

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

SPRAWOZDANIE

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

Warszawa, kwiecień 2006 r.

Spis treści

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

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

1. Wprowadzenie

W lutym bieżącego roku Komisja Europejska opublikowała raport o stanie bezpieczeństwa na europejskich drogach, który wskazuje największe zagrożenia i porównuje dane statystyczne z całej UE. Polska pomimo spadku liczby zdarzeń drogowych przy stałym wzroście liczby pojazdów nadal jest niechlubnym liderem w liczbie wypadków śmiertelnych i osób poszkodowanych (wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 3% w stosunku do roku 2001), co daje nam drugie miejsce w Unii Europejskiej. Na taki stan rzeczy składa się wiele czynników, ale raport podkreśla, że nadal największymi zagrożeniami na polskich drogach są: lekceważenie przepisów ruchu drogowego, nieodpowiedzialne zachowania kierowców wobec niechronionych użytkowników dróg, bagatelizowanie ograniczeń prędkości, brawura młodych kierowców, tj. grupy wiekowej w której ginie najwięcej osób, a także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu. Taki stan rzeczy jest jasno odzwierciedlony w statystykach, które prezentujemy w poniższym sprawozdaniu. Stan bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach w porównaniu z innymi krajami, nie tylko europejskimi, jest zdecydowanie niezadowalający. Pomimo pozytywnych zmian mających miejsce w ostatnich latach i podjętych działań zaradczych zagrożenie statystycznego Polaka jest nadal bardzo wysokie (15 zabitych na 100 tys. mieszkańców) tj. 2 razy wyższe niż w innych krajach europejskich.

Od lat błędnie uważa się, że tak znaczna liczba wypadków i ich ofiar na polskich drogach są przede wszystkim spowodowane dynamicznym rozwojem motoryzacji. W ciągu ostatnich 15 lat liczba samochodów osobowych wzrosła bowiem o ponad 100%. Są jednak kraje, jak Wielka Brytania czy Niemcy, w których wskaźniki motoryzacji są dwukrotnie wyższe niż w Polsce, a zagrożenie mieszkańców (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) jest znacznie niższe. W większości krajów pomimo wzrostu motoryzacji następuje stały spadek liczby wypadków i ofiar. Zatem wzrostowi liczby samochodów nie musi towarzyszyć wzrost zagrożenia. Z doświadczeń krajów OECD wynika, że najbardziej efektywnym sposobem zmniejszenia zagrożenia na drogach jest prowadzenie systematycznych, wielodyscyplinarnych (edukacja, prawo, nadzór i inżynieria) działań realizowanych zgodnie z długofalowym programem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

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

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce musimy rozpatrywać w kontekście krajów Unii Europejskiej, ponieważ jesteśmy jej pełnoprawnym członkiem już od 1 maja 2004r. W opublikowanej w 2001 r. przez Komisję Europejską Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” znaczną uwagę poświęcono bezpieczeństwu transportu, przy czym szczególną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wspólnota postawiła sobie za cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 r. Polskie dążenia są zasadniczo zbieżne z unijnymi pod kątem podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa

ruchu, kierunków działań i priorytetów realizacji, które zawarte są w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.

Ponieważ działalność w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wielodyscyplinarna i rozproszona, wymaga dobrej koordynacji i nadzoru realizowanych przedsięwzięć będąc obowiązkiem administracji publicznej. Instrumenty wdrażania polityki w zakresie brd dotyczą szeroko rozumianej sfery administracji publicznej, zarządzania oraz działalności politycznej i społecznej na wszystkich szczeblach organizacji państwa. Stąd trudno o jednoznaczną formułę organizacyjną, choć jest ona oparta na systemie Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (od Krajowej, jako organu doradczego Rady Ministrów, przez wojewódzkie, organizowane przez wojewodów, marszałków województwa i wojewódzkich komendantów policji, do innych inicjatyw instytucjonalnych, właściwych w terenie według lokalnych potrzeb i możliwości).

W zakresie instrumentów nadzoru i kontroli jednym z najważniejszych uregulowań politycznych jest znowelizowany "Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005" przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2005 r., jako program dla Polski na lata 2005 – 2013. Program będzie wdrażany na podstawie szczegółowego Programu Realizacyjnego określającego działania i jednostki odpowiedzialne za ich realizację.

Do obowiązków organów administracji publicznej, określonych w Programie GAMBIT 2005, należy m.in. koordynacja i podejmowanie wspólnych przedsięwzięć. Ich działania skupiają się również na planowaniu, projektowaniu oraz zarządzaniu drogami i ruchem. Dziedzinami w których czynnik brd ma szczególne znaczenie są:

- kształtowanie polityki transportowej w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- legislacja na poziomie parlamentu oraz działalność uchwałodawcza na poziomie samorządów,
- planowanie sieci drogowych w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- projektowanie dróg i zarządzanie ruchem,
- egzekucja prawa o ruchu drogowym,
- szkolenie kierowców,
- edukacja szkolna,
- ratownictwo drogowe,
- *public relations*, media.

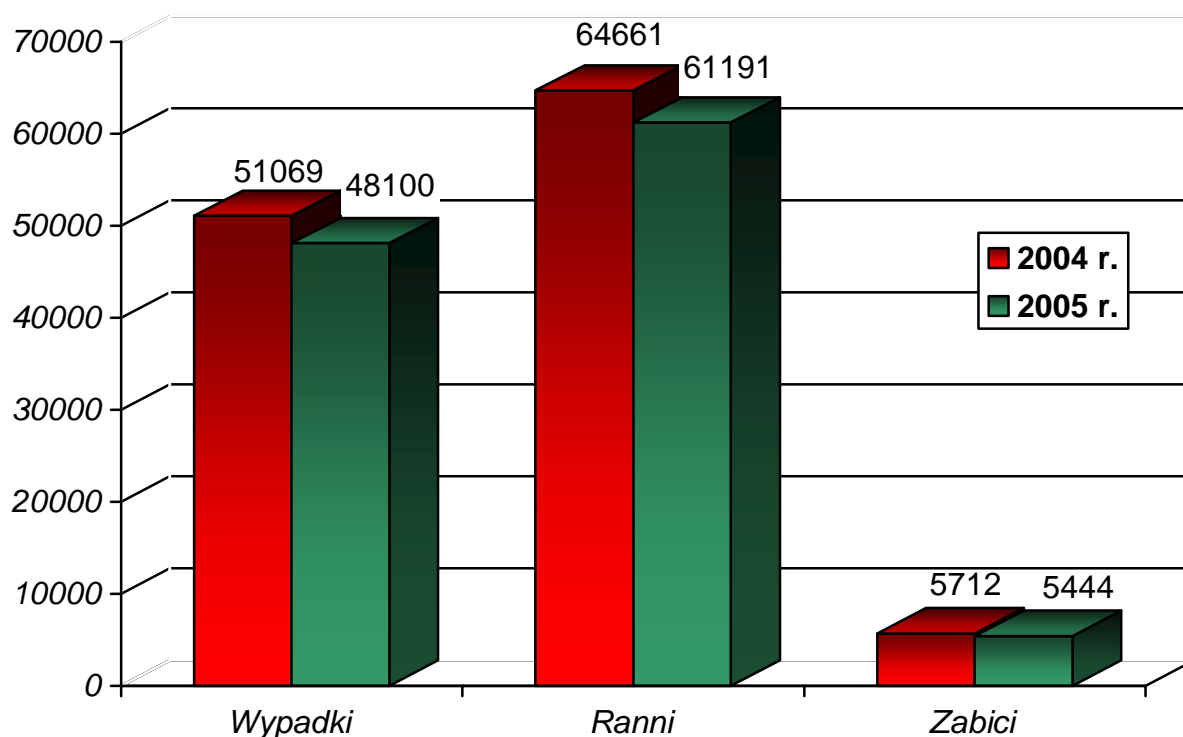
Konieczne jest doskonalenie i skuteczne wdrażanie przepisów prawa, szczególnie w zakresie prawa o ruchu drogowym, kodeksu wykroczeń, ustawy o drogach publicznych, prawa budowlanego, ustaw kompetencyjnych, przepisów homologacyjnych pojazdów. Niezbędne są także szerokie akcje społeczne wpływające na świadomość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

2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2005 r. ¹

2.1. Liczba wypadków w 2005 r.

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

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



¹ Opracowano na podstawie materiału nadesłanego przez Komendę Główną Policji

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

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

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2005	2004	Wzrost/ spadek	2005	2004	Wzrost/ spadek	2005	2004	Wzrost/ spadek
Dolnośląskie	3 149	2 987	162	364	371	-7	4 089	3 686	403
Kujawsko-pomorskie	2 157	2 396	-239	325	299	26	2 757	3 016	-259
Lubelskie	2 446	2 586	-140	322	358	-36	3 160	3 287	-127
Lubuskie	860	847	13	174	168	6	1 169	1 209	-40
Łódzkie	4 753	4 826	-73	444	440	4	5 753	5 844	-91
Małopolskie	4 437	4 882	-445	334	335	-1	5 596	6 355	-759
Mazowieckie	3 468	3 188	280	533	569	-36	4 424	3 982	442
Opolskie	1 013	1 191	-178	148	150	-2	1 294	1 536	-242
Podkarpackie	2 244	2 380	-136	287	295	-8	2 858	3 000	-142
Podlaskie	1 185	1 226	-41	211	200	11	1 490	1 572	-82
Pomorskie	3 064	3 214	-150	266	307	-41	4 044	4 272	-228
Śląskie	6 355	7 046	-691	439	511	-72	7 894	8 703	-809
Świętokrzyskie	1 906	2 172	-266	227	221	6	2 580	2 813	-233
Warmińsko-mazurskie	1 936	1 997	-61	279	315	-36	2 598	2 498	100
Wielkopolskie	4 268	4 910	-642	503	540	-37	5 567	6 435	-868
Zachodnio-pomorskie	1 875	2 034	-159	236	235	1	2 357	2 683	-326
KSP Warszawa*	2 984	3 187	-203	352	398	-46	3 561	3 770	-209
Ogółem	48 100	51 069	-2 969	5 444	5 712	-268	61 191	64 661	-3 470

* KSP wraz z podległymi Komendami Powiatowymi Policji

2.2. Rytm wypadków drogowych w 2005 r.

W 2005 r. najwięcej wypadków miało miejsce w lipcu (4763). Duża liczba wypadków w miesiącach letnich (czerwiec – 4585, lipiec – 4763, sierpień – 4592, wrzesień – 4573) oraz jesiennych (październik – 4386) jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. Niewątpliwie za jedną z przyczyn uznać można znacznie zwiększone natężenie ruchu w okresie wakacyjnym oraz pogorszenie się warunków atmosferycznych w okresie jesiennym. Natomiast najmniejszą liczbę wypadków zarejestrowano w lutym (2804). Jako przyczynę takiego stanu rzeczy uznać można fakt, że uczestnicy ruchu drogowego mają świadomość możliwości pojawienia się niekorzystnych warunków drogowych (oblodzenie, opady śniegu, itp.). Ponadto ciężka sytuacja panująca na drodze „wymusza” w pewien sposób zwiększenie uwagi i powoduje, że kierujący pojazdami zachowują się bardziej ostrożnie.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2005r.	2004r.	2005r.	2004r.	2005r.	2004r.
Styczeń	3 895	3 307	480	308	4 779	4 160
Luty	2 804	3 354	307	326	3 668	4 210
Marzec	2 919	3 405	297	381	3 688	4 113
Kwiecień	3 325	3 962	325	377	4 156	5 045
Maj	4 274	4 203	410	427	5 555	5 402
Czerwiec	4 585	4 547	461	434	5 998	5 985
Lipiec	4 763	4 881	547	540	6 336	6 340
Sierpień	4 592	5 007	569	596	5 964	6 665
Wrzesień	4 573	4 600	538	565	5 731	5 838
Październik	4 386	5 026	567	652	5 444	6 214
Listopad	3 847	4 265	483	558	4 826	5 118
Grudzień	4 137	4 512	460	548	5 046	5 571
Ogółem	48 100	51 069	5 444	5 712	61 191	64 661

Tendencja wypadków w 2005 r.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2005	2004=100%	2005	2004=100%	2005	2004=100%
Styczeń	3 895	117,8	480	155,8	4 779	114,9
Luty	2 804	83,6	307	94,2	3 668	87,1
Marzec	2 919	85,7	297	78,0	3 688	89,7
Kwiecień	3 325	83,9	325	86,2	4 156	82,4
Maj	4 274	101,7	410	96,0	5 555	102,8
Czerwiec	4 585	100,8	461	106,2	5 998	100,2
Lipiec	4 763	97,6	547	101,3	6 336	99,9
Sierpień	4 592	91,7	569	95,5	5 964	89,5
Wrzesień	4 573	99,4	538	95,2	5 731	98,2
Październik	4 386	87,3	567	87,0	5 444	87,6
Listopad	3 847	90,2	483	86,6	4 826	94,3
Grudzień	4 137	91,7	460	83,9	5 046	90,6

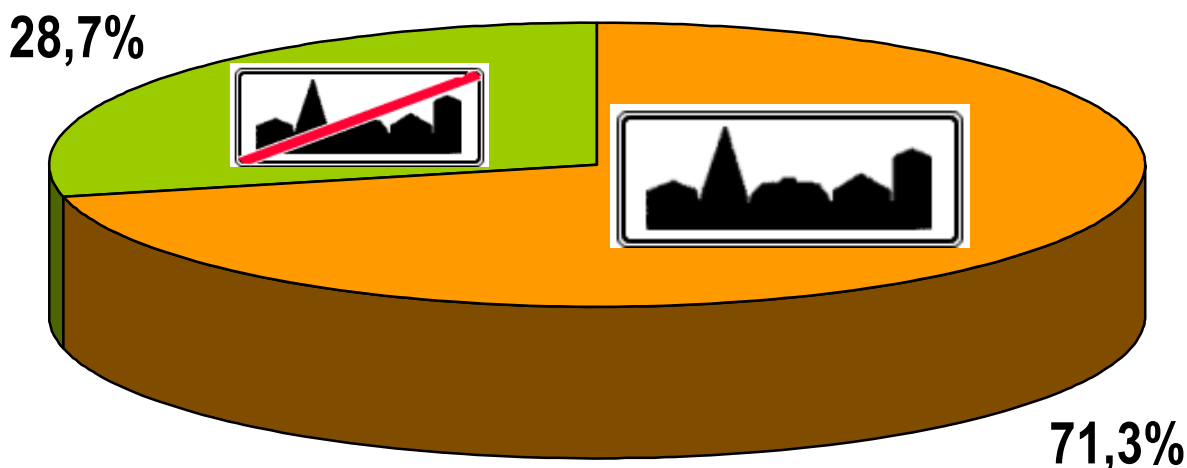
Dzieląc wypadki drogowe na poszczególne dni tygodnia, najwięcej zdarzeń oraz największą liczbę rannych odnotowano w piątki - 7913 wypadków i 9935 rannych, natomiast największą liczbę zabitych w niedziele – 927 osób.

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

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku. W 2005 r. najwięcej, bo 32214, tj. 67% wypadków, wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Tłumaczyć można to tym, że takie warunki atmosferyczne powodują obniżenie uwagi uczestników ruchu, skłaniają np. do rozwijania większej prędkości przez kierujących pojazdami oraz niezachowania należytej ostrożności podczas wykonywania manewrów.

2.3. Miejsca powstawania wypadków drogowych

W 2005 r. zdecydowana większość wypadków, czyli 34273 wydarzyło się na obszarze zabudowanym, zginęło w nich 2495 osób, a 41394 zostały ranne. Poza obszarem zabudowanym zaistniało 13827 wypadków. W ich wyniku zginęło 2949 osób, a rany odniosło 19797 uczestników ruchu. Procentowo podział wypadków ze względu na rodzaj obszaru występowania przedstawia się następująco:



Miejsce powstawania wypadków drogowych

Miejsce zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
prosty odcinek drogi		27 583	57,3	3 697	67,9	33 521	54,8
niebezpieczny zakręt		4 712	9,8	775	14,2	7 298	11,9
niebezpieczny zjazd		192	0,4	33	0,6	238	0,4
wierzchołek wzniesienia		207	0,4	41	0,8	305	0,5
rejon skrzyżowania		4 447	9,2	246	4,5	5 262	8,6
skrzyżowanie	dróg równorzędnych	489	1,0	46	0,8	616	1,0
	z drogą z pierwszeństwem	10 164	21,1	600	11,0	13 550	22,1
	o ruchu okrężnym	304	0,6	6	0,1	369	0,6

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

Wypadki drogowe według rodzaju drogi

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

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych - dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonywanie manewrów) świadczy o niedostosowaniu polskiej infrastruktury drogowej do wzrastającego natężenia ruchu. Brak postępu w tej dziedzinie może być jednym z istotniejszych czynników wpływających na utrzymywanie się niskiego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

2.4. Rodzaje wypadków

Spośród wszystkich rodzajów wypadków drogowych, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikować można do kategorii zderzenia się pojazdów w ruchu. W 2005 r. wypadków takich było 22159 co stanowiło 46,1% ogółu. W zdarzeniach tych śmierć poniosło 2289 osób (42% wszystkich zabitych), a rannych zostało 32040 osób (52,4% ogółu rannych).

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

Rodzaje wypadków drogowych

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

2.5. Sprawcy wypadków drogowych

2.5.1. Kierujący pojazdami

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego *człowiek – droga – pojazd*, jako czynnik sprawczy wypadków, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Przyczyny wypadków drogowych w 2005 r.

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

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

Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących

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

Największa liczba sprawców wśród kierujących występuje w przedziale wiekowym 25 – 39 lat. Niemniej jednak, szczególną uwagę należałoby zwrócić na kierowców - sprawców wypadków w wieku 18 – 24 lata, czyli na grupę „młodych kierowców”. Niejednokrotnie cechuje ich brawura, a jednocześnie nie posiadają oni dużego doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich i uznawany jest, obok przekraczania prędkości i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziałujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. „young drivers problem”.

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

Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym

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

2.5.2. Piesi

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

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

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

Piesi uczestnicy ruchu najczęściej powodują wypadki w okresie jesienno - zimowym. W miesiącach: październik, listopad, grudzień spowodowali oni 2184 wypadki drogowe (30,7%). Zginęły w nich 334 osoby, a 1 909 zostało rannych. Jako jeden z czynników wpływających na taki rozkład wypadków uznać można znacznie pogorszone warunki atmosferyczne panujące w tym okresie, a zwłaszcza szybko zapadający zmierzch. Wtedy to piesi uczestnicy ruchu stają się gorzej widoczni, co w połączeniu z brakiem ostrożności (tak pieszych jak i kierujących) skutkuje wzrostem liczby wypadków w tym okresie.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

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

2.6. Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Od kilku lat liczba wypadków, w których za główną przyczynę uznano zły stan techniczny pojazdów utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie. W 2002 r. zaistniały 22 takie wypadki, w roku 2003 – 16, w 2004 r. – 14, a w 2005 r. – 11 w ich wyniku śmierć poniosły 2 osoby, a 16 odniosło obrażenia ciała.

Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Ogółem	11	2	16
usterki układu hamulcowego	3	-	4
usterki układu kierowniczego	-	-	-
usterki w układzie zawieszenia	1	-	1
braki w ogumieniu	5	1	6
inne usterki	2	1	5

Właściwy stan techniczny pojazdów, a zwłaszcza układów konstrukcyjnych mających zdecydowany wpływ na bezpieczeństwo, jest szczególnie ważny w przypadku pojazdów przewożących większą liczbę osób. Dlatego też, w okresie wakacyjnym, policja prowadzi wzmożone działania kontrolne, podczas których ujawnia ewentualne braki techniczne takich pojazdów.

2.7. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych

W 2005 r. nietrzeźwi uczestniczyli w 6798 wypadkach drogowych, śmierć w nich poniosło 825 osób, a 8487 odniosło obrażenia ciała.

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

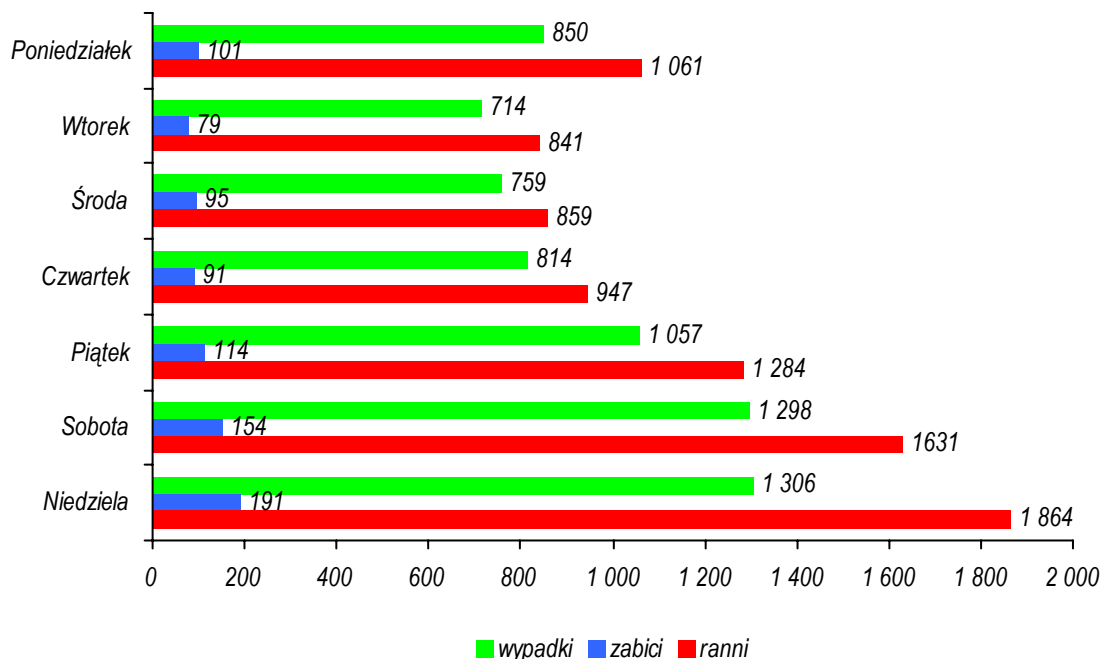
Województwa	Wypadki		Zabici*		Ranni*	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	484	7,1	24	4,5	383	7,5
Kujawsko – pomorskie	263	3,9	16	3,0	189	3,7
Lubelskie	505	7,4	33	6,3	437	8,5
Lubuskie	143	2,1	8	1,5	75	1,5
Łódzkie	613	9,0	67	12,7	440	8,6
Małopolskie	638	9,4	37	7,0	511	9,9
Mazowieckie	449	6,6	36	6,8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

Analizując dynamikę omawianych zdarzeń w okresie 1997 - 1999 stwierdzono systematyczny spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg (1997 – 12426, 1998 – 10956, 1999 – 9319, 2000 – nieznaczny wzrost 9367). W 2001 r. odnotowano 7432 wypadki, w porównaniu z rokiem 2000 jest to mniej o 1935 (-20,8%). Natomiast w 2002 r. w porównaniu z rokiem 2001 nastąpił wzrost tego typu zdarzeń. Zanotowano 7801 wypadków, tj. więcej o 369 (+4,9%). W 2003 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, nastąpił spadek liczby wypadków z udziałem osób będących pod działaniem alkoholu, zanotowano 6913 wypadków, tj. mniej o 888 (-11,4%). Natomiast w 2004 r. nastąpił niewielki wzrost do 6929 wypadków, w porównaniu z rokiem ubiegłym jest to o 16 więcej (+0,2%). W 2005 r. odnotowano spadek liczby wypadków do 6 798, tj. mniej o 131 (-1,9%).

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

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

Zestawienie wypadków drogowych z nietrzeźwymi wg. dni tygodnia

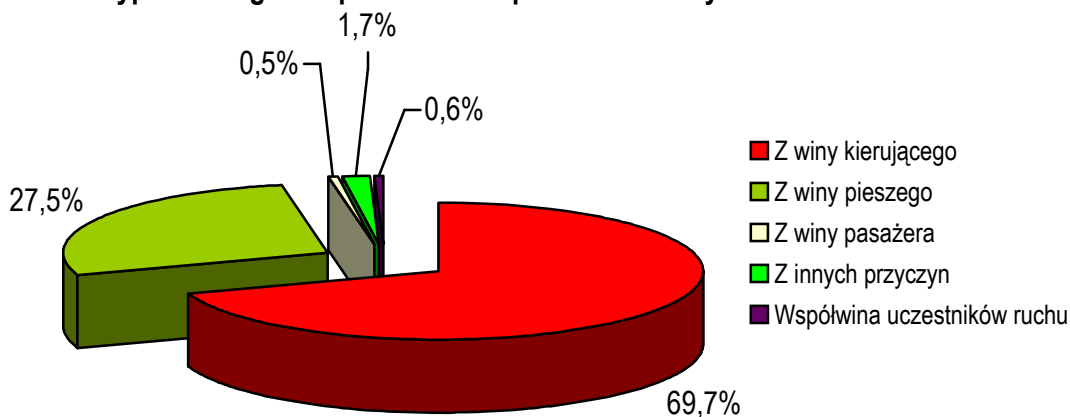


Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2005 r. spowodowali 5748 wypadków. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 10,1%.

Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu

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

Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych w 2005 roku



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

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

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

Prawie co piąty pieszy – sprawca wypadku był pod wpływem alkoholu, jest to na poziomie roku ubiegłego. Liczba zdarzeń, do powstania których przyczynili się nietrzeźwi piesi systematycznie spada, w roku 2005 była najniższa w ostatnich sześciu latach i stanowiła 3,2% wszystkich wypadków (2000 r. – 4,4%, 2001 r. – 3,7%, 2002 r. – 3,6%, 2003 r. – 3,4%, 2004 – 3,3%).

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

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

2.8. Koszty wypadków drogowych

Według danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów koszty wypadków drogowych wynoszą:

2.8.1. Średnio w obszarze zabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
2000	584 390	97 180	33 700	196 650
2001	731 230	105 610	33 700	218 560
2002	748 886	128 875	37 215	245 394
2003	800 175	134 520	38 090	253 084
2004	878 328	142 762	41 175	275 445

2.8.2. Średnio w obszarze niezabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
2000	718 400	118 920	38 110	365 170
2001	895 330	130 440	38 110	421 300
2002	930 622	158 871	42 595	458 933
2003	992 761	166 083	43 510	466 777
2004	1 090 177	176 971	46 695	520 327

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

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji * (zgłoszonych policji)	Liczba pojazdów w tys.	Liczba sam. os. w tys.	Liczba mieszkańców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 100 000 mk)	Ciężkość wypadków (zabici na 100 wypadków)	Wskaźnik motoryzacji (liczba s.os. na 1000 mk)
1990	50 532	7 333	59 611	106 693	9 041	5 261	38 183	19,2	15	138
1991	54 038	7 901	65 242	130 951	9 860	6 112	38 309	20,6	15	160
1992	50 989	6 946	61 046	139 637	10 207	6 505	38 418	18,1	14	169
1993	48 901	6 341	58 812	146 650	10 438	6 771	38 505	16,5	13	176
1994	53 647	6 744	64 573	162 816	10 858	7 153	38 581	17,5	13	185
1995	56 904	6 900	70 226	197 159	11 186	7 517	38 609	17,9	12	195
1996	57 911	6 359	71 419	214 006	11 766	8 054	38 639	16,5	11	208
1997	66 586	7 310	83 169	253 356	12 284	8 533	38 650	18,9	11	221
1998	61 855	7 080	77 560	291 381	12 709	8 891	38 661	18,3	11	230
1999	55 106	6 730	68 449	313 073	13 169	9 283	38 654	17,4	12	240
2000	57 331	6 294	71 638	335 717	14 106	9 991	38 644	16,3	11	250
2001	53 799	5 534	68 194	342 408	14 724	10 503	38 641	14,2	10	260
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	15 526	11 029	38 632	15,1	11	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	15 899	11 244	38 230	14,8	11	294
2004	51 069	5 712	64 661	424 938	16 700	11 987	38 175	15,0	11	314
2005	48 100	5 444	61 191	401 440	b.d.	b.d.	38 120**	14,3**	11	b.d.
05/04 %	-5,8	-4,7	-5,4	-5,5	-	-	-	-	-	-

Źródło: Komenda Główna Policji

Uwaga:

* - liczba kolizji zgłoszonych Policji; ocenia się wspólnie z towarzystwami i firmami ubezpieczeniowymi, że rzeczywista liczba kolizji przekracza 1,0 mln rocznie

** - dane szacowane

3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2005 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizowała, poprzez umiejscowiony w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Sekretariat KRBRD, następujące zadania:

- Nadzorowała i finansowała Regionalny Projekt Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego współfinansowany ze środków Drugiego Projektu Drogowego Banku Światowego.
- Prowadziła systematyczne pomiary wykorzystania pasów bezpieczeństwa w połączeniu z pomiarem prędkości oraz stosowania pasów przez kierowców i pasażerów. Dane te są wskaźnikiem efektywności działań prewencyjnych policji ukierunkowanych na egzekwowanie ograniczeń prędkości i jazdy w zapiętych pasach.
- Prowadziła szkolenia z zakresu brd. Celem szkolenia jest podniesienie zawodowych kwalifikacji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz członków KRBRD poprzez pogłębienie ich wiedzy o systemie brd i jego elementach oraz unacznienie roli poszczególnych organizacji i służb w procesie poprawy brd.
- Podjęła starania mające na celu uzyskanie dodatkowych środków finansowych pozwalających na realizację zadań wynikających z przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2005.
- Uczestniczyła w pracach Międzyresortowego Zespołu ds. Wdrożenia Sytemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej.
- Uczestniczyła w opracowaniu i wdrożeniu szeregu istotnych dla brd rozwiązań zawartych we wchodzących w życie aktach prawnych.
- Opracowała kolejne wersje projektu ustawy o osobach kierujących pojazdami.
- Współpracowała z wieloma instytucjami i komisjami zagranicznymi oraz krajowymi w tym pozarządowymi.
- Uczestniczyła w kilkunastu naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd.
- Sekretariat KR BRD współpracował z Ministerstwem Transportu Królestwa Niderlandów w ramach podpisanego „Porozumienia o Współpracy” (Memorandum of Understanding). Współpraca ta polega głównie na wymianie doświadczeń i przekazywaniu wiedzy w zakresie drogownictwa i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Uczestniczyła w realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w zakresie:
 - pomocy technicznej - realizacja projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa (kontynuacja projektu Banku Światowego) oraz programu szkoleń dla kadr brd (materiały opracowane w ramach projektu Banku Światowego),
 - bezpieczniejszej infrastruktury drogowej - zidentyfikowane projekty obejmują roboty i instalacje drogowe (GDDKiA), zakup sprzętu do nadzoru nad ruchem (KGP, ITD) oraz zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP).
- Uczestniczyła w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, szkoleniach; udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych.
- Uczestniczyła we współpracy międzynarodowej w tym w pracach ECMT, OECD, Grupy Wysokiego Szczebla ds. brd Komisji Europejskiej, Grupy Wyszehradzkiej itd.
- Uczestniczyła w opracowaniu rządowej strategii antykorupcyjnej zawierającej m.in. przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom związanym ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

Więcej szczegółów nt. pracy Sekretariatu KR BRD zawartych jest w załączniku do niniejszego sprawozdania.

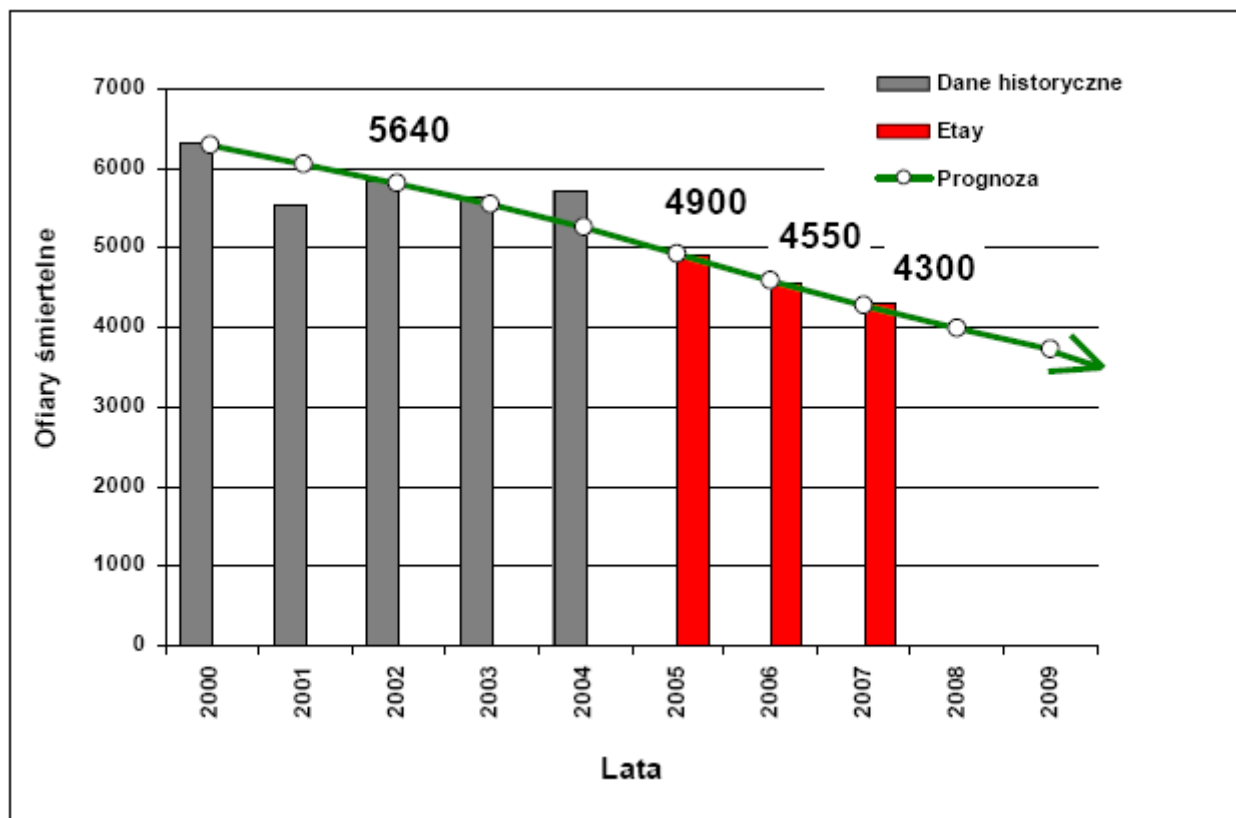
Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuowały w 2005 r. działania wynikające z programów krajowych brd (GAMBIT 2000 oraz GAMBIT 2005) oraz programów lokalnych (GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski, GAMBIT Podlaski, GAMBIT Świętokrzyski), a także przeprowadziły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

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

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

4. Podsumowanie i wnioski

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



W 2005 r. nastąpił niestety znaczny wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości). Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat jest to tendencja wzrostowa, a wypadki powodowane pod wpływem alkoholu charakteryzują się z reguły dużą ciężkością (liczba zabitych na 100 wypadków). Z jednej strony ta wzrostowa tendencja może wprawdzie świadczyć o wzroście wykrywalności tego naruszenia dzięki wzmocnionym działaniom Policji w tym zakresie, ale z drugiej strony wskazuje, że określone prawem sankcje nie spełniają w sposób wystarczający przewidzianej dla nich roli. Takie działanie nie odstrasza kierowców od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Dlatego też na terenie całego kraju prowadzone są przez różne podmioty kampanie społeczne ukierunkowane na ten właśnie problem.

Nadal wzrasta znacząco liczba materiałów informacyjnych i imprez promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Część z nich powstała z inicjatywy Sekretariatu Krajowej Rady BRD, ale należy przyznać, że coraz częściej spotykamy się z działaniami ze strony fundacji i organizacji pozarządowych, które zwracają się do nas o merytoryczne wsparcie swoich prac.

Wzmocniono znacznie kontakty z prasą współpracując przy opracowywaniu cyklicznych artykułów dotyczących szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań Krajowej Rady BRD.

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

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

a ponadto:

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

- kontynuować realizację pilotażowych Regionalnych Programów Poprawy BRD;
- promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym;
- wykorzystywać w większym zakresie opracowania, projekty i zalecenia polskich oraz zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji (ITS, IBDiM, CEMT, OECD) z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce;
- zwiększyć zakres badań i prac naukowych dotyczących brd.

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

Andrzej Grzegorzczak

*Sekretarz Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

Akceptuję:

Piotr Stomma

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

ZATWIERDZAM:

Jerzy Polaczek

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

Warszawa, marzec 2006 r.