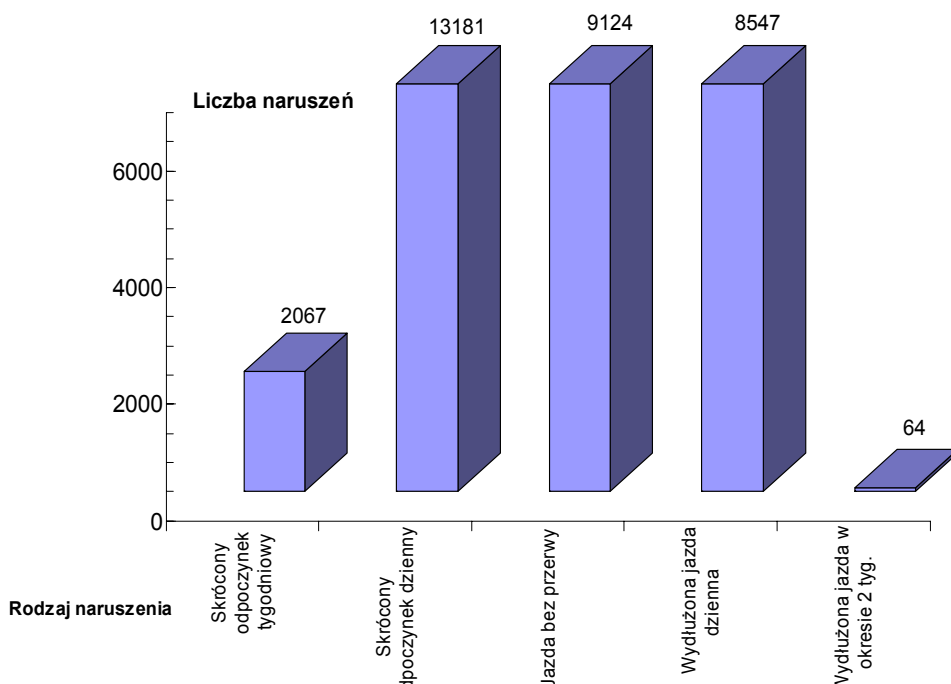
W ramach realizacji zadania zmniejszenia liczby przemęczonych kierowców uczestniczących w ruchu drogowym inspektorzy transportu drogowego podczas każdej kontroli drogowej dokonują kontroli zapisów z urządzenia rejestrującego i sprawdzają zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków.

W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego stwierdzili około **127 tys.** naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.). Około **52%** stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków, ponad **23%** naruszeń związanych było z nieprawidłowym użytkowaniem urządzeń rejestrujących (szczegółowy wykaz struktury naruszeń przedstawia rys. 3).



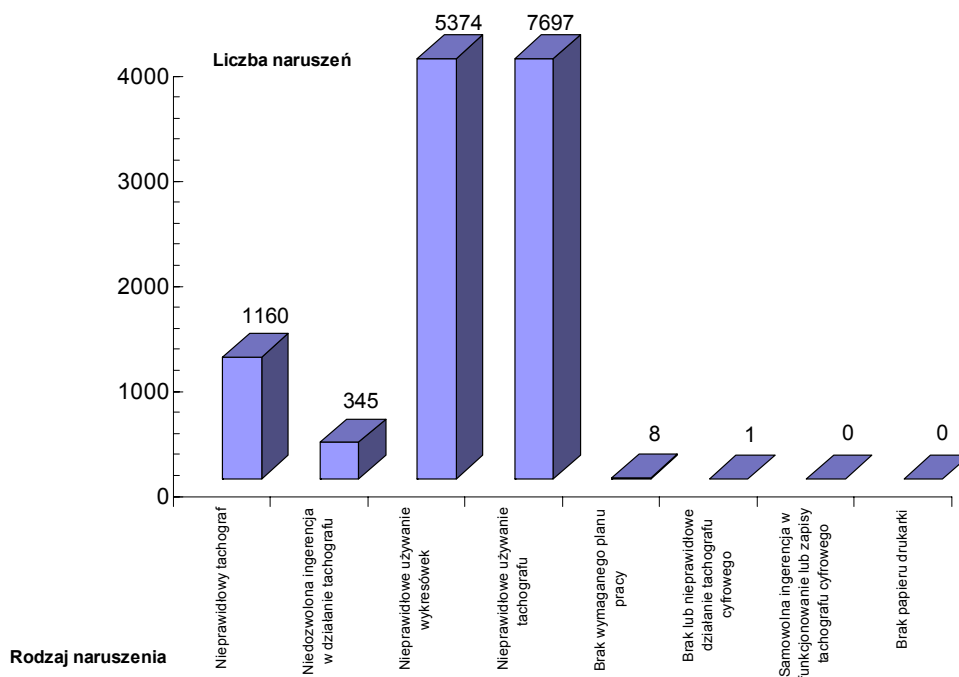
Rys. 3. Struktura naruszeń przepisów stwierdzanych podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego.

Z ogólnej liczby niemal **33 tys.** naruszeń związanych z nieprzestrzeganiem przepisów w zakresie czasu pracy kierowców najczęściej spotykane jest niedozwolone skrócenie dziennego czasu odpoczynku, wydłużenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy oraz czasu jazdy dziennej. Szczegółowy wykaz ilości stwierdzanych naruszeń w zakresie czasu pracy kierowców przedstawia rys. 4.



Rys. 4. Struktura naruszeń przepisów w zakresie czasu prowadzenia, przerw i odpoczynków kierowców.

W zakresie przestrzegania przez kierowców i przedsiębiorców przepisów dotyczących stosowania urządzeń rejestrujących bardzo często spotykane są przypadki nieprawidłowego użytkowania przyrządu kontrolnego lub nieprawidłowego posługiwania się wykresówkami, które stanowią zapisy z urządzenia rejestrującego. Szczegółowy wykaz ilości stwierdzanych naruszeń w zakresie stosowania urządzeń rejestrujących przedstawia rys. 5.



Rys. 5. Struktura naruszeń przepisów w zakresie stosowania urządzeń rejestrujących.

Ponadto na polecenie Głównego Inspektora oraz na podstawie samodzielnie sporządzanych przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego planów kontroli inspektorzy przeprowadzili **274** kontrole w przedsiębiorstwach wykonujących transport drogowy, w wyniku czego wydano decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę **2976 tys. zł.** Znaczną część stwierdzonych naruszeń w kontrolach w siedzibach przedsiębiorstw stanowiły naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców.

W przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów na przewoźników nakładane są kary pieniężne. W stosunku do przedsiębiorców, u których stwierdzone naruszenia mają charakter rażący, może zostać zastosowany środek zapobiegawczy, w postaci cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego. W rezultacie stwierdzenia rażących naruszeń w trakcie przeprowadzonych kontroli wystąpiono w stosunku do **75** firm z wnioskiem do organów wydających licencje o wszczęcie procedury określonej w art. 15 ust. 2<sup>2</sup> ustawy o transporcie drogowym.

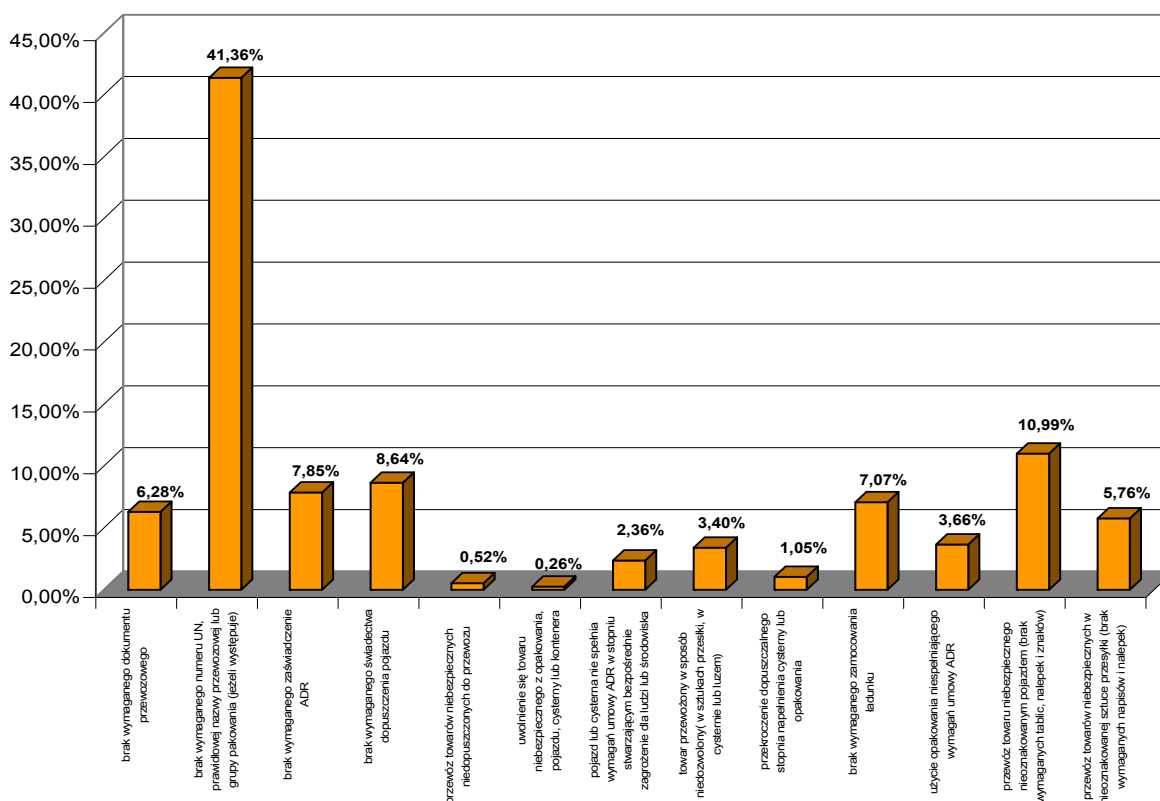
#### 2.1.4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, na które jest skierowana szczególna uwaga inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego jest kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Jak wynika ze statystyki wypadków z udziałem pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne, w sytuacji gdy przewóz odbywa się z uwzględnieniem zasad określonych w przepisach prawdopodobieństwo uwolnienia towaru niebezpiecznego i spowodowania poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa uczestników ruchu lub dla środowiska jest niewielkie. Jeżeli jednak normy te nie zostaną zachowane to skutki takich zdarzeń drogowych mogą przybrać katastrofalne rozmiary. Kontrole Inspekcji w tym zakresie obejmują zarówno sprawdzenie czy dany towar jest dopuszczony do przewozu drogowego, czy zastosowany rodzaj przewozu jest odpowiedni dla przewożonego towaru oraz czy zastosowano odpowiedni rodzaj opakowań, jak i sprawdzenie wyposażenia i instrukcji dla kierowcy na wypadek

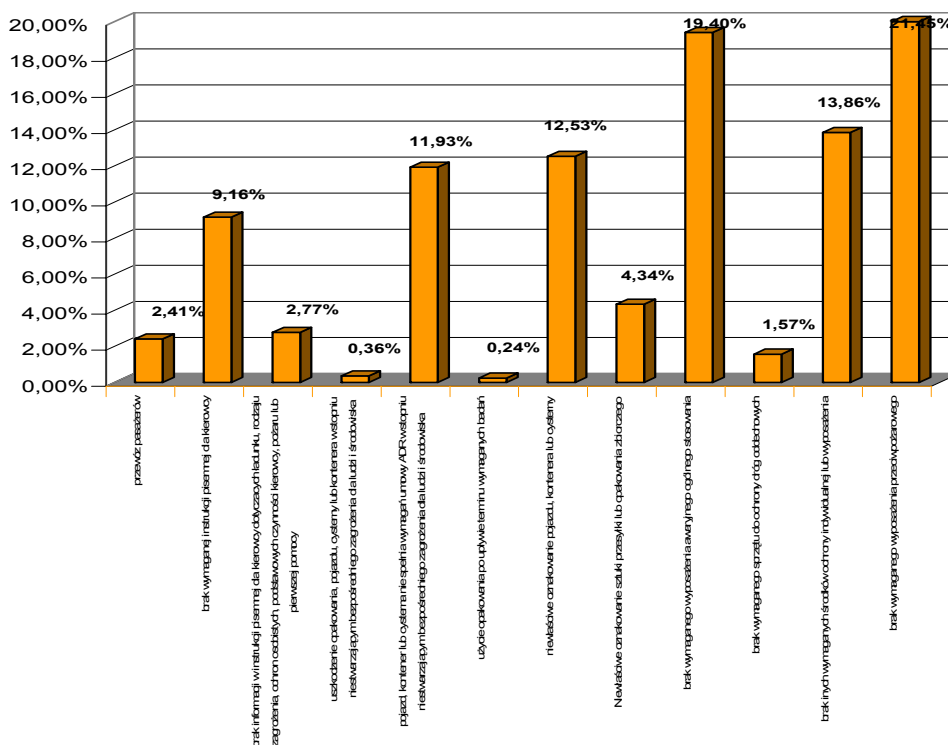
<sup>2</sup> „Cofnięcie licencji w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 lit. a, b, d oraz lit. e poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem przedsiębiorcy, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczynają się postępowanie w sprawie cofnięcia licencji.”

wystąpienia awarii. Inspektorzy w trakcie czynności kontrolnych sprawdzają również dokumenty potwierdzające odbycie przez kierowcę specjalistycznych szkoleń, oraz dokumenty przewozowe określające rodzaj oraz ilość przewożonego towaru niebezpiecznego, które mogą być niezbędne dla służb ratowniczych w celu szybkiego zniwelowania zagrożenia. Szczegółowej kontroli podlega również sposób rozmieszczenia i zabezpieczenia, a także oznakowanie przewożonego ładunku.

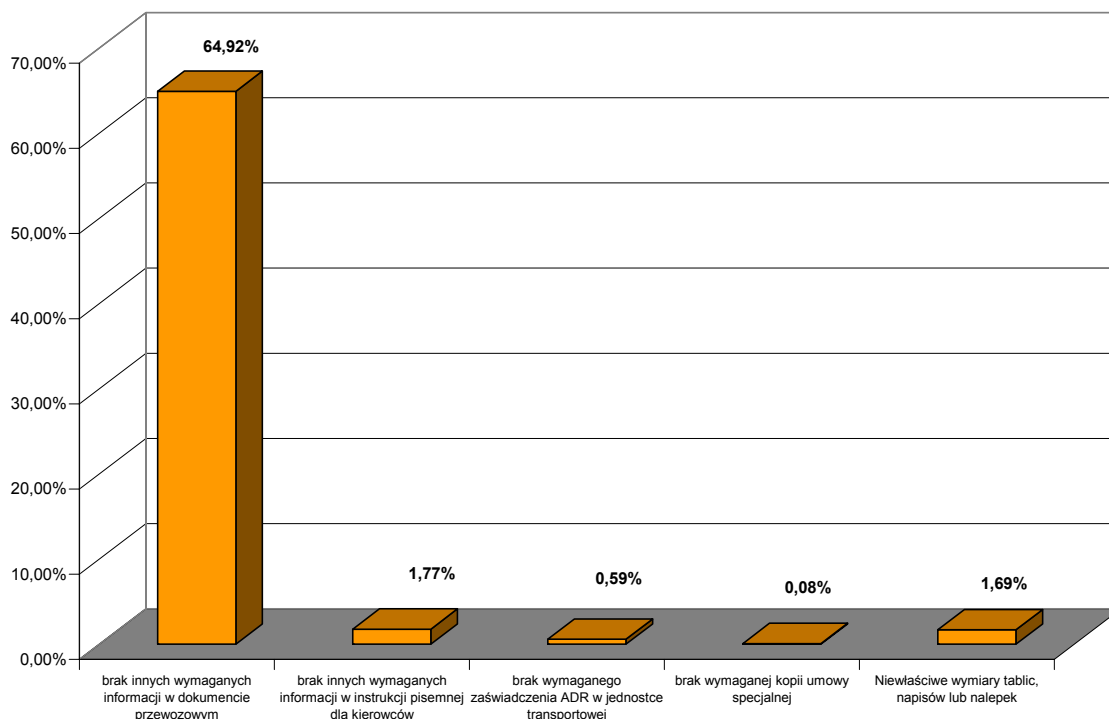
W ramach realizacji zadania związanego z kontrolą szczegółowych warunków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, inspektorzy transportu drogowego w pierwszym półroczu 2006 r. kontrolowali **7335** pojazdów przewożących towary. W trakcie kontroli przeprowadzonych w tym zakresie inspektorzy transportu drogowego w pierwszym półroczu 2006 r. stwierdzili **2396** naruszeń przepisów *Umowy Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)*. Szczegółową strukturę stwierdzonych naruszeń według kategorii zagrożeń, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej przedstawiono na rys. 6.1, 6.2 oraz 6.3.



Rys. 6.1. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych I kategorii zagrożeń



Rys. 6.2. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych II kategorii zagrożeń.



Rys. 6.3. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych III kategorii zagrożeń.

Innym zadaniem realizowanym przez Inspekcję Transportu Drogowego jest prowadzenie egzaminów dla doradców do spraw bezpieczeństwa, a więc osób sprawujących bezpośredni nadzór nad przewozem

drogowym towarów niebezpiecznych w firmach transportowych. W związku z tym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671), Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego organizują egzaminy na doradców przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. W pierwszym półroczu 2006 roku zorganizowano zostało **19** postępowań egzaminacyjnych, z czego przeprowadzono **13** egzaminów po zgłoszeniu się odpowiedniej liczby kandydatów. Do egzaminów przystąpiło **137** osób, z czego **48** zdało egzamin z wynikiem pozytywnym. Obecnie uprawnienia doradcy do spraw przewozu drogowego towarów niebezpiecznych posiada **1872** osoby zarejestrowane w ewidencji prowadzonej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i około **400** osób, które uzyskały uprawnienia w ramach programu pilotażowego i nie zarejestrowały się w prowadzonej ewidencji.

#### **2.1.4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem i stanu trzeźwości kierowców**

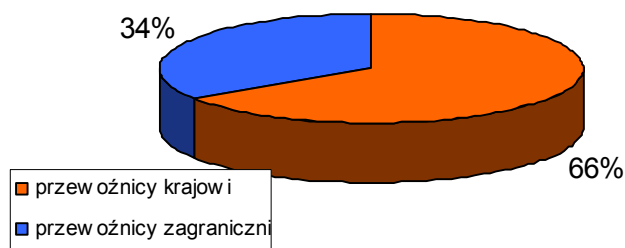
Innym czynnikiem który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów zgodnie z przepisami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

#### **2.1.4.6. Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie, nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg poprzez kontrolę masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym**

Znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym ma również stan techniczny użytkowanych pojazdów. W związku z powyższym w trakcie każdej kontroli inspektorzy dokonują szczegółowego sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, pod względem spełniania wymogów określonych w przepisach Prawa o ruchu drogowym. W pierwszym półroczu 2006 r. inspektorzy transportu drogowego, w wyniku stwierdzenia złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów, zatrzymali **4938** dowodów rejestracyjnych (w tym **3782** pojazdy krajowe oraz **1156** – pojazdy zagraniczne), kierując niesprawne pojazdy na dodatkowe badania techniczne.

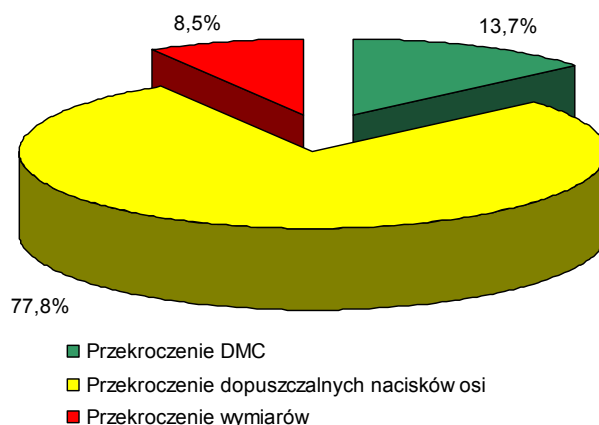
Niezaprzeczalny wpływ na warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego ma również stan infrastruktury drogowej. Inspekcja Transportu Drogowego realizując zadanie kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów ma tym samym podwójny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Po pierwsze poprzez kontrolę w tym zakresie ogranicza liczbę pojazdów przekraczających dopuszczalne normy, które poruszając się po drogach, stwarzają większe zagrożenie w ruchu. Po drugie przyczynia się do zastopowania procesu degradacji dróg, wywoływanego przez poruszanie się po nich przeładowanych pojazdów, wpływając pośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

W ramach realizacji powyższego zadania w pierwszym półroczu 2006 r. inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego skontrolowali **2702** pojazdy, w tym **1770** pojazdów przewoźników polskich oraz **932** pojazdy przewoźników zagranicznych.



Rys. 7. Stosunek liczby kontroli przewoźników krajowych i zagranicznych.

W wyniku przeprowadzonych kontroli wydano **499** decyzji o nałożeniu kary pieniężnej na łączną kwotę **1278 tys. zł** (**384** decyzje na kwotę **1176 tys. zł** na przewoźników krajowych i **115** decyzji na kwotę **102 tys. zł** – na przewoźników zagranicznych). Z przeszło **1 tys.** stwierdzanych naruszeń najczęściej spotykanym jest przekroczenie dopuszczalnych na danej drodze nacisków na osie pojazdów, a następnie przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej oraz wymiarów pojazdu wraz z ładunkiem. Strukturę stwierdzonych naruszeń w zakresie kontroli parametrów pojazdów na drogach przedstawia rys. 7.



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

#### 2.1.4.7. *Udział Inspekcji Transportu Drogowego w międzynarodowych działaniach kontrolnych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*

Inspekcja Transportu Drogowego jest również członkiem organizacji **Europejskiej Kontroli Drogowej (Euro – Controle – Route/ECR)**, która zrzesza europejskie inspekcje kontroli drogowej. Obecnie **ECR** zrzesza **10** państw członkowskich (Holandia, Belgia, Luksemburg, Anglia, Francja, Irlandia, Niemcy, Austria, Hiszpania, Polska) oraz **2** państwa posiadające status tzw. aktywnych obserwatorów, tj. Rumunia i Bułgaria. Do wejścia do tej organizacji przymierzają się także Węgry, Litwa, Słowenia, Czechy, Malta oraz Szwajcaria.

Inspekcja Transportu Drogowego w ramach swojego członkostwa w tej organizacji bierze czynny udział w międzynarodowych kontrolach organizowanych w ramach **ECR-u**:

- w dniach 03.04.06 – 09.04.06, kontrola ze szczególnym uwzględnieniem problematyki kabotażu w transporcie towarów,
- w dniach 15.05.06 – 21.05.06 kontrola czasu pracy kierowców w transporcie drogowym osób,
- w dniu 12 lipca br. razem z **TISPOLEM** w międzynarodowej kontroli „**BUS**”.

## 2.2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

W pierwszej połowie 2006 r. w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji opiniowano bądź przygotowano projekty zmian do następujących aktów prawnych:

- ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym;
- ustawy o odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym;
- ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- rozporządzenia MSWiA zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego.

Zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym upoważniały strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku, pracowników zarządów dróg do wykonywania czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego. Oprócz tego zmiany w ustawie obejmują modyfikację zasad poddawania kierowców badaniom na obecność w organizmie środków podobnych do alkoholu oraz zatrzymywania przez Policję praw jazdy. Podstawowym celem projektowanej nowelizacji jest uporządkowanie stanu prawnego w zakresie kompetencji służb i organów publicznych do wykonywania czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego. Na potrzebę dokonania stosownych zmian zwrócił uwagę Rzecznik Praw Obywatelskich, który zakwestionował wykonywanie czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego na podstawie przepisów rozporządzenia. Projekt tej ustawy znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych.

Ponadto opracowano projekt rządowego programu ograniczenia przestępczości i społecznych zachowań „**Razem Bezpieczniej**”. Jednym z obszarów programu jest m.in. bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Przygotowano również zalecenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas wypoczynku w okresie letnim w 2006 r. „**Bezpieczne wakacje 2006**”. W przedmiotowych zaleceniach (które były realizowane przez wojewodów) szczególny nacisk „położono” na bezpieczeństwo podróżujących, w szczególności kontrole autokarów przewożących dzieci i młodzież.

### 2.2.1. Komenda Główna Policji

Mając na uwadze zagrożenia występującego w ruchu drogowym Policja podejmuje szereg działań kontrolnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach całego kraju. Przede wszystkim są to kontrole drogowe dokonywane przez funkcjonariuszy Policji pełniących codzienną służbę na drogach. Dodatkową formą realizacji tych zadań są prowadzone jednocześnie na terenie całego kraju działania ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym będących głównymi przyczynami wypadków drogowych. W ramach tych działań policjanci ruchu drogowego prowadzą wzmożone kontrole m. in.:

- stanu trzeźwości kierujących,
- przestrzegania przepisów dotyczących prędkości jazdy,
- stosowania się do obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa.

Powyższe obszary zagrożeń zostały ujęte w Europejskim Programie Działań BRD opracowanym przez Komisję Europejską. Dokument ten stanowi Rekomendację dla wszystkich krajów europejskich do podjęcia działań zmierzających do ograniczenia do roku 2010 liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50%.

Odrębnym zagadnieniem, realizowanym przez policjantów pełniących służbę na drodze jest kontrola stanu technicznego pojazdów i ich wyposażenia, szczególnie dotyczy to pojazdów wykorzystywanych do przewozu osób w transporcie drogowym.

Z uwagi na fakt, iż z podobnymi zagrożeniami w ruchu drogowym w większym lub mniejszym stopniu borykają się wszystkie kraje UE, a zdefiniowane obszary zagrożeń pokrywają się niemal w 100%, na drogach całej Europy podejmowane są wspólne międzynarodowe działania policyjne. W większości działania te inicjowane i koordynowane są przez Europejską Organizację Policji Ruchu Drogowego TISPOL, której Policja polska jest członkiem od 2006 r. W bieżącym roku na terenie naszego kraju zostały zaplanowane i przeprowadzone następujące wzmożone działania realizowane we współpracy z TISPOL-em:

- w marcu i wrześniu – działania ukierunkowane na eliminowanie nieprawidłowości w transporcie drogowych;
- w lutym i lipcu – działania AUTOBUS;
- w maju – działania w zakresie stosowania się uczestników ruchu do obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa;
- w czerwcu i grudniu – kontrole trzeźwości kierujących;
- w październiku – kontrole w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących prędkości jazdy.

Podkreślić należy, że w swojej działalności Policja nie ogranicza się tylko do prowadzenia czynności na drogach lecz również prowadzi szeroką działalność edukacyjno-profilaktyczną. Realizacja tych zadań odbywa się zarówno w ramach współpracy z właściwymi organami i instytucjami państwowymi, środkami masowego przekazu oraz innymi organizacjami zaangażowanymi w poprawę bezpieczeństwa na drogach naszego kraju. Działania prewencyjno-edukacyjne prowadzone przez Policję ruchu drogowego w ostatnich latach skierowane były w dużej mierze na zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich skutków wśród dzieci i młodzieży oraz podniesienie ich świadomości motoryzacyjnej w zakresie najczęściej występujących zagrożeń.

Prowadzone przedsięwzięcia:

1. **Turniej wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego** dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz młodzieżowy turniej motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych.
2. **„Bezpieczna szkoła z PZU”**, od 2005 r. przeprowadzona wspólna akcja z Grupą PZU od 2005 r.. Przewiduje się, że program będzie trwał 3 lata.
3. Współpraca przy realizacji ogólnopolskiej kampanii firmy Renault Polska ukierunkowanej na poprawę bezpieczeństwa dzieci pn. **„Droga i Ja”**.

Ogólnopolskie akcje policyjne:

1. **„Bezpieczne ferie”** - akcja o charakterze edukacyjnym, prewencyjnym oraz kontrolnym. W czasie akcji policjanci kontrolują autobusy przewożące dzieci i młodzież na wypoczynek zarówno wyruszające w trasę jak też będące już w trasie. Ponadto policjanci przeprowadzają spotkania w miejscach pobytu dzieci na feriach.
2. Inne akcje to m.in: **„Prędkość”**, **„Bezpieczny powrót”**, **„Pasy Bezpieczeństwa”**, **„Prędkość”**. Działania te, są nagłaśniane przez media, ich celem jest zarówno dyscyplinowanie użytkowników dróg, jak też kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań, a także uświadamianie skutków i niebezpieczeństw wynikających z naruszania przepisów ruchu drogowego. W czasie kontroli drogowej policjanci sprawdzają czy młodsze dzieci są przewożone w fotelikach, a pozostali pasażerowie mają zapięte pasy bezpieczeństwa.

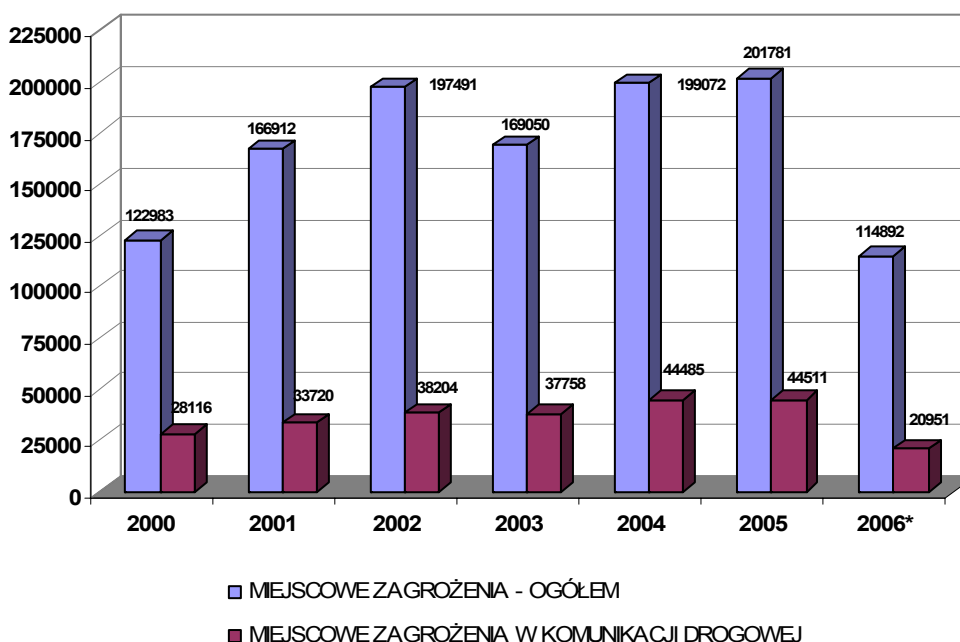
Ponadto policjanci ruchu drogowego biorą udział w programach i audycjach radiowo-telewizyjnych poświęconych zagrożeniom w ruchu drogowym.

## 2.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

### 2.2.2.1. W zakresie operacyjnym

Analiza danych statystycznych z ostatnich 6-ciu lat pokazuje, że na przestrzeni lat 2004 ÷ I-sze półrocze 2006 w dalszym ciągu utrzymuje się wysoki poziom liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej. Jest to średnio-rocznie ok. 44,5 tys. zdarzeń niebezpiecznych wymagających interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej, co stanowi ponad 22 % ogółu miejscowych zagrożeń likwidowanych przez straże pożarne. Wprawdzie pierwsze półrocze „zamknęło się” liczbą niespełna 21 tys. zdarzeń, ale okres ten nie obejmuje wzmożonego ruchu wakacyjnego, w czasie którego wzrasta też liczba wypadków drogowych. Dlatego też można prognozować, że tegoroczny bilans wypadków drogowych wymagających interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej może pozostać na poziomie porównywalnym do dwóch lat ubiegłych.

MIJSCOWE ZAGROŻENIA W KOMUNIKACJI DROGOWEJ  
W LATACH 2000 ÷ 2006\*  
(\* - okres od 1.01.2006 r. do 30.06.2006 r.)



Miejscowe zagrożenia w komunikacji drogowej są najliczniejszą grupą spośród wszystkich rodzajów miejscowych zagrożeń likwidowanych przez Państwową i Ochotnicze Straże Pożarne. W okresie 1.01. ÷ 30.06.2006 r. było ich 20 951 co stanowi ponad 18 % wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju. Wprawdzie w I-półroczu 2006 nastąpił procentowy spadek liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w stosunku do ogólnej ich liczby, jednak jest to raczej wynikiem bardziej dynamicznego wzrostu liczby innych niż drogowe zdarzeń niebezpiecznych. Statystycznie, w rozpatrywanym okresie, do wypadku drogowego jednostki straży pożarnej wyjeżdżały co niespełna 12,5 minuty.

Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych tradycyjnie mają samochody osobowe – 13 906 zdarzeń (udział 66-procentowy) oraz samochody ciężarowe – 3 127 zdarzeń (udział 15-procentowy). Szczegóły w tabeli poniżej.

		Ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej wymagających interwencji jednostek ochrony ppoż. w rozbiciu na grupy środków transportu					razem
		małe	lokalne	średnie	duże	gigantyczne	
Motocykle		140	86	24	0	0	<b>250</b>
Autobusy		204	178	23	1	0	<b>406</b>
Samochody ciężarowe		1570	1413	140	4	0	<b>3127</b>
Samochody osobowe		7057	5890	957	2	0	<b>13906</b>
Maszyny rolnicze		31	23	4	0	0	<b>58</b>
Zdarzenia drogowe z udziałem	pociągów pasażerskich	5	4	1	0	0	<b>10</b>
	pociągów towarowych	5	1	1	0	0	<b>7</b>
	tramwajów	7	8	2	0	0	<b>17</b>

W pierwszej połowie roku 2006 największą ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej odnotowano w województwach:

- mazowieckim - 2334 interwencji,
- małopolskim - 2029 interwencji,
- śląskim - 2029 interwencji.

Najmniej interwencji odnotowano w województwach:

- opolskim - 612 interwencji,
- świętokrzyskim - 666 interwencji,
- podlaskim - 669 interwencji.

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

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

1. zabezpieczeniu miejsca zdarzenia - 20781 przypadków
2. zbieraniu, neutralizowaniu i usuwaniu substancji chemicznych - 13 847 "
3. rozcinaniu, podnoszeniu i przemieszczaniu pojazdów - 8 163 "

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

1. ewakuacja lub wydobywanie ludzi z rozbitych pojazdów - 1581 przypadków,
2. zabezpieczanie przed utratą ciepła - 499 "

- 3. opatrywanie ran – 448 ”
- 4. unieruchamianie złamań – 433 ”

W I-półroczu 2006 r. podczas zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej, w likwidacji których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, odnotowano 801 ofiar śmiertelnych (w tym 18 dzieci) i 11 743 rannych (w tym 895 dzieci). Podczas interwencji 33 ratowników odniosło obrażenia.

Łącznie w działaniach z zakresu ratownictwa na drogach Państwowa Straż Pożarna wykorzystywała 88 401 strażaków i 26 941 różnego typu pojazdów. Wśród tej ostatniej liczby ponad 43 % (11767 samochodów) stanowiły specjalistyczne zastępy ratownictwa technicznego.

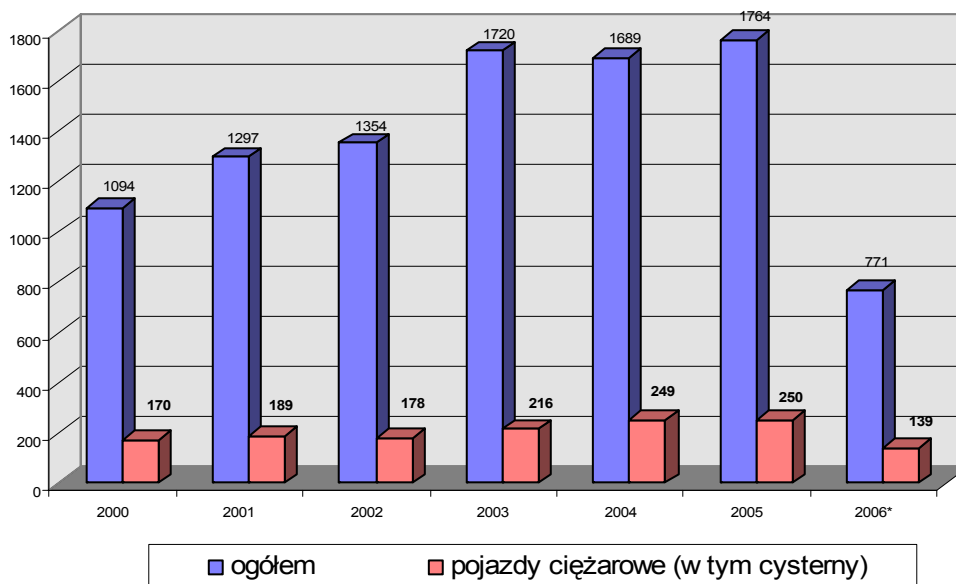
**2.2.2.2. Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej.**

Ogólna liczba zdarzeń drogowych o charakterze chemiczno-ekologicznym na przestrzeni ostatnich 6 miesięcy pozostaje na podobnym poziomie i wynosi ok. 1,7 tys. akcji rocznie. Podobnie jak w przypadku „tradycyjnych” zdarzeń na drogach, w roku 2006 można prognozować porównywalną liczbę tego rodzaju interwencji. Jediną różnicą może być większy niż dotychczas udział samochodów ciężarowych w tego typu zdarzeniach (do czerwca 2006 odnotowano już 139 miejscowych zagrożeń chemiczno-ekologicznych w komunikacji drogowej z udziałem pojazdów ciężarowych).

Większość interwencji chemiczno-ekologicznych wśród zdarzeń drogowych dotyczy samochodów osobowych, podczas których zagrożenia chemiczno – ekologiczne są raczej minimalne, a wykonywane czynności z zakresu ratownictwa chemiczno – ekologicznego służą przede wszystkim uporządkowaniu miejsca zdarzenia lub przywróceniu normalnych warunków drogowych. Istnieje jednak grupa ok. 250 zdarzeń w skali roku, które dotyczą wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych, realizujących m.in. przewozy towarów niebezpiecznych, podczas których skala zagrożeń gwałtownie wzrasta.

**MIEJSCOWE ZAGROŻENIA CHEM-EKOL. W KOMUNIKACJI DROGOWEJ  
W LATACH 2000 ÷ 2006\***

(\* - okres od 01.01.2006 r. do 30.06.2006 r. )



### **2.2.2.3. W zakresie szkoleniowym**

W pierwszej połowie 2006 r. w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 855 osób według programu szkolenia strażaków PSP w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych oraz 4961 osób w zakresie ratownictwa medycznego.

Ponadto tematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest elementem programu edukacyjnego „Bezpieczne życie”, realizowanego od 2000 r. przez Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej i Szwedzką Ligę Obrony Cywilnej w placówkach oświatowych na terenie wybranych gmin w kraju, adresowanego do dzieci z klas I-III szkół podstawowych. Jeden z dwóch bloków tematycznych pt.: „Kicia i Rufi”, uczy jak zapobiegać nieszczęśliwym wypadkom w domu, dotyka również bezpośrednio zasad bezpiecznego poruszania się w ruch drogowym.

Zawarte w nim zagadnienia to:

- „Kask rowerowy może ratować życie”,
- „Ważny jest kształt kasku”,
- „Jazda na rowerze a zabawy na podwórku”,
- „Kaski dla małych dzieci”,
- „Dojrzałość do jazdy na rowerze”,
- „Rower dwukołowy”

Program jest realizowany w placówkach oświatowych na podstawie, zatwierdzonych 24 maja 2005 r., przez Zastępcę Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, *Założeń programowych szkolenia nauczycieli kształcenia zintegrowanego w ramach programu edukacyjnego „Bezpieczne życie”*.

Wyżej wymieniony program objął w pierwszym półroczu 2006 r. 8930 dzieci z Piekar Śląskich, Chorzowa, Mikołajek, Piotrkowa Trybunalskiego, Gdyni oraz gmin Jeleśnia i Białobrzegi. W roku szkolnym 2006/2007 program będzie realizowany między innymi w warszawskiej dzielnicy Białołęka i Ursus oraz w Sanoku. W tym celu, do czerwca 2006 r., przeszkolono 106 nauczycieli z klas I-III.

### **2.3. Ministerstwo Edukacji Narodowej**

W pierwszym półroczu 2006 r. odbyły się turnieje dla szkół związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Turnieje organizuje się na mocy Porozumienia z dnia 31 stycznia 2003 r. zawartego między Ministerstwem Edukacji Narodowej i Sportu, Ministerstwem Infrastruktury, Komendą Główną Policji a Polskim Związkiem Motorowym.

W 2006 r. Finał XXIX Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów odbył się w Wiechlicach w woj. lubuskim, natomiast Finał X Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych odbył się w Lublinie. Turnieje na każdym szczeblu organizacyjnym przebiegały sprawnie dzięki zaangażowaniu wszystkich instytucji. Ministerstwo Edukacji Narodowej wsparło organizację finałów kwotą 60 000 zł.

W ostatnich latach obserwuje się stały spadek zainteresowania uczniów szkół ponadgimnazjalnych Turniejem Motoryzacyjnym. Przyczyną jest mały procent uczniów uzyskuje prawo jazdy kat. B, które stanowi warunek dopuszczenia do udziału w turnieju.

Dokonano szczegółowej analizy aktów prawnych dotyczących realizacji treści programowych związanych z Wychowaniem Komunikacyjnym. Opracowano projekt zmian rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 26 lutego 2002 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (Dz. U. Nr 51, poz. 458).

Projekt przewiduje poszerzenie treści programowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ratownictwa medycznego.

Kuratorzy Oświaty sprawują nadzór pedagogiczny nad realizacją podstawy programowej w zakresie wychowania komunikacyjnego, wyposażenia szkół i placówek w pomoce dydaktyczne. Nadzór pedagogiczny obejmuje mierzenie jakości szkół i placówek w zakresie zapewnienia dzieciom zdrowych, bezpiecznych i higienicznych warunków nauki i wypoczynku. Kuratorzy Oświaty ściśle współpracują z instytucjami i organizacjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo publiczne, w tym bezpieczeństwo na drogach i realizują liczne przedsięwzięcia (akcje, kampanie, konkursy, konferencje, szkolenia). Z danych zebranych od kuratorów wynika, że w ubiegłym roku objęto różnymi formami szkoleń ok. 3,9 tys. nauczycieli – koordynatorów Wychowania Komunikacyjnego. W większości szkolenia finansowane są ze środków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

We współpracy z Centrum Metodycznym pomocy Psychologiczno-Pedagogicznej opracowano (na podstawie badań ankietowych) raport dotyczący bezpieczeństwa w szkołach i w okolicach szkół. Opinie nauczycieli dotyczące oceny fizycznego bezpieczeństwa szkoły obejmowały m.in. lokalizację szkoły i zagrożenia związane z najbliższym jej sąsiedztwem, bezpieczeństwo drogi, jaką pokonują dzieci z domu do szkoły (zał. Nr 1).

Po raz kolejny we współpracy ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego oraz Stowarzyszeniem Wspierania Bezpieczeństwa Obywateli TARCZA zainicjowano ogólnopolską kampanię pn. „Bezpieczne dzieci na polskich drogach”. Tegoroczna kampania propaguje treści związane z udzielaniem pierwszej pomocy medycznej.

#### **2.4. Ministerstwo Finansów**

Resort finansów nie realizował działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w pierwszej połowie 2006 r.

#### **2.5. Ministerstwo Obrony Narodowej**

Analiza dyscypliny w ruchu drogowym pojazdów wojskowych za pierwsze półrocze 2006 r., wykazała zmniejszenie ilości wypadków i wykroczeń (z udziałem żołnierzy i pracowników wojska) w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku:

- ilości wypadków o około 45% (35 w 2005 r., 19 w 2006 r.),
- ilości wykroczeń o około 30% (185 w 2005 r., 128 w 2006 r.),
- ilość zdarzeń na drogach spowodowanych pod wpływem alkoholu o około 33% (15 w 2005 r., 10 w 2006 r.).

Na stan ten wpłynęły przedsięwzięcia podejmowane przez odpowiedzialne organa resortu Obrony Narodowej i Sztabu Generalnego WP, dowództwa Rodzajów Sił Zbrojnych, Okręgów Wojskowych i jednostek wojskowych, wsparte oddziaływaniem sił Żandarmerii Wojskowej. Podkreślić również należy, że na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów wojskowych ma istotny wpływ zwiększający się sukcesywnie stopień uzawodowienia kierowców pojazdów w jednostkach wojskowych SZ RP, w szczególności o wysokiej złożoności technicznej, uprzywilejowanych i przewożących ładunki niebezpieczne.

W pierwszym półroczu 2006 r. w Ministerstwie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP realizowano szereg przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym:

1. Przeprowadzono w dniach 30 – 31 marca 2006 r. na terenie Centrum Łączności i Informatyki w Zegrzu V Konferencję bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów mechanicznych Wojsk Lądowych z udziałem przedstawicieli instytucji centralnych MON, Sztabu Generalnego WP, Rodzajów Sił

Zbrojnych, Dowództwa Garnizonu Warszawa, instytucji i organizacji cywilnych oraz ośrodków akademickich. Wydano

i rozkolportowano do jednostek wojskowych biuletyn informacyjny z ww. konferencji zawierający materiały pomocnicze do prowadzenia pracy profilaktycznej w jednostkach wojskowych.

2. Zorganizowano w RSZ (Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna) i w Garnizonie Warszawa oraz Żandarmerii Wojskowej wieloszczeblowe konkursy o tytuł najlepszego kierowcy, których głównym celem było doskonalenie kierowców w zakresie znajomości przepisów ruchu drogowego oraz techniki jazdy samochodem. W konkursach uczestniczyli wszyscy etatowi kierowcy (żołnierze zasadniczej służby wojskowej, żołnierze zawodowi oraz pracownicy wojska). Każdy etap konkursu obejmował testy ze znajomości przepisów ruchu drogowego, zasad eksploatacji pojazdów, pomocy przedmedycznej oraz jazdy sprawnościowej pojazdem i udzielania pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków drogowych. Wyloniono kandydatów do finału „Konkursu o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP”, który odbył się w 2 Bazie Lotniczej w Bydgoszczy w dniach 28 – 30 czerwca br.
3. Przedstawiciele Żandarmerii Wojskowej, Policji, Prokuratury Wojskowej przeprowadzili ze stanami osobowymi jednostek 1500 różnego rodzaju czynności profilaktycznych, w tym 1508 pogadanek, 135 spotkań środowiskowych oraz 307 innych form, których tematem była dyscyplina ruchu drogowego żołnierzy-kierowców wojskowych i prywatnych pojazdów mechanicznych.
4. Opracowano, wydano w nakładzie 3000 egzemplarzy i rozkolportowano do jednostek wojskowych mapę samochodową Polski zawierającą również materiały z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Opracowano i przekazano do wykonania drukiem w nakładzie 2350 egzemplarzy wydanie informatora kierowcy – planowane zakończenie procesu wydawniczego we wrześniu 2006 r.
6. Popularyzowano problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w prasie wojskowej (miesięcznik „Wojska Lądowe” i „Wiraze”, dwutygodnik „Przeгляд Wojsk Lądowych”).
7. W ramach okresowych analiz dyscypliny organa dowodzenia SZ RP i dowództwa jednostek wojskowych prowadziły ocenę działalności profilaktycznej w zakresie zapobiegania powstawaniu wypadków drogowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na skuteczność form i metod oddziaływania na żołnierzy w celu wyeliminowania przypadków kierowania pojazdami, w tym prywatnymi, pod wpływem alkoholu.
8. Jako stałe zadanie prewencyjne utrzymywane jest wysyłanie do jednostek wojskowych komunikatów o zagrożeniach i niesprzyjających warunkach drogowych na podstawie informacji meteorologicznych.
9. Kontynuowano współpracę z General's Motors Polska w zakresie doskonalenia techniki jazdy w ramach wieloszczeblowych konkursów o tytuł najlepszego kierowcy.
10. Zorganizowano centralne zawody techniczno – bojowe inspektorów ruchu drogowego Żandarmerii Wojskowej, których celem było poszerzenie, doskonalenie oraz sprawdzenie wiedzy, umiejętności i sprawności żołnierzy realizujących zadania inspektorów ruchu drogowego zwłaszcza w zakresie znajomości przepisów ruchu drogowego oraz kierowania pojazdami.
11. Kontynuowano współpracę w obszarze profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego z MIVA Polska i Fundacją „KRZYŚ”.

Zrealizowane przedsięwzięcia, jak również poprawa poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych są wynikiem doceniania tej problematyki w resorcie Obrony Narodowej i Siłach Zbrojnych RP. Należy podkreślić, że oprócz działań podejmowanych na rzecz wojsk własnych, prowadzone były także działania związane z zabezpieczeniem przemieszczania wojsk obcych na obszarze kraju – organizowane i koordynowane przez organa transportu i ruchu wojsk SZ RP wspólnie z Żandarmerią Wojskową i Policją.

## 2.6. **Ministerstwo Zdrowia**

Ministerstwo Zdrowia przygotowując projekt ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym położyło wielki nacisk na zapisy dotyczące w szczególności powszechnej edukacji w zakresie ratownictwa, tak aby każdy potrafił udzielić pomocy przed przyjazdem wykwalifikowanej pomocy medycznej. Zapisy projektu przywołanej ustawy pozwolą na kształcenie dzieci i młodzieży w ramach edukacji szkolnej, jak również dorosłych (np. uczestnicy kursów na prawo jazdy) na przygotowanie świadków zdarzenia do udzielania pomocy, która może okazać się niezbędną dla podtrzymania funkcji życiowych człowieka potrzebującego pomocy (optymalizacja działań ratowniczych według tzw. „Łańcucha przeżycia”).

Ponadto Minister Zdrowia przeznaczył w roku bieżącym - podobnie jak w latach ubiegłych - kwotę 4.730 tys. zł. na koszty pozapłacowe przeznaczone dla istniejących centrów powiadamiania ratunkowego (CPR), które są jednym z podstawowych składników funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego w Polsce (środki te są już przekazane do poszczególnych województw).

Dodatkowo w ramach wspierania rozwoju Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR) Minister Zdrowia przewiduje w budżecie na rok 2006 kwotę w wysokości 70 mln zł. z przeznaczeniem na zakup śmigłowców. Przez pierwszą połowę 2006 r. przygotowana została specyfikacja istotnych warunków zamówienia, która jest podstawą do przeprowadzenia postępowania przetargowego na zakup 23 śmigłowców na rzecz LPR.

## 2.7. **Ministerstwo Sprawiedliwości**

W Prokuraturze Krajowej poza stałym monitorowaniem realizacji przez podległe prokuratury nałożonego w roku ubiegłym obowiązku wykorzystywania instytucji sygnalizacji określonej w art. 19 k.p.k., w każdym przypadku zgłoszenia (w publikacji prasowej, bądź skierowanym do Prokuratury Krajowej piśmie obywatela) zastrzeżeń co do przebiegu toczącego się postępowania karnego dotyczącego przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, każdorazowo podejmowano działania zmierzające do zbadania przez jednostkę nadrzędną prawidłowości przebiegu postępowania w celu wyeliminowania uchybień w razie ich stwierdzenia. W ramach toczących się postępowań karnych w sprawach o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, prokuratury w pierwszym półroczu 2006 r. w 15 przypadkach skorzystały z instytucji sygnalizacji określonej w art. 19.k.p.k.

Niezależnie od powyższego prokuratury podejmowały również inne działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. zgłaszanie do właściwych instytucji potrzeby poprawy oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, czy też naprawy uszkodzonej nawierzchni jezdni. Ponadto prokuratorzy brali udział w spotkaniach z młodzieżą szkół średnich, podczas których omawiano problem dużej ilości postępowań przygotowawczych o przestępstwa z art. 178a § 1 i 2 k.k. (prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego), a także zapoznawano uczestniczącą w spotkaniach młodzież ze skutkami prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości.

W dniu 20 czerwca 2006 r. Prokurator Generalny skierował do podległych prokuratorów wytyczne w sprawach dotyczących nietrzeźwych osób kierujących pojazdami, zalecając potrzebę podjęcia bardziej skutecznych i jednocześnie możliwych - w ramach obowiązujących przepisów - działań zmierzających do wyeliminowania, a w każdym razie znacznego ograniczenia tych niewątpliwie wysoce szkodliwych społecznie zachowań. W wytycznych tych zwrócił uwagę, że według obowiązującego stanu prawnego, poza możliwością orzeczenia samoistnej kary grzywny na podstawie art. 178a k.k. lub art. 71 § 1 k.k., w przypadku zawieszenia wykonania orzeczonej kary pozbawienia wolności bądź ograniczenia wolności, istnieje również możliwość orzeczenia środka karnego przewidzianego w art. 44 § 2 k.k., tj. przypadku pojazdu jako narzędzia służącego do popełnienia przestępstwa. W związku z tym polecił prokuratorom m.in.:

- w każdym przypadku zaistnienia przestępstwa zakwalifikowanego z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k. (spowodowanie w stanie nietrzeźwości wypadku ze skutkiem śmiertelnym albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu) niezwłocznie wydać postanowienie o przedstawieniu zarzutu i dokonać zabezpieczenia samochodu, którym poruszał się sprawca na poczet groźących mu majątkowych środków karnych;
- takie same działania wdrożyć w każdym przypadku zaistnienia przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. (prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości) wobec kierującego samochodem, którego stan nietrzeźwości przekroczył 1 ‰ alkoholu we krwi;
- w postępowaniu przed sądem, wobec sprawców przestępstw z art. 178a k.k. w pierwszej kolejności rozważać wnioskowanie kar majątkowych, a wobec sprawców uprzednio skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości bezwzględnie wnioskować przepadek samochodu oraz maksymalny okres zakazu prowadzenia pojazdu, zaś wobec sprawców przestępstw kwalifikowanych z art. 178 i 178a k.k.- wnioskować podanie wyroku do publicznej wiadomości łącznie z opublikowaniem nazwiska skazanego, a wobec sprawców uprzednio karanych za tego rodzaju czyn-każdorazowo rozważać celowość złożenia wniosku o opublikowanie wizerunku sprawcy.

Prokuratura Krajowa na bieżąco czuwa nad prawidłowym wdrożeniem powyższych wytycznych. Badanie efektów podejmowanych w tym zakresie działań nastąpi w IV kwartale bieżącego roku.

## 2.8. **Ministerstwo Środowiska**

Działania Narodowego Funduszu na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w pierwszej połowie 2006 r. koncentrowały się głównie na doprowadzeniu do przekazania do eksploatacji sprzętu zakupionego w ramach umów zawartych w IV kwartale 2005 r. i I kwartale 2006 r. dla wyposażenia jednostek Policji oraz Ochotniczej Straży Pożarnej w sprzęt służący ochronie środowiska przed skutkami awarii i zdarzeń m. in. na drogach. Działania te stanowiły realizację zestawienia sprzętu przewidzianego do zakupu ze środków NFOŚiGW w 2005 r. stanowiącego załącznik do aneksu nr 2 z dnia 5 lipca 2004 r. do Porozumienia Ministrów Środowiska oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 lutego 2003 r. w sprawie współdziałania w zakresie zwalczania zagrożeń dla środowiska.

W okresie styczeń – czerwiec 2006 r.:

- Komenda Główna Policji w ramach realizacji umowy zawartej w 2005 r. na dofinansowanie zakupu za kwotę 2 mln. zł. przekazała do eksploatacji 8 specjalizowanych samochodów furgon 4x4 – Mobilnych Laboratoriów Ratownictwa Ekologicznego wyposażonych m.in. w sprzęt do ograniczania rozprzestrzeniania się substancji ropopochodnych oraz sorbenty do ich likwidacji, wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym, przyrząd do pomiaru i kontroli emisji zadymienia pojazdów o zapłonie samoczynnym, rzutki ratunkowe, bosaki, środki ochrony cieplnej dla ochrony osób, które uległy wypadkom, agregat prądotwórczy i sprzęt oświetleniowy,
- dla potrzeb Ochotniczych Straży Pożarnych za kwotę 1,95 mln. zł. zakupiono 39 lekkich samochodów pożarniczych oraz za kwotę 1.95 mln. zł. dofinansowano karosację 15 samochodów na podwoziu Star 266, 22 ciężkich i średnich oraz 4 lekkich samochodów pożarniczych. Wszystkie pojazdy zostały przekazane do eksploatacji.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie prowadził w I półroczu 2006 r. bezpośrednich działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast kierownicy zatrudnieni w Głównym Inspektoracie byli na bieżąco informowani o zmianach w przepisach ruchu drogowego.

Inspektorzy wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska (wioś) w Białymstoku, Gdańsku, Olsztynie, Opolu, Rzeszowie i Zielonej Górze w I półroczu 2006 r. brali udział w kontrolach prowadzonych przez różne organy, dotyczących spełniania wymagań przez środki transportu przewożące materiały niebezpieczne, poruszające się po drogach publicznych:

- inspektorzy WIOŚ w Białymstoku uczestniczyli wspólnie z przedstawicielami Państwowej Straży Pożarnej, Urzędu Dozoru Technicznego, Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowej Inspekcji Pracy w trwających łącznie 6 dni kontrolach organizowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Białymstoku,
- inspektorzy WIOŚ w Gdańsku przeprowadzili wspólne, trwając 2 dni, kontrole z przedstawicielami Inspekcji Transportu Drogowego,
- inspektorzy WIOŚ w Olsztynie uczestniczyli, w trwających łącznie 3 dni, kontrolach zainicjowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Olsztynie,
- inspektorzy WIOŚ w Opolu uczestniczyli w 2-dniowej kontroli zainicjowanej przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu,
- przedstawiciele WIOŚ w Rzeszowie uczestniczyli w 1-dniowej kontroli dokonanej wspólnie z przedstawicielami Służby Celnej i Inspekcji Transportu Drogowego,
- przedstawiciele WIOŚ w Zielonej Górze wzięli udział, wspólnie z przedstawicielami Służby Celnej, Straży Granicznej i Inspekcji Transportu Drogowego, w kontrolach na przejściach granicznych, trwających łącznie 3 dni.

Tematyka poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyjaznego dla środowiska transportu była upowszechniana m.in. w trakcie tegorocznych obchodów Światowego Dnia Ochrony Środowiska w Gdańsku (3 czerwca 2006 r.). Jednym z wydarzeń towarzyszących tym obchodom było otwarcie kolejnego odcinka ścieżek rowerowych w Trójmieście. Również w przygotowywanej obecnie przez resort środowiska kampanii Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu oraz Europejski Dzień bez Samochodu (16 – 22 września 2006 r.) poruszane będą kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

## **2.9. Ministerstwo Gospodarki**

Informacja o zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego pracach i działaniach realizowanych w pierwszym półroczu 2006 r. w obszarze nadzorowanym przez Ministra Gospodarki przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji.

### **2.9.1. Autobusy**

Kontynuowana jest pionierska w Polsce praca podjęta w AUTOSAN w 2005 r. nad stworzeniem systemu ocen niezawodności i podatności obsługowej wyrobów na wszystkich etapach ich tworzenia i użytkowania

System niezawodności i podatności obsługowej obejmuje m.in.:

- ustanowienie celów niezawodnościowych i planowanie fazy cyklu życia wyrobu,
  - określenie kryteriów i metod dotyczących oszacowania niezawodności, oceny i zatwierdzania wyrobu.
- Proces remontu i modernizacji autobusów H-9 został udoskonalony i poszerzony o ich recykling. Remontowane autobusy mają wdrażane w tym procesie aktualne rozwiązania stosowane w produkcji nowych autobusów tej grupy i udzielana jest na nie gwarancja jak na nowe autobusy.
- a) Wdrożono zmiany modernizujące autobusy rodziny H10 i H6 oraz konstrukcji i procesu wytwarzania autobusów turystycznych A10-12T „LIDER” oraz A404T „CEZAR”.
- W maksymalnym stopniu wyeliminowane zostały komponenty nie spełniające wymagań jakościowych, zastosowano:
- Zespoły jezdne: Fabryka Osi Napędowych S.A. Radomsko, Meritor i LAF,
  - Silniki spalinowe: RENAULT Francja, CUMMINS W. Brytania.

- b) PIMOT prowadzi modernizację stanowisk i urządzeń badawczych umożliwiających przeprowadzanie badań według nowej serii poprawek do Regulaminu EKG ONZ 66.01 – badania wytrzymałości nadwozia przy pełnym obciążeniu pasażerami. Przeprowadzono próby wytrzymałościowe autobusu JELCZ O81 MB, SOLBUS SN11M i SOLBUS SN11L, wykonano badania prototypowego autobusu z AMZ w Kutnie.
- c) PIMOT wykonał badania homologacyjne (na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 80) nowych, wzmocnionych konstrukcji siedzeń z mocowanymi do nich pasami bezpieczeństwa AUTOMET 520, INTAP Ergobus, ASTROMAL.
- d) Zakończono badania na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 79-01. autobusu AUTOSAN 1010T, A0909L, A0808T, H7; SOLBUS SN11M; JELCZ C6420.35.
- e) Przeprowadzono badania układów hamulcowych autobusów
  - URBINO 15, URBINO 18.01;
  - AUTOSAN A1010T, A0909L, A1012T

### **2.9.2. Samochody ciężarowe**

- a) Wykonano badania układów hamulcowych:
  - pojazd DEBEN 2500K i 3500K,
  - podwozia DS. 18, FTE 13-404892, T5-2, T5-3,
  - WIELTON NS30.
- b) Przeprowadzono badania WIELTON NJ52 na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 79-01.

### **2.9.3. Samochody osobowe.**

W samochodach FSO i FIAT przeprowadzane są prace nad dostosowaniem nadwozi pojazdów do wymagań Dyrektywy UE nr. 2003/102/WE (ochrona pieszych). W kooperacji z PIMOT prowadzone są działania w kierunku uzyskania certyfikatów homologacyjnych na zgodność z Dyrektywami UE nr. 96/79/WE i 96/27/WE (próby zderzeniowe samochodu FSO Lanos czołowe i boczne badania przeprowadzane będą w Rosji).

### **2.9.4. Naczepy**

Wykonano badania układów hamulcowych naczep różnych producentów – wszystkie miały układy EBS skracające drogę hamowania:

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

### **2.9.5. Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem z boku pojazdu – Regulamin EKG ONZ nr 73**

Firmy produkujące pojazdy kategorii N2, N3, O3 i O4 lub wykonujące zabudowy na tych pojazdach stosują urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem z boku spełniające wymagania Regulaminu EKG ONZ nr 73, które po przebadaniu w PIMOT uzyskują kolejne certyfikaty homologacyjne.

### **2.9.6. Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod tył pojazdu – Regulamin EKG ONZ nr 58**

W sposób ciągły są w PIMOT prowadzone badania homologacyjne pojazdów kategorii N i O w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem samochodu osobowego pod tył ww. pojazdów.

Pozytywny wynik badań i uzyskanie świadectwa homologacji jest jednym z warunków uzyskania świadectwa dopuszczenia do ruchu.

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

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

#### **2.9.8. Badania ambulansów do przewozu chorych**

W PIMOT przeprowadzono liczne badania wyposażenia ambulansów do przewozu chorych na zgodność z normą EN 1789. PIMOT jako jedyna w Polsce jednostka badawcza przeprowadza próby dynamiczne wyposażenia na przeciążenia 10g. Podobne badania przeprowadzono na pojazdach przeznaczonych dla Państwowej Inspekcji transportowej i Służby Celnej.

#### **2.9.9. Elementy układów hamulcowych**

W PIMOT wykonano badania n/w wyrobów:

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

Na zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 90 przebadano 126 rodzajów okładzin ciernych (wykonanych z 8 rodzajów materiałów) przedstawionych do badań przez 8 firm (w tym: TOMEX, KAMPOL, TORSTAR).

Ponadto PIMOT wykonał 10 kompletów zestawów diagnostycznych ZD-1 do diagnozowania powietrznych układów hamulcowych oraz przeprowadził 12 kursów szkoleniowych z zakresu budowy, naprawy i eksploatacji powietrznych układów hamulcowych. Uczestniczyło w nich 130 osób.

#### **2.9.10. Badania odporności na palność materiałów i wyposażenia wnętrz pojazdów samochodowych**

PIMOT badał takie wyroby firm: LENTEX, STYROPOL i URANIUM.

#### **2.9.11. Program APSN (Advanced Passive Safety Network)**

PIMOT uczestniczy w Programie APSN mającym na celu poprawę bezpieczeństwa dzieci przewożonych w pojazdach.

#### **2.9.12. Certyfikacja wyrobów przemysłu motoryzacyjnego na znak bezpieczeństwa**

W sposób ciągły są w PIMOT prowadzone badania wyrobów przemysłu motoryzacyjnego firm krajowych i zagranicznych objętych dobrowolną certyfikacją na znak bezpieczeństwa „B”. PIMOT wprowadza nowe metody badań wytrzymałościowych i trwałościowych pasów transportowych ściągających.

#### **2.9.13. Rozszerzenie zakresu certyfikacji**

PIMOT rozszerzył zakres akredytacji o normy PN-EN 12195, PN-EN 12640 i PN-EN 12642 (Bezpieczeństwo – mocowanie ładunków na pojazdach drogowych).

## 2.10. Instytut Transportu Samochodowego

1. Wykonano i przekazano do Sekretariatu KRBRD opracowanie pn. *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r.*
2. Uczestniczono w pracach międzynarodowych zespołów w tym:
  - a) ITS jako wyznaczony koordynator krajowy ze strony Polski dostarczył zgodnie z wymaganymi standardami dane o bezpieczeństwie ruchu w 2005 roku w Polsce oraz uczestniczył w pracach grup roboczych w ramach międzynarodowych baz danych OECD IRTAD i UE CARE;
  - b) Programy badawcze:
    - IRTAD – międzynarodowa baza danych o wypadkach drogowych OECD– ITS jako koordynator krajowy,
    - CARE – europejska baza danych o wypadkach drogowych,
    - SafetyNet – europejskie obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego,
    - SEC – Safety Belt – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach południowej, centralnej i wschodniej Europy,
    - Program ETSC - Redukcja Wysokiego Ryzyka,
    - Program ETSC – VOICE – Konkurs dla studentów na najlepszy projekt przyczyniający się do poprawy sytuacji niechronionych uczestników ruchu;
  - c) Współpraca w ramach organizacji międzynarodowych ETSC, PRI, EEVC.
3. Rozpoczęto przygotowania do realizacji II edycji europejskiej kampanii na rzecz popularyzacji urządzeń zabezpieczających do przewożenia dzieci w pojazdach współfinansowanym przez Komisję Europejską pod akronimem EUCHIRES, przygotowano projekty i wizualizację:
  - Strony internetowej [www.klubpancernika.pl](http://www.klubpancernika.pl),
  - Spotu TV,
  - Spotu kinowego,
  - Spotu radiowego,
  - Bilbordów,
  - Plakatu,
  - Naklejki,
  - Smyczy,
  - Materiałów edukacyjnych, które będą dostępne na stronie www dla dzieci, nauczycieli, rodziców (dodatkowych 10 scenariuszy zajęć).
4. Przygotowano dokumentację dotyczącą realizacji III edycji europejskiej kampanii na rzecz popularyzacji urządzeń zabezpieczających do przewożenia dzieci w pojazdach współfinansowanym przez Komisję Europejską pod akronimem EUCHIRES
5. Wydano i rozpowszechniono 2 numery Kwartalnika BRD (nr 1 i nr 2/ 2006)
6. Uczestniczono w przygotowaniu i przeprowadzeniu zajęć edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dzieci i młodzieży, w tym:
7. Współpraca przy organizacji i udział w jury konkursów takich jak :VII edycja Bielańskiego Konkursu „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie” dla szkół podstawowych i gimnazjów z gminy Warszawa Bielany, turniej bezpieczeństwa ruchu drogowego, turniej motoryzacyjny, konkurs Biała czapka dla przedszkoli z Pruszkowa

8. Opracowanie i rozpowszechnienie na stronach [www.cbr.home.pl](http://www.cbr.home.pl) 10 scenariuszy zajęć do realizacji na zajęciach z wychowania komunikacyjnego.
9. Uczestnicząco i ufundowano nagrody w konkursach „Komendant Roku”, „Instruktor Roku”, „Policjant Roku”.
10. Uczestnicząco w licznych konferencjach krajowych i międzynarodowych, wygłaszano referaty popularyzujące bezpieczeństwo ruchu drogowego.

## **2.11. Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

### **2.11.1. Prace naukowo-badawcze:**

1. Analiza i ocena zadań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zrealizowanych na drogach różnych klas technicznych w latach 1998-2003 w celu likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych; wynikiem pracy jest stworzenie Banku Zadań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o inwestycjach wykonanych w ramach programu poprawy brd na terenie kraju, co m.in. umożliwi administracji drogowej kontrolować stan infrastruktury drogowej, jak również planować w sposób racjonalny fundusze na modernizację dróg uwzględniając potrzeby użytkowników i poprawę bezpieczeństwa ruchu,
2. Modernizacja Laboratorium Technik Komunikacyjnych w celu rozwoju Centralnej Bazy Danych o Transporcie i jego Bezpieczeństwie; praca współfinansowana jest w 75% ze środków Europejskiego Funduszu rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego - Transport.  
Wynikiem pracy będzie utworzenie Centralnej Bazy Danych o Transporcie i jego Bezpieczeństwie jako kompleksowej bazy danych o transporcie, spełniającej potrzeby informacyjne resortu transportu, w tym pozwalającej na monitorowanie polityki transportowej i wspomaganie procesów decyzyjnych.

### **2.11.2. Udział w realizacji projektów badawczo-wdrożeniowych UE:**

3. INTRO (Intelligent Roads) - program badań zastosowania rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportu w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
4. COST 352 (In-vehicle Information Systems) - program badań wpływu systemów informacji stosowanych wewnątrz pojazdów (GPS, tel. komórkowe, radio) na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
5. COST 353 (Winter Service Strategies for Increased European Road Safety) – program badań strategii i standardów zimowego utrzymania dróg w Europie i ich wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
6. COST 355 – Opracowanie standardów bardziej bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w ruchu drogowym z wykorzystaniem transportu intermodalnego,
7. PEPPER - Opracowanie europejskich standardów dla policyjnych programów realizacji polityki wymuszania bezpiecznych zachowań kierowców na drogach europejskich,
8. CAST - Wytyczne prowadzenia i oceny skuteczności kampanii uświadamiających i strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
9. SUPREME - Analiza doświadczeń krajów członkowskich UE, waloryzacja najlepszych praktyk w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
10. CONNECT - Koordynacja wdrażania Inteligentnego Systemu Transportu w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (Instytut jest głównym wykonawcą i pełni funkcję koordynatora krajowego); celem pracy jest uruchomienie, a następnie rozwój w Polsce kompleksowych systemów inteligentnego transportu (telematyki drogowej) w pierwszej kolejności na sieci dróg krajowych. Cel zostanie osiągnięty poprzez realizację następujących tematów badawczo-wdrożeniowych (domen):
  - Centra informacji i zarządzania ruchem.
  - Zarządzanie ruchem, w tym m.in.:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
  - plany zarządzania ruchem,
  - obsługa wypadków drogowych,
  - zastosowanie znaków zmiennej treści,
  - elektroniczny system poboru opłat.
- Systemy informacji dla podróżnych, obejmujące: systemy nawigacji w pojazdach samochodowych oraz usługi internetowe i telekomunikacyjne.

## **2.12. Polski Związek Motorowy**

1. W ramach imprez organizowanych w dniu 8.01.2006 r. przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy promujących zasady udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych PZM podjął m.in. następujące działania:
  - Automobilklub Polski wspólnie z Urzędem Dzielnicy Bemowo m. St. Warszawy i Automobilklubem Rzemieślnik zorganizował w ramach 14 finału piknik motoryzacyjny na terenie Ośrodka Automobilklubu na Bemowie z udziałem najlepszych kierowców rajdowych i sprintu samochodowego. Uczestnicy pikniku mieli możliwość wylicytowania przejazdów samochodem wyposażonym w troleje w ramach doskonalenia techniki jazdy, wzięcia udziału w symulowanym egzaminie na prawo jazdy, uczestnictwa w kursie pierwszej pomocy medycznej oraz licytacji, gadżetów i pamiątek ofiarowanych przez kierowców rajdowych. W wyniku przeprowadzonych licytacji przekazano na rzecz Wielkiej Orkiestry kwotę ok. 35 000,-zł.
  - Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie wspólnie z Automobilklubami w Biłgoraju, Chełmie i Lublinie zorganizował i przeprowadził szkolenie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, naukę jazdy na śliskiej powierzchni promując zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zebrana przez wolontariuszy kwotę w czasie trwania imprez przekazano na rzecz Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.
  - Automobilklub Wielkopolski zorganizował w stacji kontroli pojazdów w Poznaniu akcję bezpłatnych przeglądów technicznych ze szczególnym uwzględnieniem stanu układu hamulcowego, zawieszenia i regulacji świateł. Instruktorzy Ratownictwa Drogowego PZM przeprowadzili dla wszystkich chętnych bezpłatne szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy.
2. Z dniem 1.01.2006 r. realizowany jest przez Stowarzyszenie Zmotoryzowanych Autoklub PZMot konkurs pt. „Znaki do zdjęcia” mający na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedmiotem konkursu są prace polegające na wskazaniu przykładów niewłaściwego oznakowania drogi publicznej przez wykonanie fotografii oraz sporządzenie towarzyszącego jej opisu. Przez niewłaściwe oznakowanie rozumie się takie, które jest niejednoznaczne, nieczytelne, niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa, zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Konkurs z nagrodami trwa do 6 września br. i ogłoszony jest na stronach internetowych PZM [www.pzmot.pl](http://www.pzmot.pl).
3. W wymienionym okresie sprawozdawczym przeprowadzone zostały eliminacje do turniejów - Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym i Motoryzacyjnego na etapie szkolnym, gminnym i powiatowym oraz 16 wojewódzkich finałów oddzielnie dla obu turniejów. W dniach 2-4 czerwiec 2006 r. w Wiechlicach odbył się XXIX Ogólnopolski Finał Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym z udziałem 16 reprezentacji wojewódzkich – zwycięzców eliminacji ze szkół podstawowych i 16 reprezentacji wojewódzkich zwycięzców eliminacji ze szkół gimnazjalnych. Turniejowi towarzyszyły imprezy turystyczne i inne atrakcje związane z regionem i historią ziemi lubuskiej. Zakończenie imprezy odbyło się na terenie Ośrodka OHP, gdzie zorganizowano koncert w wykonaniu uczniów szkół z Wiechlic. Impreza odbyła się z bardzo dużym zaangażowaniem organizacji samorządowych i administracyjnych województwa. W pełni zrealizowano założenia programowe oraz zadania wynikające z regulaminu

- tj. odbyła się jazda rowerem w miasteczku ruchu drogowego, po torze sprawnościowym oraz rozwiązywanie testów z przepisów ruchu drogowego.
4. W dniach 9-11 czerwiec 2006 r. przeprowadzono X Ogólnopolski Młodzieżowy Finał Turnieju Motoryzacyjnego w Lublinie. Finał odbył się pod patronatem Marszałka Województwa Lubelskiego i Prezydenta Lublina. W finale uczestniczyło 16 reprezentacji wojewódzkich zwycięzców eliminacji ze szkół ponadgimnazjalnych. W trakcie trwania turnieju oprócz zadań regulaminowych tj. między innymi bezpiecznej jazdy motocyklem i samochodem organizowane były także imprezy towarzyszące. Turnieje te zostały zorganizowane przy współpracy Komendy Głównej Policji, Ministerstwa Edukacji Narodowej, Ministerstwa Transportu i Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy udziale i wsparciu Krajowego Stowarzyszenia Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz WORD-ów wspierających turnieje zarówno organizacyjnie jak też i finansowo.
  5. W miesiącu lutym 2006 r. PZM uczestniczył w organizacji programu „Oszczędne tankowanie” prowadzonym przez firmę Shell. W ramach tego programu m.in. opracowany został poradnik oszczędnej jazdy dostępny na stacjach zawierający zestaw zasad ekonomicznej jazdy oraz przeprowadzono jazdę testową. Wskazówki dotyczyły przede wszystkim czynników związanych zarówno ze stylem jazdy kierowcy jak i utrzymaniem samochodu.
  6. Polski Związek Motorowy w dniu 18 kwietnia 2006 r. zgłosił deklarację współpracy z Krajową Agencją Poszanowania Energii S.A. przy realizacji projektu Unii Europejskiej w zakresie promocji zasad eko-jazdy. Projekt skierowany jest do kierowców samochodów osobowych, ciężarowych i komunikacji miejskiej.
  7. W dniach 18-20 maja br. w Krakowie Polski Związek Motorowy zorganizował szkolenie dla rzeczoznawców samochodowych na temat problematyki rekonstrukcji wypadków drogowych i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
  8. W miesiącach marzec/czerwiec 2006 r. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie zorganizował dla młodych kierowców z grupy szczególnego ryzyka powodujących najwięcej wypadków drogowych imprezy w czasie których młodzież wykonywała próby sprawnościowe z elementami bezpiecznej jazdy na suchej i śliskiej nawierzchni pod okiem instruktora oraz uczyła się udzielać pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych. Pokazy przeprowadzali instruktorzy oraz ratownicy drogowi PZM.
  9. W dniu 10 czerwca br. w Lublinie odbyła się inauguracja Ogólnopolskiej kampanii „Pomyśl zanim pojedziesz” prowadzonej przez Międzynarodową Federację Samochodową (FIA Foundation) i zrzeszone z nią związki w poszczególnych krajach całego świata. Celem kampanii jest poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez m.in. promowanie czterech podstawowych czynności zanim zostanie uruchomiony silnik samochodu tj.
    - przewożenie dziecka w specjalnym foteliku odpowiednio zamocowanym,
    - zapinanie pasów bezpieczeństwa,
    - odpowiednie ustawienie zagłówka,
    - kontrola stanu ogumienia i ciśnienia w oponach.Na terenie naszego kraju kampanię prowadzi Polski Związek Motorowy.
  10. Fundacja „Bezpieczni w Ruchu Drogowym”, której PZM jest członkiem założycielem, realizuje w 2006 r. program edukacyjny w przedszkolach dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego p.n. „Bezpieczny Krok Naprzód” na terenie województwa pomorskiego. W ramach tego programu prowadzone jest szkolenie nauczycieli, wyposażane są przedszkola w elementy związane z brd oraz zestawy odblaskowe. Jednocześnie fundacja wspiera szkoły przy budowie i wyposażaniu miasteczek ruchu drogowego oraz sal wychowania komunikacyjnego.
  11. Działacze Automobilklubu Wielkopolskiego i Zarządu Okręgowego PZM w Poznaniu uczestniczyli w akcji kontroli pojazdów przeprowadzonej przez Policję w pierwszym półroczu 2006 r., która miała na celu

charakter przede wszystkim instruktażowy. W czasie tej akcji kierowcy otrzymywali bezpłatnie kamizelki ostrzegawcze oraz byli instruowani o sposobie właściwego pakowania bagażu i zapinania pasów itp.

12. W pierwszym półroczu 2006 r. w ramach prowadzonej przez Automobilklub Wielkopolski poradni kierowców z pomocy skorzystało łącznie 186 osób. Ich problemy dotyczyły najczęściej spraw ubezpieczeń, kolizji drogowych oraz interpretacji zagadnień technicznych i przepisów ruchu drogowego.

13. Polski Związek Motorowy aktualnie uczestniczy:

- a) w kampanii organizowanej przez Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych pod nazwą „Akademia Bezpiecznego Samochodu” skierowanej do wszystkich kierowców na rzecz bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym poprzez uświadomienie kierowcom istotnego wpływu stanu technicznego pojazdu na eksploatację i bezpieczeństwo jazdy,
- b) w kampanii p.n. „Budujemy razem bezpieczny dom misia ratownika” organizowanej na terenie całej Polski przez LINK PR & Marketing Projects oraz Stowarzyszenie „Misie Ratują Dzieci”, której celem jest zbieranie funduszy na budowę Centrum Terapeutycznego dla dzieci poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych oraz kształtowanie postawy najmłodszych, dbałości o swoje bezpieczeństwo na drodze. Udział PZM polega na pomocy organizacyjnej naszych działaczy w przygotowywanych koncertach na terenie całej Polski oraz pokazach ratownictwa przedmedycznego,
- c) w koalicji pod przewodnictwem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na rzecz jazdy na światłach przez cały rok, aktywnie promując tą ideę wśród polskich kierowców oraz działając na rzecz wprowadzenia ustawowego obowiązku w tym zakresie,
- d) w ogólnopolskiej akcji pomocy kierowcom „Krzyś - trzeźwy i życzliwy kierowca”, organizowanej przez Fundację Krzyś i MIVA Polska promującej działania na rzecz brd.

Ponadto informujemy, że w dniu 16 maja br. Prezes Polskiego Związku Motorowego A. Witkowski przekazał Ministrowi Sprawiedliwości - Prokuratorowi Generalnemu RP Panu Zbigniewowi Ziobro postulaty środowiska zmotoryzowanych, członków PZM dotyczące konieczności podjęcia zdecydowanych przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w obszarze zwalczania nietrzeźwości wśród kierowców oraz polityki wobec tzw. młodych kierowców. Postulaty te znalazły zrozumienie i odzwierciedlają się w podejmowanych aktualnie inicjatywach legislacyjnych i wytycznych Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego.

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

### **2.13. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej**

Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej uczestniczy aktywnie we wszystkich ważniejszych konferencjach i seminariach poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego rozpowszechniając tym samym zdobytą wiedzę i doświadczenie, a dzięki uczestniczeniu w konferencjach międzynarodowych stwarza możliwość przystąpienia również do międzynarodowych projektów poświęconych rozwiązywaniu problemów brd.

Osiągnięcia Fundacji i wyniki badań publikowane są w materiałach konferencyjnych i literaturze fachowej, czego dowodem jest ostatni numer Transportu Miejskiego i Regionalnego (Nr 7/8), który został sfinansowany ze środków Fundacji, a w znacznej części poświęcony jest zagadnieniom brd.

**Zestawienie tematów prac wykonywanych przez  
Fundacją Rozwoju Inżynierii Lądowej na rzecz poprawy brd**

L.p.	Temat	Stan zaawansowania
1.	<b>Organizacja Międzynarodowego Seminarium „GAMBIT 2006”</b> W dniach 17-19 maja 2006 na Politechnice Gdańskiej Fundacja zorganizowała szóste Międzynarodowe Seminarium BRD – GAMBIT 2006. Seminarium, w którym uczestniczy eksperci krajowi, jak i zagraniczni odbywa się cyklicznie co dwa lata i stanowi platformę wymiany doświadczeń oraz badań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym roku w trzydniowym seminarium uczestniczyło 150 osób. Uczestnicy wysłuchali 57 referatów zaprezentowanych przez ekspertów krajowych i zagranicznych. W trakcie przygotowania są również materiały poseminaryjne, które wydane zostaną w języku polskim i angielskim.	zakończone
2.	<b>Opracowanie wytycznych prowadzenia przeglądów dróg za względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach województwa warmińsko-mazurskiego</b> Jednym z działań zapisanych w Wojewódzkim Programie BRD GAMBIT Warmińsko-Mazurski jest prowadzenie działań kontrolnych na sieci dróg województwa. W ramach powyższego działania opracowano wytyczne prowadzenia przeglądów dróg. Opracowanie zawiera syntezę działań prowadzonych w tym zakresie w kraju i zagranicą oraz szczegółowe procedury przeglądów wraz z opracowanymi formularzami do pracy w terenie.	zakończone
3.	<b>Wdrożenie bazy danych o zdarzeniach drogowych w powiatach województwa warmińsko-mazurskiego</b> Na początku roku 2006 w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu drogowego w Olsztynie zostało zorganizowane szkolenie dotyczące wykorzystywania danych o zdarzeniach drogowych oraz obsługi bazy danych „SZLAK”. W szkoleniu uczestniczyli przedstawiciele instytucji powiatowych zaangażowanych w proces poprawy brd. – Wydziałów Komunikacji, Policji, Straży Pożarnej, Zarządów Dróg. Na szkoleniu uczestnicy otrzymali bazę danych o zdarzeniach drogowych za lata 1999-2004. W pierwszym półroczu 2006 r. dostarczone zostały również dane za rok 2005.	zakończone
4.	<b>Opracowanie Operacyjnego Programu BRD na lata 2007-2008 w ramach powiatowego programu brd GAMBIT Chojnicki</b> W ramach Programu GAMBIT Chojnicki opracowany został Program Operacyjny na lata 2007-2008 zakładający realizację długoterminowe strategii brd dla powiatu chojnickiego. Program uwzględnia lokalne problemy brd oraz dostosowany jest do lokalnych możliwości zarówno finansowych jak i kadrowych. Podczas przygotowania programu organizowane były konsultacje z przedstawicielami lokalnych władz oraz instytucji realizujących program, w trakcie których omawiano ich rolę oraz zakres działań w pierwszych latach wdrażania programu.	zakończone
5.	<b>Opracowanie Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – „GAMBIT – Miasto Olsztyn”</b> Miasto Olsztyn jest kolejnym po Gdańsku i Gdyni miastem które przystąpiło do opracowania Programu BRD. W pierwszej kolejności wykonana zostanie diagnoza stanu brd, a w dalszej kolejności, zgodnie z wypracowanymi zasadami opracowywania programów brd, Strategia oraz Program Operacyjny. Na każdym etapie opracowywania programu uwzględniane są założenia krajowe i wojewódzkie tak, aby program był spójny z dokumentami nadrzędnymi.	w trakcie przygotowania
6.	<b>Opracowanie rocznego raportu o stanie brd w województwie pomorskim za rok 2005</b> Jak co roku Fundacja opracowała raport o stanie brd dla województwa pomorskiego. Raport ten składa się z dwóch części – statystyki i oceny systemu brd. Raport ten w całości dostępny jest na stronach internetowych Pomorskiej Rady BRD – <a href="http://www.prbrd.gda.pl">www.prbrd.gda.pl</a>	zakończone
7.	<b>Opracowanie Programu Operacyjnego w ramach realizacji Powiatowego programu brd – GAMBIT Kościerski</b> W ramach realizacji powiatowego programu BRD GAMBIT Kościerski, w trakcie przygotowania jest dwuletni program operacyjny na lata 2007-2008. Program ten przygotowujący jest wspólnie z lokalnymi instytucjami zaangażowanymi w proces poprawy brd w powiecie.	w trakcie przygotowania

8.	<p><b>Opracowanie i wdrożenie lokalnej akcji „Bezpieczna Prędkość”</b>                  W trakcie przygotowanie jest lokalna akcja „bezpieczna prędkość”, która określić ma potencjał społeczności lokalnej do prowadzenia podobnych akcji w innych powiatach. Zakłada się, że akcja powinna stanowić jeden z elementów lokalnych kampanii brd – pasy, prędkość, alkohol.</p>	w trakcie przygotowania
9.	<p><b>Wdrożenie programu zwiększenia stosowania pasów bezpieczeństwa w powiecie kościerskim</b>                  W trakcie przygotowanie jest lokalna kampania brd dotycząca stosowania pasów bezpieczeństwa w powiecie kościerskim, która ma jednocześnie przedstawić gotowość powiatu do podjęcia długoterminowych działań poprawy brd. Kampania ta przeprowadzona zostanie zgodnie z opracowanymi wcześniej zasadami, których efekty sprawdzone zostały w powiecie człuchowskim. Kampania zaplanowana jest tak aby czynnie uczestniczyli w niej przedstawiciele poszczególnych ogniw lokalnego systemu brd.</p>	w trakcie przygotowania
10.	<p><b>Merytoryczny nadzór nad wdrażaniem powiatowych programów brd</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>GAMBIT Człuchowski</b></li> <li>2. <b>GAMBIT Kętrzyński</b></li> <li>3. <b>GAMBIT Krasnostawski</b></li> <li>4. <b>GAMBIT Chojnicki</b></li> <li>5. <b>GAMBIT Kościerski</b></li> <li>6. <b>GAMBIT Gdański</b></li> <li>7. <b>GAMBIT Gdyński</b></li> </ol> <p>Na wdrażaniem opracowanych programów brd Fundacja sprawuje merytoryczny nadzór i uczestniczy w organizowanych lokalnych konferencjach i szkoleniach brd oraz utrzymuje stały kontakt w zakresie postępów we wdrażaniu programów.</p>	w trakcie realizacji

#### **2.14. Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej**

W roku akademickim 2005/2006 Katedra Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej przeprowadziła we współpracy z Katedrą Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej 4 kurs audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozpoczęty 15.12.2005 r. kurs zakończył się w dniu 10.06.2006 r. Program kursu obejmował 120 godzin, na które składały się wykłady, ćwiczenia, zajęcia warsztatowe, seminarium poświęcone prezentacji prac zaliczeniowych wykonywanych oraz egzamin końcowy. Kurs audytu charakteryzuje interdyscyplinarne ujęcie problematyki bezpieczeństwa ruchu z równoczesnym praktycznym zastosowaniem przekazywanej wiedzy w audytorskich ocenach projektów. W kursie wzięło udział 38 osób, w tym 24 z różnych oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych oraz 14 z biur projektowych i administracji samorządowej. Prowadzone przez KBDiIR Politechniki Krakowskiej kursy audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego są jedyną w kraju taką formą dokształcania kadr inżynierskich związanych z planowaniem, projektowaniem i eksploatacją infrastruktury drogowej. Zajęcia na kursie prowadzone były przy współpracy pracowników naukowych z Politechniki Gdańskiej, Politechniki Warszawskiej, ATR Bydgoszcz oraz Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie.

### 3. Działania podejmowane na rzecz poprawy brd w poszczególnych województwach w I połowie 2006 r.

#### 3.1. Województwo dolnośląskie

Inicjatywy podejmowane i realizowane przez Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

1. Prace organizacyjne sekretariatu związane z nowymi warunkami ustawowymi Rady przy Marszałku Województwa Dolnośląskiego.
2. Przygotowanie nowego składu Rady, Zarządzenie Marszałka o powołaniu Rady, opracowanie Regulaminu Rady oraz przygotowanie pierwszego posiedzenia.
3. Przygotowanie dwóch Referatów na Konferencję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lubinie.
4. Współorganizowanie turniejów BRD szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Udział w pracach Komitetu organizacyjnego.
5. Aktualizacja strony internetowej Wojewódzkiej Rady BRD.
6. Przygotowanie telewizyjnego programu BRD, 5 odcinków, w lokalnej telewizji „Jeździsz bezpiecznie”.
7. Udział organizacyjny w finałach powiatowych, strefowych, wojewódzkich i krajowych wojewódzkich turniejów szkolnych BRD.
8. Udział w audycjach Polskiego Radia Wrocław i TV z tematyki BRD.
9. Współpraca z dyrektorami WORD, Policją, Strażą Miejską, Strażą Pożarną, Inspektoratem Transportu Drogowego i organizacjami pozarządowymi (PZM, PCK).
10. Opracowanie programu szkolenia w zakresie BRD dla członków organizacji pozarządowych.
11. Rozpowszechnianie filmu „Eksperyment” w różnych środowiskach (PZM, PCK i in.).
12. Opracowanie „Głównych kierunków działania WR BRD po wejściu Polski do Unii Europejskiej” jako wstęp do programu Rady na lata 2007 – 2009.
13. Współorganizacja i przeprowadzenie ogólnopolskich turniejów: *Motoryzacyjnego* dla szkół średnich i *Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym* dla szkół podstawowych i gimnazjów (organizatorzy: PZMot., Dolnośląskie Kuratorium Oświaty, WORD-y woj. Dolnośląskiego, Policja, WR BRD).
14. Współpraca z prasą: prowadzone cyklicznie od 3 lat poradnictwo prawne z zakresu ruchu drogowego w ramach dyżuru w „Gazecie Wrocławskiej. Słowie Polskim”, współpraca z prasą katolicką „Gość Niedzielny”
15. Ulotki profilaktyczne w we wrocławskich tramwajach. WRD KWP we Wrocławiu, we współpracy z MPK we Wrocławiu opracowało ulotki propagujące skutki wypadków z powodu nadmiernej prędkości, alkoholu, niestosowania pasów bezpieczeństwa, niewłaściwego wyprzedzania. Zostały one umieszczone w tramwajach, jako ekspozycja w miejscach przeznaczonych na reklamę.
16. Współpraca z fundacjami i organizacjami działającymi na rzecz poprawy brd, w tym udział w akcjach ogólnopolskich: „Klub Pancernika Klika w Fotelikach” – organizator Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie; „Bezpieczny przejazd zależy od Ciebie” – organizator PKP S.A; „As bezpiecznej jazdy” – organizator tygodnik „Auto Świat”.
17. We współpracy z regionalną telewizją TeDe wyprodukowano 5 filmów profilaktycznych o tematyce: prędkość, pasy bezpieczeństwa, alkohol, rowerzyści, transport zbiorowy. Ich emisja przebiegała równoległe z codziennymi blokami reklamowymi. W przygotowaniu kolejne 12 filmów.
18. Współtworzenie poradnika pn. „Jak bezpiecznie jeździć autokarem”; (WORD Wrocław, Dolnośląskie Kuratorium Oświaty, ITD, Straż Pożarna).
19. Opracowano materiały profilaktyczne w wersji multimedialnej adresowane do młodych kierowców do prezentacji w szkołach nauki jazdy, szkołach średnich.

20. Wykorzystanie własnej strony internetowej do prezentacji materiału profilaktycznego.
21. Opiniowanie projektów zmiany organizacji ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych – 623.
22. W ramach kampanii informacyjnej na rzecz programu GAMBIT zostały rozesłane do Komend Powiatowych Miejskich Straży Pożarnych woj. dolnośląskiego odpisy programu GAMBIT 2005 oraz propozycje działań KG PSP w ramach GAMBIT 2005.
23. Szkolenie ratowników Państwowej Straży Pożarnej i Ochotniczej Straży Pożarnej.
24. Zorganizowano Ogólnopolską Konferencję pt. „Wybrane aspekty działań ratowniczych”.
25. Propozycje zespołów programowych do planu pracy Rady na lata 2007 – 2009.
26. Propozycje Kuratorium Oświaty w zakresie szkolenia nauczycieli wychowania komunikacyjnego.
27. Opracowanie „Przewodnika” dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego.
28. Realizacja zakwalifikowanych 12 projektów w ramach II edycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na terenie Dolnego Śląska.
29. Dolnośląski Zarząd Dróg Wojewódzkich w ramach regionalnego programu BRD rozpoczął realizację 16 zadań budowy i przebudowy dróg na terenie Dolnego Śląska
30. Inne inicjatywy:
  - Powiatowy konkurs plastyczny „Razem Bezpieczniej” – 997, 998, 999 – „Nie jesteś sam” w Jaworze.
  - Konkurs „Ucz się bezpiecznie żyć – pierwsza pomoc przedmedyczna”.
  - Akcja „Bezpieczna Droga do Szkoły”.
  - Konkurs plastyczny „Stop pijanym na drodze” w Świeradowie.
  - Międzynarodowy Konkurs „Bądź partnerem na drodze” w Nielubii.
  - „Bezpieczne wakacje” akcja policji w Legnicy.
  - Szkolenie w ramach programu „Bezpieczna Droga do Szkoły” oraz „Bezpieczne ferie” organizator WORD Jelenia Góra.
  - Współorganizowanie Miasteczka Ruchu Drogowego w Wałbrzychu.
  - Konkurs „Bezpieczna Droga do Szkoły”; organizator: WORD Wrocław.
  - Organizacja egzaminów na kartę rowerową i motorowerową; organizator: WORD Wrocław.

### **3.2. Województwo kujawsko – pomorskie**

1. Województwo Kujawsko-Pomorskie zamierza opracować w najbliższym okresie wojewódzki program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT. Wszystkie działania podejmowane w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikają z bieżącej obserwacji. Prowadzona jest analiza wypadkowości w oparciu o spostrzeżenia własnych służb, wnioski spływające z zewnątrz i dane uzyskane z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy. Otrzymane wyniki są podstawą do zlecenia szczegółowej analizy miejsc uznanych za szczególnie niebezpieczne.
2. Obecnie we współpracy z Burmistrzem Szubina realizowana jest budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 247 na odcinku Zalesi - Mycielewo o długości 1,8 km.
3. W drugiej połowie bieżącego roku w ramach programu likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach II edycji realizowane są dwa zadania. W ramach wyżej wymienionego programu do III edycji przygotowane są 3 wnioski.
4. W ramach działań prewencyjnych realizowanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego współfinansowano organizację młodzieżowego turnieju motoryzacyjnego, turniej wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz konkurs na policjanta roku.

5. Tradycyjnie odbywały się przy dużym zainteresowaniu społeczeństwa Otwarte Dni WORD w Toruniu, Bydgoszczy i Grudziądzu.
6. Zorganizowano również akcję edukacyjną dla dzieci i młodzieży uzdolnionej plastycznie pod nazwą „Chcę być bezpieczny na drodze” lub „Co wiedzą najmłodszy o bezpieczeństwie na drogach”.
7. Konsekwentna współpraca ze szkołami wszystkich szczebli polegająca na przekazywaniu materiałów dydaktycznych o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpośredni udział przedstawicieli WORD-ów w spotkaniach z młodzieżą, wpływają pozytywnie na zachowanie się na drogach dzieci i młodzieży szkolnej.

### **3.3. Województwo lubelskie**

1. W ramach realizacji zadań z zakresu ratownictwa drogowego zawartych w Programie Realizacyjnym GAMBIT Lubelski, WORD w Lublinie sfinansował szkolenie z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej, przeprowadzone przez pracowników Szkoły Ratownictwa Sanitarnego z WSPRITS w Lublinie. W siedmiu szkoleniach (18, 25 lutego; 4 i 11 marca; 1, 22, 29 kwietnia 2006 r.) udział wzięło 230 osób. Byli to kierownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, nauczyciele ze Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego nr 1 w Lublinie, nauczyciele ze Szkoły Podstawowej nr 23 w Lublinie, nauczyciele ze Szkoły Podstawowej nr 5 w Świdniku. Głównymi tematami zajęć teoretycznych i praktycznych były: udzielanie pierwszej pomocy, stany zagrożenia życia, resuscytacja krążeniowo - oddechowa dorosłych i dzieci.
2. Udział w imprezach promujących bezpieczeństwo dzieci i dorosłych w ruchu drogowym. Dotyczy to popularyzacji przepisów ruchu drogowego wśród dzieci i młodzieży, poprzez organizację konkursów o tematyce brd, ufundowanie uczestnikom nagród, gadżetów, elementów odblaskowych.
  - Festyn Stowarzyszenia na Rzecz Osób Niepełnosprawnych i Starszych,
  - „XIII Święto Roweru” - organizowany przez MKS „LEWART” w Lubartowie,
  - koncert charytatywny - akcji „Budujemy razem bezpieczny dom Misia Ratownika”,
  - konkurs plastyczny „ Jak bezpiecznie poruszam się po drodze”- organizowany przez Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy nr 1 w Lublinie,
  - udział w akcji „Bezpieczne Ferie 2006” - ufundowanie zwycięskiej Szkole Podstawowej w Nadrybiu - „Mini miasteczka ruchu drogowego”.
3. Pod patronatem Marszałka Województwa Lubelskiego Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady BRD odbyły się Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych i Ogólnopolski Turniej BRD dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych. Turnieje mają charakter wieloetapowy, od etapów szkolnych do ogólnopolskiego. Ma na celu popularyzację znajomości przepisów i zasad bezpiecznego poruszania się po drogach i wiedzy motoryzacyjnej, kształtowanie partnerskich zachowań na drodze, propagowanie wiedzy z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, sportów motorowerowych oraz roweru jako środka transportu, rekreacji i sportu. Turnieje zostały sfinansowane ze środków WORD w Lublinie przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2006 r. (około 20.000 zł)
4. Zamieszczenie na stronie Wojewódzkiej Rady BRD w Lublinie [www.brd.lublin.pl](http://www.brd.lublin.pl) informacji bieżących związanych ze stanem brd w województwie i pracą WR BRD
5. Prezydium WR BRD w Lublinie akceptowało następujące wnioski :
  - wniosek wójta gminy Kraśnik w sprawie zakupu jednego masztu do montażu fotoradaru,
  - wniosek Starosty Krasnostawskiego o sfinansowanie zakupu 2 masztów przeznaczonych do montażu fotoradaru,
  - wniosek Komendanta Powiatowej Policji w Janowie Lubelskim o sfinansowanie zakupu masztu do montażu fotoradaru.

6. Wojewódzka Rada przyjęła założenia V Lubelskiej Wojewódzkiej Konferencji BRD planowanej na 21-22 września 2006 r. w Chełmie.
7. Członkowie Wojewódzkiej Rady uczestniczyli:
  - w III Międzynarodowej Konferencji Naukowo - Technicznej „LOGITRANS 2006” organizowanej przez Politechnikę Radomską i Polską Akademię Nauk w dniach 26-28.04.2006 r. w Szczyrku. Wygłoszono referat pt. „**WORD -Wiedza O Ruchu Drogowym**”,
  - w VI Międzynarodowym Seminarium „GAMBIT 2006” organizowanym przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku, 17-19 maja 2006 r. przedstawiono referat „Wybrane aspekty skutecznej edukacji BRD”.

### **3.4. Województwo lubuskie**

W dniu 24 kwietnia 2006 r. ukonstytuowała się WRBRD woj. lubuskiego w nowym składzie. Przyjęto program pracy WRBRD na 2006 r., regulamin pracy, plan wydatków oraz powołano zespoły problemowe działające w ramach Rady:

- zespół do spraw wypracowania działań prewencyjnych i komunikacji społecznej,
- zespół do spraw inżynierii ruchu drogowego.

Rada zajmowała się m.in.:

- problematyką ponownego dopuszczenia drogi do użytkowania po usunięciu zanieczyszczeń powodujących śliskość jezdni powstałą w wyniku zdarzenia drogowego;
- zagrożeniami związanymi z samowolnym przebudowywaniem pojazdów typu „furgon” na mikrobusy;
- negatywnymi skutkami związanymi z coraz częstszym stosowaniem w transporcie drogowym pojazdów o DMC do 3,5 t oraz problemami prawno-organizacyjnymi związanymi z kontrolą tych pojazdów;
- zagadnieniami wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży, w tym kwestiami związanymi z organizacją wojewódzkich eliminacji do Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy o BRD;
- ideą powołania Centrum BRD, które zajmowałoby się wdrażaniem programów poprawy brd, monitoringiem, koordynacją, szkoleniami i innymi zagadnieniami związanymi z brd;
- sprawami organizacyjnymi związanymi z przygotowaniem szkolenia z zakresu utrzymania dróg i brd dla pracowników Urzędów Miejskich, Starostw Powiatowych, KW, Zarządu Dróg Wojewódzkich i innych.

### **3.5. Województwo łódzkie**

Sekretariat Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi informuje, że w bieżącym roku odbyło się jedno posiedzenie Plenarne 28 kwietnia i pięć posiedzeń Prezydium w dniach 20 lutego, 29 marca, 28 kwietnia, 2 i 27 czerwca. W ramach programów poprawy brd w województwie łódzkim w I-szym półroczu 2006 r. WRBRD realizowała:

#### **1. KURATORIUM OŚWIATY W ŁODZI**

<b>Poz.</b>	<b>Zadania</b>	<b>Miejsce realizacji</b>
1.	Badanie wycinkowe realizacji wychowania komunikacyjnego oraz edukacji dla bezpieczeństwa w szkołach podległych Kuratorium Oświaty w Łodzi	Łódź Szkoły podstawowe i gimnazja
2.	III Konferencja wojewódzka „Wychowanie komunikacyjne w praktyce szkolnej” dla szkół ponadgimnazjalnych	Skierniewice Delegatura KO w Łodzi
3.	Turniej bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz Turniej motoryzacyjny	Województwo łódzkie

4.	Konkurs KWP w Łodzi „Policyjna Akademia Bezpieczeństwa”	Klasy I szkół podstawowych województwa łódzkiego
5.	Program „Serce na start” – przygotowanie nauczycieli oraz dzieci w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	Województwo łódzkie, Szkoły podstawowe
6.	Szkolenie kadry policyjnej w zakresie organizacji zajęć i prowadzenia ich w szkole	Województwo łódzkie
7.	Wyjazdy do szkół „Miasteczka Ruchu Drogowego” w powiatach: sieradzki, wierszowski, wieluński pączęzański, zduńskowolski, poddębicki, łaski	Powiaty

**2. ZESPÓŁ DS. WSPÓŁPRACY REGIONALNEJ „BEZPIECZNA JEDYNKA”**

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
8.	Program „Bezpieczna 1”	Łódź, Gdańsk, Bydgoszcz, Katowice
9.	Akcja „Widoczny Rowerzysta – uczyć, a nie karać”	ogólnopolski
10.	Szkolenia udzielania pierwszej pomocy	ogólnopolski

**3. ZESPÓŁ DS. REALIZACJI PROGRAMU „KACPER – DZIECKO BEZPIECZNE NA DRODZE”**

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
11.	Program „Kacper Ratownik”	ogólnopolski
12.	Imprezy edukacyjne dla dzieci w ramach programu „Kacper – dziecko bezpieczne na drodze”	Mysłowice, Kielce, Łódź

**4. ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W ŁODZI**

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
13.	wykonanie oznakowania poziomego nawierzchni dróg wojewódzkich	teren woj. łódzkiego
14.	wymiana znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu	teren woj. łódzkiego
15.	zalecenia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	w zależności od potrzeb
16.	DW nr 710 - poprawa oznakowania poziomego	Kwiatkowice gm. Wodzierady
17.	DW nr 713 – chodnik + poprawa oznakowania	Buków gm. Ujazd
18.	DW nr 703 – chodnik + poprawa oznakowania	Wilczkowice gm. Łęczyca
19.	DW nr 713 – chodnik + poprawa oznakowania	Kraszew gm. Andrespol

20.	DW nr 703 – chodnik + poprawa oznakowania	Łowicz, ul. Łęczycka
21.	DW nr 785 – chodnik + poprawa oznakowania	Żytno gm. Żytno
22.	DW nr 704 – przebudowa chodnika	Łyszkowice – II etap
23.	DW nr 703 – budowa chodnika	Piątek, ul. Łęczycka
24.	DW nr 707 – budowa chodnika	Rawa Maz., ul. Zamkowa Wola – II etap
25.	DW nr 713 – budowa chodnika i wzmocnienie	Ujazd, ul. Rokocińska – II etap
26.	DW nr 742 – przebudowa chodnika	Przedbórz – II etap
27.	DW nr 710 – budowa chodnika	Kwiatkowice gm. Wodzierady
28.	DW nr 713 – budowa prawo-skrętu	Tomaszów Maz., ul. św. Antoniego
29.	DW nr 726 – przebudowa skrzyżowania	Rawa Maz., ul. Krakowska i Konst. 3 Maja
30.	DW nr 483 – budowa chodnika	Buczek gm. Buczek
31.	DW nr 728 – budowa chodnika	Brzustowiec – I etap
32.	DW nr 713 – budowa chodnika	Kraszew – I etap
33.	DW nr 713 – budowa chodnika	Januszewice – I etap
34.	DW nr 491 – budowa chodnika	Raciszyn gm. Działoszyn
35.	DW nr 450 – budowa chodnika	Wyszanów, ul. Mikorska – I etap

5. ZESPÓŁ DS. WSPÓŁPRACY Z ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI WR BRD oraz WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO ŁUW

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
36.	<p><b>a) W zakresie edukacji, uświadamiania i propagowania bezpieczeństwa ruchu drogowego</b></p> <p>Współpraca i współdziałanie z jednostkami samorządu terytorialnego i wojewódzkimi placówkami oświatowymi w zakresie propagowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miast i gmin; organizowanie konkursów, szkoleń i imprez masowych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	teren województwa

37.	Kontynuowanie współpracy z instytucjami szkolącymi kierowców w zakresie udzielania pomocy w przygotowaniu i przeprowadzeniu szkoleń doskonalących dla wybranych grup kierowców z zag. dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych (ratownictwo drogowe i chemiczne)	ZDZ Łódź
38.	Współuczestnictwo w kampanii informacyjnej dla społeczeństwa propagującej brd „Bezpieczne ferie to bezpieczny autokar”; współpraca z PZMot, KWP, ZHP oraz Kuratorium Oświaty z zakresie bezpłatnych badań diagnostycznych autokarów; umieszczenie informacji na stronie telegazety WZK (i w prasie lokalnej) skierowanej do kierowców na temat zagrożeń wynikających z rażącego lekceważenia przepisów ruchu drogowego	teren województwa
39.	<b>b) Inne przedsięwzięcia w zakresie brd</b> Prowadzenie przez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego monitoringu występujących utrudnień na drogach województwa, współuczestnictwo w informowaniu uczestników ruchu drogowego o występujących zagrożeniach oraz zasadach postępowania (zachowania się) w sytuacjach szczególnych uciążliwości w ruchu drogowym	teren województwa
40.	Udział przedstawicieli Wydziału Zarządzania Kryzysowego oraz Zespołu ds. współpracy z organizacjami pozarządowymi w konferencjach, sympozjach oraz pracach powołanych zespołów tematycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ratownictwa medycznego	teren województwa

**6. GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W ŁODZI**

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
41.	Droga krajowa nr 12; km309+600 do 310+100; przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową, budowa zatok autobusowych oraz ciągów pieszych- kontynuacja zadania z roku 2005	m.Słomków
42.	Droga krajowa nr 1 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul.3-go maja ( droga krajowa nr 71)	m.Zgierz
43.	Droga krajowa nr 1 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul.Długą	m.Zgierz
44.	Droga krajowa nr 1 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul.Krótką (droga krajowa nr 71)	m.Zgierz
45.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul.Sikorskiego	m.Pabianice
46.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul.Konstantynowską	m.Pabianice

**KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

47.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego	m.Pabianice
48.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Św. Jana	m.Pabianice
49.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Lutomierską	m.Pabianice
50.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Wspólną	m.Pabianice
51.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów	m.Pabianice
52.	Droga krajowa nr 14 - modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Torową	m.Pabianice
53.	Droga krajowa nr 12 - budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Łódzkiej ( od ul. Mostowej do Łaskiej)	m.Zduńska Wola

**7. WOJEWÓDZKIE OŚRODKI RUCHU DROGOWEGO WOJ. ŁÓDZKIEGO**

Poz.	Zadanie	Miejsce realizacji
	<b>POPULARYZACJA WIEDZY BRD WŚRÓD DZIECI I MŁODZIEŻY</b>	
54.	budowa miasteczek ruchu drogowego, zakup wyposażenia miasteczek,	woj. łódzkie
55.	treningi rowerowe, utrzymanie obwoźnych miasteczek ruchu drogowego,	
56.	zawody rowerowe, konkursy, pogadanki,	
57.	przedstawienia teatralne dla młodzieży szkolnej i przedszkolaków o tematyce brd,	
58.	udział w imprezach masowych, festynach brd organizowanych przez organizacje, fundacje,	
59.	współdziałanie w organizacji ogólnopolskich turniejów: BRD i Motoryzacyjnego „Tydzień BRD”	
60.	zakup nagród dla laureatów konkursów,	
61.	zakup elementów odblaskowych, w tym opasek, kamizelek, naklejek	
62.	zakup i opracowanie materiałów do promocji brd, konkursów (ulotki, plakaty, kodeksy),	
63.	koszty organizacyjne (prelegenci, obsługa, wynajęcie sprzętu, napoje, słodczyce dla dzieci) itp.	
64.	zakupy sprzętu i wyposażenia dla potrzeb brd, naprawy, koszty eksploatacji	

	<b>PROMOCJA I POPRAWA BRD ADRESOWANA DO MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA</b>	
65.	zakup nagród, dotacje do współorganizacji imprez	woj. łódzkie
66.	dotacje dla szkół i innych instytucji na wyposażenie pracowni wychowania komunikacyjnego i zorganizowanie konkursów w zakresie BRD	
67.	zakupy sprzętu i darowizny:	
68.	zakup i opracowanie materiałów informacyjnych	
69.	uczestnictwo w targach i imprezach masowych „Bezpieczna droga do szkoły”, „Mikołaj na drodze”	
	<b>PROMOCJA BRD W MEDIACH</b>	
70.	w prasie w wydawnictwach	woj. łódzkie
71.	strona internetowa	
72.	biuletyn	
73.	<b>KONFERENCJE, SYMPOZJA, WARSZTATY, SZKOLENIA</b>	woj. łódzkie
74.	<b>OBSŁUGA WOJEWÓDZKIEJ RADY BRD</b>	woj. łódzkie

### **3.6. Województwo małopolskie**

1. Zainicjowanie i realizacja cyklu spotkań w siedzibach Starostw Powiatowych, przedstawicieli WRBRD z władzami samorządowymi. Spotkania przebiegają według zaproponowanego przez WRBRD programu:
  - Zagadnienia brd na terenie powiatów – analizy Wydziału Ruchu Drogowego KW Policji i Sekcji Ruchu Drogowego Komend Powiatowych Policji.
  - Założenia Krajowego Programu Poprawy BRD – GAMBIT 2005 – realizacja i sprawozdawczość.
  - Możliwości finansowania działań w zakresie poprawy brd na terenie powiatów.
  - Zidentyfikowane przez WRBRD problemy brd:
    - nietrzeźwość kierujących,
    - niechronieni uczestnicy ruchu drogowego,
    - nadzór nad ośrodkami szkolenia kandydatów na kierowców,
    - przewóz osób busami.
  - Ustalenie działań priorytetowych w zakresie poprawy brd na obszarze danego powiatu.
  - Problematyka powołania Powiatowych Rad BRD i stworzenia regionalnych programów poprawy brd – zinstytucjonalizowanie współpracy z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
  - Informacja na temat Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych oraz przedstawienie możliwości pozyskiwania środków unijnych na projekty związane z poprawą brd.
  - Informacja na temat szkolenia powiatowych kadr brd, finansowanego przez Bank Światowy – 2006 – 2007.

2. Rozpoczęcie realizacji projektu edukacyjnego dla dzieci z obszaru Małopolski pn. „Edukacja na rzecz bezpieczeństwa na drogach”. Urząd Marszałkowski ogłosił konkurs na realizację tego projektu, finansowanego przez Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego. Przy realizacji projektu współpracują: Małopolska Policja, Małopolskie Kuratorium Oświaty oraz przedstawiciele WRBRD. Adresatami projektu są uczniowie pierwszych klas szkół podstawowych. Zakończenie projektu przewiduje się w połowie października br.
3. Kontynuacja cotygodniowej audycji „Zapnij pasy”, o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego, emitowanej w Radiu Kraków Małopolska. Audycja realizowana jest z udziałem ekspertów – członków WRBRD. W sposób przystępny przekazują oni słuchaczom jak jeździć bezpiecznie, jakich zachowań unikać na drodze, informują o zmianach przepisów, odwołują się do aktualnych warunków drogowych itp.
4. Kontynuacja realizowanego od czterech lat programu TV „Jeźdź bezpiecznie”, emitowanego aktualnie dwa razy w tygodniu przez TVP3 w Krakowie. Program, porusza zagadnienia dotyczące bezpiecznego zachowania kierujących, rowerzystów i pieszych w ruchu drogowym. Zróżnicowana tematyka programu – począwszy od interpretacji przepisów, poprzez kampanie propagujące trzeźwość, pasy bezpieczeństwa, zachowanie bezpiecznej prędkości, akcje policyjne itp. – powoduje, że cieszy się on coraz wyższą oglądalnością i żywym zainteresowaniem odbiorców. Na stronie internetowej audycji, widzowie dzielą się swoimi opiniami z autorami programu. Na zadawane pytania otrzymują odpowiedzi drogą elektroniczną, bądź problemy te wyjaśniane są w kolejnych odcinkach audycji.
5. Współorganizacja turniejów motoryzacyjnych szczebla powiatowego i wojewódzkiego. Współpraca WRBRD z Polskim Związkiem Motorowym i Małopolską Policją.
6. Przeprowadzenie kolejnego szkolenia nauczycieli wychowania komunikacyjnego w zakresie brd. Współpraca z Małopolskim Kuratorium Oświaty, Policją, Uniwersytetem Jagiellońskim i Politechniką Krakowską.
7. Udział WRBRD i Małopolskich Ośrodków Ruchu Drogowego, w Wielkim Finale akcji MAUZ – „Małopolska Akcja Unikaj Zagrożeń”, realizowanej przez Małopolską Policję i Małopolskie Kuratorium Oświaty w latach 2004 – 2006.
8. Współpraca z Małopolskim Stowarzyszeniem Nauczycieli Kształcących Kierowców, poprzez organizację spotkań szkoleniowo - dyskusyjnych z instruktorami kształcącymi kierowców z terenu Małopolski i organizację kolejnej edycji wojewódzkiego konkursu „Instruktor Roku 2006”. WRBRD poprzez tą współpracę dąży do podniesienia roli kształcenia przyszłych kierowców w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego.
9. Przeprowadzenie warsztatów z zakresu wiedzy nt. przewozu materiałów niebezpiecznych ADR dla wykładowców szkolących kierowców.
10. Zorganizowanie seminarium nt. „Stan drogownictwa w województwie małopolskim, ze szczególnym uwzględnieniem bezpiecznych warunków ruchu tranzytowego przez małe miejscowości”.
11. Organizacja konferencji nt. poprawy bezpieczeństwa krajowego i międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy oraz towarów niebezpiecznych, w świetle przepisów Unii Europejskiej.
12. Dofinansowanie Konkursu „Policjant Roku 2006”.
13. Udział przedstawicieli WRBRD w konferencjach, seminariach i szkoleniach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, między innymi w debacie „O społecznej akceptacji nietrzeźwości kierujących, jako problemu prawnego i moralnego oraz podstawach prawnych publikacji wizerunków nietrzeźwych kierujących” – Gródek n/Dunajcem – 26 – 28 czerwca 2006 r. oraz w konferencji organizowanej przez PLK PKP i w kampanii nt. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

### **3.7. Województwo mazowieckie**

W I półroczu 2006 r. odbyły się dwa posiedzenia MRBRD. Pierwsze posiedzenie Rady odbyło się 31 marca 2006 r. Na posiedzeniu tym Adam Struzik Marszałek Województwa wręczył imienne powołania członkom Rady, przyjęto Regulamin Rady oraz plan pracy na rok 2006. Rada przyjęła informację WORD-ów dotyczącą zrealizowanych zadań w zakresie brd w 2005 r. Na drugim posiedzeniu Rady, które odbyło się 8 czerwca 2006 r. zatwierdzono plan wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w części przeznaczonych na brd w 2006 r. Na wydatki te przeznaczono 1 519 500 zł. Powołano 6 komisji stałych, które będą pracować pomiędzy posiedzeniami Rady.

Priorytetowym zadaniem dla Mazowieckiej Rady w bieżącym roku będzie opracowanie Wojewódzkiego Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, który powinien być traktowany jako jeden z elementów długofalowej polityki władz wojewódzkich różnych szczebli przeciwdziałający negatywnym skutkom rozwoju motoryzacji i zapewniać większą ochronę życia i zdrowia obywateli. Główne kierunki działań jakie należy podejmować zostały określone w krajowym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2005-2007-2013 GAMBIT 2005.

Mazowiecki program powinien uwzględniać specyfikę województwa mazowieckiego ze względu na istnienie wielkiej aglomeracji warszawskiej. Niestety województwo mazowieckie zajmuje czołowe miejsce w statystyce liczby wypadków, liczby ofiar wypadków. Wynika to w znacznym stopniu z bardzo dużego natężenia ruchu drogowego, rozbudowanej sieci drogowej (szczególnie w aglomeracji) oraz nie najlepszego stanu nawierzchni tych dróg.

Podstawowym celem wszystkich podejmowanych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być zmniejszenie liczby wypadków i ofiar tych wypadków. Cel ten może być realizowany poprzez m.in.:

- organizację systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- poprzez prowadzenie szerokiej akcji edukacyjnej - prowadzonej w chwili obecnej przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, placówki oświatowe, policję, oraz
- prowadzenie nadzoru nad rozwiązaniami w zakresie infrastruktury drogowej służącej bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Wszyscy członkowie Rady pomimo braku jednolitego programu poprawy brd na terenie województwa mazowieckiego prowadzi działania wynikające z własnych programów. Efektem tych działań jest zmniejszenie liczby wypadków w I półroczu br. o 7,7%, liczby zabitych o 22,2% i rannych o 8,2% w stosunku do I półrocza 2005 r.

### **3.8. Województwo opolskie**

W I półroczu 2006 r. odbyły się dwa posiedzenia plenarne Opolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na pierwszym posiedzeniu w marcu br. zatwierdzono nowy Regulamin Rady, plan wydatków finansowych, plan pracy oraz zadania do realizacji wynikające z Gambitu Opolskiego. Na drugim posiedzeniu w czerwcu br. podsumowano działania w zakresie brd w szkołach podstawowych, gimnazjach i w szkołach ponadgimnazjalnych. W szczególności podsumowano przebieg Finału Wojewódzkiego BRD oraz Wojewódzkiego Finału Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego który odbył się 20.05.2006 r. w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Opolu. Ocena stanu brd na drogach województwa opolskiego.

Do najważniejszych zadań podejmowanych przez OWR BRD należy zaliczyć :

1. Udział członków OWR BRD w Finale Wojewódzkim Turnieju BRD i Turnieju Motoryzacyjnym. Opracowano testy oraz przygotowano pod względem organizacyjnym sprawny przebieg turniejów.
2. Opracowano harmonogram działań na rzecz bezpieczeństwa dzieci i młodzieży – podpisano deklaracje wszystkich podmiotów w obecności Wojewody Opolskiego.
3. Zorganizowano i przeprowadzono szkolenie dla instruktorów nauki jazdy z zakresu pomocy przedmedycznej w wypadkach drogowych z nadaniem uprawnień Ratownik Polskiego Związku Motorowego.

4. Szkolenie i egzaminowanie dzieci i młodzieży na kartę rowerową i motorowerową w szkołach i WORD-dzie w Opolu – łącznie około 600 osób.
5. Zorganizowano festyn dla dzieci z okazji Dnia Dziecka w Opolu oraz z okazji Dnia Policjanta w Głubczycach pod hasłem „Promocja zasad brd wśród społeczeństwa”.
6. Przygotowano do druku książeczki pt. „Bezpieczny Rowerzysta” i „Pierwszaki” o tematyce bezpiecznego zachowania na drodze i w szkole – dofinansowanie z Rady w kwocie 5 tys. zł.
7. Udział Sekretarza Rady w podsumowaniu Gambit 2005 w Szczytnie.
8. Promocja „Gambit Opolski” na posiedzeniu Komisji Powiatowej ds. Bezpieczeństwa w Prudniku – Sekretarz Rady.
9. Konkurs wiedzy o brd w przedszkolach miasta Opola pt. „Zdrowe i bezpieczne dziecko”.
10. Przegląd dróg z programu „Likwidacja Niebezpiecznych Miejsc Na Drodze” w Nysie i Szczepanku.
11. Bieżąca współpraca z policją, prasą, radiem i telewizją w zakresie propagowania bezpieczeństwa na drogach.
12. W kwietniu br. w szkołach podstawowych odbyły się konkursy rysunkowe o tematyce „bezpieczne dziecko na drodze”.
13. Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego w Opolu przeprowadziła akcje:
  - *Bezpieczny Autobus*,
  - *Waga*,
  - *Gimbus*,
  - *Taxi*.

We wszystkich tych akcjach kontrolowano pojazdy oraz kierujących. W wyniku tych działań dokonano 1032 kontroli pojazdów, w 177 przypadkach wydano decyzje karne na łączną kwotę 360 110,00 zł.

Powyższe działania są jedynie częścią realizowanych zadań przez Opolską Wojewódzką Radę BRD. Podmioty zgromadzone w Radzie zwracają szczególną uwagę na edukację dzieci, młodzieży. Na szczególną uwagę zasługują szkolenia edukacyjne kierowców przewożących osoby, rzeczy i materiały niebezpieczne – kursy organizowane są przez WORD i NOT w Opolu.

### **3.9. Województwo podkarpackie**

Podkarpacka Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizuje zadania brd głównie poprzez współpracę z Policją, WORD-ami oraz Organami Zarządzającymi ruchem na drogach publicznych w województwie podkarpackim. Poprzez współpracę z tymi instytucjami w I połowie 2006 r. zrealizowano następujące zadania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego:

#### **1. działanie na rzecz podnoszenia świadomości komunikacyjnej dzieci i młodzieży**

*WORD w Krośnie*

- współdziałal w organizacji eliminacji powiatowych (Krosno, Sanok, Jasło) oraz w organizacji finału Wojewódzkiego Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla szkół podstawowych i gimnazjalnych,
- organizacja i przeprowadzenie Finału Konkursu o Puchar Dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krośnie,
- współdziałal w organizowanym przez Jasielski Klub Motorowy i Komendę Powiatową Policji w Jaśle Festynu Dziecięcego, w trakcie którego odbył się konkurs bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- przeprowadzenie zajęć z zakresu wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego z dziećmi i młodzieżą w ramach kolonii charytatywnej w Ośrodku Wypoczynkowo Rehabilitacyjnym Caritas Diecezji Rzeszowskiej w Myczkowcach na I turnusie.

*WORD w Rzeszowie*

- przeprowadzenie przy współpracy z PZMot i Policją konkursów i turniejów: „Turniej wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego” dla szkół podstawowych, gimnazjów, wspólnie ze Szkołą Podstawową w Soninie konkurs „Bezpieczne dziecko”.

*WORD w Tarnobrzegu*

- udział w przeprowadzeniu konkursu „Przedszkolak bezpieczny na drodze”.

## **2. ratownictwo drogowe**

*WORD w Krośnie*

- dla Ochotniczych Straży Pożarnych w Jabłonicy Polskiej i Wojaszówce został zakupiony zestaw ratownictwa drogowego OSP,
- zakup i przekazanie dla Komendy Miejskiej Policji w Krośnie i Komend Powiatowych w Jaśle, Sanoku, Brzozowie, Lesku. Ustrzykach Dolnych 10 szt. apteczek samochodowych AS-III.

## **3. działania w zakresie podnoszenia umiejętności kierowców w zakresie bezpiecznej jazdy**

*WORD w Rzeszowie, WORD w Tarnobrzegu, WORD w Krośnie, WORD w Przemyślu*

- zorganizowano i przeprowadzono kursy doszkalających kierowców wykonujących transport drogowy w zakresie przewozu rzeczy i osób,
- zorganizowano i przeprowadzono kursy dla kierowców nagminnie naruszających przepisy ruchu drogowego,
- szkolenie kandydatów na instruktorów jazdy.

## **4. działania na rzecz poprawy infrastruktury drogowej województwa**

*GDDKiA o/Rzeszów i PZDW*

- budowa dróg obwodowych miejscowości najbardziej obciążonych ruchem drogowym,
- budowa chodników i zatok autobusowych,
- weryfikacja dotychczasowych i wprowadzanie nowych lokalnych ograniczeń prędkości na drogach,
- tworzenie w newralgicznych miejscach oznakowanych przejść dla pieszych,
- remonty ciągów dróg oraz remonty cząstkowe nawierzchni,
- odnowa oznakowania poziomego i pionowego,
- systematyczna kontrola dróg pod względem oznakowania, stanu nawierzchni itp.,
- współpraca z samorządami gmin i powiatów w zakresie budowy chodników.

## **5. informacja dotycząca stanu brd w województwie podkarpackim**

WRBRD współpracuje z Policją głównie z Wydziałami Ruchu Drogowego skąd pozyskiwane są aktualne informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Ponadto Podkarpacka Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego aktualnie przygotowuje stronę internetową WRBRD.

### 3.10. Województwo podlaskie

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizując działania zmierzające do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa, poprzez stymulowanie oraz inspirowanie instytucji i organizacji zajmujących się tą problematyką. Podejmuje również działania w tym kierunku wśród innych jednostek mających wpływ na poprawę stanu bezpieczeństwa drogowego. Nadzoruje i ocenia realizację zadań wynikających z harmonogramów zawartych w III części Wojewódzkiego Programu poprawy brd „Gambit Podlaski”.

Najważniejsze działania podejmowane przez WRBRD w I połowie 2006 r. były realizowane w następujących obszarach:

1. Nadzór i nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, a w nim:
    - a) działania policji,
    - b) działania Inspekcji Transportu Drogowego.
  2. Poprawa infrastruktury drogowej.
  3. Działania mające wpływ zmniejszanie skutków wypadków drogowych.
  4. Działalność edukacyjno – wychowawca propagująca bezpieczeństwo drogowe, skierowane do wszystkich grup użytkowników dróg.
- Ad. 1a) Oprócz działań kontrolnych zmierzających do wyegzekwowania ograniczenia prędkości w miejscach newralgicznych, na podkreślenie zasługuje realizacja programu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, poprzez zwracanie podczas służby, szczególnej uwagi na zachowania i wykroczenia popełniane przez tych uczestników ruchu. Policjanci doprowadzili do spadku ilości zdarzeń drogowych, w których uczestniczyli niechronieni uczestnicy ruchu drogowego. Policjantom przydzielono również do stałego nadzoru wyznaczone ciągi komunikacyjne.
- Ad. 1b) Na skutek przeprowadzonych w I półroczu 2006 r. 4642 kontroli pojazdów, sprawdzeniu stanu technicznego 4583 pojazdów, wyeliminowano z ruchu 22 pojazdy zagrażające bezpieczeństwu. Odnotowano poprawę stanu technicznego pojazdów biorących udział w transporcie międzynarodowym. Przeprowadzono również 121 kontroli wagi pojazdów – nałożono 66 decyzji o ukaraniu na kwotę 84 980zł – kontrole takie przeciwdziałają postępującej degradacji dróg. Stałe jest prowadzona akcja „Bezpieczny autokar” zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych osób. Na skontrolowanych 649 środków przewożących osoby (w tym 595 autokarów), nałożono 180 decyzji administracyjnych o ukaraniu na kwotę 223 700 zł oraz wymierzono 191 mandatów karnych i zatrzymano 31 dowodów rejestracyjnych.
- Ad. 2) Najważniejszym zadaniem w zakresie poprawy infrastruktury drogowej jest zakończenie realizowanej od 2004 r. przebudowy drogi krajowej nr 8, na odcinku Sztynie - Kolnica. Poprzez ograniczenie dostępności dla ruchu lokalnego i przebudowę skrzyżowań, podniesiono na wyższy poziom bezpieczeństwo ruchu na tej najważniejszej w regionie drodze międzynarodowej.
- Ad. 3) Przygraniczne położenie województwa podlaskiego powoduje, że na drogach panuje wzmożony ruch samochodów ciężarowych i osobowych. Lokalizacja części jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych umożliwia szybkie dotarcie do miejsca wypadku. Z tego powodu wyposażono wybrane jednostki OSP w sprzęt ratownictwa drogowego i medyczny. W I półroczu 2006 r. przeprowadzono 55 szkoleń z zakresu działań ratowniczych w transporcie drogowym, w trakcie których przeszkolono 505 strażaków OSP. Na potrzeby szkoleniowe zakupiono 2 ubrania gazoszczelne, 6 ubrań gazoszczelnych treningowych, kabinę dekontaminacyjną i zestaw do oznakowania terenu. Przeszkolono również w zakresie ratownictwa medycznego 36 strażaków PSP, 31 strażaków z OSP, 43 osoby z Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej. Przeszkolono 35 policjantów z zakresu obsługi ubrań gazoszczelnych.

Zorganizowano 4 kursy z zakresu ratownictwa chemiczno –ekologicznego, podczas których przeszkolono 100 strażaków PSP oraz 20 strażaków z Republiki Litewskiej.

- Ad. 4) Działalnością edukacyjno – wychowawczą, propagującą bezpieczne i kulturalne uczestnictwo w ruchu drogowym objęto wszystkie grupy użytkowników dróg. Największą uwagę skierowano na dzieci i młodzież. W celu lepszej i pełnej realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach, przeszkolono wizytatorów Wydziału Nadzoru Pedagogicznego Kuratorium Oświaty w Białymstoku w zakresie sprawowania nadzoru nad realizacją przez szkoły treści dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym uzyskiwania kart rowerowych i motorowerowych. Przeszkolono 15 nauczycieli zapoznając ich z wybranymi metodami wyzwalającymi aktywność uczniów w zakresie Brd, sposobami wykorzystywania dostępnych pomocy dydaktycznych.
- 4 kwietnia 2006 r. w Suwałkach miała miejsce inauguracja ogólnopolskiej akcji szkoleniowej WOSP Jerzego Owsiaka, skierowana do środowisk nauczycielskich i instytucji posiadających defibrylatory.
  - Otwarto i przekazano do użytku Gminne Centra BRD w Filipowie i Przebrodzie.
  - W trakcie realizacji jest projekt „Bezpieczny przedszkolak”, mający na celu edukację najmłodszych w zakresie bezpieczeństwa, systematycznego wyposażania przedszkoli w materiały dydaktyczne.
  - Organizowane są zawody sportowe, turnieje dla różnych grup dzieci i młodzieży, których tematyka związana jest z brd.
  - Tworzony jest klimat sprzyjający poprawie brd poprzez współpracę z lokalnymi mediami, ośrodkami szkolenia kierowców, władzami wszystkich szczebli.
  - Szczegóły dotyczące podejmowanych działań zawarte są w okresowych sprawozdaniach dotyczących powyższej problematyki.

### **3.11. Województwo pomorskie**

1. Zgodnie z ustawą kompetencyjną Przewodniczącym Pomorskiej Rady BRD został Marszałek Województwa Pomorskiego – Jan Kozłowski, a Wiceprzewodniczącymi Wojewoda Pomorski – Piotr Ołowski oraz Pomorski Wojewódzki Komendant Policji – Dariusz Kowalski. Na sekretarza Pomorskiej Rady BRD Przewodniczącą wyznaczył Jerzego Górę – głównego specjalistę w Departamencie Gospodarki i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
2. PRBRD przyjęła plan pracy na rok 2006 (na pierwszym posiedzeniu wstępnie a następnie definitywnie) oraz plan pracy Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku i Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Słupsku.

Podstawowe działania w I półroczu 2006 r. to:

- opracowanie i przyjęcie Raportu o stanie brd w 2005 r.;
- szkolenie kadr oświatowych w zakresie brd;
- opracowanie koncepcji utworzenia Pomorskiego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- aktualizacja witryny internetowej PRBRD;
- przygotowania do lokalnych akcji „Stosowanie pasów bezpieczeństwa” (pow. kościerski) oraz „Bezpieczne prędkości” (pow. pucki);
- współpraca z powiatowymi radami brd;
- współpraca z mediami: telewizja gdańska, radio, prasa w zakresie edukacyjno-informacyjnym dot. zachowań uczestników ruchu drogowego;
- ciągła współpraca z zarządami dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych), policją i strażą pożarną.

Szczególnie podkreślić należy:

- opracowanie kolejnego (miasto Gdańsk) powiatowego programu poprawy brd oraz przygotowanie następnych (powiat kościerski, miasto Gdynia), przy czym szczególnie intensywnie rozpoczęła pracę Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku pod przewodnictwem Prezydenta Miasta Gdańska
- Na terenie województwa pomorskiego opracowano Powiatowe Programy BRD w czterech powiatach (Człuchów, Chojnice, Puck, m. Gdańsk);
- kontynuację (II edycja) szkoleń kadr oświatowych w kolejnych powiatach (człuchowski, chojnicki) - przeszkolono w I półroczu 49 dyrektorów i 62 nauczycieli z 59 szkół;
- współpracę przy wielokierunkowym programie działań na rzecz brd w otoczeniu budowy autostrady A-1 (Gdańsk Transport Company, Skanska NDI, PZMoT, Centrum Edukacji nauczycieli, Policja, Woj. Insp. Transportu Drogowego);
- zaktywizowanie zarządów dróg samorządowych do działań w zakresie likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach poprzez popularyzację zadań zrealizowanych w ramach I (3 zadania) i II edycji (9 zadań) Programu organizowanego przez Krajową Radę BRD oraz przygotowań do III edycji.

3. W ramach programu własnego w ośrodkach ruchu drogowego w I półroczu 2006 r. prowadzono następujące działania:

*PORD w Gdańsku:*

- współpraca w turniejach brd (merytoryczna i organizacyjna) – 249 uczestników;
- konkursy propagujące brd – 917 uczestników;
- wyposażenie 4 sal wychowania komunikacyjnego;
- wyposażenie uczestników rajdów rowerowych w kaski, kamizelki i opaski odblaskowe;
- przeegzaminowano na kartę rowerową 169 uczniów a na kartę motorowerową – 250 uczniów;
- przeszkolono 168 kierowców autobusów szkolnych i 318 opiekunów dzieci;
- z zakresu ratownictwa przedmedycznego przeszkolono 40 nauczycieli powiatu człuchowskiego;
- w różnego rodzaju festynach, w których brało udział 2200 osób (konkursy z zakresu brd) PORD był współorganizatorem.

*WORD w Słupsku:*

- pokazy ratownictwa na turniejach wiedzy o brd i Dniach Otwartych WORD;
- szkolenie w stacjonarnym i przewoźnym miasteczku ruchu drogowego;
- bezpłatne badania – akcja „Bezpieczny pojazd”;
- współpraca z mediami – akcja „Jeżdżę na światłach”.

4. Współpraca z mediami.

W lokalnych mediach (televizja, radio, prasa) zamieszczane są krótkie wywiady i artykuły dot. działalności Rady ze szczególnym uwzględnieniem propagowania poprawnych zachowań uczestników ruchu drogowego i podstawowych przyczyn zdarzeń drogowych.

5. Zdarzenia drogowe.

Ilość zdarzeń drogowych (kolizje i wypadki) maleje. W 2005 r. ilość wypadków zmalała o 5% w stosunku do 2004 r., natomiast w I półroczu 2006 r. do analogicznego okresu w 2005 r. ilość wypadków spadła o 14,9%, w tym spadek ilości zabitych o 10,5% a rannych o 16,4% (zał. 2.). Wynik ten należy przypisać zarówno wzmożonym działaniom policji a także innym działaniom (popularyzacja poprawnych zachowań uczestników ruchu, modernizacja dróg, instalacja fotoradarów, szkolenia, imprezy dla dzieci i młodzieży dot. zagadnień brd itp.).

### **3.12. Województwo śląskie**

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach ukonstytuowała się na nowo 31 maja 2006 r. Dotychczas Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach zrealizowała kilkanaście akcji, mających na celu rozpropagowanie bezpiecznej jazdy i odpowiedzialnego poruszania się po drogach.

Do najważniejszych z nich należą:

- pokazy bezpiecznej jazdy i prelekcje na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas imprez masowych,
- organizacja festynów,
- edukacja z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zdobycia karty rowerowej i motorowerowej organizowana z WORD Katowice i policją,
- promocja bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród najmłodszych użytkowników dróg (szkoły podstawowe i przedszkola) prowadzona przez WORD Katowice,
- organizacja eliminacji szkolnych, powiatowych, okręgowych i wojewódzkich Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego i Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym.

W I połowie 2006 r. kontynuowana była współpraca z lokalnymi, regionalnymi i ogólnopolskimi mediami, której efektem była obecność problematyki bezpieczeństwa na łamach prasy, w radiu i telewizji.

Ponadto Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach poczyniła przygotowania do wdrożenia w województwie śląskim Samorządowego Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Za celowe uznano wdrożenie w województwie śląskim pilotażowej procedury audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. procedury systematycznego sprawdzania pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego prawidłowości zastosowanych rozwiązań w projektach drogowych opracowanych w trakcie procesu inwestycyjnego, zwanej „SAMORZĄDOWYM AUDYTEM BRD”. W tym celu zaproponowano opracowanie „Instrukcji dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego” przygotowanej we współpracy przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Politechniki Krakowskiej. Instrukcja - jak zaplanowano - będzie przekazana organom zarządzającym ruchem na drogach publicznych w województwie śląskim, to jest marszałkowi województwa, starostom, prezydentom miast na prawach powiatów. Jednak z uwagi na brak wymogów prawnych, dotyczących funkcjonowania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach zdecydowała, by jego wprowadzenie poprzedzić konsultacją z zarządzającymi ruchem drogowym w województwie śląskim.

Ponadto Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach wspiera wszelkie inicjatywy dotyczące zachęcenia władz lokalnych do tworzenia programów i współdziałania na rzecz stworzenia dzieciom bezpiecznej drogi, czy też promocji odpowiedzialnego uczestniczenia w ruchu drogowym. Z uwagi na krótki czas funkcjonowania, działania Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostaną wzmożone w II połowie roku.

### **3.13. Województwo świętokrzyskie**

W pierwszym półroczu WRBRD przyjęła do realizacji na rok 2006 r. przedsięwzięcia dotyczące działań organizacyjnych, inspirujących i koordynujących związanych ze wzrostem bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach Województwa Świętokrzyskiego. Przyjęty do realizacji plan pracy to w gruncie rzeczy modyfikacja wcześniej opracowanego planu, na rzecz realizacji zadań przez samych członków Rady czy reprezentowane przez nich instytucje.

Główne zadania, które w pierwszym półroczu realizowali członkowie WRBRD to przede wszystkim opracowanie analizy zdarzeń ze wskazaniem miejsc szczególnie niebezpiecznych. Na podstawie tejże analizy zainspirowano Zarządy Dróg do przeprowadzenia z kolei szczegółowej analizy miejsc zagrożonych wypadkami i przedstawienie

Radzie propozycji rozwiązań technicznych i organizacyjnych mających na celu redukcję zdarzeń drogowych. Powołana Komisja realizuje powyższe przedsięwzięcie.

Wojewódzka rada BRD podjęła również decyzję odnośnie utworzenia strony internetowej w postaci forum dyskusyjnego. Po dyskusji uzgodniono, że Policja udostępni istniejącą własną stronę internetową a wszyscy członkowie Rady zadeklarowali się do udzielania odpowiedzi na ewentualne pytania i problemy zgodnie z kompetencjami.

Widząc taką potrzebę, WRBRD uzgodniła również płaszczyzny współpracy ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji w dziedzinie związanej z brd. Na najbliższym posiedzeniu Rady zostanie podpisane przez obie strony przygotowane porozumienie. WRBRD dla bardziej aktywnego działania na rzecz brd wystosowała do Starostów Powiatowych pisma z apelem o utworzenie Powiatowych Rad BRD. Sekretariat WRBRD opracował i przekazał Starostom jednolite zasady powoływania Powiatowych Rad BRD. Rady Powiatowe, zgodnie z apelem powinny zostać powołane do końca III kw. br.

W marcu br. zweryfikowano dotychczas działające zespoły robocze WRBRD i w oparciu o problematykę jaką w tym roku chce zajmować się Rada powołano 3 zespoły robocze Rady. Oprócz w/w spraw WRBRD poprzez działania Zespołów Roboczych inspirowa i koordynuje realizację różnej problematyki nakierowanej na poprawę bezpieczeństwa na drodze. Między innymi Zespół Roboczy ds. Edukacji, Komunikacji Społecznej i Profilaktyki nadzorował i realizował działania szczególnie w środowisku dzieci i młodzieży tj.:

- Organizacja konkursu plastycznego o tematyce „Bezpieczny spacer” i „Środowisko i zdrowie” dla uczniów klas pierwszych. Do konkursu zakwalifikowało się 500 prac.
- Do miesiąca maja na łamach gazety „Słowo Ludu” funkcjonowała forma dyskusji na temat poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Co poniedziałek w publikacji pod hasłem „Szerokiej drogi” poruszane były problemy związane z zagrożeniami na drogach.
- W dniu Święta Kobiet przeprowadzono akcję happeningową, która miała docenić kobiety za kierownicą i zachęcić do doskonalenia swoich umiejętności motoryzacyjnych.
- WRBRD włączyła się aktywnie w turnieje: Motoryzacyjny dla szkół średnich i BRD dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych. W finałach Ogólnopolskich drużyna SP w Komornikach zajęła I- sze miejsce natomiast drużyny gimnazjum we Włoszczowie i Zespół Szkół Mechanicznych w Kielcach zajęły II miejsca.
- Jako dodatek do gazety codziennej „Echo Dnia” dołączono 20 tys. szt. płyt „Prawo jazdy 2006” – program wspomagający zdających na prawo jazdy kat. „B”.
- WRBRD realizuje już IV edycję konkursu „Pomóżmy dzieciom spędzić szczęśliwie wakacje” skierowanego do lokalnych społeczności na najbardziej atrakcyjną formę spędzania czasu wolnego dla dzieci pozostających w miejscu zamieszkania w okresie wakacji. Do konkursu zgłosiło się 15 instytucji z całego województwa.
- Okresowo realizowane są szkolenia i egzaminy na kartę motorowerową. W I-szym półroczu odbyły się 3 szkolenia dla uczniów w wieku 13-18 lat ubiegających się o kartę motorowerową w Skarżysku-Kamiennej, Ostrowcu Św. i Sandomierzu.
- W czerwcu zorganizowano w Ośrodku WORD w Kielcach egzaminy na kartę motorowerowa. Ponad 200 uczniów zdało pomyślnie egzamin teoretyczny i praktyczny i otrzymało karty motorowerowe. Wszyscy młodzi kierowcy otrzymali także poradniki „Wademekum rowerzysty i motorowerzysty”.

Niezależnie od tego rodzaju działań, członkowie WRBRD w ramach własnych programów, realizują swoje działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa na drogach województwa w tym prowadzone są liczne kontrole kierujących przez Policję oraz Inspekcję Transportu Drogowego, a także wprowadzane są nowe rozwiązania techniczne i organizacyjne przez Zarządy Dróg.

Wspólna praca instytucji zgrupowanych w WRBRD przyczyniła się do spadku ilości wypadków oraz zabitych i rannych w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego.

### **3.14. Województwo warmińsko – mazurskie**

#### **System bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie**

1. Zorganizowanie przez WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie szkolenia wraz z przekazaniem Bazy wypadków i kolizji „SZLAK” dla wszystkich powiatów województwa warmińsko – mazurskiego. Celem szkolenia było wyposażenie instytucji powiatowych w niezbędne narzędzie analizy przyczyn i skutków wypadków drogowych aby w przyszłości prowadzić skuteczniejsze działania na rzecz poprawy brd,
2. Zaktualizowano wojewódzką bazę wypadków i kolizji „SZLAK” za rok 2005 oraz następują przygotowania do sporządzenia kolejnego Raportu o stanie Brd w województwie warmińsko - mazurskim za rok 2005.
3. Zorganizowanie przez WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie II etapu szkolenia osób, które zajmują się nadzorem nad funkcjonowaniem szkół nauki jazdy, szkolenie objęło wszystkie wydziały komunikacji w województwie warmińsko-mazurskim,
4. Zorganizowanie przez WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie, w kwietniu kolejnego szkolenia wychowania komunikacyjnego dla nauczycieli wychowania technicznego w szkołach podstawowych (22 osoby),
5. Zorganizowanie przez Komendę wojewódzką PSP w Olsztynie szkoleń z procedury udzielania I pomocy przedmedycznej i wykorzystania sprzętu ratownictwa medycznego PSP R1 (75 osób),
6. Zorganizowanie przez WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie szkoleń z I pomocy przedmedycznej na różnych stopniach zaawansowania m. in. przy pomocy fantomu AMBUMAN (100 osób),
7. Prowadzenie szkoleń przez Komendę Wojewódzka Policji, policjantów innych służb niż ruchu drogowego z zakresu obsługi urządzeń pomiaru prędkości RMP (przeszkolono 142 policjantów),

#### **Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz w ich otoczeniu**

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie oraz GDDKiA w Olsztynie przeprowadziły wiosenny przegląd dróg pod względem brd. Obejmował on stan techniczny nawierzchni, poboczy, chodników, odwodnienia, widoczności oświetlenia itp.
2. W ramach poprawy parametrów geometrycznych drogi i widoczności ZDW Olsztyn realizuje przebudowy dróg wojewódzkich nr 592, 650, 655 natomiast GDDKiA w Olsztynie zrealizował przebudowy: odcinka drogi nr 53 w Szczytnie, Miejski Zarząd Dróg w Elblągu realizuje przebudowę ulic Grottgera – Al. Grunwaldzkiej w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych.
3. W ramach stosowania bezpiecznych typów skrzyżowań ZDW Olsztyn realizuje przebudowę skrzyżowania na rondo w Gołdapi oraz przebudowę skrzyżowania w Łukcie, GDDKiA realizuje przebudowy skrzyżowań znajdujących się na drogach nr 16, 7, 51, ZD Elbląg jest w trakcie przebudowy na rondo skrzyżowania ulic Nowowiejskiej, Traugutta i Górniośląskiej w Elblągu,
4. W ramach kształtowania bezpiecznego otoczenia dróg i ochrony pieszych ZDW Olsztyn oraz GDDKiA w Olsztynie realizuje wycinkę drzew przydrożnych (70% wykonania planu na 2006 r.), budowę barier ochronnych, budowę zatok autobusowych, wykorzystanie starodroży na parkingi, budowę i remonty chodników, poprawę przejść dla pieszych przy szkołach, budowa azyli, odnowa oznakowania, progi zwalniające
5. Na bieżąco są realizowane remonty dróg ZDW Olsztyn – 25 km, GDDKiA Olsztyn – 67 km,
6. Powiatowa Służba Drogowa w Olsztynie wykonała w I półroczu przebudowy dróg nr 137410 Bartąg – Szczęsne, nr 1457 Kudypy – Sząbruk, nr 1260N Pacółtowo – Olsztynek,
7. Zarządy Dróg Powiatowych w województwie warmińsko – mazurskim zrealizowały: Bartoszyce (remonty częściowe dróg, remonty pobocza, wymianę oznakowania), Lidzbark Warmiński (zmiana organizacji ruchu ul. Zamkowej w Ornece), Nowe Miasto Lubawskie (budowa chodników w miejscach niebezpiecznych, remonty częściowe dróg), Nidzica (zmiany organizacji ruchu poprzez montaż oznakowania pionowego,

remonty chodników, wycinka poboczy dróg), Ostróda (remonty częściowe dróg, remont mostów, przebudowy ulic, budowa chodnika), Braniewo (modernizacja drogi), Iława (remonty częściowe dróg powiatowych).

### **Edukacja, uświadamianie i propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

1. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie propagował bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez współpracę z mediami. Były to publikacje w największym regionalnym dzienniku „Gazeta Olsztyńska” – „Automania”, „Puls Regionu”, „Olsztyńska Gazeta Gospodarcza”, „Gazeta Wyborcza”. Poza tym nagłaśniano w radiu akcje – Turnieje brd (maj), „Bezpieczne wakacje” (czerwiec-lipiec), „Autotour z Radiem Olsztyn” (lipiec),
2. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie wraz z WORD Elbląg jak co roku zorganizował w maju finały turniejów – Warmińsko Mazurskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla dzieci szkół podstawowych i gimnazjów oraz Warmińsko – Mazurski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla szkół ponadgimnazjalnych,
3. W ramach corocznych Dni otwartych WORD Olsztyn zorganizowano wraz z Automobilklubem KJS o puchar dyrektora WORD Olsztyn, Turniej „Policjanci – Motocykliści”, pokazy udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej,
4. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie brał udział w organizacji Wojewódzkich Mistrzostw Pierwszej Pomocy Przedmedycznej PCK dla uczniów ponad gimnazjalnych,
5. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie współorganizuje turniej „Ogólnopolskie Ekologiczne Jazdy Oszczędnościowe o Puchar Dyrektora WORD RC BRD w Olsztynie”, którego głównym celem jest propagowanie ekonomicznej, kulturalnej i bezpiecznej jazdy samochodem. Odbyła się I eliminacja w maju br.
6. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie w ramach działań letnich organizuje wyjazdy zespołu edukacyjnego na obozy i kolonie dla ubogich dzieci m. in. z PGR w ramach akcji „Bezpieczne Wakacje”. Do końca sierpnia zaplanowano 9 wyjazdów, w sumie akcją będzie objętych kilkaset dzieci.
7. WORD – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie wraz z olsztyńskim Kuratorium Oświaty oraz wydziałem ruchu drogowego KWP w Olsztynie w dniu 1 lutego 2006 r., zorganizował pokaz systemu edukacji motoryzacyjnej dla dzieci najmłodszych AUTOCHODZIK. Pokaz był skierowany do dyrektorów wszystkich przedszkoli w Olsztynie i jego celem było zachęcenie do wprowadzenia zajęć z najmłodszymi przy pomocy tego zestawu.
8. Stworzenie założeń „Klubu Bezpiecznego Kierowcy”, którego celem ma być większe oddziaływanie na kierowców województwa oraz motywowanie ich do bezpiecznych zachowań na drodze.
9. W I półroczu WORD Elbląg zorganizował 61 imprez, konkursów i spotkań, które objęły ok. 7000 dzieci i młodzieży szkolnej, z których najważniejsze to: cykl spotkań profilaktycznych „zimowisko 2006” w lutym br., organizowanie konkursów dla przedszkolaków w ramach realizacji akcji „Bądź bezpieczny na drodze” i „Bezpieczne wakacje” (marzec – czerwiec) itp.

### **Nadzór nad ruchem drogowym**

1. Dopuszczenie służb ruchu drogowego: wyposażenie pojazdów nie oznakowanych KMP Olsztyn w 2 magnetowidy, które będą współpracowały z dotychczasowymi videorejestratorami, wyposażenie KPP w Ostródzie i Nidzicy w nie oznakowane samochody wraz z videorejestratorami,
2. Utrzymanie stanu liczbowego policjantów pełniących służbę na drogach: KWP w Olsztynie udało się utrzymać 95% stanu z przed roku.
3. Działania kontrolne KWP, KMP, KPP: stałe monitorowanie liczby ujawnionych przekroczeń prędkości oraz zastosowanych wobec nich środków prawnych, monitorowanie wypadków związanych z nadmierną prędkością, ciągłe prowadzenie wojewódzkiej koordynacji służby czyli kierowania większej liczby policjantów ruchu drogowego w rejony zwiększonego ryzyka wypadkowego, ciągłe monitorowanie trzech najważniejszych elementów dla brd – korzystanie z pasów bezpieczeństwa, jazda pod wpływem alkoholu, nadmierna prędkość.

4. Akcja „Bezpieczna droga do szkoły” – Zrealizowana w kwietniu br., będzie kontynuowana w sierpniu. Polega na lustracji oznakowania w obrębach szkół.

### **3.15. Województwo wielkopolskie**

#### **1. Działania Policji**

- w wyniku podejmowanych działań dyscyplinujących użytkowników dróg odnotowano poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach woj. wielkopolskiego (tabela),
- od sierpnia 2004 r. wprowadzono koncepcję organizacji wzmożonych działań, według której jednostki policji podległe KWP zobowiązały się do współpracy w ramach czynności kontrolnych ukierunkowanych na zwalczanie podstawowych zagrożeń w ruchu drogowym; aktualnie Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu zleca do realizacji jednostkom działania narzucone przez KGP w zakresie prowadzenia akcji: PRĘDKOŚĆ, TRZEŻWOŚĆ, PASY,
- prowadzona jest ciągła współpraca pomiędzy podmiotami: Izba Celna, Straż Graniczna, Żandarmeria Wojskowa, Inspekcja Transportu Drogowego, a Policją województwa wielkopolskiego szczególnie podczas zmasowanych akcji na drodze,
- z uwagi na częste przekraczanie dozwolonych prędkości, wyznaczone odcinki dróg nr 25, nr 11, nr 92, nr 5 zostały objęte systemem nadzoru wideorejestratorami,
- w omawianym okresie prowadzone były szeroko zakrojone działania profilaktyczne, w zakresie poprawy świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez prasę, radio i telewizję (TVN-Turbo - program Szkoła Auto, WTK- program "na żywo", rozmowa z policjantem na temat brd),
- w ramach działań zmierzających do ograniczenia wypadków na drogach, wydano ulotki "Droga hamowania" przy współpracy z Krajowym Centrum BRD,
- kontynuacja programu "Bądź widoczny - widocznym lepiej" związanego z popularyzacją kamizelek odblaskowych. W ramach tej akcji wydano kalendarz na rok 2006; na wybranych stacjach benzynowych rozdawano również bezpłatnie kamizelki dla kierowców,
- policja brała udział w licznych festynach i imprezach organizowanych na terenie Poznania m.in.: "XIV Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy", "Mistrzostwa Polski Policji Wodnej - Malta", "Niebiescy Dzieciom-Dzień Dziecka", " Krajowy finał konkursu - As bezpiecznej jazdy",
- jak co roku w sezonie wakacyjnym policja wspólnie z Gazetą Poznańską kontynuuje akcję "Trzeźwość za kierownicą",
- kontynuacja rozpoczętej w 2004 r. akcji "Widoczny rower"; uświadamianie konieczności bycia widocznym na drodze, jak i wyposażenia rowerów w wymagane przepisami oświetlenie,
- wspólnie z redakcją magazynu TRANSPORT POLSKI zorganizowano akcję "Bezpieczna szkoła przy drodze", mającą za zadanie uzmysłowić dzieciom niebezpieczeństwa związane z codzienną drogą do szkoły,
- kwiecień 2006 r. - prezentacja multimedialna dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skutków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu, zorganizowana przy współpracy WRD KWP w Poznaniu oraz Krajowego Centrum BRD; w imprezie wzięło udział ok. 2000 uczniów z poznańskich szkół średnich i osób dorosłych,
- współorganizowanie eliminacji powiatowych i finałów wojewódzkich ogólnopolskich konkursów „Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego” oraz "Konkursu Motoryzacyjnego" dla dzieci i młodzieży szkolnej,
- zorganizowanie i przeprowadzenie Finału Wojewódzkiego XIX Ogólnopolskiego Konkursu "Policjant Ruchu Drogowego 2006 r."
- inne przedsięwzięcia: kontynuacja konkursu "Bezpieczne drogi w powiecie" dla jednostek policji, które uzyskały największy wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym w swoim powiecie,

- "Bezpieczne wakacje", akcja związana ze zwiększonym natężeniem ruchu na drogach w okresie wakacyjnym; w tym czasie policjanci prowadzą liczne spotkania i pogadanki z dziećmi i młodzieżą na temat bezpieczeństwa.

## 2. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

- współudział WORD-ów w organizacji finałów wojewódzkich: X Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego oraz XXIX Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym jak również przeprowadzenie licznych imprez i konkursów dotyczących wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dzieci i młodzieży m.in.: XI Międzynarodowy Turniej Wiedzy o Bezpieczeństwie w Ruchu Drogowym,
- pomoc WORD-ów w zorganizowaniu XIX Ogólnopolskiego Konkursu "POLICJANT RUCHU DROGOWEGO 2006 r.", ufundowanie radaru dla jednostki policji, w której służy najlepszy policjant,
- powołanie Powiatowej Rady BRD w powiatach: czarnkowsko-trzcianeckim oraz wągrowieckim i pilskim,
- zakup ambulansu ratowniczego przekazanego do Wojewódzkiego Szpitala Zespołonego w Lesznie oraz dofinansowanie zakupu samochodu ratownictwa gaśniczego dla Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej (Leszno)
- zajęcia przygotowujące kadrę nauczycielską do realizacji programu wychowania komunikacyjnego,
- zajęcia z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (art.130 ust.3 KD) oraz z instruktorami chcącymi podnieść swoje kwalifikacje,
- prowadzenie zajęć teoretycznych, praktycznej nauki jazdy oraz organizacja egzaminów na kartę rowerową i motorowerową w szkołach podstawowych i gimnazjalnych,
- pomoc w organizowaniu i wyposażeniu pracowni wychowania komunikacyjnego oraz miasteczek ruchu drogowego w szkołach na terenie Wielkopolski (środki dydaktyczne z zakresu brd , rowery, kaski , odbłaski)

## 3. Inne podmioty

Aktywnie uczestniczyło w działaniach na rzecz poprawy brd wiele instytucji i organizacji, m.in.:

- Polski Związek Motorowy,
- Automobilklub Wielkopolski,
- Wielkopolski Inspektorat Transportu Drogowego,
- Państwowa Straż Pożarna,
- Stowarzyszenie "Droga i Bezpieczeństwo",
- Wielkopolskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców,
- Zarządcy dróg krajowych i samorządowych,
- inni.

### 3.16. Województwo zachodniopomorskie

Inauguracyjne posiedzenie Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, odbyło się w dniu 30 maja 2006 r. pod przewodnictwem Marszałka Województwa, Pana Zygmunta Meyera. Na posiedzeniu tym zatwierdzono jej Regulamin – przyjęty uchwałą nr 1/06 z dnia 30 maja 2006 r. - który określa:

1. Podstawowe cele i zadania Wojewódzkiej Rady BRD,
2. Zakres działania Wojewódzkiej Rady BRD,
3. Strukturę organizacyjną Wojewódzkiej Rady BRD.

Przewodniczący Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Zarządzeniem nr 47/06 z dnia 19 maja 2006 r., na podstawie art. 140i ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2005 r. Nr. 108 poz. 908, ze zm.), ustaliłem skład rady. W skład Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady BRD wchodzi:

- 15 Członków Prezydium;
- 3 prezydentów powiatów grodzkich (Szczecin, Koszalin, Świnoujście);
- 18 starostów powiatów ziemskich;
- 15 przedstawicieli reprezentujących: Policję, Straż Pożarną, Pogotowie Ratunkowe, Żandarmerię Wojskową, Straż Graniczną, transport drogowy i kolejowy oraz Oświatę.

Zachodniopomorska Wojewódzka Rada BRD realizuje swoje zdania przy pomocy pięciu Stałych Komisji Problemowych oraz Zespołu Konsultacyjnego, tj.:

1. Komisji ds. Programów i Systemów BRD – przewodniczący Jerzy Barański Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie.
2. Komisji ds. Szkoleń i Edukacji Motoryzacyjnej – przewodniczący Zbigniew Wysokiński Dyrektor Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koszalinie.
3. Komisji ds. Infrastruktury – przewodniczący Kazimierz Matecki Zastępca Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie
4. Komisji ds. Ratownictwa – przewodniczący Zbigniew Michalczuk Zastępca Dyrektora Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie.
5. Komisji ds. Komunikacji Społecznej – przewodniczący Grzegorz Sudakow Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie.
6. Zespołu Konsultacyjnego – przewodniczący dr inż. Jacek Pok.

Wszyscy Przewodniczący Stałych Komisji Problemowych wchodzi w skład Prezydium ZWR BRD.

Do zadań Stałych Komisji / Zespołów Problemowych oraz Zespołu Konsultacyjnego należy przede wszystkim:

1. Wypracowywanie wniosków i postulatów do regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Wypracowywanie wniosków i postulatów do strategii działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Województwie Zachodniopomorskim.
3. Wypracowywanie wniosków i postulatów do projektów aktów prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
4. Opracowywanie ekspertyz z zakresu ruchu drogowego i jego bezpieczeństwa.

Zarządzeniem nr 48/06 z dnia 19 maja 2006 r. powierzono obsługę Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady BRD, w postaci organizacji „Biura Wojewódzkiej Rady BRD”, Wojewódzkiemu Ośrodkowi Ruchu Drogowego w Szczecinie. Do zadań Biura Wojewódzkiej Rady BRD należy w szczególności obsługa organizacyjno – techniczna posiedzeń Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady BRD i pracy jej organów.

Dotychczasowe działania podjęte przez Zachodniopomorską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

1. Przystąpiono do opracowania założeń do programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa zachodniopomorskiego pod nazwą „zachodniopomorska wizja zero”.
2. Komisje problemowe opracowały swoje plany działania na II półrocze 2006 r. dotyczące między innymi:
  - szkolenia z zakresu wychowania komunikacyjnego;
  - analizy bieżącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - analizy miejsc niebezpiecznych na drogach województwa zachodniopomorskiego;

- stworzenia założeń bazy informatycznej Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady BRD;
  - stworzenia założeń do systemu informatycznego zdarzeń w ruchu drogowym w województwie zachodniopomorskim.
3. Współpraca przy tworzeniu alternatywnych tras dojazdowych i powrotnych z miejscowości nadmorskich w województwie zachodniopomorskim, poprzez opracowanie i wydrukowanie 100 tys. map z alternatywnymi trasami dojazdu do miejscowości pasa nadmorskiego, które są bezpłatnie rozdawane zmotoryzowanym turystom.
4. Współpraca ze starostwami w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych na drogach).

ZWR BRD zorganizowała w Koszalinie w dniu 20 czerwca 2006 r. konferencję na temat: „Rola samorządów terytorialnych w realizacji programu na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie zachodniopomorskim”. Konferencja skierowana była przede wszystkim do samorządów terytorialnych szczebla powiatowego. Nadrzędnym celem było przedstawienie problemów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego występujących na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz przedstawienie samorządom powiatowym roli, jaką powinny odegrać w tworzeniu wojewódzkich programów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kolejne posiedzenie ZWR BRD odbędzie się w dniu 8 września 2006 r. w Mielnie, podczas IV edycji Dni Województwa Zachodniopomorskiego. ZWR BRD przygotowuje w czasie trwania dni województwa akcję promującą zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której udział wezmą między innymi: Policja, Pogotowie Ratunkowe, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Szczecinie i Zachodniopomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Koszalinie.

Działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są realizowane przez Pion Ruchu Drogowego KWP i wynikają z 4 programów operacyjnych zawartych w Strategii Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie na lata 2005-2010. Przedstawiają się one następująco:

- Program operacyjny nr 5 – *Dostosowanie prędkości do warunków drogowych celem zapewnienia podstawowego czynnika poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu* – zakłada ograniczenie liczby ofiar w wypadkach z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu o 9% w stosunku do 2004 r.
- Program operacyjny nr 6 – *Eliminacja z ruchu drogowego kierujących będących w stanie po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka oraz będących w stanie nietrzeźwości* – zakłada ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych z winy nietrzeźwych kierujących o 10,7% w stosunku do 2004 r.
- Program operacyjny nr 7 – *Upowszechnianie i egzekwowanie obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dzieci* - zakłada ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych wśród kierowców i pasażerów samochodów osobowych o 11,4% w stosunku do 2004 r.
- Program operacyjny nr 8 – *Zapobieganie powstawaniu wypadków drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów)* - zakłada ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów o 11,8% w stosunku do 2004 r.

Oprócz realizacji zadań wynikających ze Strategii Komendanta Wojewódzkiego Policji w Szczecinie na lata 2005-2010, policjanci Pionu Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie realizują zgodnie z harmonogramem działania zlecone przez KGP oraz działania zaplanowane przez TISPOL.

Ponadto komórki organizacyjne ruchu drogowego jednostek powiatowych realizują działania własne typu:

- działania *Powiat* – pomiar prędkości na drogach jednego powiatu z wykorzystaniem sił i środków ruchu drogowego jednostek ościennych oraz WRD KWP w Szczecinie;
- działania ukierunkowane na kontrolę przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób, realizowane wspólnie z Zachodniopomorską Inspekcją Transportu Drogowego i Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego na terenie całego województwa;
- zwiększenie liczby działań związanych z ujawnianiem nietrzeźwych użytkowników dróg;

- działania ukierunkowane na ujawnianie wykroczeń popełnianych przez pieszych (*Zebra, Pieszy, Stop czerwone światło*).

Poprzez współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego:

- realizowano wzmożone działania o zasięgu wojewódzkim, ukierunkowane na kontrolę przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób;
- akceptowano i przyjęto do realizacji programy prewencyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Załącznik nr 1****Kampania „PIŁEŚ – NIE PROWADŹ!”**

Kolejną ogólnopolską kampanią z cyklu „Włącz myślenie” jest kampania przeciwko prowadzeniu samochodu po spożyciu alkoholu „Piłeś – nie prowadź”, która ruszyła 7 lipca br. Celem kampanii jest wykształcenie nawyku nie prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu i wyboru alternatywnego środka transportu. Kampania ma uświadomić kierowcom, że nie ma żadnej metody, która pozwalałaby określić ilość alkoholu, którą można wypić, aby nie przekroczyć dozwolonej zawartości alkoholu we krwi (0,2 promila) oraz nadal prowadzić bezpiecznie. Jedynym rozwiązaniem jest nie pić kiedy planuje się prowadzić, a jeżeli planuje się pić alkohol, to zamówić taksówkę, skorzystać z transportu miejskiego albo poprosić o odwiezienie osobę, która nie piła. Nie należy też proponować alkoholu osobie, która zamierza prowadzić i nie dawać się namówić do jazdy samochodem z kierowcą, który pił alkohol.



Cele kampanii „Piłeś - nie prowadź” związane są z faktami, że prowadzenie samochodu po alkoholu jest jednym z głównych zagrożeń na polskich drogach. Od kilku lat liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców utrzymuje się na wysokim poziomie - blisko 7000 zdarzeń rocznie. W ubiegłym roku nietrzeźwi uczestniczyli w ponad 6700 wypadkach drogowych (14,1% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło ponad 800 osób (15,1% ogółu zabitych), a ponad 8000 odniosło obrażenia ciała (13,9% ogółu rannych). Tylko podczas ostatniego czerwcowego długiego weekendu Policja zatrzymała ponad 3300 pijanych kierowców<sup>1</sup>. Jednocześnie badania przeprowadzone przez TNS OBOP w marcu br. wykazały, że wśród ogółu badanych kierowców aż 17% przyznało, że przynajmniej raz prowadzili pojazd po wypiciu alkoholu, w tym 12% zdarzyło się to więcej niż raz. Wśród osób, które kiedykolwiek jechały pod wpływem alkoholu ponad jedna czwarta (26%) uważa za prawdopodobne, że powtórzy się to jeszcze raz w przyszłości. Wśród osób, które nie nadużyły alkoholu, 5% dopuszcza możliwość, że taka sytuacja może zdarzyć się w przyszłości.<sup>2</sup> Wśród głównych powodów jazdy pod wpływem alkoholu kierowcy wymieniają: przymus sytuacji (miałem jechać, nie miałem innej możliwości – 36%), aspekt krótkiej trasy (na której z pewnością nic się nie może wydarzyć – 22%). Ponad 20% kierowców decydowało się na prowadzenie samochodu pod wpływem alkoholu także wtedy, kiedy

<sup>1</sup> Źródło: Komenda Główna Policji

<sup>2</sup> Źródło: Raport z badania ilościowego TNS OBOP przeprowadzonego w dniach 2-13 marca 2006 r. na próbie 1500 osób przy pomocy wywiadu kwestionariuszowego

w ich ocenie nie wypili za dużo i czuli się trzeźwi.<sup>3</sup> Badania te pokazują, że w Polsce świadomość zagrożenia związanego z prowadzeniem samochodu po spożyciu alkoholu jest dość niska i mamy nadzieję, że kampania „Piłeś – nie prowadź” przyczyni się do poprawy tej sytuacji.

Rocznie na drogach UE ginie około 40 000 osób. 1-5% kierowców w krajach UE prowadzi pod wpływem alkoholu, powyżej dozwolonych limitów. Mają oni o 25% wyższe szanse ponieść śmierć w wyniku wypadku drogowego. Według szacunków Komisji Europejskiej, co roku umrze około 10 000 osób w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych. Szacunkowy koszt tych ofiar to 10 miliardów EURO rocznie. Można ich uniknąć, jeżeli wyeliminuje się z ruchu nietrzeźwych kierowców. Wymierne efekty przeciwko pijanym kierowcom może przynieść tylko połączenie kampanii informacyjno-edukacyjnych z częstymi, intensywnymi, losowymi kontrolami trzeźwości prowadzonymi przez Policję oraz egzekwowaniem przepisów – konsekwentnym karaniem i egzekucją kar.

W ramach kampanii „Piłeś – nie prowadź” przygotowano spot reklamowy, outdoor oraz plakaty i ulotki o charakterze edukacyjnym. Spot jest emitowany w sieci kin Cinema City (New Age Media), a także na antenie TVN Turbo. Na terenie wybranych miast Polski zawisło 755 billboardów (Stroer). Plakaty pojawiły się w punktach sprzedaży alkoholu (sklepy, puby i restauracje).

Bardzo ważnym elementem kampanii jest wzmożona kontrola trzeźwości prowadzona przez Policję. Podczas kontroli Policjanci rozdają ulotki edukacyjne.

Realizacja kampanii była możliwa dzięki społecznemu zaangażowaniu partnerów: Agencji Euro RSCG Warsaw, MPG, Media Contacts, Agencji PR Sensors, sieci kin Cinema City (New Age Media), TVN Turbo, Stroer, ARBO Media. Realizacja kreacji: Michał Bulik – reżyseria filmu; studio filmowe Banana Split – realizacja filmu; zdjęcie do plakatu - Łukasz Murgrabia przy współpracy Yellow Studio.

Partnerami projektu są: Komenda Główna Policji, Komenda Stołeczna Policji, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy oraz Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego w Polsce – Browary Polskie.



---

<sup>3</sup> Źródło: Tamże, badania jakościowe TNS OBOP

**Załącznik nr 2**

**Bezpieczeństwo szkoły w świetle opinii nauczycieli  
– z badań przeprowadzonych w 2005 r. na zlecenie MEN  
przez Centrum Metodyczne pomocy Psychologiczno – Pedagogicznej.**

Opinie nauczycieli dotyczące oceny fizycznego bezpieczeństwa szkoły obejmowały m.in. lokalizację szkoły i zagrożenia związane z najbliższym jej sąsiedztwem, **bezpieczeństwo drogi jaką pokonują dzieci z domu do szkoły**, warunki lokalowe szkoły, w tym posiadanie świetlicy, boiska i terenu obok szkoły, po którym uczniowie mogą się bezpiecznie poruszać, a także kontrolę miejsc gdzie młodzież przebywa w czasie przerw.

Od 2000 do 2003 r. liczba dzieci w Polsce w wieku od 7 do 13 lat spadła z 3.789,8 tys. Do 3.403,8 tys., a ponieważ dzieci w tym przedziale wieku są uczniami szkół podstawowych zmniejszyła się liczba uczniów 3.330,6 tys. w roku szkolnym 2000/1 do 2.855,6 tys. w roku 2002/3. Spadek liczby uczniów spowodował zamknięcie wielu szkół małych, których koszty utrzymania, przy znacznie zmniejszonej liczbie uczniów, okazały się przekraczające możliwości finansowe samorządów. I tak liczba szkół podstawowych z 16.766 w roku szkolnym 2000/1 spadała do 15.344 w roku 2002/3. (Rocznik statyst. 2004)

**Likwidacja 1422 szkół podstawowych znacznie wydłużyła drogę wielu dzieci do szkoły, ponieważ jednak szkoły mają obowiązek zapewnienia uczniom, zamieszkałym ponad 3 km od szkoły, bezpłatnego dojazdu do niej, droga do szkół y nie musiała stać się przez to mniej bezpieczna.**

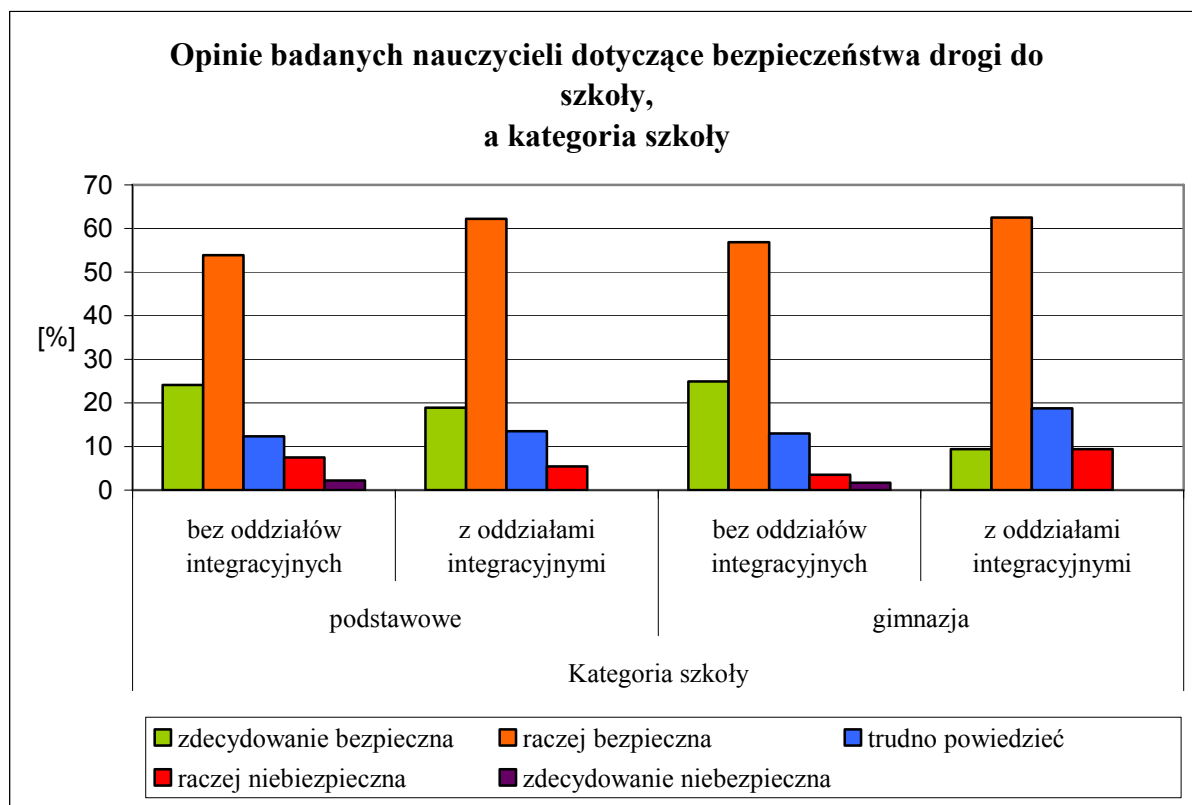
**Dzieci w drodze do szkoły na skutek nieznajomości lub lekceważenia przepisów drogowych często narażają się na niebezpieczeństwo wypadków, zwłaszcza że wielu kierowców również lekceważy przepisy drogowe nakazujące im zmniejszenie prędkości i zachowanie szczególnej ostrożności w pobliżu szkół i miejsc, gdzie przebywają dzieci.**

**Badanych nauczycieli zapytano jak oceniają pod względem bezpieczeństwa drogę dzieci do szkoły. Opinie badanych przedstawiono w tab. 3, 4, 5 i na wykresach.**

Tab. 3. Opinie badanych nauczycieli dotyczące bezpieczeństwa drogi do szkoły, a kategoria szkoły

Ocena bezpieczeństwa	kategoria szkoły			
	podstawowe		gimnazja	
	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna	24,1	18,9	24,9	9,4
raczej bezpieczna	53,9	62,2	56,9	62,5
trudno powiedzieć	12,3	13,5	13,0	18,8
raczej niebezpieczna	7,5	5,4	3,5	9,4
zdecydowanie niebezpieczna	2,2	-	1,7	-

\* Różnice nie istotne statystycznie.



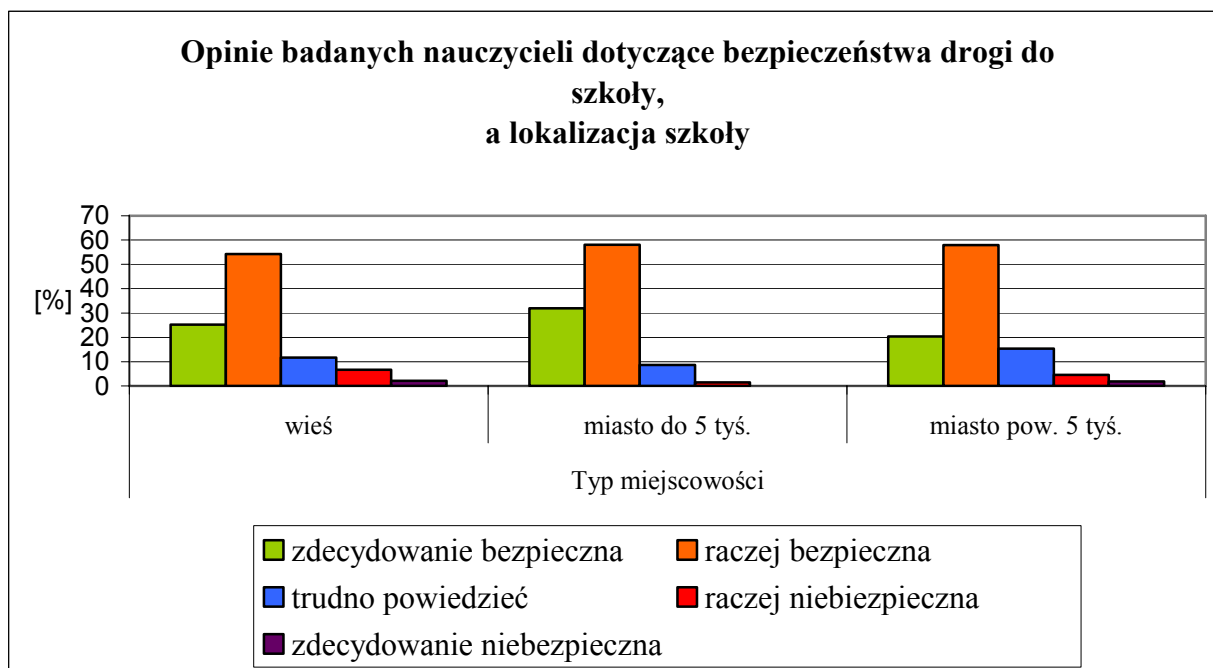
Jeżeli uwzględnimy opinie wskazujące, iż droga dzieci do szkoły jest zdecydowanie bezpieczna i raczej bezpieczna to można stwierdzić, że najwyższej bezpieczeństwa ocenili badani nauczyciele ze szkół podstawowych posiadających oddziały integracyjne (81,1%) oraz nauczyciele gimnazjów bez oddziałów integracyjnych (81,8%). Najniższej bezpieczeństwa drogi uczniów do szkoły ocenili badani ucący w gimnazjach posiadających oddziały integracyjne (71,9%), którzy też częściej niż pozostali uznali, że droga ta jest raczej niebezpieczna (9,4%).

Droga dzieci do szkoły powinna być zawsze zdecydowanie bezpieczna, tymczasem odsetki badanych, którzy tak je ocenili nie przekracza 25%, można zatem stwierdzić, że stan bezpieczeństwa dzieci w drodze z domu do szkoły nie jest zadowalający. Niepokojącą zmianą jest wysoki odsetek (9,7%) badanych uczących w szkołach podstawowych, do których uczęszczają również małe dzieci, którzy stwierdzili, że droga uczniów do szkoły jest niebezpieczna.

Tab. 4. Opinie badanych nauczycieli dotyczące bezpieczeństwa drogi do szkoły a lokalizacja szkoły

Ocena Bezpieczeństwa	wielkość miejscowości		
	wieś	miasto do 5 tys.	miasto powyżej 5 tys.
	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna	25,2	31,9	20,3
raczej bezpieczna	54,3	58,0	57,9
trudno powiedzieć	11,7	8,7	15,4
raczej niebezpieczna	6,7	1,4	4,6
zdecydowanie niebezpieczna	2,1	-	1,8

\* Różnice nie istotne statystycznie.



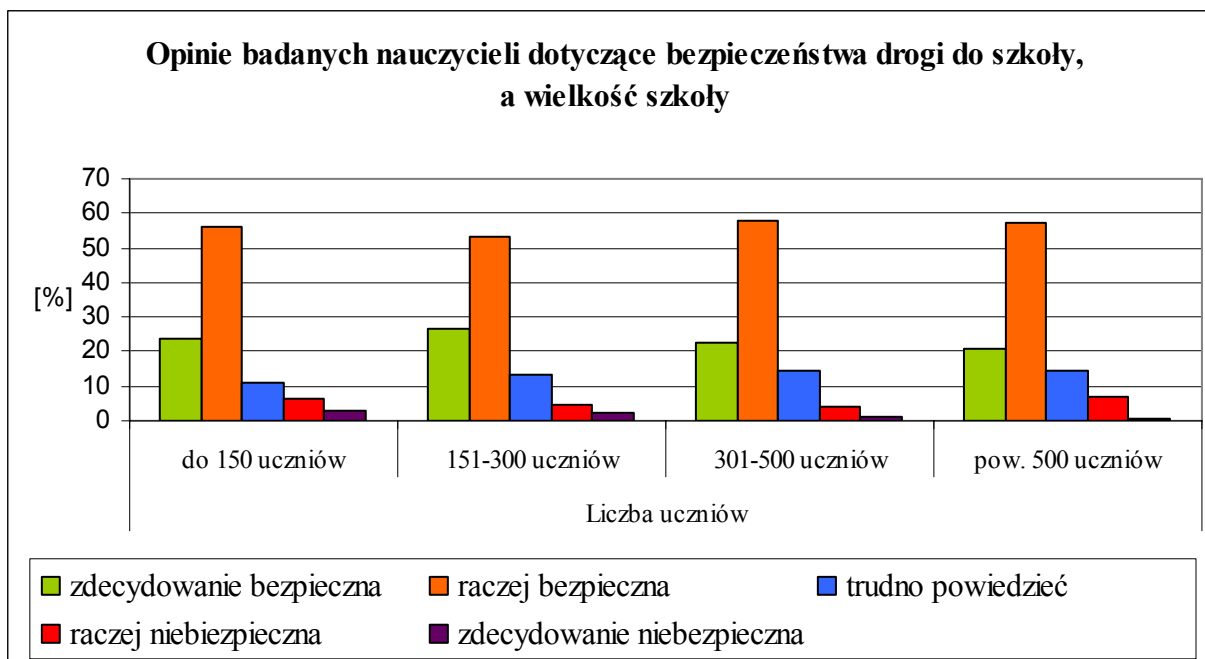
Uwzględniając wielkość miejscowości, w której jest szkoła, w której pracują badani nauczyciele można stwierdzić, że za zdecydowanie bezpieczną i raczej bezpieczną drogę dzieci do szkoły najczęściej uznawali ją badani uczący w szkołach położonych w małych miastach liczących do 5 tys. mieszkańców (89,9%), ani też najrzadziej stwierdzali, że droga do szkoły jest niebezpieczna (1,4%).

Bezpieczeństwo drogi do szkoły podobnie ocenili badani ze szkół wiejskich i szkół położonych w dużych miastach. Odsetek badanych oceniających drogę do szkół wiejskich jako zdecydowanie bezpieczną i raczej bezpieczną wynosi 79,5% a szkół w dużych miastach 78,2%. Za niepokojący można uznać stosunkowo wysoki odsetek badanych, którzy uznali za niebezpieczną drogę do szkoły wiejskiej (8,8%) oraz w dużych miastach (6,4%).

Tab. 5. Opinie badanych nauczycieli dotyczące bezpieczeństwa drogi do szkoły a wielkość szkoły

Ocena bezpieczeństwa	wielkość szkoły			
	do 150 uczniów	151-300 uczniów	301-500 uczniów	powyżej 500 uczniów
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna	23,5	26,37	22,6	21,1
raczej bezpieczna	56,4	53,0	57,6	57,1
trudno powiedzieć	10,9	13,3	14,7	14,3
raczej niebezpieczna	6,5	4,8	4,1	6,9
zdecydowanie niebezpieczna	2,7	2,2	0,9	0,6

\* Różnice nie istotne statystycznie.



Wielkość szkoły w której pracują badani nauczyciele nie różnicuje ich opinii na temat bezpieczeństwa drogi uczniów do szkoły. Odsetek badanych, którzy ocenili drogę za zdecydowanie bezpieczną i raczej bezpieczną jest podobny wśród nauczycieli z małych i dużych szkół, wynosi bowiem od 78,2% do 80,2%.

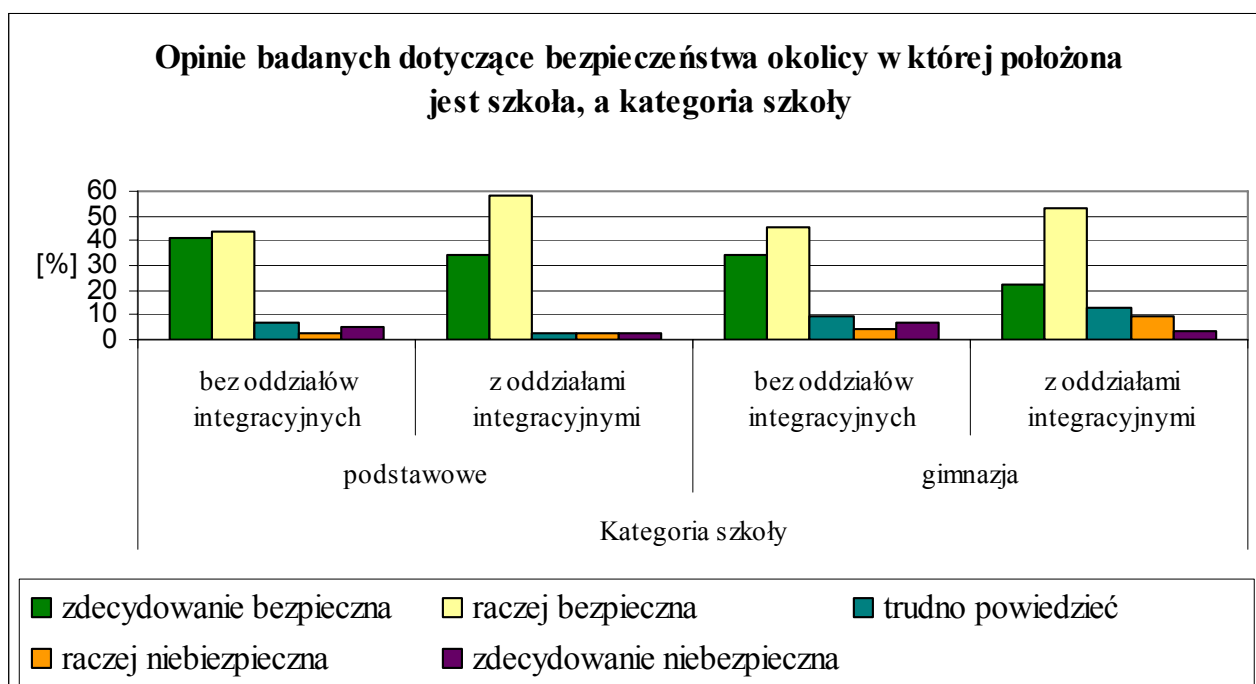
Nieco bardziej zróżnicowane są natomiast oceny badanych wskazujące, że drogę uczniów do szkoły może uznać za bezpieczną. Za raczej niebezpieczną i zdecydowanie niebezpieczną uznało drogę uczniów do szkoły aż do 9,2% badanych pracujących w szkołach najmniejszych tj. liczących do 150 uczniów, 7,0% - badanych ze szkół o liczbie uczniów od 151 do 300 uczniów, 5% badanych ze szkół liczących od 301 do 500 uczniów 7,5% badanych ze szkół najliczniejszych tj. mających ponad 500 uczniów.

O bezpieczeństwie uczniów w drodze z domu do szkoły decyduje nie tylko poziom bezpieczeństwa samej drogi, ale również poziom bezpieczeństwa najbliższego sąsiedztwa szkoły. Opinie badanych dotyczące bezpieczeństwa okolicy w której położona jest szkoła przedstawiono w tablicach 6, 7, 8 oraz na wykresach.

Tab. 6. Opinie badanych dotyczące bezpieczeństwa okolicy w której położona jest a kategoria szkoły

Ocena bezpieczeństwa okolicy szkoły	kategoria szkoły			
	podstawowe		gimnazja	
	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna – brak zagrożeń	41,2	34,2	34,7	21,9
raczej bezpieczna	43,6	57,9	45,2	53,1
trudno powiedzieć	7,0	2,6	9,5	12,5
raczej niebezpieczna	2,8	2,6	3,9	9,4
niebezpieczna – występuje szereg zagrożeń	5,5	2,6	6,8	3,1

\* Różnice nie istotne statystycznie.

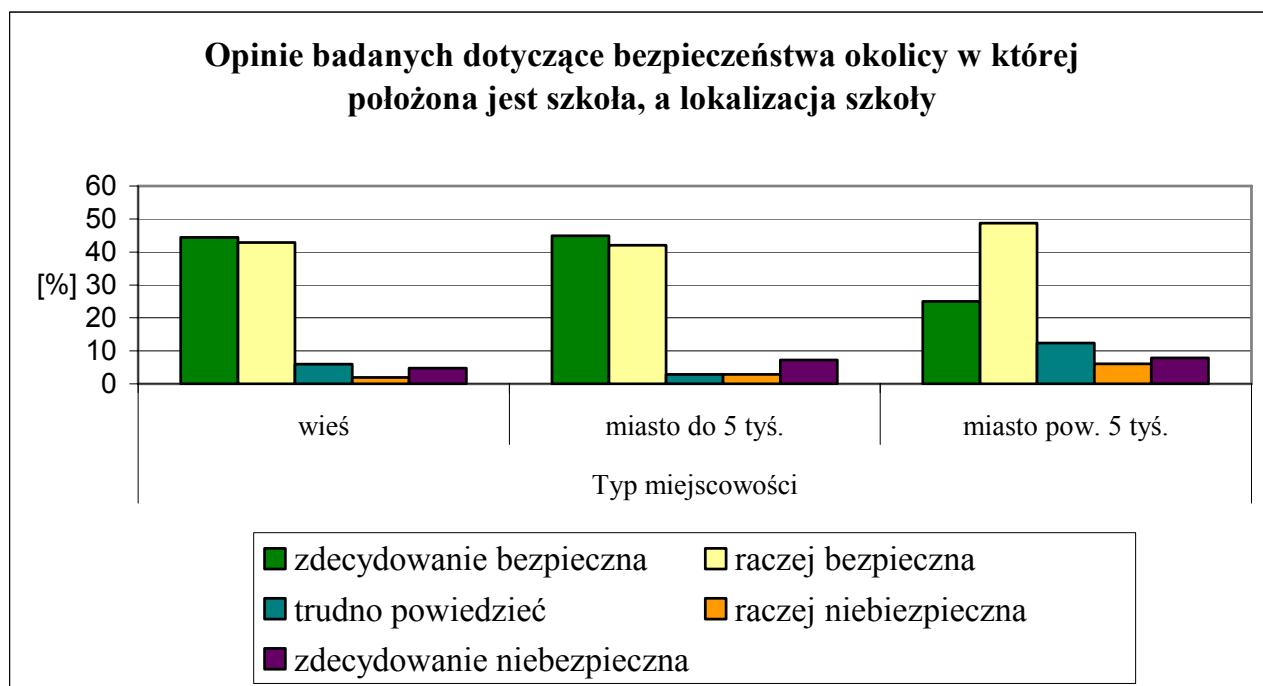


W świetle opinii nadanych nauczycieli najbardziej bezpieczne są okolice szkół podstawowych posiadających oddziały integracyjne (92,1%), następnie szkół podstawowych nie posiadających takich oddziałów (84,5%) natomiast najmniej bezpieczne, z uwagi na występujące zagrożenia są okolice szkół gimnazjalnych z oddziałami integracyjnymi (75%). Opinie badanych nauczycieli o bezpieczeństwie okolicy szkół z uwzględnieniem wielkości miejscowości w której położona jest szkoła przedstawiono w tabelicy 7.

Tab. 7. Opinie badanych dotyczące bezpieczeństwa okolicy szkoły a lokalizacja szkoły

Ocena bezpieczeństwa okolicy szkoły	wielkość miejscowości		
	wieś	miasto do 5 tys.	miasto powyżej 5 tys.
	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna – brak zagrożeń	44,4	44,9	25,0
raczej bezpieczna	42,9	42,0	48,7
trudno powiedzieć	6,0	2,9	12,4
raczej niebezpieczna	2,0	2,9	6,1
niebezpieczna – występuje szereg zagrożeń	4,7	7,2	7,8

\* Różnice w ocenie istotne statystycznie na poziomie  $p < 0,000$ .



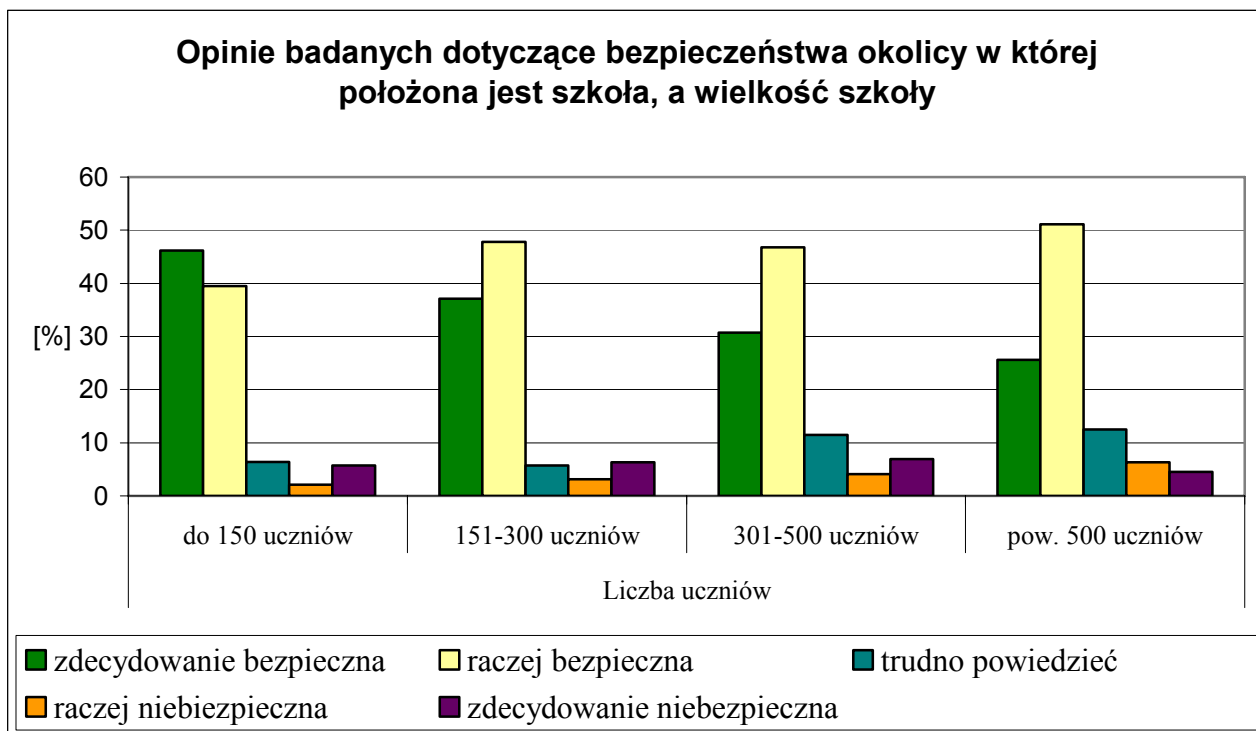
Opinie nauczycieli na temat bezpieczeństwa szkoły różnią się istotnie w zależności od wielkości miejscowości, w której położona jest szkoła. Najwyżej bezpieczeństwo związane z lokalizacją szkoły ocenili nauczyciele w szkołach wiejskich (lokalizacja zdecydowanie bezpieczna i raczej bezpieczna - 87,3%) najniżej nauczyciele uczący w szkołach położonych w miastach liczących powyżej 5 tys. mieszkańców. Jak wynika z opinii badanych zdecydowanie niebezpieczna jest lokalizacja 4,7% szkół wiejskich, 7,2% szkół w miastach do 5 tys. mieszkańców i 7,8% szkół w dużych miastach.

Stwierdzono również, iż oceny okolic szkoły pod względem bezpieczeństwa różnią się istotnie ( $p < 0,000...$ ) w zależności od wielkości szkoły. Za zdecydowanie i raczej bezpieczne zostało uznanych 85,7% szkół o liczbie uczniów nie przekraczającej 150; następnie szkół o liczbie uczniów od 151 do 300 – 84,9%. Natomiast lokalizację szkół za bezpieczną uznano tylko w przypadku 77,5% szkół o liczbie uczniów od 301-500 uczniów i 76,7% szkół do których uczęszcza ponad 500 uczniów. Dane na ten temat przedstawiono w tablicy 8.

Tab. 8. Opinie badanych dotyczące bezpieczeństwa okolicy szkoły a wielkość szkoły

Ocena bezpieczeństwa okolicy szkoły	wielkość szkoły			
	do 150 uczniów	151-300 uczniów	301-500 uczniów	powyżej 500 uczniów
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół
zdecydowanie bezpieczna – brak zagrożeń	46,2	37,1	30,7	25,6
raczej bezpieczna	39,5	47,8	46,8	51,1
trudno powiedzieć	6,4	5,7	11,5	12,5
raczej niebezpieczna	2,1	3,1	4,1	6,3
niebezpieczna – występuje szereg zagrożeń	5,7	6,3	6,9	4,5

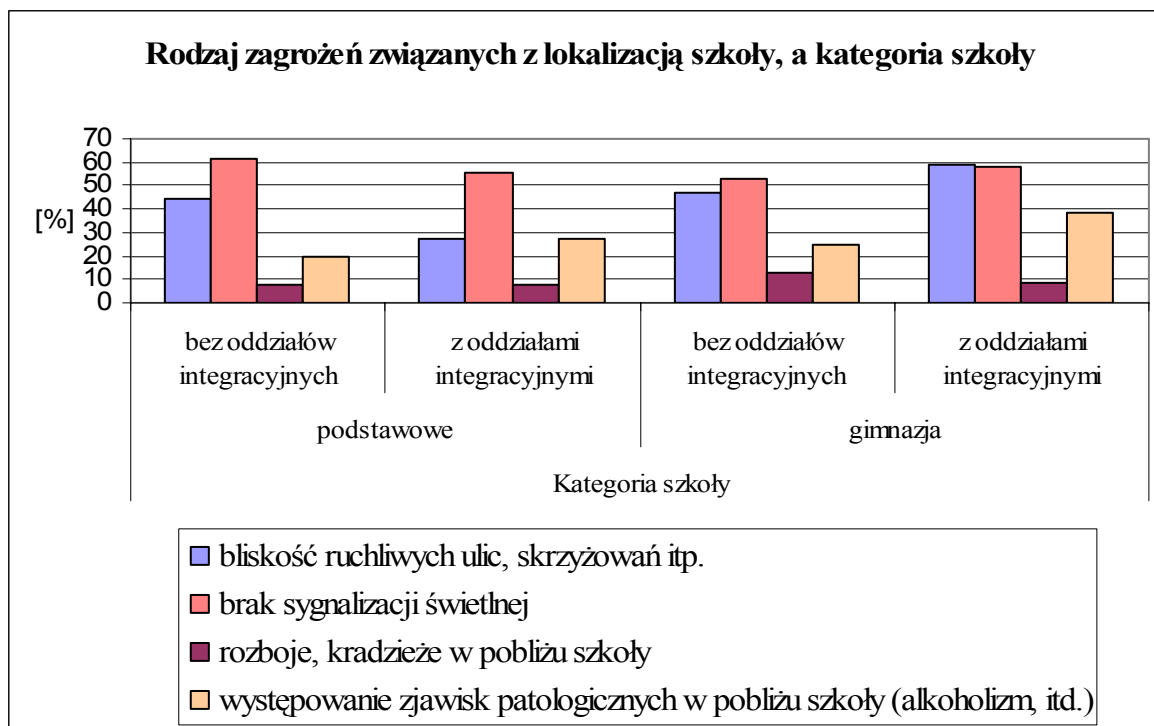
\* Różnice w ocenie istotne statystycznie na poziomie  $p < 0,000$ .



Opinie badanych dotyczące rodzaju zagrożeń występujących w pobliżu szkół z uwzględnieniem kategorii szkoły przedstawiono w tablicy 9.

Tab. 9. Rodzaj zagrożeń związanych z lokalizacją szkoły a kategoria szkoły

Rodzaj zagrożenia	kategoria szkoły				poziom istotności różnic
	podstawowe		gimnazja		
	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	
	% badanych	% badanych	% badanych	% badanych	
bliskość ruchliwych ulic, skrzyżowań itp.	44,3	27,6	46,8	59,3	n. ist.
brak sygnalizacji świetlnej	61,4	55,6	52,6	58,3	n. ist.
rozboje, kradzieże w okolicy	7,5	7,4	12,6	8,7	n. ist.
występowanie zjawisk patologicznych w pobliżu szkoły (alkoholizm, narkomania)	19,4	26,9	24,9	38,5	n. ist.



O ile samą drogę uczniów z domu do szkoły większość badanych określiła jako bezpieczną, to ocenę bezpieczeństwa najbliższej okolicy szkoły można uznać za niekorzystną. Poważnym zagrożeniem bezpieczeństwa uczniów jest brak w pobliżu ponad połowy szkół sygnalizacji świetlnej umożliwiającej przechodzenie przez często bardzo ruchliwe ulice. Instalowanie sygnalizacji świetlnej przy szkołach wiejskich położonych z dala od ruchliwych dróg nie wydaje się potrzebne, ale na pewno powinna ona być zainstalowana przy szkołach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg o znacznym nasileniu ruchu.

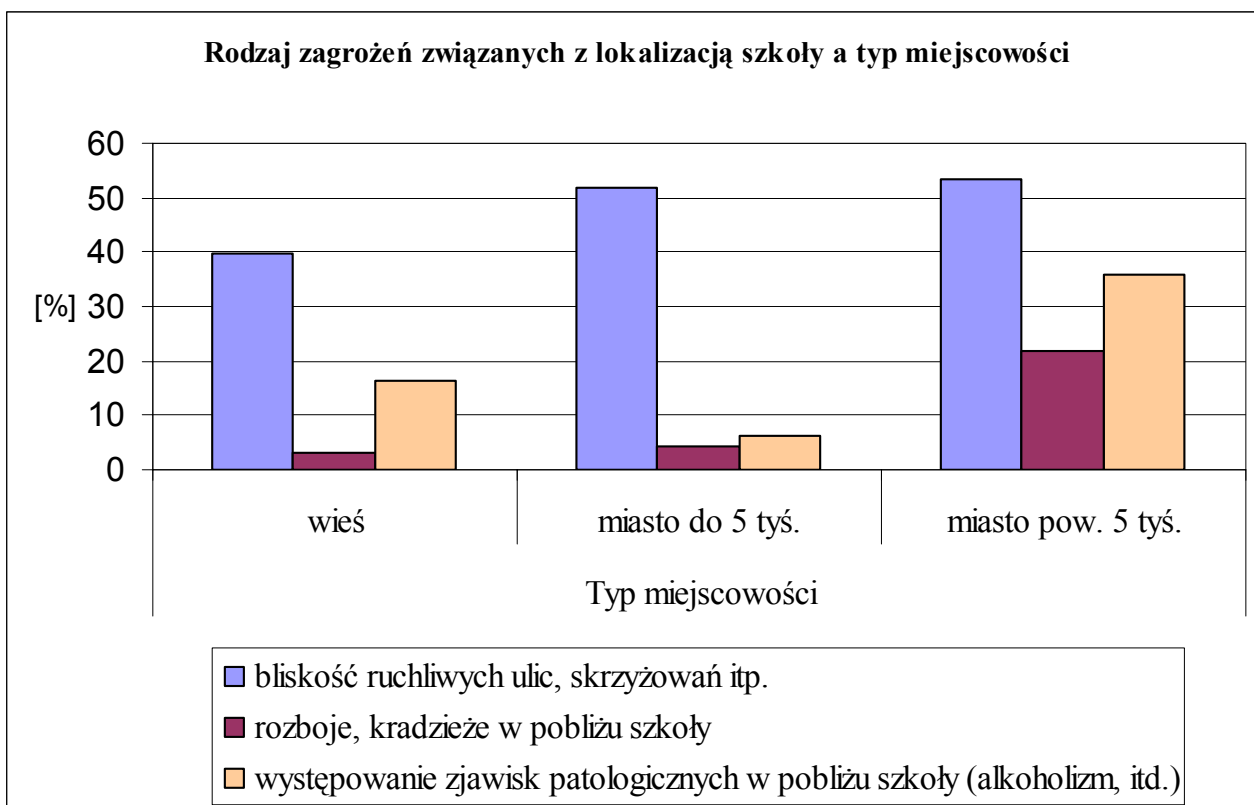
Duży niepokój budzić może też obecność w pobliżu szkół osób pijących alkohol lub będących pod jego wpływem oraz narkomanów – bądź dilerów którzy wśród uczniów poszukują klientów chętnych do nabycia narkotyków.

Organy prowadzące szkoły, jak również dyrekcje szkół nie mogą zmienić lokalizacji szkoły, nie mają też większego wpływu na ruch pojazdów w ich okolicy, mogą jednak zadbać o to, by w okolicy szkoły pojazdy jeździły wolniej, aby były bezpieczne przejścia, a także by w sąsiedztwie szkoły uczniowie nie stykali się z pijącymi alkohol, narkomanami, oraz nie byli narażeni na kradzieże, rozboje i zaczepki. W tablicy 10 przedstawiono dane o zagrożeniach z uwzględnieniem wielkości miejscowości, w której położona jest szkoła.

Tab. 10. Rodzaj zagrożeń związanych z lokalizacją szkoły a typ miejscowości

rodzaj zagrożeń	typ miejscowości			poziom istotności różnic
	wieś	miasto do 5 tys.	miasto powyżej 5 tys.	
	% szkół	% szkół	% szkół	
bliskość ruchliwych ulic, skrzyżowań itp.	39,8	51,8	53,5	0,000
rozboje, kradzieże w pobliżu szkoły	3,3	4,3	21,8	0,000
występowanie zjawisk patologicznych w pobliżu szkoły (alkoholizm, narkomania)	16,4	6,4	35,8	0,000

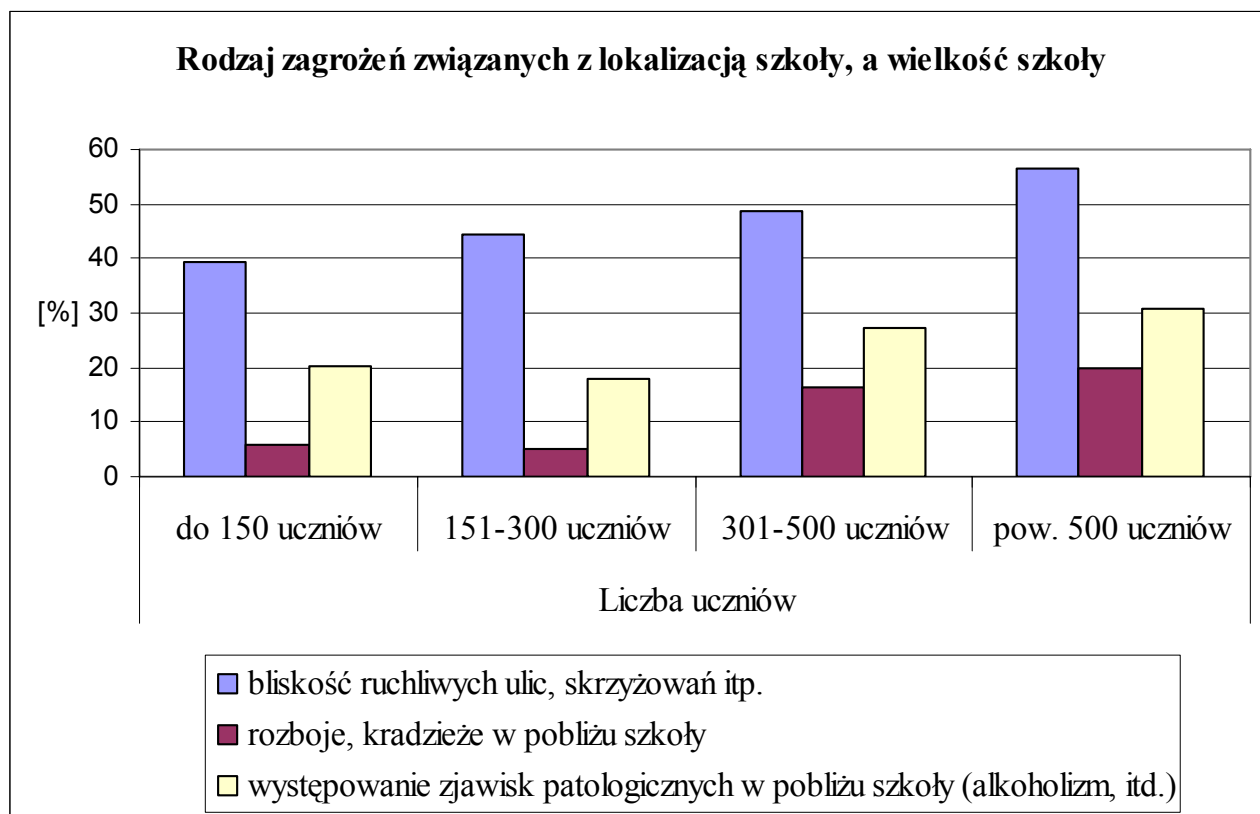
Jak wynika z danych zawartych w tab. 10 wszystkie rodzaje zagrożeń występują istotnie częściej ( $p < 0,000$ ) w dużych miastach niż na wsiach.



Istotnie więcej zagrożeń występuje też w pobliżu szkół dużych niż małych. Informacje na ten temat przedstawiono w tab. 11.

Tab. 11. Rodzaj zagrożeń związanych z lokalizacją szkoły z uwzględnieniem wielkości szkoły

rodzaj zagrożeń	wielkość szkoły				poziom istotności różnic
	do 150 uczniów	151-300	301-500	powyżej 500	
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół	
bliskość ruchliwych ulic, skrzyżowań, tras szybkiego ruchu	39,5	44,5	48,6	56,6	0,005
rozboje, kradzieże w okolicy szkoły	6,0	5,0	16,3	19,7	0,000
występowanie w okolicy szkoły zjawisk patologicznych (alkoholizm, narkomania)	20,3	18,0	27,4	30,9	0,009

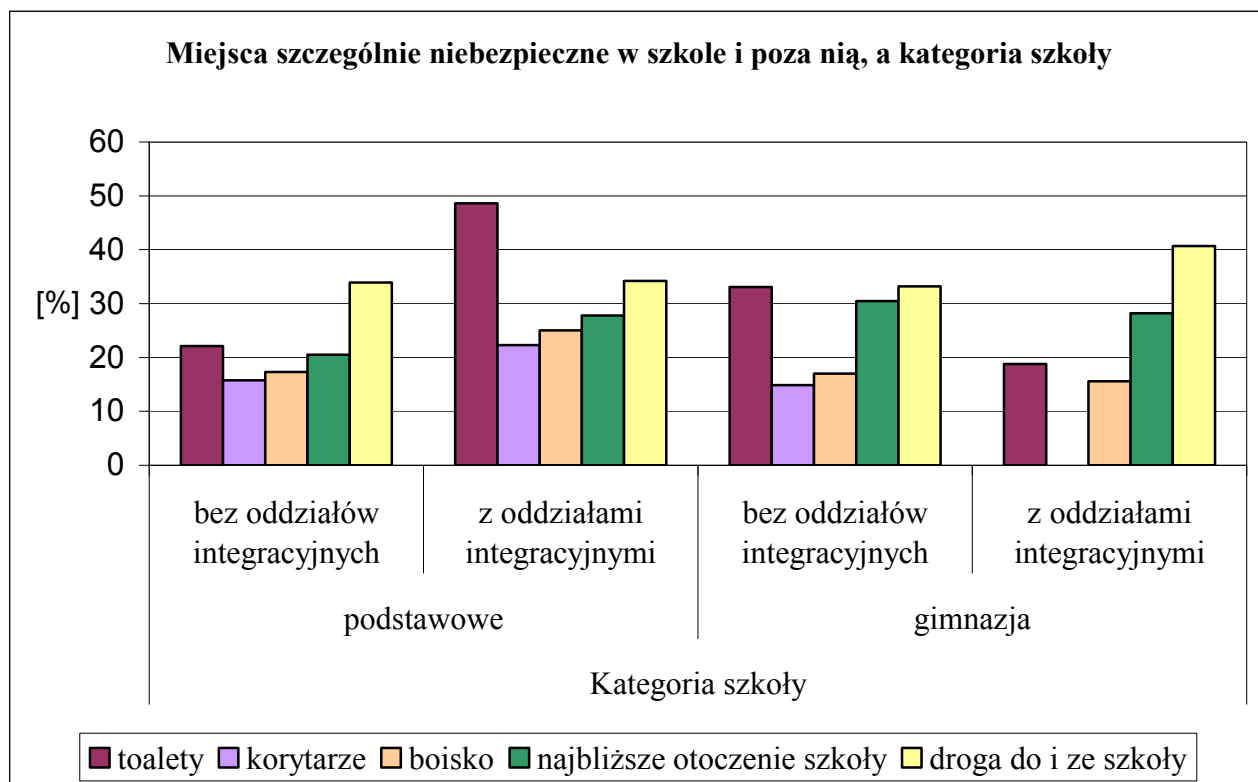


Jakkolwiek większość szkół małych znajduje się na wsiach, często są one zlokalizowane w pobliżu tras szybkiego ruchu, bądź niebezpiecznych skrzyżowań stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa dzieci. Wysoki odsetek opinii potwierdzających występowanie w pobliżu szkół wiejskich (16,4%) pijących alkohol lub wręcz nietrzeźwych może świadczyć o zlokalizowaniu w pobliżu szkół sklepów lub barów gdzie sprzedawany jest alkohol, który wypijany jest w ich pobliżu, co często w warunkach wiejskich ma miejsce.

Jakkolwiek odsetek szkół, których lokalizację nauczyciele uznali za zagrażającą bezpieczeństwu uczniów wahał się od 4,7% w przypadku szkół wiejskich do 7,8% szkół w dużych miastach to jednak w stwierdzeniu, że w okolicy szkoły żadne zagrożenia nie występują nauczyciele byli bardzo ostrożni, o czym świadczy blisko 40 procentowy brak odpowiedzi.

Tab. 18. Miejsca szczególnie niebezpieczne w szkole i poza nią a kategoria szkoły

miejsce	kategoria szkoły				poziom istotności
	podstawowe		gimnazja		
	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	bez oddziałów integracyjnych	z oddziałami integracyjnymi	
	% szkół	% szkół	% szkół	% szkół	
toalety	22,1	48,6	33,1	18,8	0,000
korytarze	15,8	22,3	14,9	-	0,001
boisko szkolne	17,3	25,0	17,0	15,6	0,001
najbliższe otoczenie szkoły	20,5	27,8	30,5	28,2	0,000
droga do i ze szkoły	33,9	34,2	33,2	40,7	n.ist.



W opinii nauczycieli największe zagrożenie bezpieczeństwa związane jest z drogą dzieci do szkoły. Na terenie szkoły miejscami niebezpiecznymi są toalety, następnie boisko szkolne i w nieco mniejszym stopniu również korytarze.

W szkołach podstawowych najwięcej zagrożeń związanych jest z drogą do szkoły oraz z toaletami. Stanowią one szczególne zagrożenie zwłaszcza w szkołach posiadających klasy integracyjne. W gimnazjach również niebezpiecznymi miejscami jest droga do szkoły, toalety i najbliższe otoczenie szkoły, czyli te miejsca, w których uczniowie pozostają poza kontrolą.

Należy podkreślić, iż odsetek badanych nauczycieli wskazujących jako miejsce niebezpieczne toalety jest znacznie wyższy w gimnazjach niż w szkołach podstawowych nie posiadających oddziałów integracyjnych. Wynika to prawdopodobnie z faktu, iż młodzież gimnazjalna częściej niż uczniowie szkół podstawowych wykorzystuje szkolne toalety jako miejsca gdzie palą papierosy czy też piją alkohol. Tam też często agresywni sprawcy atakują swoje ofiary. Opinia nauczycieli o tym które z miejsc w szkole są najbardziej niebezpieczne w zależności od wielkości miejscowości, w której położona jest szkoła przedstawiono w tabelicy 19.

Tab. 19. Miejsca szczególnie niebezpieczne w szkole i poza nią, a lokalizacja szkoły

miejsce	typ miejscowości			poziom istotności różnic
	wieś	miasto do 5 tys.	miasto powyżej 5 tys.	
	% szkół	% szkół	% szkół	
toalety	28,6	22,8	33,4	0,001
korytarze	13,3	7,5	19,4	0,000
boisko szkolne	15,8	9,2	21,2	0,000
najbliższe otoczenie szkoły	18,9	22,3	37,2	0,000
droga do i ze szkoły	33,9	15,4	37,0	0,014

