



---

**SZCZEGÓŁOWE DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ  
POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
W POLSCE W 2006 R.**

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO SPRAWOZDANIA PT.:  
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE  
W 2006 R.**

**Warszawa, marzec 2007 r.**

## **Spis treści**

<b>1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego</b>	<b>3</b>
1.1. Ministerstwo Transportu	3
1.1.1. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	3
1.1.2. Departament Dróg i Transportu Drogowego	16
1.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	20
1.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego	25
1.2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	36
1.2.1. Komenda Główna Policji	38
1.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	40
1.3. Ministerstwo Edukacji Narodowej	44
1.4. Ministerstwo Finansów	46
1.5. Ministerstwo Obrony Narodowej	46
1.6. Ministerstwo Zdrowia	48
1.7. Ministerstwo Sprawiedliwości	49
1.8. Ministerstwo Środowiska	50
1.9. Ministerstwo Gospodarki	52
<b>2. Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inne podmioty oraz organizacje społeczne</b>	<b>54</b>
2.1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów	54
2.2. Instytut Transportu Samochodowego	56
2.3. Polski Związek Motorowy	58
2.4. Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej	63
<b>3. Działania podejmowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego</b>	<b>66</b>

## 1. Działania podejmowane przez administrację rządową szczebla centralnego

Podstawowym celem wszystkich działań podejmowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Działania te stanowią jednocześnie realizację *Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*.

### 1.1. Ministerstwo Transportu

#### 1.1.1. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

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

Na podstawie *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „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 Sekretariacie KRBRD wprowadzono niezbędne poprawki i projekt *Programu Realizacyjnego* ponownie przekazano Sekretarzowi Rady Ministrów. W dniu 14 września 2006 r. Rada Ministrów przyjęła w trybie obiegowym *Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006 - 2007*.

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

###### a) Kurs szkoleniowy w zakresie 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 bezpieczeństwa ruchu drogowego (WRBRD), KRBRD 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 WRBRD oraz członków KRBRD 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

###### *Opis Programu*

*Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach* został podjęty w odpowiedzi na dużą liczbę wypadków, rannych i zabitych oraz kolizji na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego, jako element *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*. Program został zaplanowany na lata 2005-2009 i jest realizowany w formule partnerstwa pomiędzy centralną administracją rządową (Ministerstwem Transportu), terenową administracją rządową (województwami) i samorządami. Celem Programu jest zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar oraz liczby kolizji na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych i miejskich poprzez przebudowę miejsc najbardziej niebezpiecznych, w których dochodzi do największej liczby wypadków i kolizji.

W ramach Programu jednostki samorządu terytorialnego realizują zadania poprawy bezpieczeństwa zatwierdzone przez Ministerstwo Transportu, a po zakończeniu otrzymują częściowy zwrot kosztów. Zadania są wybierane w drodze konkursu - spośród zgłoszonych projektów Ministerstwo wybiera do dofinansowania najbardziej skuteczne rozwiązania.

Na terenie każdego zadania znajdują się dwie tablice informujące, że zadanie zostało realizowane w ramach programu bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzonego przez Ministerstwo Transportu.

*Pierwsza edycja Programu*

W pierwszej, pilotażowej edycji Programu w latach 2005-2006 na terenie czternastu województw zrealizowano 49 zadań poprawy brd o łącznej wartości ponad przeszło 9,2 miliona złotych. Ministerstwo Transportu dofinansowało zadania kwotą ponad 4 milionów złotych z pożyczki Banku Światowego. Zastosowane środki poprawy bezpieczeństwa w zauważalny sposób zredukowały liczbę wypadków, rannych, zabitych oraz kolizji. W pierwszej połowie 2007 r. zostanie opublikowany raport podsumowujący.

*Druga edycja Programu*

W drugiej edycji Programu finansowanej ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego w latach 2006-2007 do realizacji we wszystkich szesnastu województwach przewidziano 147 zadań o łącznej wartości szacowanej na 110 milionów złotych. Do końca 2006 r. zostały podpisane umowy z wykonawcami 77 zadań o łącznej wartości ponad 35,6 miliona złotych. Zostały zakończone 64 zadania o łącznej wartości przeszło 26,6 miliona złotych. Wartość dofinansowania z pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego wyniosła ponad 12,9 miliona złotych, które za pośrednictwem budżetów wojewodów zostały przekazane jednostkom samorządu terytorialnego jako refundacje zakończonych zadań.

Tabela 1. II edycja Programu Zestawienie zakończonych zadań i podpisanych umów w PLN.

Województwo	Zadania zakończone do 31.12.2006	Wartość podpisanych umów	Wartość zakończonych zadań
Dolnośląskie	3	710 152,35	710 152,35
Kujawsko – Pomorskie	4	1 060 248,41	1 060 248,41
Podlaskie	2	693 907,87	693 907,87
Łódzkie	1	750 738,17	750 738,17
Lubelskie	7	2 175 740,81	2 175 740,81
Małopolskie	3	623 441,81	623 441,81
Mazowieckie	3	3 177 147,96	1 469 317,66
Opolskie	3	4 033 688,82	4 033 688,82
Podkarpackie	9	3 809 824,77	2 621 342,41
Pomorskie	2	7 552 013,59	3 906 508,20
Śląskie	2	958 831,13	276 198,97
Świętokrzyskie	2	2 366 113,38	2 366 113,38
Lubuskie	9	3 025 862,19	2 308 056,66
Warmińsko – Mazurskie	1	229 596,78	131 386,78
Wielkopolskie	10	2 720 631,27	2 720 631,27
Zachodniopomorskie	3	1 720 066,56	784 410,53
<b>RAZEM</b>	<b>64</b>	<b>35 608 005,87</b>	<b>26 631 884,10</b>

Zakończone zadania zostały zrealizowane prawidłowo i w terminie. W nielicznych przypadkach wystąpiły odstępstwa od kosztorysu ofertowego lub zmiana zakresu robót. We wszystkich zadaniach zostały zastosowane zaplanowane środki poprawy bezpieczeństwa. Zestawienie zakończonych zadań i podpisanych umów według województw zawiera powyższa tabela.

Na żadnym zadaniu nie doszło do poważnych wypadków po zakończeniu robót, na terenie niektórych zadań odnotowano nieliczne kolizje. Zostały przeprowadzone wizje lokalne 53 zakończonych zadań. Jak wynika z obserwacji wizualnych, zastosowane środki poprawy bezpieczeństwa spełniają swoją rolę i zadania w zauważalny sposób wyeliminowały miejscowe zagrożenia dla ruchu. Jest jednak zbyt wcześnie na formułowanie jednoznacznych wniosków ze względu na zbyt krótki czas od zakończenia zadań.

Zadania są poddawane monitoringowi według metody opracowanej przez Jednostkę Zarządzającą. Metoda opisuje sposób monitoringu wybranych parametrów przed i po realizacji zadań celem dokonania kompleksowej oceny wpływu zadania na bezpieczeństwo ruchu drogowego i warunki życia mieszkańców. Pomiarów obejmuje okres trzech lat w następujących fazach: przed realizacją oraz 6, 12, 24 i 36 miesięcy po zakończeniu zadania.

#### Trzecia edycja Programu

Do trzeciej edycji Programu na lata 2007-2009 ze wszystkich 16 województw ogółem zgłoszono 269 zadań o łącznej wartości zadań szacowanej na ponad 315,6 mln złotych. Po rozpatrzeniu wniosków w pod koniec grudnia 2006 r. do realizacji zakwalifikowano 149 zadań o wartości szacunkowej 205,5 miliona złotych, z czego połowa zostanie sfinansowana ze środków pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Zestawienie zadań w III edycji Programu według województw zawiera poniższa tabela.

Zadania, które nie zostały zakwalifikowane do III edycji Programu, znajdują się na liście rezerwowej i będą mogły być ponownie rozpatrzone w przypadku rezygnacji z któregoś z już przyjętych zadań lub zwiększenia środków na likwidację miejsc niebezpiecznych.

Tabela 2. III edycja. Zestawienie zgłoszonych i przyjętych zadań.

Województwo	Liczba zgłoszonych zadań	Liczba przyjętych zadań
Dolnośląskie	20	12
Kujawsko-Pomorskie	10	8
Podlaskie	6	3
Łódzkie	26	17
Lubelskie	11	8
Małopolskie	13	10
Mazowieckie	13	11
Opolskie	11	7
Podkarpackie	21	9
Pomorskie	20	7
Śląskie	26	10
Świętokrzyskie	6	5
Lubuskie	22	9
Warmińsko-Mazurskie	7	3
Wielkopolskie	41	19
Zachodniopomorskie	16	11
<b>RAZEM</b>	<b>269</b>	<b>149</b>

*Podsumowanie*

Trzy edycje *Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach* na lata 2005-2009 obejmują obecnie 345 zadań, których całkowita wartość szacowana jest na 324,7 miliona złotych. Na koniec 2006 roku zakończonych jest 113 zadań o wartości ponad 35,8 miliona złotych. Minister Transportu przekazał dotychczas jednostkom samorządu terytorialnego 16,9 miliona złotych z pożyczek Banku Światowego i Europejskiego Banku Inwestycyjnego tytułem refundacji kosztów zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program zauważalnie poprawia bezpieczeństwo i cieszy się z bardzo pozytywnym odbiorem ze strony samorządów oraz społeczności lokalnych i jest nagłaśniany w mediach o zasięgu lokalnym i regionalnym.

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

W lutym 2006 r. Komenda Główna Policji zakończyła przetarg na dostawę fotoradarów. 17 fotoradarów kupionych z pożyczki 7223 POL Banku Światowego zostało dostarczonych pod koniec 2006 r. i przekazanych do województw: lubuskiego, dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. W marcu 2006 r. została zrealizowana dostawa 2 samochodów ratownictwa technicznego dla Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

d) Nowa pożyczka Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju

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 podpisana została kolejna umowa finansowa z EBI. Pozwoli ona na pozyskanie kolejnych 25 milionów euro na finansowanie infrastrukturalnych zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych i umożliwi kontynuację *Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach* w latach 2008-2009.

1.1.1.3. *Prowadzenie współpracy z instytucjami, organizacjami pozarządowymi i partnerami społecznymi w zakresie promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego*

- współpraca z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego (WORD), 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;
- 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 związana 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*;
- współpraca ze Stowarzyszeniem TARCZA, Związkiem Nauczycielstwa Polskiego oraz Wydawnictwem EDYTOR S.A. przy organizacji ogólnopolskiej Kampanii Społecznej *Bezpieczne Dzieci na Polskich Drogach*. Honorowymi Patronami Kampanii są KRBRD oraz szefowie resortów MSWiA oraz MEN;
- współpraca ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Integracji organizującym III ogólnopolską Kampanię Parkingową pod hasłem *Czy naprawdę chciałbyś być na naszym miejscu?*. Jej celem było uświadomienie skutków zajmowania tzw. „kopert” – miejsc parkingowych zarezerwowanych dla niepełnosprawnych kierowców. W tegorocznej edycji - skierowanej przede wszystkim do młodych osób, które często ignorują prawa osób niepełnosprawnych - uczestniczyło ponad 50 miast z całej Polski. Honorowym patronem kampanii był Minister Transportu. Akcję aktywnie wspierała KRBRD;
- współpraca przy organizacji ogólnopolskiej akcji informacyjno-edukacyjnej *Świecę przykładem – jestem widoczny* przygotowanej przez firmę CPP Toruń-Pacific, producenta płatków śniadaniowych NESTLÉ;
- współpraca z Duszpasterstwem Trzeźwości Archidiecezji Katowickiej i agencją reklamową Business Consulting Sp. z o.o. w zakresie realizacji spotu w ramach kampanii społecznej *Prowadzę jestem trzeźwy*;
- współpraca z Auto Klubem Dziennikarzy Polskich w ramach organizacji *Samochodowego Sympozjum Sportowo – Turystycznego Dziennikarzy – IV rundy SMPD 2006*;
- współpraca z eSynergia przy realizacji szkolenia e-learningowego z tematyki brd dla kierowców.

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).

#### 1.1.1.4. Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych

- 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;
- współorganizacja *IV Międzynarodowych Targów Infrastruktura 2006*;
- 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;
- współfinansowanie produkcji programu *Auto – Kawa czy Herbata*, którego celem jest promowanie zasad bezpiecznego zachowania w ruchu drogowym, zarówno przez kierowców jak i pieszych.
- wsparcie finansowe produkcji trzech odcinków programu pt. *Z dwójką bezpieczniej* dla Programu 2 Telewizji Polskiej;

- współfinansowanie realizacji programu edukacyjno – informacyjnego dla kierowców *INFO-TRAFFIC* organizowanego przez Katolickie Radio Podlasie;
- współpraca z WORD w Białymstoku w zakresie tworzenia Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w gminie Poświętne, Czarna Białostocka, Boćki i Hajnówka – gmina wiejska;
- współpraca z WORD w Suwałkach w zakresie realizacji *Regionalnego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* w zakresie edukacji dzieci i młodzieży poprzez utworzenie Gminnych Centrów BRD w Sejnach, Puńsku i Płocicznie;
- współpraca z WORD w Łomży w zakresie realizacji *Regionalnego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* w zakresie edukacji dzieci i młodzieży poprzez utworzenie Trzech Gminnych Centrów BRD;
- współpraca z WORD w Elblągu w zakresie realizacji *Regionalnego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* w zakresie edukacji dzieci i młodzieży poprzez utworzenie trzech Szkolnych Centrów BRD w Gminach: Tolkmicko, Milejewo, Godkowo;
- współpraca z Zachodniopomorskim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Koszalinie w zakresie organizacji warsztatów doskonalących dla pracowników wydziałów komunikacji pn. *Nadzór starosty nad szkoleniem osób ubiegających się o wydanie uprawnień do kierowania pojazdami*;
- współpraca z WORD w Zielonej Górze przy organizacji szkolenia *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim oraz metody jego poprawy*;
- współpraca z Automobilklubem Toruńskim w zakresie zorganizowania w dniach 12 – 13 maja br. w Toruniu Międzynarodowego Zlotu Policyjnych Klubów Motorowych oraz w organizacji XXXIX Toruńskiego Rajdu Samochodowego;
- uaktualnienie i wydanie dwóch prezentacji multimedialnych *Pamiętaj - masz jedno życie!*, przygotowanych we współpracy z Komendą Stołeczną Policji ;

Kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego *Włącz myślenie*

Mając na uwadze, że największą skuteczność przedsięwzięć w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego można uzyskać łącząc akcje o charakterze edukacyjnym z działaniami Policji, KRBRD opracowała wspólnie z Komendą Główną Policji kalendarz ogólnopolskich akcji informacyjno-prewencyjnych ukierunkowanych na najważniejsze zagadnienia, takie jak: prędkość, alkohol, pasy, foteliki dla dzieci, niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści, dzieci) oraz widoczność na drodze. Wszystkie planowane kampanie przebiegać będą pod wspólnym logotypem *Włącz myślenie*.

**KALENDARZ KAMPANII MEDIALNYCH**

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

Maj 2006

Aktywna współpraca przy tworzeniu Koalicji na rzecz jazdy na światłach przez cały rok

16 lutego 2007 r., podczas 34 posiedzenia Sejmu RP, posłowie przyjęli poprawkę do ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, która zakłada wprowadzenie w Polsce obowiązku jazdy na światłach mijania przez cały rok. Za przyjęciem poprawki głosowało 279 posłów, 137 było przeciw, wstrzymało się 5. Do tej pory kierowcy w Polsce mieli obowiązek jazdy z włączonymi światłami od 1 października do ostatniego dnia lutego, a także w deszczowe i mgliste dni.

W ostatnich miesiącach obowiązek jazdy na światłach przez cały rok wprowadzili Czesi i Słowacy, a Komisja Europejska rozważa wprowadzenie go we wszystkich krajach Unii.

Pomimo faktu, że w 2006 r. liczba wypadków drogowych w Polsce zmniejszyła się w porównaniu do roku poprzedniego, wciąż zatrważająco wyglądają statystyki dotyczące ofiar. Ponad 50% wypadków ma miejsce w okresie od marca do września, czyli w czasie dobrej widoczności, kiedy nie ma obowiązku jazdy na światłach w ciągu dnia. Według szacunków ekspertów z Instytutu Transportu Samochodowego, rozszerzenie w Polsce obowiązku używania światła w dzień także na miesiące od marca do września zmniejszy liczbę zabitych w wypadkach z udziałem co najmniej dwóch pojazdów o 20%!

Dzięki włączonym reflektorom nawet w słoneczny dzień samochód jest lepiej widoczny z większej odległości. Łatwiej przez to oszacować prędkość auta. To ważne także dla pieszych, motocyklistów i rowerzystów. Włączone światła to większe bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników dróg. Z badań przeprowadzonych przez Pentor wynika, że w tej chwili 82% kierowców uważa, że pozytywnym efektem jazdy przez całą dobę z włączonymi światłami jest poprawa widoczności

samochodu, a 27%, że to większe bezpieczeństwo dla prowadzącego. Z powyższych badań wynika, że Polacy zaakceptują nowy przepis Kodeksu Drogowego.

Według raportu opublikowanego przez Europejską Komisję ds. Energii i Transportu (DG TREN) w 2003r. ("Daytime Running Lights, Final Report" TNO Human Factor), stosowanie świateł w dzień:

- zmniejsza liczbę wypadków w dzień z udziałem co najmniej dwóch uczestników (wypadki podwójne) o 5-15%;
- zmniejsza liczbę wypadków z udziałem motocykli o 32%;
- zwiększa zużycie paliwa i emisję CO<sub>2</sub> o 0,5 - 1,5% (dla porównania klimatyzacja pobiera moc nawet kilku kW, co oznacza ponad 10% większe zużycie paliwa; nieekonomiczny sposób jazdy zwiększa zużycie paliwa nawet ponad 15%);
- dwukrotnie zwiększa częstotliwość wymiany żarówek, co powoduje wzrost wydatków o 6 euro na rok na samochód.

*Koalicja na rzecz jazdy na światłach przez cały rok* powstała w maju 2006 r. i za cel postawiła sobie propagowanie idei jazdy na światłach przez cały rok oraz budowania poparcia społecznego tej inicjatywy. Obecnie do Koalicji należy już blisko 41 instytucji. Więcej informacji na stronie internetowej <http://www.swiatlacalyrok.org.pl/aktualnosci.html>.

*Lipiec – sierpień 2006*

*Przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznej „PIŁEŚ – NIE PROWADŹ!” przeciwko prowadzeniu samochodu po spożyciu alkoholu*

Aby ograniczyć problem pijanych kierowców w Polsce, KRBRD wraz z partnerami, przygotowała ogólnopolską kampanię *Piłeś – nie prowadź!*, która rozpoczęła się 7 lipca 2006 r. i trwała dwa miesiące. Celem kampanii było wykształcenie nawyku nie prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu i wyboru alternatywnego środka transportu. Nie ma żadnej metody, która pozwalałaby określić ilość alkoholu, jaką można wypić, aby nie przekroczyć dozwolonej prawem zawartości alkoholu we krwi (0,2 promila) oraz nadal prowadzić bezpiecznie. Jedyne bezpieczne rozwiązanie to nie pić, jeżeli planuje się prowadzić; nie proponować alkoholu osobie, która zamierza prowadzić i nie dawać się namówić do jazdy samochodem z kierowcą, który pił alkohol.

W ramach kampanii *Piłeś – nie prowadź!* przygotowano spot reklamowy, outdoor oraz plakaty i ulotki o charakterze edukacyjnym. Spot był 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).



Październik 2006

Dwa Effie 2006 dla kampanii „Ostatni wyskok”



Kampania *Ostatni wyskok* organizowana w 2005 roku przez KRBRD została podwójnie nagrodzona za efektywność: Srebrne EFFIE dla agencji reklamowej Euro RSCG Warsaw i Brązowe EFFIE dla domu mediowego MPG Media Planning. EFFIE to jeden z najważniejszych na świecie konkursów marketingowych. Polska jest jednym z 33 krajów, który go organizuje. To jedyny konkurs, który nagradza rynkowe efekty kampanii reklamowych, a nie wybitne pomysły kreatywne. Do konkursu zgłoszono ponad 160 prac.

Kampania *Ostatni wyskok* to pierwsza ogólnopolska kampania społeczna dotycząca zapinania pasów bezpieczeństwa. Zorganizowana została we wrześniu i październiku 2005 r. przez KRBRD. Celem inicjatywy było zwiększenie liczby osób regularnie zapinających pasy bezpieczeństwa podczas podróży samochodem. Była to pierwsza z cyklu kampanii społecznych pod wspólnym hasłem *Włącz myślenie*, poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, realizowanych przez KRBRD. Kampanii towarzyszyły intensywne kontrole Policji.

Więcej: <http://www.krbrd.gov.pl/kampanie/pasybezpieczenstwa.htm>

Grudzień 2006

Kolejna edycja kampanii *Ostatni wyskok*

1 grudnia 2006 r. ruszyła kolejna edycja ogólnopolskiej kampanii edukacyjnej *Ostatni wyskok*, której celem jest zwiększenie liczby osób regularnie zapinających pasy bezpieczeństwa. Kampania była widoczna na billboardach w dużych miastach, a spot kampanii jest emitowany w TV, radiostacjach, kinach i na stacjach benzynowych.



Grudzień 2006

Nowa wersja broszury "Witamy w Polsce"



Sekretariat KRBRD wydał nową wersję broszury *Witamy w Polsce*, której cztery wersje językowe znajdują się na stronie głównej naszego serwisu internetowego [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)

*Poradnik dla kierowców Bezpieczeństwo na drodze*



Broszura zawiera informacje o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce i obowiązujących przepisach, porady dla kierowców jak przygotować do podróży siebie oraz pasażerów, a także samochód i bagaż by podróżować bezpiecznie.

Z poradnika dowiemy się jak dbać o bezpieczeństwo swoje i dziecka jako pasażera, pieszego czy rowerzysty. Broszury zostaną przekazane Komendzie Głównej Policji i będą rozdawane kierowcom przez policjantów podczas Pierwszego Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Narodów Zjednoczonych (23-29 kwietnia 2007r.), a także można je pobrać z naszej strony <http://www.krbrd.gov.pl/aktualnosci/publikacje.htm>

#### 1.1.1.5. Prowadzenie współpracy międzynarodowej

- udział w pracach Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD Komisji Europejskiej (*High Level Group on Road Safety*);
- udział w Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu Verona 2006;
- 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.
- Od 2006 roku prowadzone są także prace nad europejskimi projektami badawczymi *PEPPER* – wymiana najlepszych praktyk w systemach kontroli i egzekwowania przepisów w celu poprawy brd, *SUPREME* – przygotowanie najlepszych praktyk ze wszystkich obszarów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz *CAST* – porównanie środków informacyjnych i badanie socjo-kulturowych determinantów tematyki i strategii pan-europejskiej kampanii na rzecz brd. W projektach aktywnie uczestniczy Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, a ze strony Ministerstwa Transportu Sekretariat KRBRD. Stronę zagraniczną reprezentowali przedstawiciele ośrodków badawczo-

rozwojowych ze Szwecji (Instytut VTI), Holandii (Policja i Instytut SWOV), Finlandii (Centrum Badań Technicznych VTT), Izraela (4Sight, Ergonomics & Safety), Belgii (IBSR i ETSC), Szwajcarii (Swiss Council for Accident Prevention), Grecji ( Hellas Center for Research and Technology – Institute of Transport), Niemiec (BAST), Czech (CDV), Danii (DTRI), Francji (INRETS), Austrii (KfV), Norwegii (TOI), Wielkiej Brytanii (TRL) oraz Hiszpanii (Politechnika z Madrytu).

- zorganizowanie międzynarodowych warsztatów nt. zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na poziomie regionalnym w związku ze współpracą z Ministerstwem Transportu Holandii w zakresie wymiany informacji z dziedziny drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Memorandum of Understanding;
- udział w Międzynarodowym Seminarium GAMBIT 2006;
- udział wraz z opracowaniem materiałów na międzynarodową konferencję *Edukacja i nadzór - najbardziej efektywne działania na rzecz poprawy BRD* zorganizowaną w Starych Jabłonkach przez Biuro Wymiany Informacji na temat Pomocy Technicznej TAIEX (Technical Assistance and Information Exchange Office) działające przy Komisji Europejskiej.

1.1.1.6. *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 2006 r. przeprowadzono cztery sesje pomiarowe. Z przeprowadzonych w październiku pomiarów wynika, że w kierowcy stosują pasy bezpieczeństwa na poziomie 73,5%, pasażerowie na przednich siedzeniach na poziomie 77,6%, natomiast pasażerowie na tylnych siedzeniach na poziomie 45,5%. Dotychczasowe działania ukierunkowane na zmniejszenie prędkości jazdy nie przynoszą widocznych efektów w skali kraju. Na drogach poza obszarem zabudowanym dopuszczalną prędkość przekraczało średnio 51% kierowców, na przejściach przez miejscowości – 91%, a na ulicach miast z nadmierną prędkością poruszało się średnio 80% 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 rozpoczęto prowadzenie szkoleń. Do końca 2006 r. przeprowadzono 25 szkoleń, w których udział wzięło 708 osób. Do końca trwania projektu, tj. do grudnia 2007 r., przeprowadzonych zostanie 50 szkoleń dla 1540 osób.

1.1.1.7. *Opracowywanie, uzgadnianie, koordynowanie, monitorowanie i kontrola umów na realizację działań finansowanych ze środków będących w dyspozycji Sekretariatu KRBRD*

- 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:
  - opracowania 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 Włostowice w Puławach w ramach projektu realizowanego przez KRBRD i Ministerstwo Transportu Holandii - Memorandum of Understanding;
- zlecenie w trybie negocjacji z ogłoszeniem projektu *Dutch Town – Pilotażowy projekt uspokojenia ruchu w dzielnicy Włostowice w Puławach i na drodze wojewódzkiej nr 824 od ul. Skowieszyńskiej do granicy miasta* wraz z zabezpieczeniem lub rozbudową urządzeń obcych kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami geometrycznymi;
- 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;
- zakup zestawów edukacyjnych dla nauczycieli, które będą m.in. wykorzystane jako materiały dydaktyczne w trakcie lekcji wychowania komunikacyjnego;
- wsparcie finansowe wydania czwartego numeru kwartalnika *BRD* wydawanego przez Instytut Transportu Samochodowego.

1.1.1.8. *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.*;
- opracowanie i publikacja *Informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań podejmowanych w tym zakresie w I połowie 2006 r.*
- prowadzenie strony internetowej [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl);

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

W trakcie posiedzenia plenarnego w dniu 2 lutego 2005 r. KRBRD 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 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 został przedstawiony KRBRD na posiedzeniu w dniu 23 listopada 2006 r.

#### 1.1.1.10. Organizacja posiedzeń plenarnych KRBRD

W 2006 r. Sekretariat KRBRD zorganizował 2 posiedzenia plenarne KRBRD, których tematyka obejmowała m.in.:

- informacje Komendy Głównej Policji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego 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;
- informację Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na temat planowanych działań w celu radykalnego zmniejszenia liczby osób zabitych na drogach krajowych;
- przedstawienie członkom KRBRD *Planu Realizacyjnego BRD na lata 2006 – 2007*;
- przedstawienie projektu ustawy *o odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym*.

#### 1.1.2. Departament Dróg i Transportu Drogowego

##### 1.1.2.1. Wdrożenie postanowień dyrektywy 2003/59 w sprawie wstępnej kwalifikacji oraz okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób

Dyrektywa została wdrożona ustawą z dnia 17 listopada 2006 r. *o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Ustawa przewiduje obowiązkowe szkolenia okresowe dla wszystkich kierowców wykonujących transport drogowy oraz jednorazowe szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej dla kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D, D+E do dnia 10 września 2008 r. i prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C1+E do dnia 10 września 2009 r. Szkolenia okresowe będą odbywały się w formie kursu okresowego co pięć lat. Mają to być głównie zajęcia teoretyczne, które będą służyć przede wszystkim przeszkoleniu kierowców z zakresu zagrożeń w ruchu drogowym oraz wszelkich nowych rozwiązań w transporcie. Kwalifikacja wstępna będzie odbywała się w formie kursu kwalifikacyjnego zakończonego testem. Kursy kwalifikacyjne będą organizowane w ośrodkach szkolenia prowadzonych przez przedsiębiorcę posiadającego odpowiedni wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. Główne tematy szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej to:

- racjonalne kierowanie pojazdem, znajomość właściwości technicznych i zasad działania elementów bezpieczeństwa pojazdu, w tym:
  - umiejętność optymalizacji zużycia paliwa,
  - umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa w związku z przewożonym towarem,
  - umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom;
- umiejętności stosowania przepisów dotyczących wykonywania transportu drogowego;
- znajomość zagrożeń związanych z wykonywanym zawodem, w tym bezpieczeństwa na drodze i bezpieczeństwa środowiska;
- umiejętności udzielania pierwszej pomocy uczestnikom wypadków drogowych;

Na podstawie świadectwa potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego organy właściwe w sprawach wydawania praw jazdy będą dokonywały wpisu w prawach jazdy odpowiedniego kodu. Z kodu będzie wynikał rodzaj szkolenia oraz jego termin ważności.

Sama dyrektywa jak również przepisy wdrażające jej postanowienia mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków socjalnych pracy kierowców jak również nadanie zawodowi kierowcy nowego charakteru i zwiększenie zainteresowania młodych ludzi tym zawodem.

#### 1.1.2.2. System tachografów cyfrowych

Z dniem 1 maja 2006 r. na terytorium Unii Europejskiej stosuje się cyfrowe urządzenia rejestrujące czas prowadzenia pojazdu, przerwy w prowadzeniu i odpoczynek kierowców. Termin wdrożenia został określony w art. 27 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98 jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85. Obowiązek posiadania tachografu cyfrowego dotyczy wyłącznie tych pojazdów, które zostały wprowadzone do użytkowania na obszarze UE – po raz pierwszy po dniu 1 maja 2006 r. i wykonywane są nimi przewozy podlegające rozporządzeniom Rady (EWG) nr 3820/85 oraz nr 3821/85. Kierowcy prowadzący takie pojazdy są zobowiązani do posiadania i używania imiennej karty kierowcy do tachografu cyfrowego.

Analogicznie, jak w większości Państw Członkowskich UE, w Polsce system tachografów cyfrowych był w pełni gotowy pod względem prawnym, organizacyjnym, technicznym i eksploatacyjnym od dnia 1.05.2006 r. System spełnia również szczegółowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa, opierając się na zatwierdzonej przez Komisję Europejską *Polityce Organu Państwa Członkowskiego - Polska*. Karty do tachografów cyfrowych (kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatową i kontrolną) wydaje Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. Do końca 2006 r. wydano ok. 40 tys. kart, w tym 90% stanowiły karty kierowców. Za wcześnie jeszcze na ocenę, czy i jakie efekty przyniosło stosowanie w przewozach drogowych na terytorium RP, pojazdów z tachografami cyfrowymi.

Przewiduje się natomiast, że wdrożenie cyfrowych urządzeń rejestrujących spowoduje poprawę skuteczności organów kontrolnych w walce o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów w transporcie drogowym. Tachografy cyfrowe działające w układzie z kartą kierowcy gwarantują bowiem bardziej precyzyjne zapisy zdarzeń w czasie prowadzenia pojazdu, są mniej podatne na manipulowanie czy dokonywanie fałszerstw przez kierowców, pozwalają na szybszą analizę większej liczby danych w trakcie kontroli na drodze.

W tej sytuacji, zarówno przewoźnicy – planując trasę oraz czas przejazdu, jak i kierowcy wykonujący przewóz na rzecz przewoźnika, będą zmuszeni bardziej respektować tzw. przepisy socjalne, a tym samym – nie dopuszczać do przekraczania norm czasu prowadzenia, przerw w czasie prowadzenia i odpoczynku kierowców. Jak dowodzą tego doświadczenia USA i Australii, gdzie tachografy cyfrowe są już dość dawno stosowane, w wyniku tych kompleksowych działań zmniejszone zostało zjawisko zasypiania przemęczonych kierowców za kierownicą, w czasie prowadzenia pojazdu i nastąpiło zmniejszenie liczby wypadków z udziałem dużych pojazdów ciężarowych..

#### 1.1.2.3. Finansowanie inwestycji drogowych ze środków budżetowych

Na mocy art. 26 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 203, poz. 1966), w budżecie państwa tworzona jest rezerwa subwencji ogólnej, z której mogą być dofinansowywane zadania drogowe.

Zgodnie z art. 26 ust. 4 środki z powyższej rezerwy przeznacza się na dofinansowywanie:

- inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich, a także krajowych w granicach miast na prawach powiatu, rozpoczętych przed dniem

1 stycznia 1999 r.;

- utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2 000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz w kwocie nie mniejszej niż w roku bazowym;
- budowy, modernizacji, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi oraz wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

Zgodnie z art. 26 ust. 6 omawianą rezerwą dysponuje minister właściwy ds. finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym ds. transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego. W ramach zadań inwestycyjnych, w zakresie rzeczowym występują elementy, które odnoszą się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. budowa rond, poprawa szorstkości nawierzchni, odwodnienie, oświetlenie, bariery ochronne, ekrany akustyczne, budowa chodników i ścieżek rowerowych.

#### 1.1.2.4. *Wprowadzenie w życie nowych przepisów w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców*

Nowy egzamin prowadzony jest w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, a liczba manewrów wykonywanych na placu została ograniczona do niezbędnego minimum. Egzamin w ruchu drogowym daje możliwość lepszej oceny przygotowania kandydata do bezpiecznej, samodzielnej jazdy. W trakcie tak przeprowadzanego egzaminu wyraźnie widać braki w przygotowaniu teoretycznym kandydatów na kierowców. Egzamin jest bardziej przyjazny dla zdających, a jego przejrzysta formuła i zmienione zasady nadzoru, skutecznie przeciwdziałają występującym dotychczas patologiom i zjawiskom korupcyjnym. W egzaminie może brać udział instruktor prowadzący szkolenie. Jego obecność pozwala, w przypadku wyniku negatywnego, na dokładne określenie jakie umiejętności kandydata trzeba jeszcze uzupełnić oraz wpływać na zmniejszenie stresu u osoby egzaminowanej. Jednak instruktorzy rzadko korzystają z tej możliwości. Ważną zmianą jest także możliwość kontynuowania egzaminu pomimo uzyskania częściowych wyników negatywnych. Popelnione błędy nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub życia i zdrowia jego uczestników nie są podstawą do przerwania egzaminu. W taki sposób osoba egzaminowana po zakończeniu egzaminu wie dokładnie czego jeszcze musi się nauczyć. Wpływa to bezpośrednio na jakość wyszkolenia takiej osoby, a tym samym na poprawę brd.

#### 1.1.2.5. *Udział przedstawicieli polski w pracach nad „trzecią” dyrektywą w sprawie praw jazdy zakończony ostatecznym przyjęciem dyrektyw przez Parlament Europejski*

Dyrektywa ta przewiduje między innymi:

- ujednoczenie wzoru prawa jazdy we wszystkich krajach Unii Europejskiej i wymianę wszystkich wydanych dotychczas praw jazdy na nowy wzór; przyczyni się to bezpośrednio do wyeliminowania z obiegu wszystkich fałszywych praw jazdy a poprzez to osób posługujących się nimi stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- wprowadzenie administracyjnego okresu ważności obejmującego nowe prawa jazdy; będzie to związane z okresową wymianą prawa jazdy na nowe i także ograniczy ilość dokumentów fałszowanych oraz pozwoli na wprowadzenie okresowych badań lekarskich (dla kat B co 15 lat);
- uszczegółowienie zasad wydawania praw jazdy, a w szczególności wprowadzenie nowych przepisów dotyczących minimalnych wymagań dla osób przeprowadzających egzaminy państwowe; narzucono sposób prowadzenia nadzoru nad tymi osobami; przewidziano także konieczność odbywania okresowych szkoleń;
- rozbudowanie zasady stopniowego dostępu do prowadzenia różnego rodzaju motocykli; podwyższono także minimalny wiek niezbędny do bezpośredniego dostępu do prawa jazdy umożliwiającego prowadzenie najcięższych motocykli – 24 lata;

- wprowadzenie nowej kategorii prawa jazdy – AM – kategoria prawa jazdy upoważniająca do prowadzenia motorowerów;
- szczegółowe kategorie prawa jazdy jakie uprawniają do prowadzenia poszczególnych rodzajów pojazdów typu QUAD;
- szczegółową definicję kategorii B prawa jazdy w zakresie możliwości ciągnięcia przyczep i naczep.

*1.1.2.6. Organizacja i przeprowadzenia szkolenia dla pracowników i szefów wydziałów komunikacji w zakresie prowadzenia nadzoru nad szkoleniem kandydatów na kierowców*

Dwa szkolenia dla blisko 150 starostw powiatowych miały na celu zaprezentowanie osobom odpowiedzialnym za nadzór nad szkoleniem kandydatów na kierowców sposobów i zasad prowadzenia nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi szkolenie oraz nad instruktorami. Jednym z najważniejszych celów tych szkoleń było uświadomienie osobom wykonującym ten nadzór, że są odpowiedzialni nie tylko za to czy dany przedsiębiorca wykonuje swoją działalność zgodnie z przepisami, ale przede wszystkim za poziom kształcenia poszczególnych kierowców, a tym samym za poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na ich terenie.

*1.1.2.7. Przygotowanie zmiany bazy pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie dla kandydatów na kierowców w zakresie pierwszej pomocy w oparciu o nowe wytyczne Europejskiej Rady Resuscytacji*

W 2006 r. Polska Rada Resuscytacji w porozumieniu z Europejską Radą Resuscytacji ogłosiła w Polsce nowe zasady udzielania pierwszej pomocy. Przedstawione zmiany dotyczą także podstawowych zachowań niezbędnych w trakcie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych. W trakcie kursów dla kandydatów na kierowców obowiązkowym elementem szkolenia jest nauka udzielania pierwszej pomocy. Także w trakcie egzaminu dla kandydatów na kierowców, podczas egzaminu teoretycznego, dokonuje się sprawdzenia znajomości podstawowych zasad resuscytacji. Takie wymaganie stawia przed nami dyrektywa Rady Unii Europejskiej w sprawie praw jazdy. Baza pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie dla kandydatów na kierowców zawiera 20 pytań egzaminacyjnych w tym zakresie. Pytania te zostały przygotowane w oparciu o wytyczne Polskiej i Europejskiej Rady Resuscytacji z 2000 r. i wymagały korekty.

Bardzo ważne jest aby wszystkie osoby zamierzające uzyskać prawo jazdy znały zasady udzielania pierwszej pomocy. Ważne jest także aby te zasady były jak najbardziej aktualne i w jak najlepszym stopniu odzwierciedlały stan wiedzy medycznej na temat pierwszej pomocy.

*1.1.2.8. Przygotowanie polskiej wersji zmian do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2005 r. Nr 178, poz. 1481), a następnie jej tekstu jednolitego wg stanu prawnego na dzień 1 stycznia 2007 r.*

- cel: dostosowanie krajowych przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych do ratyfikowanej umowy międzynarodowej oraz do dyrektywy 94/55,
- istota: podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych,
- efekty: podanie do publicznej wiadomości zmian do umowy ADR wchodzących w życie w roku 2007, a następnie publikacja w Dzienniku Ustaw RP jej tekstu jednolitego.

*1.1.2.9. Udział przedstawicieli polski w pracach Komisji Europejskiej dot. dyrektywy ramowej w sprawie lądowego przewozu towarów niebezpiecznych*

- cel: harmonizacja wymagań w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym,
- istota: scalenie dotychczasowych przepisów unijnych dotyczących przewozu towarów

niebezpiecznych w transporcie drogowym i kolejowym oraz uzupełnienie ich o część dotyczącą transportu śródlądowego,

- efekty: ujednoczenie i uproszczenie systemu regulacji.

#### 1.1.2.10. Działania w zakresie warunków technicznych pojazdów

Przedstawiciele polski brali udział w licznych posiedzeniach grup roboczych EKG ONZ i UE, których prace skupiały się na tworzeniu wymagań technicznych dla pojazdów (podstawowy cel to poprawa brd oraz ograniczenie szkodliwego oddziaływania na środowisko). Efektem tych prac było opracowanie nowych dyrektyw określających warunki techniczne pojazdów niezbędne do bezpiecznego ich użytkowania. W ciągu 2006 r. opracowano przepisy wdrażające postanowienia 210 dyrektyw, a także monitorowano wejście tych przepisów w życie, jak również około 124 regulaminów EKG ONZ. Opracowano także nowe wymagania w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, przez co jakość badań technicznych została znacznie podniesiona.

Prace skupione były również na opracowaniu wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża brd lub negatywnie wpływa na środowisko. Było to wykonanie delegacji zawartej w ustawie o recyklingu pojazdów, która przewidywała ponadto opracowanie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w opracowaniu jest szereg zmian do ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, których głównym celem jest podniesienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto, równoległe z pracami nad projektem ustawy o kierujących pojazdami opracowano szereg projektów aktów wykonawczych do ustawy, które zakładają nowe modele szkoleń dla kierowców jak również nowe zasady przebiegu egzaminów. Projekty te zostaną przekazane do Sejmu po przyjęciu ustawy o kierujących pojazdami przez Radę Ministrów.

#### 1.1.3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Sieć dróg krajowych, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wynosiła na koniec 2006 r. ok. 17 tys. km (w tym 210 km odcinków autostrad zarządzanych przez koncesjonariusza). 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,
- audyt brd.

W 2006 r. ze względu na znaczne ograniczenie wielkości krajowych środków budżetowych dla GDDKiA, program poprawy brd oraz program budowy chodników zostały znacznie ograniczone i sprowadziły się głównie do sfinansowania zadań kontynuowanych z roku 2005 w ramach ww. programów oraz niewielkich zadań nieinwestycyjnych.

Z uwagi na trudności wynikające z wprowadzenia od lipca ubr. przez Policję nowego systemu ewidencji wypadków i kolizji, w chwili obecnej GDDKiA nie jest w stanie podać wiarygodnej liczby wypadków i ich ofiar na drogach krajowych w roku 2006.

Podstawowe grupy tematyczne, w ramach których realizowane były działania kompleksowego programu poprawy brd w 2006 r. to :

1.1.3.1. *Przygotowania do realizacji Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych na lata 2007 – 2013 „GAMBIT – Drogi Krajowe”*

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, są nadal 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 zabitych wypadków drogowych, a dla dróg krajowych 75% spadku zabitych w wypadkach drogowych, GDDKiA poddaje aktualnie wszechstronnej analizie dotychczas realizowany system działań w zakresie brd i przygotowuje nowy, długofalowy program poprawy brd na drogach krajowych do 2013 r., w którym odchodzi się wyłącznie od likwidacji czarnych punktów na rzecz eliminowania zjawisk i przyczyn wypadków drogowych na najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg krajowych.

W roku 2006 prowadzono intensywne przygotowania, konsultacje i ustalenia w celu podpisania z Politechniką Gdańską, Politechniką Krakowską i Fundacją Rozwoju Inżynierii umowy na opracowanie *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych na lata 2007 – 2013 GAMBIT – Drogi Krajowe*. Celem opracowania jest przygotowanie szczegółowego programu brd jako narzędzia do ochrony życia uczestników ruchu drogowego na drogach krajowych. Działania te powinny wynikać z diagnozy obecnego i prognozowanego stanu brd na drogach krajowych. Program *GAMBIT- Drogi Krajowe* będzie bazował na założeniach wynikających z *Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005* i realizował jego zadania priorytetowe w zakresie infrastruktury drogowej dotyczącym dróg krajowych.

W pierwszym okresie realizacji *Programu GAMBIT 2005* bardzo duże oczekiwania związane są z działaniami dotyczącymi infrastruktury drogowej. Bardzo wysoki udział dróg krajowych w liczbie ofiar śmiertelnych, a przede wszystkim duża gęstość ofiar śmiertelnych pozwala na skupienie efektywnych działań na stosunkowo małej długości dróg. Nałożenie na zarząd dróg krajowych obowiązku zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych do roku 2013 o 75 % jest trudnym zadaniem, ale możliwym do realizacji. Wymaga ono jednak zastosowania systemowego podejścia gwarantującego osiągnięcie założonego celu przy równoczesnej racjonalizacji nakładów finansowych. W celu szczegółowego określenia potrzeb oraz skutecznego zarządzania procesem zmian, jak również monitorowania skuteczności wdrażanych działań, konieczne jest opracowanie programu brd dla dróg krajowych, uwzględniając wszystkie upoważnione do realizacji tego zadania podmioty. Program taki umożliwi bowiem konsekwentne wdrażanie wieloletniej strategii brd na drogach krajowych. Konieczność opracowania takiego programu wynika z zadań nałożonych na Ministra Transportu przez *Krajowy Program BRD na lata 2005-2007-2013 GAMBIT 2005* oraz *Program Realizacyjny BRD na lata 2006 – 2007* (karta zadania KZ-13-60).

Istnieje także konieczność stałego monitorowania realizacji programu brd oraz ocena efektywności i skuteczności podejmowanych działań. Wyniki tych prac posłużą do systematycznych korekt kolejnych programów realizacyjnych. Przedstawione zagadnienia nie wchodzą w zakres niniejszego projektu natomiast powinny być zadaniem dla oddzielnego wieloletniego projektu monitorowania i aktualizacji programu brd dla dróg krajowych.

#### 1.1.3.2. *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 pieszki od ruchu pojazdów itp.

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

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

W 2006 r. ze względu na znaczne 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 wykonanie w tej grupie zadań wyniosło 7 zadań za kwotę 8 mln. zł.

W grupie zadań nieinwestycyjnych na tzw. "zgłoszenie", na które zaplanowano 6 mln. zł, zrealizowano w 2006 r. 44 zadania o wartości 7,5 mln. zł.

Łącznie w ramach tego programu zrealizowanych zostało 51 zadań za kwotę 15,5 mln. zł.

#### 1.1.3.3. *Wydzielony program budowy chodników*

W celu odseparowania i ochrony najsłabszych uczestników ruchu drogowego tj. pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów, od 2002 r. z wydzielonej puli środków finansowych, we współpracy z Samorządami – realizowany jest przez GDDKiA program budowy chodników. Z uwagi na znaczne ograniczenie krajowych środków finansowych w 2006 r., w ramach tego programu, na sieci dróg krajowych zaplanowano jedynie realizację 46 zadań w większości kontynuowanych z 2005 r. za kwotę 5 mln. zł. W 2006 r. wybudowano lub częściowo przebudowano chodniki, ciągi pieszo-rowerowe i ścieżki rowerowe o łącznej długości ok. 30 km za kwotę 6,9 mln. zł.

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

W ramach działania nr 2.3 SPO-T *Wdrażanie i monitoring środków poprawy brd współfinansowanych z funduszu strukturalnego ze środków EFRR* znalazł się projekt pn.: *Przebudowa szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań na sieci dróg krajowych* – o liczbie 25 skrzyżowań. Wszystkie zadania zostały zrealizowane, z tym że 24 zadania zostały odebrane w 2006 r., natomiast odbiór 1 zadania (Oddział GDDKiA w Szczecinie) nastąpił 13.01.2007 r.

#### 1.1.3.5. *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. wykonywano następujący zakres 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 oraz

- słupków kierunkowych dla podniesienia warunków bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- wzmocnienie, naprawa, uzupełnianie i ścinanie poboczy,
- wycinka drzew i krzewów, w celu poprawy widoczności na drogach.

#### 1.1.3.6. Monitorowanie dróg

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

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

- a) W okresie styczeń – luty 2006 r. 6-ciu przedstawicieli Centrali GDDKiA oraz przedstawiciele wszystkich Oddziałów GDDKiA wzięło udział w kursie brd, organizowanym przez Sekretariat KRBRD 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 Expert Meeting on Infrastructure 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 brd 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 brd, 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.

Jedna z grup zajmowała się zagadnieniami z zakresu brd, 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 Państwowa Straż Pożarna, 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 końcowej fazie.
- f) W dniach 17 – 19 maja 2006 r. w Międzynarodowym Seminarium GAMBIT 2006 w Gdańsku wzięło udział 10 przedstawicieli GDDKiA.
- g) W 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.
- h) W lipcu 2006 r. na polecenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, grupa 7 pracowników GDDKiA – członków Komisji Oceny Projektów Organizacji Ruchu dla autostrad i dróg ekspresowych zorganizowała oraz przeprowadziła wyjazd szkoleniowy. Celem wyjazdu było:
- zgromadzenie wiedzy, niezbędnej dla wprowadzenia w Polsce na sieci autostrad oraz dróg ekspresowych możliwe najlepszych, sprawdzonych już w innych krajach, rozwiązań z zakresu organizacji ruchu, zarządzania ruchem i brd, a także stosowanie ich w jednolity sposób w projektach organizacji ruchu w Polsce,
  - zapoznanie się z rozwiązaniami organizacji ruchu stosowanymi na autostradach i drogach ekspresowych innych krajów, w tym na odcinkach koncesyjnych, szczególnie w obrębie węzłów, MOP-ów i punktów poboru opłat,
  - sporządzenie dokumentacji fotograficznej i filmowej,
  - dokonanie wyboru najlepszych rozwiązań do wykorzystania po powrocie do kraju w Polsce.
- W ramach wyjazdu odbyły się również spotkania z przedstawicielami niektórych administracji drogowych tj. Austrii, Szwajcarii i Niemiec w celu przedyskutowania stosowanych w tych krajach rozwiązań, wymiany doświadczeń oraz dyskusji na temat działań poprawiających brd na autostradach oraz drogach ekspresowych.
- Trwają prace nad przygotowaniem pakietu propozycji zmian do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych wynikających ze zdobytego doświadczenia podczas tego wyjazdu.

#### 1.1.3.8. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na podstawie Zarządzenie 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 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 przez Politechnikę Krakowską i Politechnikę Gdańską wykonanych audytów brd w GDDKiA oraz ocena pilotażowego wdrożenia audytu brd w strukturach GDDKiA dokonane zostanie w trakcie Seminarium *Wdrażanie audytu BRD*, które odbyło się w Krakowie w dniach 14-16.02.2007r.

#### 1.1.3.9. Współpraca GDDKiA z partnerami, w zakresie brd

Kontynuowana jest wszechstronna współpraca z następującymi partnerami :

- Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Policją,
- Szwedzką administracją drogową (w ramach MoU),
- Austriacką administracją drogową (ASFINAG),
- Szwajcarską administracją drogową (ASTRA),
- Niemiecką administracją drogową,
- Państwowym Niemieckim Instytutem Drogownictwa – BASt,
- Instytutem Badawczym Dróg i Mostów,
- Instytutem Transportu Samochodowego,
- Politechnikami: Gdańską, Krakowską, Warszawską,
- biurami projektowymi,
- samorządami lokalnymi.

#### 1.1.4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego

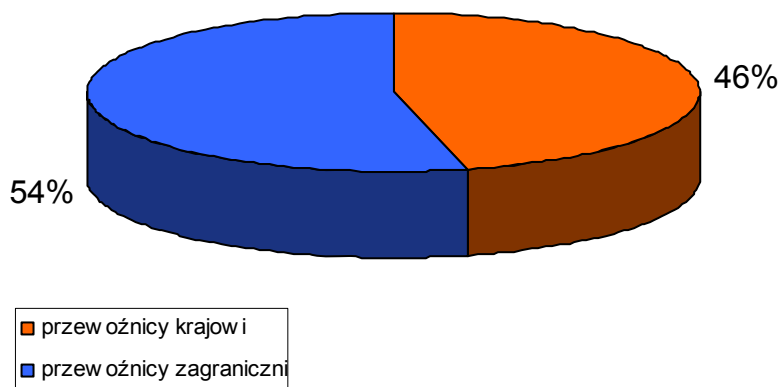
Z początkiem 2006 r. Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) rozpoczął piąty rok swojej działalności oraz organizacji Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) w Polsce. Na początku 2006 r. kontrole drogowe oraz w przedsiębiorstwach prowadziło 270 inspektorów transportu drogowego, co zostało odzwierciedlone w przygotowanym z początkiem 2006 r. „*Ramowym Planie Kontroli Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2006*”. W 2006 r. GITD przeprowadził piątą edycję kursu specjalistycznego dla kandydatów na inspektorów. Pozwoliło to na uzupełnienie wakatów kadrowych oraz powiększenie liczby inspektorów transportu drogowego zgodnie z przyznaną dla ITD zwiększoną liczbą etatów. Dodatkowe postępowanie kwalifikacyjne i szkolenie wstępne pozwoliło w końcu roku na powiększenie kadry inspektorów realizujących zadania kontrolne do 316 osób.

Kontroli ITD podlegają kierowcy i przedsiębiorcy wykonujący przewozy w ramach krajowego i międzynarodowego transportu drogowego oraz krajowego i międzynarodowego niezarobkowego przewozu drogowego, z wyłączeniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony przy przewozach rzeczy oraz konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu najwyżej 9-ciu osób łącznie z kierowcą w niezarobkowych przewozach osób na potrzeby własne. Wyłączeniu podlegają także pojazdy zespołów ratownictwa medycznego i transportu sanitarnego oraz pojazdy przewożące wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.

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

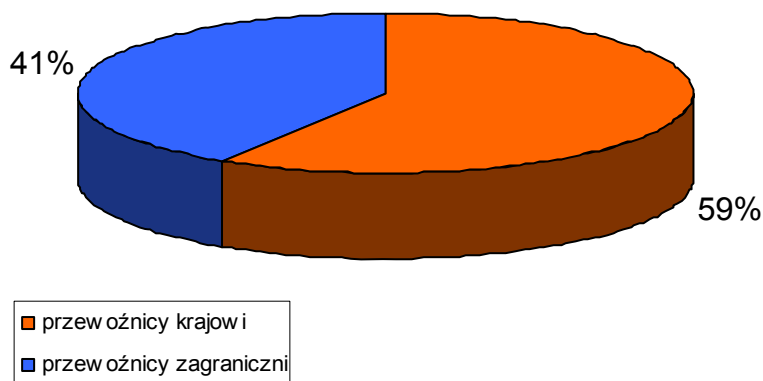
- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków 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,
- rodzaju używanego paliwa w pojazdach samochodowych.

W 2006 roku inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili **160 267** kontroli drogowych, z czego **73 682** dotyczyły przewoźników krajowych, zaś pozostałe **86 585** przewoźników zagranicznych.



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

W wyniku działalności kontrolnej Inspekcji wydanych zostało **38 958** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, na łączną kwotę około **71 501 tys. zł**. Z ogólnej liczby wydanych w tym okresie decyzji – **18 490** wydanych kar administracyjnych, na łączną kwotę **42 030 tys. zł** dotyczyło przewoźników krajowych, a **20 468**, na kwotę **29 472 tys. zł** – przewoźników zagranicznych. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł **24,3%** (w zakresie kontroli pojazdów krajowych – **25,1%**, w zakresie kontroli pojazdów zagranicznych – **23,6%**).



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

Realizacja zadania związanego z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego przez ITD 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 w granicach Wspólnoty Europejskiej – 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 brd poprzez kontrolę masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych;
- udział ITD w międzynarodowych działaniach kontrolnych w celu poprawy brd.

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

W okresie ferii zimowych, a następnie wakacji letnich 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 2006 r. w ramach akcji *Bezpieczny Autokar* inspektorzy ITD przeprowadzili **9 103** kontrole drogowe autokarów (w tym **6 823** kontrole dotyczyły przewoźników krajowych, a **2 280** – przewoźników zagranicznych). W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali **1 811** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia przepisów, na łączną kwotę ok. **3 552 tys. zł**, a także nałożyli **664** mandaty karne na kierowców za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

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 ITD przeprowadzili w 2006 r. **23 164** kontroli drogowych.

**Kontrola przewozu osób**  
**Inspekcja Transportu Drogowego**  
 Zestawienie za okres: od 27.03.2006 do 31.12.2006

Liczba skontrolowanych pojazdów					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	7202	1237	3714	346	<b>12499</b>
zagraniczne	3115	33	13	0	<b>3161</b>
<b>suma</b>	<b>10317</b>	<b>1270</b>	<b>3727</b>	<b>346</b>	<b>15660</b>

Liczba decyzji administracyjnych					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	1356	232	349	49	<b>1986</b>
zagraniczne	881	15	5	0	<b>901</b>
<b>suma</b>	<b>2237</b>	<b>247</b>	<b>354</b>	<b>49</b>	<b>2887</b>

Liczba mandatów karnych					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	685	135	214	22	<b>1056</b>
zagraniczne	504	6	0	0	<b>510</b>
<b>suma</b>	<b>1189</b>	<b>141</b>	<b>214</b>	<b>22</b>	<b>1566</b>

Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych					
Rok	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
krajowe	543	152	107	41	<b>843</b>
zagraniczne	55	3	1	0	<b>59</b>
<b>suma</b>	<b>598</b>	<b>155</b>	<b>108</b>	<b>41</b>	<b>902</b>

Liczba stwierdzonych naruszeń wg załącznika ustawy					
Naruszenie <sup>1</sup>	Autokar	Bus	TAXI	Gimbus	Razem
1.1	83	32	4	3	<b>122</b>
1.2	73	21	0	6	<b>100</b>
1.3	3	5	82	4	<b>94</b>
2.1	74	23	0	20	<b>117</b>
2.2	40	13	2	1	<b>56</b>
2.3	10	4	0	1	<b>15</b>
2.4	7	6	0	0	<b>13</b>
2.5	72	38	0	5	<b>115</b>
2.6	8	1	0	0	<b>9</b>
2.9	20	2	0	8	<b>30</b>
inne	7335	346	371	66	<b>8118</b>
<b>suma</b>	<b>7725</b>	<b>491</b>	<b>459</b>	<b>114</b>	<b>8789</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).

<sup>1</sup> Naruszenia zgodnie z załącznikiem do ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.):

- 1.1. Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji, z wyłączeniem taksówek,
- 1.2. Wykonywanie transportu drogowego pojazdem niezgłoszonym do licencji,
- 1.3. Wykonywanie transportu drogowego taksówką bez wymaganej licencji Wykonywanie przewozu drogowego towarów,
- 2.1. Wykonywanie transportu drogowego osób bez wymaganego zezwolenia,
- 2.2. Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących: a) dni; b) godzin odjazdu i przyjazdu; c) ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków,
- 2.3. Wykonywanie transportu drogowego osób przez posiadającego odpowiednie zezwolenie bez obowiązującego rozkładu jazdy,
- 2.4. Wykonywanie transportu drogowego osób w zakresie przewozów regularnych pojazdem innym niż autobus,
- 2.5. Wykonywanie transportu drogowego osób autobusem, który nie odpowiada warunkom technicznym autobusu przeznaczonego dla danego rodzaju przewozu osób,
- 2.6. Pobieranie należności za przejazd niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości przy wykonywaniu transportu drogowego osób,
- 2.9. Wykonywanie przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą z naruszeniem zakazu: a) umieszczania lub używania w pojeździe taksometru; b) umieszczania na pojeździe oznaczeń z nazwą, adresem lub telefonem przedsiębiorcy; c) umieszczania na dachu pojazdu lamp lub innych urządzeń technicznych.

#### 1.1.4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego

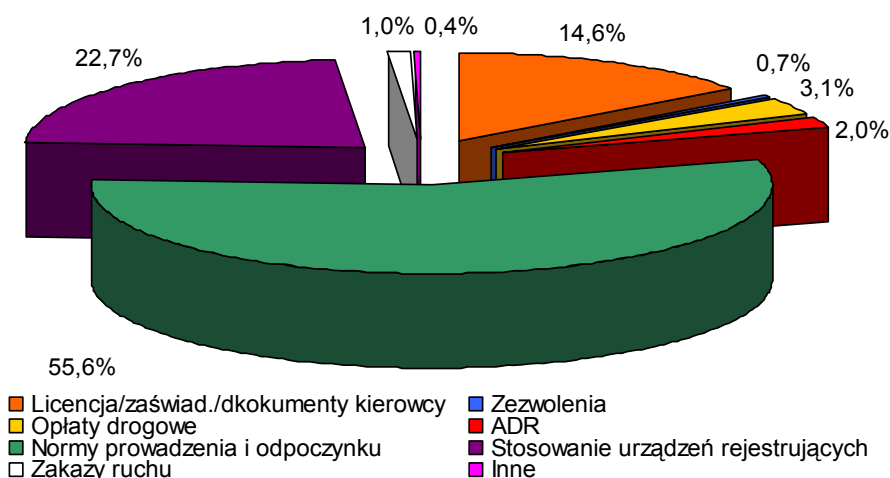
Inspektorzy ITD zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*, sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców, wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie brd są sankcjonowane karami pieniężnymi w postępowaniu mandatowym. W wyniku kontroli podejmowanych przez inspektorów ITD w 2006 r. wystawiono **11 843** mandaty karne, z czego **5 222** dotyczyło przewoźników krajowych, a **6 621** – przewoźników zagranicznych. Łączna kwota nałożonych kar w drodze mandatu wyniosła około **1 431 tys. zł** (przewoźnicy krajowi – **596 tys. zł**; przewoźnicy zagraniczni – **835 tys. zł**).

#### 1.1.4.3. 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 ITD, 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.

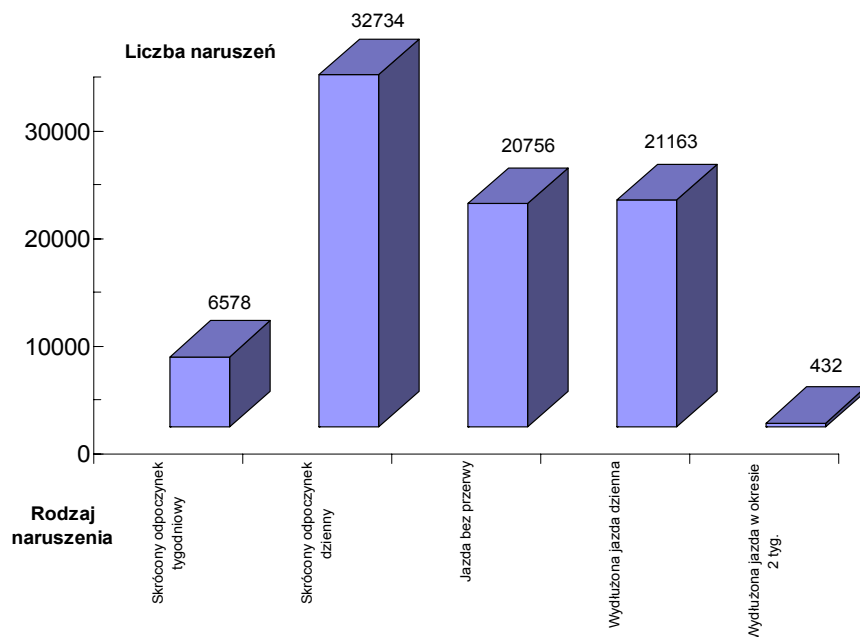
W ramach realizacji zadania zmniejszenia liczby przemęczonych kierowców uczestniczących w ruchu drogowym inspektorzy transportu drogowego podczas każdej kontroli drogowej dokonują kontroli zapisów z urządzenia rejestrującego i sprawdzają zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych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

W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego stwierdzili około **147 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 **55%** stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków, około **23%** naruszeń związanych było z nieprawidłowym używaniem urządzeń rejestrujących, (szczegółowy wykaz struktury naruszeń przedstawia rys. 3).



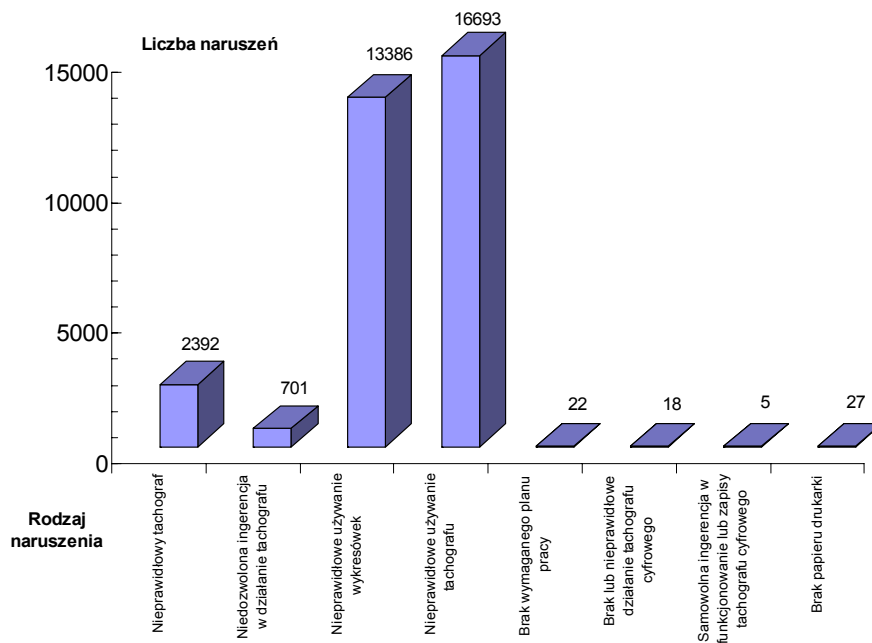
Rys. 3. Struktura naruszeń przepisów stwierdzanych podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego.

Z ogólnej liczby ponad **81 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 liczby stwierdzanych naruszeń w zakresie czasu pracy kierowców przedstawia rys. 4.



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

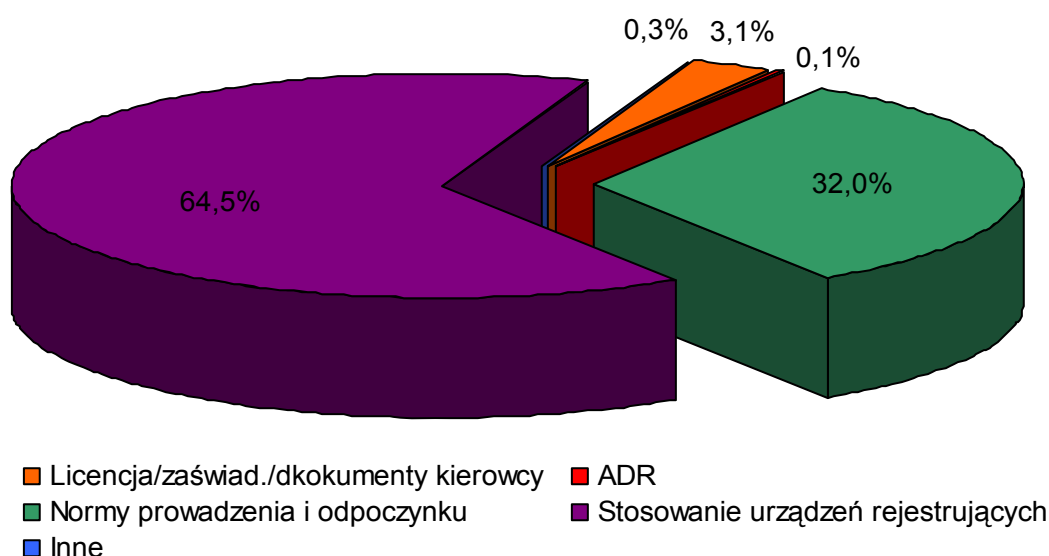
W zakresie przestrzegania przez kierowców i przedsiębiorców przepisów dotyczących stosowania urządzeń rejestrujących bardzo często spotykane są przypadki nieprawidłowego użytkowania przyrządu kontrolnego lub nieprawidłowego posługiwania się wykresówkami, które stanowią zapisy z urządzenia rejestrującego.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



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

Ponadto inspektorzy wydali **5 746** mandatów (**3 022** – przewoźnicy krajowi, **2 724** – przewoźnicy zagraniczni) za naruszenia stwierdzone na podstawie przepisów ustawy o *transporcie drogowym*, większość tych naruszeń dotyczyła stosowania norm czasu prowadzenia pojazdów, wymaganych przerw i odpoczynków. Łączna wysokość kar nałożonych z tego tytułu wyniosła **657 tys. zł** (**326 tys. zł** – przewoźnicy krajowi, **331 tys. zł** – przewoźnicy zagraniczni).

Na polecenie Głównego Inspektora oraz na podstawie samodzielnie sporządzanych przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego planów kontroli inspektorzy przeprowadzili **493** kontrole w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy drogowy, w wyniku czego wydano decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę **5 341 tys. zł**. W wyniku kontroli przeprowadzonych na terenie przedsiębiorstw inspektorzy transportu drogowego stwierdzili ponad **30 tys.** naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy o *transporcie drogowym*. Ponad **64%** stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprawidłowego używania urządzeń rejestrujących, **32%** naruszeń związanych było z nieprzestrzeganiem przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków (szczegółowy wykaz struktury naruszeń przedstawia rys. 6).



Rys. 6. Struktura naruszeń przepisów stwierdzanych podczas kontroli w siedzibach przedsiębiorstw

W stosunku do przedsiębiorców, u których stwierdzone naruszenia mają charakter rażący, może zostać zastosowana inna sankcja, w postaci cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego. W rezultacie stwierdzenia rażących naruszeń w trakcie przeprowadzonych kontroli, w stosunku do **211** firm z wnioskami do organów wydających licencje o wszczęcie procedury określonej w art. 15 ust. 2<sup>2</sup> ustawy o *transporcie drogowym*, z tego **31** wniosków dotyczyło firm wykonujących międzynarodowy transporty drogowy.

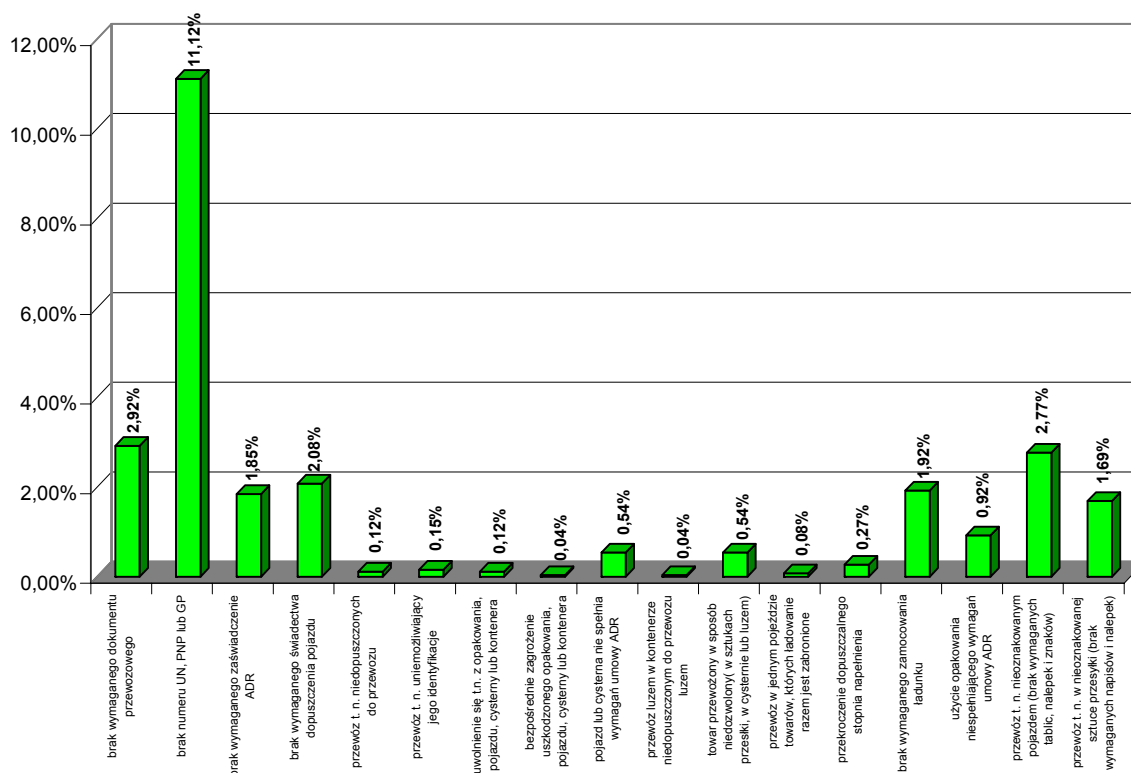
#### 1.1.4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla brd, na które jest skierowana szczególna uwaga inspektorów ITD 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.

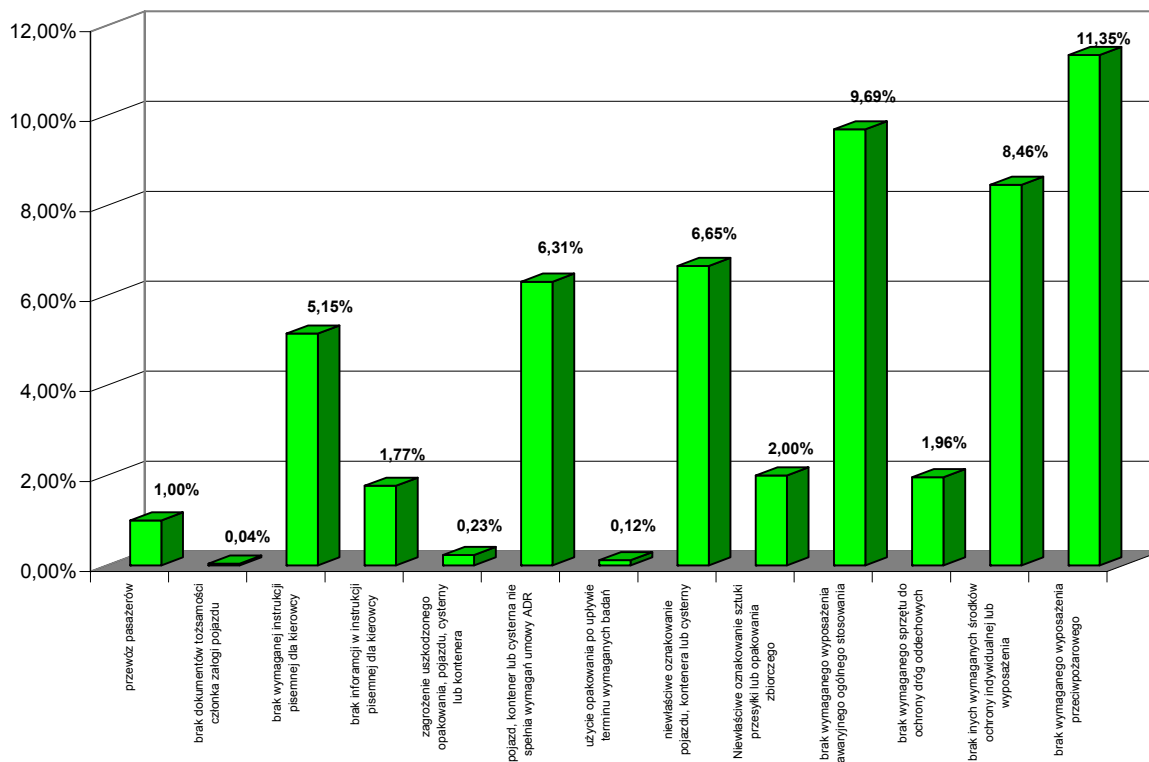
<sup>2</sup> „Cofnięcie licencji w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 lit. a, b, d oraz lit. e poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem przedsiębiorcy, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczyna się postępowanie w sprawie cofnięcia licencji.”

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 oraz instrukcji dla kierowcy na wypadek 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.

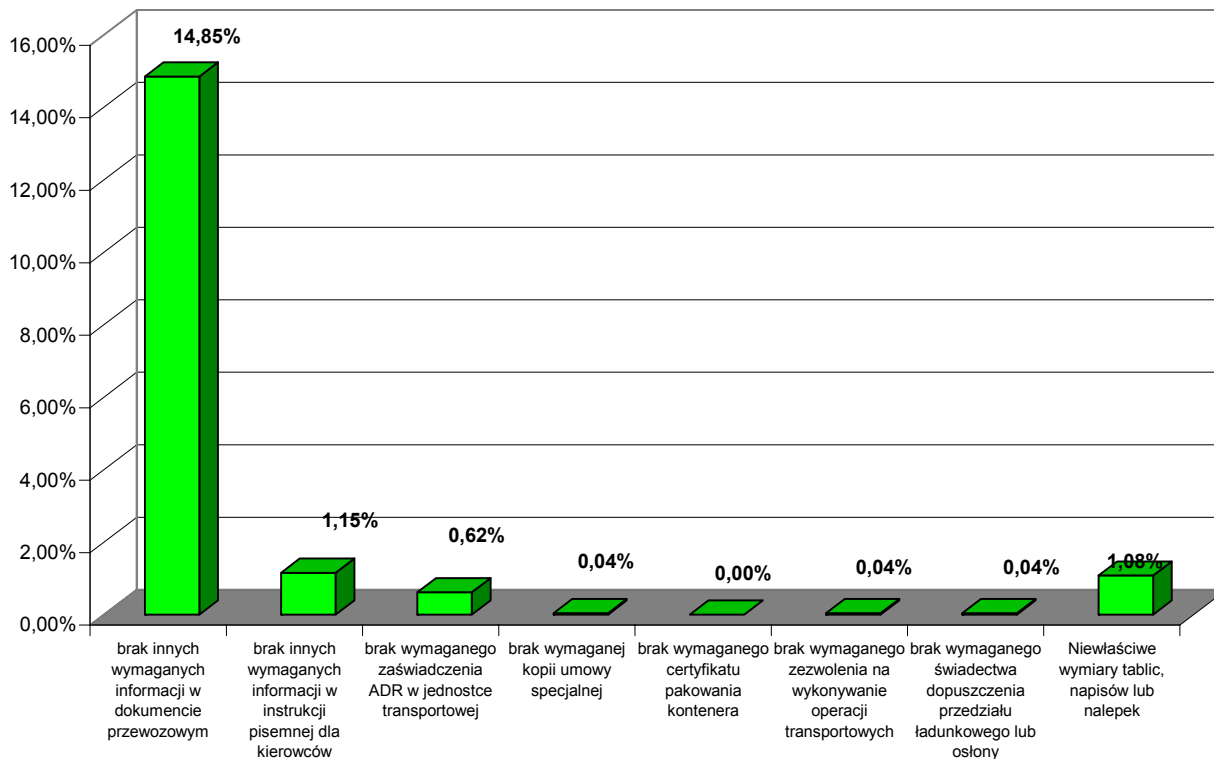
W ramach realizacji zadania związanego z kontrolą szczegółowych warunków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, inspektorzy transportu drogowego w 2006 r. skontrolowali **15 552** pojazdy przewożące towary niebezpieczne. W trakcie kontroli przeprowadzonych w tym zakresie inspektorzy transportu drogowego stwierdzili ok. **2,8 tys.** 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. 7.1, 7.2 oraz 7.3.



Rys. 7.1. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych I kategorii zagrożeń



Rys. 7.2. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych II kategorii zagrożeń.



Rys. 7.3. Struktura naruszeń przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych III kategorii zagrożeń.

Innym zadaniem realizowanym przez ITD 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 2006 r. zorganizowano **41** postępowań egzaminacyjnych, z czego przeprowadzono **30** egzaminów po zgłoszeniu się odpowiedniej liczby kandydatów. Do egzaminów przystąpiło **480** osób, z czego **201** zdało egzamin z wynikiem pozytywnym. Obecnie uprawnienia doradcy do spraw przewozu drogowego towarów niebezpiecznych posiada **1 945** osób zarejestrowanych w ewidencji prowadzonej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i około **160** osób, które uzyskały uprawnienia w ramach programu pilotażowego i nie zarejestrowały się w prowadzonej ewidencji.

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

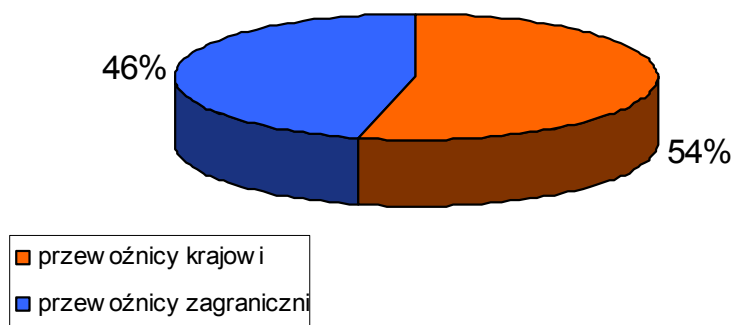
Innym czynnikiem który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów zgodnie z przepisami *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 doształcających w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych (w 2006 r. stwierdzono łącznie **5 097** naruszeń w tym zakresie). Część pojazdów specjalistycznych ITD jest również wyposażona w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i kierowcy poddawani są wyrwykowemu badaniu stanu trzeźwości. W przypadkach uzasadnionego podejrzenia, że kierujący pojazdem znajduje się w stanie po użyciu alkoholu powiadamiana jest najbliższa jednostka Policji.

#### *1.1.4.6. 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 2006 r. inspektorzy transportu drogowego, w wyniku stwierdzenia złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów, zatrzymali **8 952** dowody rejestracyjne (w tym **6 768** – pojazdy krajowe oraz **2 184** – pojazdy zagraniczne), kierując niesprawne pojazdy na dodatkowe badania techniczne.

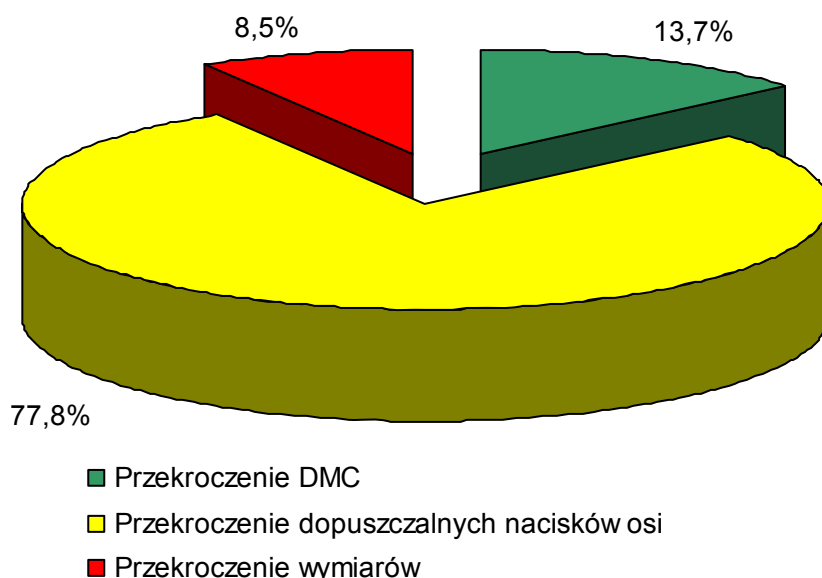
Niezaprzeczalny wpływ na warunki i brd ma również stan infrastruktury drogowej. ITD realizując zadanie kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów ma tym samym podwójny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Po pierwsze poprzez kontrolę w tym zakresie ogranicza liczbę pojazdów przekraczających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

W ramach realizacji powyższego zadania w 2006 r. inspektorzy ITD skontrolowali **9 587** pojazdów, w tym **5 172** pojazdy przewoźników polskich oraz **4 415** pojazdów przewoźników zagranicznych.



Rys. 8. Stosunek liczby kontroli przewoźników krajowych i zagranicznych.

W wyniku przeprowadzonych kontroli wydano **1 687** decyzji o nałożeniu kary pieniężnej na łączną kwotę **4 490 tys. zł** (**1 166** decyzji na kwotę **3 866 tys. zł** na przewoźników krajowych i **521** decyzji na kwotę **624 tys. zł** – na przewoźników zagranicznych). Z około **3,7 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 rysunek 9.



Rys. 9. Struktura naruszeń przepisów w zakresie kontroli parametrów pojazdów.

Ponadto Inspekcja prowadziła do momentu zmiany przepisów ustawy o drogach publicznych kontrole wnoszenia przez przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe opłat dodatkowych za jednokrotny przejazd pojazdu o nacisku osi pojedynczej powyżej 10t do 11,5t na wyznaczonych głównych drogach tranzytowych. W wyniku tej kontroli stwierdzono **217** przypadków przejazdu pojazdów bez wniesienia wymaganej opłaty dodatkowej. Zadanie to było realizowane pomimo bardzo dużych, problemów z dystrybucją kart opłat dodatkowych.

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

ITD 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. ITD w ramach swojego członkostwa w tej organizacji bierze czynny udział w międzynarodowych kontrolach organizowanych w ramach **ECR-u**:

- w dniach 3 – 9 kwietnia, kontrola ze szczególnym uwzględnieniem problematyki kabotażu w transporcie towarów,
- w dniach 15 – 21 maja kontrola czasu pracy kierowców w transporcie drogowym osób,
- w dniu 12 lipca br. razem z TISPOLEM w międzynarodowej kontroli *BUS*,
- w dniach 2 – 8 października kontrola przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach.

## 1.2. **Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji**

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji wychodząc naprzeciw aktualnym zagrożeniom przestępczym na terenie kraju oraz m.in. sytuacji w obszarze ruchu drogowego, w 2006 r. zainicjowało prace nad rządowym programem profilaktycznym pn. *Razem Bezpieczniej*. W dniu 18 grudnia 2006 r. Premier Rządu RP, Pan Jarosław Kaczyński podpisał Uchwałę nr 218 wprowadzającą do realizacji program.

Program *Razem bezpiecznie* ma ograniczyć skalę zjawisk i zachowań, które budzą powszechny sprzeciw i poczucie zagrożenia. Jest on zgodny z przyjętym przez Radę Ministrów dokumentem *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*. Jednym z jego priorytetów jest *Budowa zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa*, w której realizację w pełni wpisuje się program *Razem bezpiecznie*. W dokumencie tym wskazuje się, że „przy współpracy z lokalnymi społecznościami należy dążyć do tworzenia efektywnych lokalnych systemów bezpieczeństwa oraz wspierać działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa lokalnego, w szczególności mając na celu ograniczenie najbardziej dokuczliwej dla obywateli przestępczości pospolitej”. Jednym z obszarów wskazanych w programie, zakwalifikowanych do przeprowadzenia zintensyfikowanych działań w omawianym zakresie jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W obszarze tym wskazano następujące problemy:

- dużą liczbę wypadków drogowych, szczególnie ze skutkiem śmiertelnym,
- dużą ilość przypadków kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka,
- nadmierną prędkość pojazdów i liczne przypadki nieużywania pasów bezpieczeństwa.

Niezbędnymi zadaniami do ograniczenia skali występujących zagrożeń i nieprawidłowości, a także sposobami ich wsparcia, wyszczególnionymi do ich realizacji są:

- zwiększenie liczby i aktywności patroli policyjnych na drogach, szczególnie w rejonie dużych miast (zintensyfikowanie wykrywania substancji psychoaktywnych u kierowców, intensyfikacja kontroli prędkości pojazdów wraz z ciągłym wdrażaniem nadzoru automatycznego),
- usprawnienie działań z zakresu kontroli technicznej pojazdu,
- intensyfikacja kontroli przewoźników pod względem przestrzegania przepisów ustawy o transporcie drogowym (współpraca Policji z ITD),
- edukacja w celu kształtowania świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego,

- respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu,
- upowszechnianie zasad ratownictwa drogowego oraz z zakresu udzielania pierwszej pomocy,
  - promowanie działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
  - zaostrenie przepisów prawa w stosunku do sprawców łamiących przepisy ruchu drogowego, których naruszanie jest przyczyną lub skutkiem najcięższych i najczęstszych wypadków drogowych (np. tych, którzy kierują pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, nie używają pasów bezpieczeństwa),
  - usprawnienie systemu ściągalności mandatów karnych w celu wykształcenia w kierowcach przeświadczenia o surowości i nieuchronności kary za naruszanie przepisów,
  - włączenie *Wychowania komunikacyjnego* do Programu *Edukacji dla bezpieczeństwa*,
  - realizacja programów profilaktycznych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
  - opracowanie i wdrożenie zasad kształtowania bezpiecznej przestrzeni w ruchu drogowym.

Ponadto zgodnie z Zaleceniami Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 2006 r. w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas wypoczynku w okresie letnim w 2006 r. pn. *Bezpieczne Wakacje 2006*, wojewodowie podjęli działania zmierzające do aktywizacji służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, organów samorządowych oraz administracji zespolonej w województwie, a także innych jednostek, które mają wpływ na warunki letniego pobytu i wypoczynku, jak i na bezpieczny dojazd do miejsc, gdzie był on organizowany.

*Bezpieczne wakacje* były realizacją wspólnych inicjatyw z podmiotami pozarządowymi (organizacjami społecznymi i kościołami) oraz wszelkimi innymi instytucjami, organizującymi wypoczynek dzieciom i młodzieży w następujących obszarach:

- **bezpieczeństwo na drogach (do i z miejsc wypoczynku),**
- bezpieczeństwo w miejscu wypoczynku,
- bezpieczeństwo w miejscu zamieszkania.

Realizacji określonych w zaleceniach zadań w powyższych obszarach towarzyszyły zintegrowane działania wszystkich formacji nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (w szczególności Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej) wsparte działaniami administracji rządowej i samorządu terytorialnego. Partnerem współpracy była m.in. Żandarmeria Wojskowa, Straż Ochrony Kolei, a także straże gminne/miejskie.

Wspólne działania miały na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa wśród dzieci i młodzieży uczestniczących w różnorodnych, zorganizowanych i innych formach wypoczynku. W części województw zadania koordynował bezpośrednio wojewoda, bądź też do koordynacji upoważniał podległe sobie służby, tj. centra zarządzania kryzysowego lub kuratoria oświaty. Scedowanie zadań podczas *Bezpiecznych Wakacji 2006* na wojewodów, polegało na zobowiązaniu m.in. do:

- ustalania najistotniejszych problemów na terenie województwa dotyczących bezpieczeństwa w czasie wakacji;
- aktywizowania współpracy Policji z samorządem terytorialnym;
- organizowania współpracy Policji z harcerstwem, organizacjami społecznymi, kościołami na rzecz poprawy bezpieczeństwa;
- organizowania współpracy Policji i innych formacji z organizatorami wypoczynku letniego;
- promowania akcji, kampanii oraz działań edukacyjnych, propagujących bezpieczne zachowania w okresie wakacyjnym;
- wspierania działań prewencyjnych podejmowanych przez służby, mających na celu zapobieganie zjawiskom patologicznym w miejscu zamieszkania oraz wypoczynku,
- bieżącej wymiany informacji na temat istniejących potrzeb i problemów z przedstawicielami służb, inspekcji oraz z partnerami społecznymi zaangażowanymi w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa wakacyjnego,

- tworzenia „turystycznych punktów informacyjnych” zlokalizowanych na dworcach kolejowych, autobusowych, szlakach turystycznych;
- współpracy z lokalnymi mediami celem rozpropagowania prowadzonych działań skierowanych na zapewnienie bezpiecznego letniego wypoczynku.

**Działania wakacyjne pozytywnie wpłynęły m.in. na ograniczenie liczby wypadków drogowych, spowodowały zmniejszenie liczby osób, które poniosły w nich śmierć lub doznały obrażeń. Znacznie więcej wyeliminowano z ruchu drogowego nietrzeźwych kierujących pojazdami.**

W wyniku podjętych działań polegających na zwiększeniu służb patrolowych Policji, Straży Granicznej oraz ITD dokonano **820 339** kontroli pojazdów (**682 719** w analogicznym okresie 2005 r.) – wzrost o 17 %. Na uwagę zasługuje fakt stwierdzenia dużej ilości niesprawnych technicznie pojazdów przewożących dzieci oraz młodzież do i z miejsca wypoczynku – **łącznie 692 autokary**.

Ponadto z informacji uzyskanych z KWP/KSP wynikało, że:

- liczba patroli na dworcach autobusowych i kolejowych oraz w środkach komunikacji kolejowej wyniosła 21 068,
- liczba skontrolowanych pojazdów – 487 747, w tym autokarów przewożących dzieci i młodzież – 10 424, z uwzględnieniem pojazdów niedopuszczonych do ruchu – 692,
- liczba skontrolowanych kierujących motocyklami 6 816, w tym ujawnionych naruszeń – 1 711,
- liczba spotkań profilaktyczno-edukacyjnych w placówkach organizujących wypoczynek dzieci i młodzieży wyniosła 8 527.

W bieżącym roku podczas okresu ferii zimowych, związanego z możliwością wystąpienia zagrożeń przestępczych oraz specyficznych zdarzeń dla pory zimowej, MSWiA poleciło wojewodom analogiczną koordynację działań na rzecz brd, zbieżną z działaniami letnimi.

### 1.2.1. Komenda Główna Policji

Realizując cel strategiczny w zakresie poprawy brd, jakim jest zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych w roku 2006 Policja ruchu drogowego podejmowała szereg działań kontrolno-prewencyjnych, wynikających z *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT2005*, rekomendacji Komisji Europejskiej, Harmonogramu działania na rok 2006 Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego „TISPOL” oraz operacji „TRASA E-30” ukierunkowanej na poprawę bezpieczeństwa i przeciwdziałanie przestępczości, poprzez kompleksową kontrolę środków transportu drogowego na ciągu drogi E-30. Dodatkową formą realizacji tych zadań były prowadzone jednocześnie na terenie całego kraju działania ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie przestępstw oraz wykroczeń w ruchu drogowym będących głównymi przyczynami wypadków drogowych. W ramach tych działań policjanci ruchu drogowego prowadzili wzmożone kontrole m. in.:

- stanu trzeźwości kierujących – w związku z wysokim poziomem zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym ze strony nietrzeźwych kierujących oraz kierujących pod wpływem środka podobnie działającego do alkoholu podejmowane działanie zmierzało do ograniczenia tego zjawiska. Podstawowym celem operacji było wyeliminowanie nietrzeźwych kierujących z ruchu drogowego, a przez to zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych powodowanych przez tą kategorię uczestników ruchu drogowego. Istotnym elementem przedmiotowej operacji była współpraca z mediami w zakresie informowania o zagrożeniach i konsekwencjach wynikających z kierowania po użyciu alkoholu lub pod wpływem narkotyków,
- przestrzegania przepisów dotyczących prędkości jazdy – głównym celem operacji było ograniczenie stale rosnącego zagrożenia, które powodują pojazdy poruszające się z nadmierną prędkością. W trakcie działań została wykorzystana maksymalna ilość urządzeń do pomiaru prędkości i rejestracji naruszeń. W operacji *Prędkość* uczestniczyła maksymalna liczba policjantów wspierana przez Straż Miejską i Gminą, w zakresie automatycznego pomiaru prędkości. Pomiar prędkości były

dokonywane przy użyciu:

- radarowych ręcznych mierników prędkości;
- fotoradarów automatycznie rejestrujących wykroczenia;
- wideorejestраторów, będących na wyposażeniu pojazdów służbowych.

Policyjne patrole pełniły służbę na odcinkach dróg, na których najczęściej dochodzi do wypadków lub kolizji;

- stosowania się do obowiązku używania pasów bezpieczeństwa – jedną z podstawowych przyczyn śmiertelności i urazowości w wypadkach drogowych jest naruszenie obowiązku używania pasów bezpieczeństwa, dlatego powyższe działania ukierunkowane były na egzekwowanie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa i stosowanie urządzeń służących do bezpiecznego przewozu dzieci. Ograniczenie zjawiska nieskorzystania, wbrew obowiązkowi, z biernych środków bezpieczeństwa pojazdu, jak również wykształcenie nawyku korzystania z tych urządzeń, było głównym celem działań.

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.

#### 1.2.1.1. Współpraca za pośrednictwem Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL

Organizacja TISPOL została powołana do życia w 1997 r., dzięki poparciu Komisji Europejskiej przy współpracy Policji ruchu drogowego, w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i przestrzegania prawa na drogach Europy.

Rezultaty działań polskiej Policji ruchu drogowego z przeprowadzonych dotychczas operacji inicjowanych i koordynowanych przez TISPOL:

- Operacja **Pasy bezpieczeństwa** – (1 - 14 maja 2006 r.), w trakcie działań w Polsce ujawniono **18 183** kierowców i pasażerów nie korzystających z pasów bezpieczeństwa oraz **657** przypadków przewożenia dzieci poza fotelikiem ochronnym;
- Operacja **Alkohol i narkotyki** – (5 - 11 czerwca 2006 r.), w trakcie działań w Polsce: skontrolowano **53 596** pojazdów, ujawniono **3 095** kierujących pod wpływem alkoholu, skontrolowano pod kątem kierowania pod wpływem narkotyków **806** osób, ujawniono 4 kierujących pod wpływem działania narkotyków;
- Operacja **Bus** – *drogowy przewóz osób* (10 - 16 lipca 2006 r.), w trakcie działań w Polsce: skontrolowano **6 069** autobusów, ujawniono **1 311** naruszeń zwianych z przepisami ruchu drogowego;
- Operacja **Mermaid** – *kontrola transportu drogowego* (18 - 24 września 2006 r.), w trakcie działań w Polsce: skontrolowano **11 231** pojazdów ciężarowych, ujawniono **2 172** naruszeń zwianych z przepisami ruchu drogowego;
- Operacja **Prędkość** – (9 - 15 października 2006 r.), w trakcie działań w Polsce: ujawniono **18 153** pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość przy pomocy radarowych ręcznych mierników prędkości i wideorejestраторów będących na wyposażeniu pojazdów służbowych, zarejestrowano przy pomocy urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości **2 987** pojazdów przekraczających

dozwoloną prędkość jazdy.

- Operacja **Alkohol i narkotyki** – (18 - 24 grudnia 2006 r.), w trakcie działań w Polsce: przebadano na zawartość alkoholu ok. **19 tyś.** kierujących pojazdami, ujawniono **637** kierujących pod wpływem alkoholu, skontrolowano pod kątem kierowania pod wpływem narkotyków 728 osób, ujawniono jednego kierującego pod wpływem działania narkotyków.

#### 1.2.1.2. Inne działania Policji

Podkreślić należy, że w swojej działalności Policja nie ograniczała się tylko do prowadzenia czynności na drogach, lecz również prowadziła szeroką działalność edukacyjno-profilaktyczną. Realizacja tych zadań odbywała 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 ostatnim roku skierowane były w dużej mierze na zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich skutków wśród dzieci oraz młodzieży oraz podniesienie ich świadomości motoryzacyjnej w zakresie najczęściej występujących zagrożeń.

Ogólnopolskie akcje policyjne:

- **Bezpieczne ferie** – akcja o charakterze edukacyjnym, prewencyjnym oraz kontrolnym. W czasie akcji policjanci kontrolowali autobusy przewożące dzieci i młodzież na wypoczynek zarówno wyruszające w trasę, jak też będące już na drodze. Ponadto policjanci przeprowadzali spotkania w miejscach pobytu dzieci na feriach.
- Działania **Bezpieczny weekend** – ukierunkowane były na zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas wzmożonych przejazdów wynikających z tzw. długich weekendów. W zakresie działań w maksymalnym stopniu wykorzystano policyjne statki powietrzne do dynamicznego nadzoru nad ruchem drogowym.
- Inne akcje to m.in.: **Bezpieczny powrót**, **Bezpieczne wakacje** działania były ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas wzmożonych przejazdów wakacyjnych. W trakcie ich realizacji uwzględniano, w znacznym stopniu prowadzenie szeroko rozumianych działań profilaktyczno-propagandowych ukierunkowanych na poprawę brd, przy współpracy z lokalnymi środkami masowego przekazu.

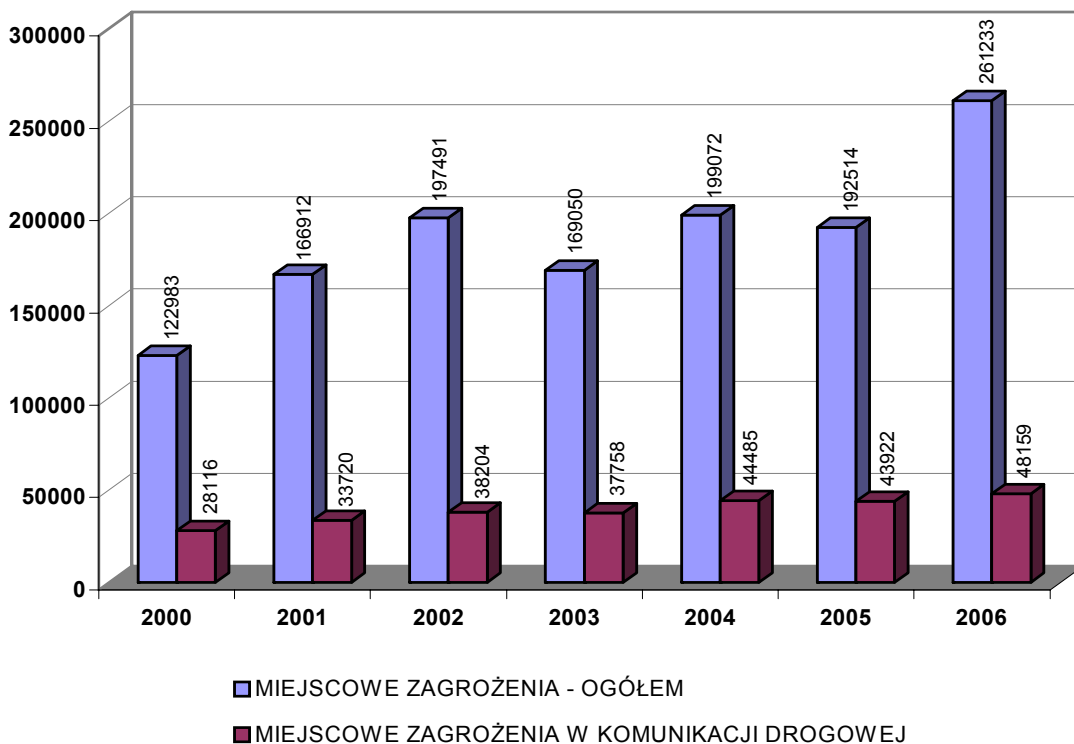
Ponadto policjanci ruchu drogowego uczestniczyli, w programach i audycjach radiowo-telewizyjnych poświęconych bezpieczeństwu w ruchu drogowym.

### 1.2.2. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

#### 1.2.2.1. W zakresie operacyjnym

Rok 2006 w statystyce drogowych zdarzeń niebezpiecznych, wymagających interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej pozostanie jako okres gwałtownego wzrostu liczby zdarzeń. Analiza danych statystycznych pokazuje, że w ślad za gwałtownym „skokiem” ogólnej liczby miejscowych zagrożeń w 2006 r. wzrosła także liczba miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej. W porównaniu do 2005 r. liczba miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w 2006 r. wzrosła o 9,6 % (przybyło ponad 4,2 tys. zdarzeń).

MIEJSCOWE ZAGROŻENIA W KOMUNIKACJI DROGOWEJ  
W LATACH 2000 ÷ 2006



Miejscowe zagrożenia w komunikacji drogowej są najliczniejszą grupą spośród wszystkich rodzajów miejscowych zagrożeń. W 2006 r. było ich ponad 48 tys. co stanowi 18,4 % wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju i prawie 11% ogółu interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej. Wzrost liczby miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w 2006 r. nie był na szczęście tak dynamiczny jak ogólny przyrost liczby miejscowych zagrożeń. W związku z powyższym procentowy wskaźnik akcji z zakresu ratownictwa na drogach na tle ogółu miejscowych zagrożeń w skali kraju spadł o 4,5 punktu procentowego poniżej granicy 20-procent (w okresie lat 2000 ÷ 2005 odsetek ten oscylował w granicach 20 ÷ 23%). W ujęciu wieloletnim można zaryzykować stwierdzenie, że rokrocznie wśród miejscowych zagrożeń co piąte zdarzenie związane jest z ruchem drogowym. W przypadku utrzymania się tendencji wzrostowej, statystyczne prognozy pokazują, że w 2007 r. liczba interwencji podczas miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej może być dwukrotnie wyższa niż ta z 2000 r.

Statystycznie, w skali 2006 r., do wypadku drogowego jednostki straży pożarnej wyjeżdżały co 11,5 minuty i jest to pół minuty częściej niż w 2005 r.

Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych tradycyjnie mają samochody osobowe – 32 780 zdarzeń (wzrost o 13% w porównaniu do 2005 r.) oraz samochody ciężarowe – 6 301 zdarzeń (wzrost w tym samym stosunku co samochody osobowe). Drastycznie, bo aż o ponad 30 % wzrosła liczba zdarzeń z udziałem motocykli. Jedynym wyjątkiem, wśród pojazdów poruszających się po polskich drogach, wśród których odnotowano spadek liczby zdarzeń w 2006 r. były maszyny rolnicze.

Szczegóły w tabeli poniżej.

		Ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej w rozbiu na grupy środków transportu					razem
		małe	lokalne	średnie	duże	gigantyczne	
Motocykle		361	214	69	0	0	<b>644</b>
Autobusy		347	298	44	4	0	<b>693</b>
Samochody ciężarowe		3135	2864	295	7	0	<b>6301</b>
Samochody osobowe		16618	13994	2157	11	0	<b>32780</b>
Maszyny rolnicze		76	66	8	0	0	<b>150</b>
Zdarzenia drogowe z udziałem	pociągów pasażerskich	9	7	4	0	0	<b>20</b>
	pociągów towarowych	8	5	2	0	0	<b>15</b>
	tramwajów	21	20	3	0	0	<b>44</b>

W 2006 r. największą ilość miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej, podobnie jak w 2005 r. odnotowano w województwach:

- mazowieckim - 5 460 interwencji,
- małopolskim - 4 626 interwencji,
- śląskim - 4 546 interwencji.

Najmniej zdarzeń wystąpiło w województwach:

- opolskim - 1 422 interwencji,
- lubuskim - 1 560 interwencji,
- podlaskim - 1 585 interwencji.

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

1. zabezpieczeniu miejsca zdarzenia - 47 736 przypadków
2. zbieraniu, neutralizowaniu i usuwaniu substancji chemicznych - 34 201 "
3. rozcinaniu, podnoszeniu i przemieszczaniu pojazdów - 17 361 "

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

1. uwalnianie ludzi z rozbitych pojazdów - 3 587 przypadków,
2. opatrywanie ran - 1 107 "
3. unieruchamianie złamań - 1 040 "
4. zabezpieczanie przed utratą ciepła - 1 034 "

W 2006 r. podczas zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej, w likwidacji których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, odnotowano 2 050 ofiary śmiertelne (w tym 54 dzieci) i 27 521 rannych (w tym 2 111 dzieci). Podczas interwencji 64 ratowników odniosło obrażenia.

Realizacja powyższych zadań przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej dokonywana jest na bazie posiadanego przez nią sprzętu:

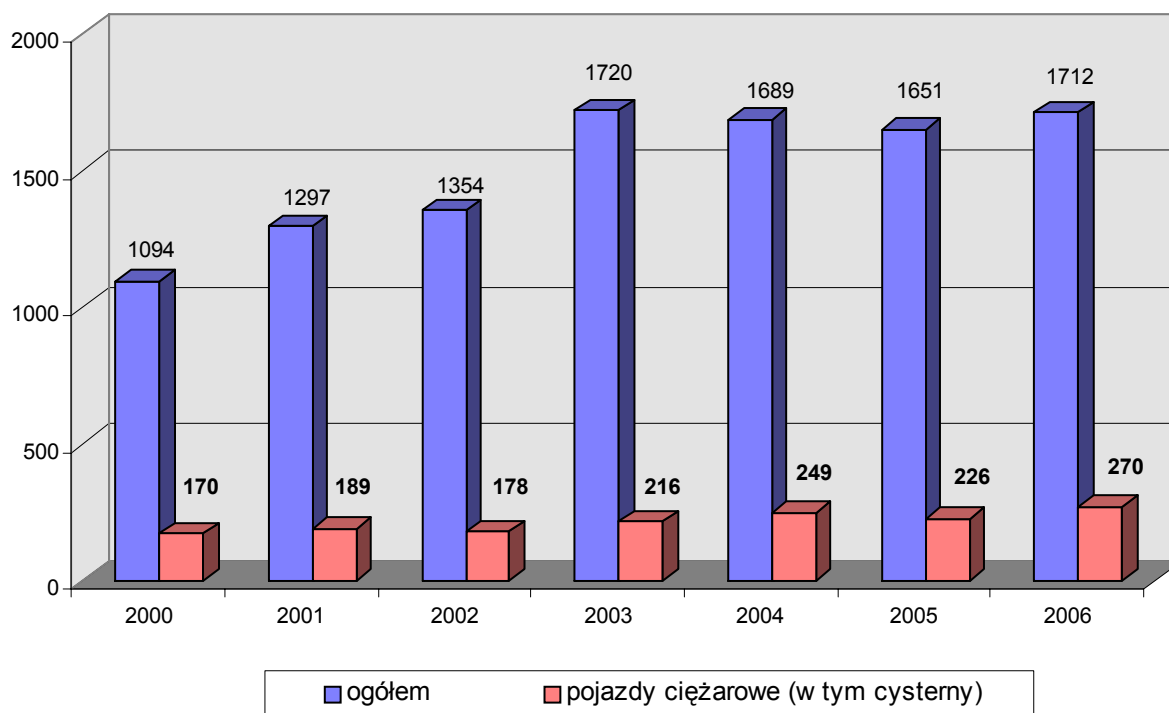
- lekkich samochodów ratownictwa drogowego - w 4 771 przypadkach,
- średnich i ciężkich samochodów ratownictwa technicznego oraz żurawi samojezdnych i ciężkich, samochodów ratownictwa drogowego typu "Mega City" - ogółem w 22 327 przypadkach,
- samochodów ratownictwa chemiczno-ekologicznego różnych klas - w 666 przypadkach.

Łącznie w działaniach z zakresu ratownictwa drogowego Państwowa Straż Pożarna wykorzystwała 204 016 strażaków i 61 453 różnego typu pojazdów. Wśród tej ostatniej liczby ponad 44 % (27 098 samochodów) stanowiły specjalistyczne zastępy ratownictwa drogowego i technicznego.

### Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej.

Ogólna liczba zdarzeń drogowych o charakterze chemiczno-ekologicznym na przestrzeni ostatnich lat jest dość nieregularna i waha się w granicach 1 ÷ 1,8 tys. akcji rocznie. Jednak od 2003 r. możemy zaobserwować, że liczba tego typu zdarzeń pozostaje na porównywalnym poziomie. W 2006 r. liczba miejscowych zagrożeń chemiczno-ekologicznych w komunikacji drogowej wyniosła 1 712 zdarzeń. Oznacza to ok. 3,7-procentowy wzrost liczby zdarzeń w porównaniu do 2005 r., co koreluje ze wzrostem ogólnej liczby zdarzeń na drogach. Wzrosła także liczba zdarzeń z udziałem pojazdów ciężarowych. W tym przypadku wzrost jest większy bo wyniósł ok. 19%, jednak skala zjawiska pozostała podobna. Szczegóły przedstawia poniższy wykres.

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



#### 1.2.2.2. W zakresie szkoleniowym

W 2006 r. w szkołach i ośrodkach szkolenia Państwowej Straży Pożarnej przeszkolono 2 970 osób według programu szkolenia strażaków PSP w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych, oraz 3 310 osób w zakresie ratownictwa medycznego.

Ponadto tematyka brd jest elementem programu edukacyjnego *Bezpieczne życie*, realizowanego od 2000 r. przez KG PSP 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 Ruffi*, uczy jak zapobiegać nieszczęśliwym wypadkom w domu, dotyka również bezpośrednio zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu 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 PSP, założeń programowych szkolenia nauczycieli kształcenia zintegrowanego w ramach programu edukacyjnego *Bezpieczne życie*. Wyżej wymieniony program w roku szkolnym 2005/2006 objął 14 986 dzieci z Piekar Śląskich, Chorzowa, Mikołajek, Piotrkowa Trybunalskiego, Gdyni, Warszawy oraz gmin Jeleśnia i Białobrzegi. Do jego realizacji zostało przygotowanych 699 nauczycieli z klas I– III, z 131 placówek oświatowych. W roku szkolnym 2006/2007 program będzie kontynuowany w Warszawie na Białolece i w Ursusie oraz Gdyni.

Poza tym, na wydawanych kalendarzach plakatowych PSP, popularyzowane są wśród dzieci i młodzieży zasady związane z zachowaniem się w czasie wypadku, udzielaniem pierwszej pomocy oraz bezpieczną zabawą, w tym również bezpiecznym korzystaniem z dróg.

### 1.2.2.3. W zakresie kwatermistrzowskim

W 2006 r. zakupiono i wprowadzono do eksploatacji:

- 2 sztuki ciężkich samochodów ratownictwa technicznego (drogowego) do usuwania skutków wypadków drogowych przy współdziałaniu środków Banku Światowego;
- 2 sztuki ciężkich samochodów ratownictwa chemicznego przy współdziałaniu środków z programu SPOT;
- 22 sztuki lekkich samochodów ratownictwa technicznego (drogowego) przy współdziałaniu środków z PZU S.A.;

Podejmowano także działania zmierzające do utworzenia ośrodka doskonalenia zawodowego kierowców PSP.

## 1.3. Ministerstwo Edukacji Narodowej

W 2006 r. odbyły się turnieje dla szkół związane z brd. 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, którzy spełniają wymogi uczestnictwa tzn. posiadają prawo jazdy kat. B. W celu zapewnienia większego udziału młodzieży w turnieju Komitet Organizacyjny podjął decyzję o wprowadzeniu istotnych zmian regulaminowych.

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 brd oraz ratownictwa medycznego.

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.

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.

**Likwidacja 1 422 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 szkoły nie musiała stać się przez to mniej bezpieczna.**

Dzieci w drodze do szkoły na skutek nieznamomości 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.

Poprzez System Informacji Oświatowej zebrano i podsumowano dane (za ubiegły rok szkolny) dotyczące uczniów, którzy uzyskali kartę rowerową i motorowerową.

Województwo	Liczba uczniów, którzy w poprzednim roku szkolnym uzyskali kartę		Liczba absolwentów		Karty rowerowe / liczba absolw. szkół podst.	Karty motorowerowe / liczba absolw. gimnazjów
	rowerową	motorowerową	szkół podstaw.	gimnazjów		
Dolnośląskie	17 019	2 519	44 055	37 526	38,63%	6,71%
Kujawsko – Pomorskie	15 887	2 984	32 841	30 637	48,38%	9,74%
Podlaskie	18 792	4 573	41 414	35 453	45,38%	12,90%
Łódzkie	7 677	1 449	14 307	14 436	53,66%	10,04%
Lubelskie	18 809	4 396	34 193	35 111	55,01%	12,52%
Małopolskie	26 838	4 258	54 694	50 866	49,07%	8,37%
Mazowieckie	36 100	6 339	75 127	68 332	48,05%	9,28%
Opolskie	8 280	1 802	15 380	14 465	53,84%	12,46%
Podkarpackie	18 067	3 944	40 234	37 176	44,90%	10,61%
Pomorskie	10 632	2 045	18 613	18 035	57,12%	11,34%
Śląskie	16 405	2 461	32 558	32 317	50,39%	7,62%
Świętokrzyskie	30 880	6 202	64 757	63 581	47,69%	9,75%
Lubuskie	8 800	2 034	27 554	20 028	31,94%	10,16%
Warmińsko – Mazurskie	12 961	1 822	23 176	22 390	55,92%	8,14%
Wielkopolskie	31 913	7 980	57 568	50 604	55,44%	15,77%
Zachodniopomorskie	10 117	1 525	25 169	23 235	40,20%	6,56%
<b>RAZEM</b>	<b>289 177</b>	<b>56 333</b>	<b>601 640</b>	<b>554 192</b>	<b>48,06%</b>	<b>10,16%</b>

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.

Ponadto Minister Edukacji Narodowej zalecił do użytku szkolnego następujące środki dydaktyczne związane z bezpieczeństwem i higieną pracy i nauki:

- **2006 rok**

- EDUROM *Vademecum rowerzysty. Kurs bezpieczeństwa ruchu drogowego* – wersja poprawiona (Young Digital Planet S.A.);
- *BHP dla najmłodszych* cz. III wideokaseta (SF „Nauka”);
- Program multimedialny *Droga i ja* (Renault Polska sp. z o.o.).

- **2005 rok**

- *Bądź bezpieczny na drodze. Karta rowerowa* (program komputerowy WSiP S.A.);
- *Uczeń w ruchu drogowym* (przyrządy - Elbox Bernas Spółka Jawna);
- *Budujemy znaki drogowe* (model - Elbox Bernas Spółka Jawna);
- *BERDE – znaki drogowe i pierwsza pomoc* (program multimedialny - Elbox Bernas Spółka Jawna).

Kuratorzy Oświaty sprawują nadzór pedagogiczny nad realizacją podstawy programowej w zakresie wychowania komunikacyjnego, wyposażenia szkół 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 i dyrektorzy szkół ściśle współpracują z instytucjami oraz 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 były ze środków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

#### **1.4. Ministerstwo Finansów**

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

#### **1.5. Ministerstwo Obrony Narodowej**

Analiza dyscypliny w ruchu drogowym pojazdów wojskowych za 2006 r., wykazała zmniejszenie ilości wypadków i kolizji z udziałem żołnierzy i pracowników wojska w stosunku do ubiegłego roku:

- ilości wypadków o około 27% (67 w 2005 r., **49** w 2006 r.),
- ilości kolizji o około 20% (359 w 2005 r., **285** w 2006 r.),
- ilość zdarzeń na drogach spowodowanych pod wpływem alkoholu o około 25% (37 w 2005 r., **28** w 2006 r.).

Na stan ten wpłynęły przedsięwzięcia podejmowane przez odpowiedzialne organa resortu Obrony Narodowej i Sztabu Generalnego WP, dowództw Rodzajów Sił Zbrojnych, Okręgów Wojskowych i jednostek wojskowych, wsparte oddziaływaniem jednostek Żandarmerii Wojskowej.

Podkreślić również należy, że na poprawę brd pojazdów wojskowych miał istotny wpływ zwiększający się sukcesywnie stopień uzawodowienia kierowców pojazdów w jednostkach wojskowych SZ RP, w szczególności o wysokiej złożoności technicznej, uprzywilejowanych i przewożących towary niebezpieczne.

W 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 Rodzajach Sił Zbrojnych (Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna) i w Garnizonie Warszawa konferencje bezpieczeństwa w ruchu drogowym z udziałem przedstawicieli instytucji centralnych MON, Sztabu Generalnego WP, instytucji i organizacji cywilnych oraz ośrodków akademickich. Wydano i rozkolportowano do jednostek wojskowych biuletyny informacyjne z ww. konferencji zawierające materiały pomocnicze do prowadzenia pracy profilaktycznej w jednostkach wojskowych.
2. Zorganizowano w Rodzajach Sił Zbrojnych 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, zasad udzielania pomocy przedlekarskiej oraz testy praktyczne z jazdy sprawnościowej pojazdem i z udzielania pomocy przedlekarskiej ofiarom wypadków drogowych. Wyloniono kandydatów do finału *Konkursu o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP w 2006 r.*, który odbył się w 2 Bazie Lotniczej w Bydgoszczy w dniach 28 – 30 czerwca 2006 r.
3. Przedstawiciele Żandarmerii Wojskowej, Policji, Prokuratury Wojskowej przeprowadzili w jednostkach wojskowych **2 082** różnego rodzaju czynności profilaktycznych, w tym **1 772** pogadań, **121** spotkań środowiskowych oraz **189** innych form, których tematem była dyscyplina ruchu drogowego żołnierzy - kierowców wojskowych i prywatnych pojazdów mechanicznych.
4. Opracowano i wydano w nakładzie 3 000 egzemplarzy oraz rozkolportowano do jednostek wojskowych mapę samochodową Polski zawierającą materiały z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
4. Opracowano i wydrukowano w nakładzie 2350 egzemplarzy *Informatora kierowcy*. Wydawnictwo rozkolportowano do jednostek wojskowych.
5. Opracowano scenariusz i wykonano film profilaktyczny pt. *Alkohol i narkotyki – jednakowo groźne*. Kasety z filmem rozkolportowano do jednostek wojskowych.
6. Zaprojektowano, wykonano i rozkolportowano do jednostek wojskowych kalendarz planszowy na 2007 r. zawierający treści o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7. W celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych:
  - opracowano mapę głównych i zapasowych dróg przemieszczania towarów niebezpiecznych na terenie kraju, którą przekazaną do wszystkich Wojskowych Komend Transportu, służb dyżurnych i Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej;
  - określono obszary szczególnie newralgiczne (duże aglomeracje miejskie), przez które przejazd jest zabroniony lub podlega szczególnym ograniczeniom.
8. Popularyzowano problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w prasie wojskowej (miesięcznik *Wojska Lądowe* i *Wiraze*, dwutygodnik *Przegląd Wojsk Lądowych*).
9. 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.
10. Jako stałe zadanie prewencyjne utrzymywane jest wysyłanie do jednostek wojskowych komunikatów o zagrożeniach i niesprzyjających warunkach drogowych na podstawie informacji meteorologicznych.

11. Kontynuowano współpracę z Generals Motors Polska w zakresie doskonalenia techniki jazdy w ramach wieloszczeblowych konkursów o tytuł najlepszego kierowcy.
12. 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.
13. Kontynuowano współpracę w obszarze profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego z MIVA Polska i Fundacją KRZYS.

Zrealizowane przedsięwzięcia, jak również poprawa poziomu brd 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.

## 1.6. **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 przywołanej ustawy z dnia 8 września 2006 r. (Dz. U. Nr 191 poz. 1410), która weszła w życie od 1 stycznia 2007 r. pozwala na kształcenie dzieci i młodzieży w ramach edukacji szkolnej jak również dorosłych (np. uczestnicy kursów na prawo jazdy) na przygotowanie świadków zdarzenia do udzielenia 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 zostały przekazane do poszczególnych województw). W 2006 r. został wznowiony Program *Zintegrowane Ratownictwo Medyczne* i przewidziano w ramach niego wydatkowanie środków w wysokości 40 mln zł. na doposażenie szpitalnych oddziałów ratunkowych, centrów powiadamiania ratunkowego oraz na zakup ambulansów ratunkowych (zakupiono około 60 ambulansów). Dysponentami środków pochodzących z rezerwy celowej byli wojewodowie.

Dodatkową kwotę 29 986 086 zł. pochodzącą z niewykorzystanych środków na zakup śmigłowców dla Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (w ramach ustawy z dnia 3 czerwca 2005 r. o ustanowieniu programu wieloletniego *Wymiana śmigłowców SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w latach 2005-2010*) przeznaczono na finansowanie zakupów wyrobów medycznych na potrzeby szpitalnych oddziałów ratunkowych znajdujących się w strukturach szpitali klinicznych. Na działalność SP ZOZ LPR w 2006 r. wydatkowano kwotę 29 mln. zł. W pierwszej połowie 2006 r. przygotowana została specyfikacja istotnych warunków zamówienia, która stała się podstawą do przeprowadzenia postępowania przetargowego na zakup 23 śmigłowców na rzecz LPR, a obecnie trwa dalszy ciąg postępowania przetargowego.

## 1.7. 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, zalecając wyeliminowanie ewentualnie stwierdzonych uchybień. W ramach toczących się postępowań karnych w sprawach o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, prokuratury w 2006 r. w 25 przypadkach skorzystały z instytucji sygnalizacji określonej w art. 19 k.p.k.

Niezależnie od powyższego prokuratury podejmowały również inne działania mające na celu poprawę brd, poprzez m.in. zgłaszanie do właściwych instytucji potrzeby poprawy oznakowania oraz odpowiedniego zabezpieczenia miejsc szczególnie niebezpiecznych, jak np. przejazdów kolejowych, czy też naprawy uszkodzonej nawierzchni jezdni. Ponadto prokuratorzy brali udział w spotkaniach z młodzieżą szkół średnich, podczas których omawiano problem dużej liczby 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. przepadek 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 grożących 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 czuwała nad prawidłowym wdrożeniem powyższych wytycznych, badając efekty podejmowanych w tym zakresie działań. Analiza przekazywanych przez prokuratury apelacyjne co dwa miesiące danych i informacji, wykazała postępujące efekty działań wskazanych w wytycznych

Prokuratora Generalnego. Zmniejszyła się bowiem liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców będących w stanie nietrzeźwości (co dwa miesiące, do końca 2006 r. odpowiednio: 399, 385, 370).

W drugim półroczu 2006 r. zabezpieczono ponad 10 000 pojazdów mechanicznych, którymi poruszali się nietrzeźwi kierowcy. W ostatnich dwóch miesiącach 2006 r. znacznie wzrosła również liczba skierowanych do sądów aktów oskarżenia, jak też liczba osób oskarżonych o spowodowanie wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości (odpowiednio: 189, 112 i 305 osób). Nadto w tym okresie (ostatnich 2 miesięcy 2006 r.) 10 067 osób, których stan nietrzeźwości przekraczał 1 ‰ alkoholu we krwi (0,5 mg alkoholu na 1 dcm<sup>3</sup> wydychanego powietrza), oskarżono o kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości, zaś o kierowanie w takim stanie innymi pojazdami, oskarżono 13 764 osoby. Także inne dane, w tym dotyczące wniosków prokuratora składanych przed sądem o wymierzenie kary i orzeczenie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdu, potwierdziły, iż wytyczne Prokuratora Generalnego, dotyczące zwalczania przestępstw popełnianych przez nietrzeźwych kierowców, realizowane były z pełną konsekwencją.

Prokuratura Krajowa, dostrzegając potrzebę dalszego zintensyfikowania działań na rzecz zwalczania omawianej przestępczości, przygotowała zalecenia dla wszystkich prokuratorów apelacyjnych, aby na kanwie prowadzonych postępowań przygotowawczych o najgroźniejsze zdarzenia w ruchu drogowym, skutkujące śmiercią lub ciężkim uszkodzeniem ciała jego uczestników, z większą wnikliwością oceniać rzeczywisty zamiar sprawcy, również pod kątem możliwości kwalifikowania niektórych zachowań sprawców takich zdarzeń z art. 148 § 1 k.k. lub art. 148 § 1 k.k. i art. 173 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k., tj. jako zabójstwo lub zabójstwo w związku ze spowodowaniem katastrofy w ruchu lądowym.

Ponadto Ministerstwo Sprawiedliwości przeprowadziło dwa szkolenia dla sędziów, dotyczące działań na rzecz brd. Były to szkolenia organizowane we współpracy z Instytutem Ekspertyz Sądowych w Krakowie na temat: *Alkohol oraz środki podobnie działające do alkoholu – problemy analityczne i orzecznicze*. W szkoleniach tych wzięło udział łącznie 90 sędziów z terenu całego kraju.

## **1.8. Ministerstwo Środowiska**

Działania Narodowego Funduszu na rzecz poprawy stanu brd realizowane w 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.

- Komenda Główna Policji w ramach realizacji umowy zawartej w 2005 roku 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 prądowłórczy i sprzęt oświetleniowy;
- dla potrzeb Ochotniczych Straży Pożarnych (OSP) 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 jednostkom OSP na terenie kraju.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie prowadził w 2006 r. bezpośrednich działań na rzecz brd. 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 2006 r. brali udział w inicjowanych przez różne organy kontrolach, 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, ITD i Państwowej Inspekcji Pracy w trwających łącznie 22 dni kontrolach organizowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Białymstoku,
- inspektorzy WIOŚ w Gdańsku przeprowadzili wspólne, trwające 3 dni, kontrole z przedstawicielami Policji i ITD,
- inspektorzy WIOŚ w Olsztynie uczestniczyli, w trwających łącznie 5 dni, kontrolach zainicjowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Olsztynie,
- inspektorzy WIOŚ w Opolu uczestniczyli w trwających łącznie 8 dni kontroli zainicjowanej przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu,
- przedstawiciele WIOŚ w Rzeszowie uczestniczyli w 1-dniowej kontroli dokonanej wspólnie z przedstawicielami Służby Celnej i ITD,
- przedstawiciele WIOŚ w Zielonej Górze wzięli udział, wspólnie z przedstawicielami Służby Celnej, Straży Granicznej i ITD, w kontrolach na przejściach granicznych, trwających łącznie 3 dni,
- inspektorzy WIOŚ w Katowicach pozostawali, w dniach wzmożonych kontroli przewozu materiałów niebezpiecznych - prowadzonych przez Policję, w stałej gotowości do natychmiastowego wyjazdu na telefoniczne zgłoszenie oficerów dyżurnych Policji oraz Wojewódzkiego Stanowiska Koordynacji Ratownictwa Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Katowicach.

Niezależnie od udziału w kontrolach przewozów drogowych materiałów niebezpiecznych, dyżurni inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska współdziałali - w 39 przypadkach zdarzeń o znamionach poważnej awarii, spowodowanych przez środki transportu drogowego przewożące materiały niebezpieczne - z Państwową Strażą Pożarną i innymi organami właściwymi do prowadzenia akcji ratowniczej oraz prowadzili nadzór nad usuwaniem długotrwałych skutków tych zdarzeń. Podejmowanie takich działań umożliwia system całodobowych dyżurów i system łączności pomiędzy organami Inspekcji Ochrony Środowiska i odpowiednimi dla nich terenowo organami Państwowej Straży Pożarnej..

Tematyka poprawy stanu brd 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 przygotowanej przez resort środowiska kampanii Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu oraz Europejski Dzień bez Samochodu (16 – 22 września 2006 r.) poruszane były kwestie związane z brd.

## 1.9. Ministerstwo Gospodarki

Ministerstwo Gospodarki przygotowało dla Rady Ministrów *Informację o realizowanych i planowanych do realizacji działaniach w obszarze przemysłu motoryzacyjnego*, w której wskazano na konieczność współdziałania resortów gospodarczych w pracach legislacyjnych związanych z poprawą brd i ochrony środowiska.

### 1.9.1. Autobusy

Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT) i AUTOSAN pracują 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. 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.

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 autobusów JELCZ O81 MB, SOLBUS SN11M i SOLBUS SN11L, wykonano badania prototypowego autobusu z AMZ w Kutnie.

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. Przebadano na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr 79-01 autobusy: AUTOSAN 1010T, A0909L, A0808T, H7; SOLBUS SN11M; JELCZ C6420.35. Przeprowadzono badania układów hamulcowych autobusów: URBINO 15, URBINO 18.01; AUTOSAN A1010T, A0909L, A1012T.

### 1.9.2. Samochody ciężarowe.

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

### 1.9.3. Samochody osobowe.

W samochodach FSO i FIAT prowadzono prace nad dostosowaniem nadwozi pojazdów do wymagań Dyrektywy UE nr. 2003/102/WE (ochrona pieszych). Firmy wraz z PIMOT podjęły działania dla uzyskania certyfikatów homologacyjnych na zgodność z Dyrektywami UE nr. 96/79/WE i 96/27/WE. Samochód Leopard firmy Leopard Automobile Mielec badano w PIMOT w zakresie bezpieczeństwa biernego – spełnił wymagania badań homologacyjnych Reg. EKG ONZ nr 12 i 14. Rozpoczęto badania wg Reg. EKG ONZ nr 21 i 26.

*1.9.4. 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.

*1.9.5. 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.

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

PIMOT prowadzi na bieżąco badania kontrolne produkowanych w Polsce urządzeń zabezpieczających dla dzieci.

*1.9.7. 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 ITD, Służby Celnej i Straży Pożarnej.

*1.9.8. 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.

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

## 2. Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inne podmioty oraz organizacje społeczne

### 2.1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów

W 2006 r. w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego były wykonywane (kontynuowane) niżej wymienione prace:

#### 2.1.1. Prace naukowo-badawcze:

- Analiza i ocena zadań z zakresu poprawy brd 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 poprawy bezpieczeństwa ruchu,

- Modernizacja Laboratorium Technik Komunikacyjnych w celu rozwoju Centralnej Bazy Danych o Transporcie i jego Bezpieczeństwie; praca współfinansowana jest ze środków funduszy strukturalnych Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport;

Wynikiem pracy jest 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.

Integralną częścią Centralnej Bazy Danych o Transporcie i jego Bezpieczeństwie są drogowe Laboratoria Mobilne. Laboratoria są przystosowane do realizacji funkcji badawczych. Podstawą wyposażenia drogowych laboratoriów mobilnych są pojazdy pomiarowe wyposażone w stacje robocze, do których podłączony jest system kamerowy. Dodatkowe wyposażenie stanowią urządzenia do zapisu cyfrowego obrazów z kamer, zestawów GPS, video-radarów, foto-radarów oraz radarów pistoletowych. Ze względu na ilość zbieranego materiału zapisanego w postaci cyfrowej (wyniki pomiarów, zdjęcia, filmy), stacje robocze zostały wyposażone w moduły macierzy dyskowej. Moduły takie pozwalają na przyśpieszenie pracy. Tak oprzyrządowane mobilne laboratoria mogą służyć m.in. do:

- rejestrowania i diagnozowania miejsc wypadków drogowych,
- rejestrowania i diagnozowania ruchu, w tym natężenia ruchu, prędkości pojazdów,
- zachowań uczestników ruchu,
- rejestracji parametrów drogi i jej wyposażenia oraz otoczenia,
- rejestracji zachowań uczestników ruchu.

Zebrane materiały przy pomocy aparatury i urządzeń, w które wyposażone jest laboratorium mobilne pozwolą m.in. na wykonanie prawidłowych projektów organizacji ruchu z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu. W efekcie działania te powinny wpłynąć na poprawę brd.

- Analiza i opracowanie zaleceń w zakresie dopuszczania umieszczania reklam w pasie drogowym.

Praca zawiera m.in.:

- przegląd i analizę aktualnie obowiązujących przepisów prawnych w Polsce w zakresie umieszczania reklam w pasie drogowym,
- analizę zasad umieszczania reklam w pasie drogowym w wybranych dużych aglomeracjach miejskich w Polsce,

- analizę doświadczeń zagranicznych w zakresie stosowania informacji przydrożnej,
- ocenę i analizę umieszczania reklam w pasie drogowym na przykładzie m.st. Warszawy.

Wynikiem pracy było opracowanie zaleceń w sprawie likwidacji reklam umieszczonych w pasie drogowym.

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

- *INTRO* (Intelligent Roads) – program badań zastosowania rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportu w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- *COST 352* (In-vehicle Information Systems) – program badań wpływu systemów informacji stosowanych wewnątrz pojazdów (GPS, tel. komórkowe, radio) na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- *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 brd,
- *COST 355* – Opracowanie standardów bardziej bezpiecznych zachowań komunikacyjnych w ruchu drogowym z wykorzystaniem transportu intermodalnego,
- *PEPPER* – Opracowanie europejskich standardów dla policyjnych programów realizacji polityki wymuszania bezpiecznych zachowań kierowców na drogach europejskich,
- *CAST* – Wytyczne prowadzenia i oceny skuteczności kampanii uświadamiających i strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- *SUPREME* – Analiza doświadczeń krajów członkowskich UE, waloryzacja najlepszych praktyk w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- *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.:
    - o bezpieczeństwo ruchu drogowego,
    - o plany zarządzania ruchem,
    - o obsługa wypadków drogowych,
    - o zastosowanie znaków zmiennej treści,
    - o elektroniczny system poboru opłat.
  - Systemy informacji dla podróżnych, obejmujące: systemy nawigacji w pojazdach samochodowych oraz usługi internetowe i telekomunikacyjne.

## 2.2. Instytut Transportu Samochodowego

W Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego (CBRD ITS) w 2006 r. prowadzono prace w następujących obszarach:

- opracowania naukowo-badawcze,
- działalność edukacyjno-popularyzatorska oraz szkoleniowa,
- współpraca międzynarodowa,
- współpraca z instytucjami rządowymi i pozarządowymi oraz organizacjami społecznymi.

### 2.2.1. Prace naukowo-badawcze wykonane w 2006 r.

#### a) Prace statutowe:

- *Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2005 r.*,
- *Analiza wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*,

#### b) Udział w realizacji projektów badawczych UE:

- *The SEC – SAFETY BELT* – program poprawy brd dla krajów z Europy Południowej, Wschodniej i Centralnej;
- *PIN Road Panel* – system oceny realizacji 3 Programu działań w brd w krajach UE;
- *SAFETY NET* – Europejskie Obserwatorium BRD;
- *EUCHIRES* – europejska kampania społeczna popularyzująca urządzenia zabezpieczające w pojeździe wśród dzieci;
- *DRUID* - Prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków, alkoholu i lekarstw.

### 2.2.2. Działalność edukacyjno-popularyzatorska

- Wydanie 4 numerów Kwartalnika *BRD* (numer 4 poświęcony problemom osób niepełnosprawnych w ruchu drogowym został wydany wspólnie z Sekretariatem KRBRD)
- Prowadzenie strony internetowej [www.cbr.home.pl](http://www.cbr.home.pl);
- Przeprowadzenie, przy współpracy Ministerstwa Edukacji Narodowej oraz Komend Wojewódzkich Policji drugiej edycji kampanii *Klub pancernika klika w fotelikach* popularyzującej urządzenia zabezpieczające dzieci w pojeździe w ramach europejskiej kampanii *EUCHIRES*, w tym:
  - Przygotowanie i rozpowszechnienie materiałów kampanii, w tym:
    - spot TV (film animowany),
    - spot radiowy (melodia z wykorzystaniem melodii do filmu *Cztery pancerni i pies*),
    - gadżet zabawka *Pancernik*,
    - bilbordy (1 000 na terenie większych miast przez dwa miesiące),
    - plakaty,
    - gra-ulołka (700 000 - insert do *Gazety Wyborczej* – wydanie z 1 września 2006 r.),
    - strony internetowej [WWW.klubpancernika.pl](http://WWW.klubpancernika.pl) (zawierające materiały dla dzieci, dla rodziców, dla nauczycieli, dla prasy),
  - przeprowadzenie badań ilościowych oceniających kampanię,
  - zorganizowanie konferencji prasowej;
- Organizacja w Polsce Międzynarodowego Konkursu VOICE skierowanego do studentów wydziałów technicznych zajmujących się brd polegającego na przygotowaniu projektu modernizacji organizacji ruchu pod kątem ograniczenia zagrożenia niechronionych uczestników ruchu (organizatorem konkursu na terenie Europy jest Europejska Rada ds. Transportu (ETSC));

- Organizacja konferencji *Wysoka jakość szkolenia kierowców to bezpieczeństwa ruchu drogowego* podczas Targów Ratownictwo i Bezpieczeństwo, Gdańsk, 31 maja 2006 r.;
- Organizacja seminarium *Możliwości finansowania projektów badawczych z funduszy europejskich w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Kiermusy, 3 czerwca 2006 r.;
- Organizacja w ITS uroczystego zakończenia konkursu *VOICE* z udziałem laureatów oraz przedstawicieli ETSC, Warszawa, 20 listopada 2006 r.;
- Opracowanie biuletynu informacyjnego *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach OECD*;
- Rozpowszechnienie ulotek propagandowych:
  - *Pieszym bywa każdy*,
  - *Nie ryzykuj – bądź widoczny*,
  - *Nie zabijaj – zwolnij*,
  - *Odważ się być mądrym* – skierowanej do młodych ludzi – grupy największego ryzyka,
  - *Czy wiesz, że* – skierowanej do rodziców rowerzystów,
  - *Czy wiesz, że na polskich drogach* – skierowanej do rodziców młodych kierowców,
  - *Szacunek to bezpieczeństwo – jazda defensywna*,
  - *Szacunek to bezpieczeństwo – stop agresji na drodze*.

Ulotki były sfinansowane przez ITS i rozpowszechniane poprzez WORD-y, Ośrodki Szkolenia Kierowców pod patronatem ITS, nauczycieli szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz organizatorów programów edukacyjnych.

- Popularyzacja broszur z serii Biblioteka ITS
  - *Mierzenia jakości pracy OSK – instrukcja* - zeszyt nr 2,
  - *Standardy kwalifikacji zawodowych dla zawodów: instruktor nauki jazdy, egzaminator osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami* – zeszyt nr 3,
  - *Jakość i ewaluacja w szkoleniu kierowców* – zeszyt nr 1.
- Prowadzenie zajęć dydaktycznych w zakresie brd w przedszkolach i szkołach podstawowych przez pracowników CBRD wg opracowanego w ITS scenariusza;
- Współpraca przy organizacji imprez popularyzujących brd jak konkursy, seminaria, happeningi;
- Współpraca z mediami;
- Przygotowanie artykułów do prasy krajowej i zagranicznej;
- Wygłaszanie referatów na konferencjach krajowych i międzynarodowych.

### 2.2.3. *Współpraca z instytucjami administracji rządowej i samorządowej oraz pozarządowymi*

- Współpraca z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- Udział w pracach Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- Współpraca z Gminą Warszawa – Bielany przy zorganizowaniu i przeprowadzeniu IV edycji Bielańskiego Konkursu: *Chodzę i jeżdżę bezpiecznie* dla szkół podstawowych i gimnazjów;
- Współpraca z firmą Renault w ramach wprowadzenia do szkół programu edukacyjnego *Bezpieczeństwo dla wszystkich* oraz konkursu dla szkół;
- Współpraca z organizacjami skupiającymi instytucje zajmujące się szkoleniem i egzaminowaniem kierowców (Ośrodki Szkolenia Kierowców, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego) między innymi w ramach Rady Konsultacyjnej ds. Szkolenia i Egzaminowania Kierowców przy Dyrektorze ITS;
- Współpraca z Ośrodkami Szkolenia Kierowców pod patronatem ITS.

#### 2.2.4. Współpraca międzynarodowa

- Współpraca w ramach OECD IRTAD jako koordynator krajowy ze strony Polski w międzynarodowej bazie danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Udział w pracach grupy roboczej Unii Europejskiej przy tworzeniu i eksploatacji Europejskiej Bazy Danych o Wypadkach CARE;
- Udział w pracach grup eksperckich European Enhanced Vehicle-safety Committee EEVC;
- Udział w pracach Prevention Routiere Internationale PRI;
- Udział w pracach grup eksperckich European Transport Safety Council ETSC;
- Współpraca przy tworzeniu międzynarodowych projektów badawczych.

#### 2.3. Polski Związek Motorowy

W ramach imprez organizowanych w dniu 8.01.2006 r. przez Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy promujących zasady udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych Polski Związek Motorowy (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 brd. Zebraną 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.

Od dnia 1.01.2006 r. realizowany jest przez Stowarzyszenie Zmotoryzowanych Autoklub PZMot konkurs pt. *Znaki do zdjęcia* mający na celu poprawę brd. 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 trwał do 6 września 2006 r. i ogłoszony był na stronach internetowych PZM [www.pzmot.pl](http://www.pzmot.pl). Wobec dużego zainteresowania tematyką konkursu ostateczny termin rozstrzygnięcia i ogłoszenia wyników został przedłużony do końca września 2007 r.

W pierwszej połowie 2006 r. 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 czerwca 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.

W dniach 9-11 czerwca 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 KRBRD przy udziale i wsparciu Krajowego Stowarzyszenia Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz WORD-ów wspierających turnieje zarówno organizacyjnie jak też i finansowo.

W 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.

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.

W dniach 18 – 20 maja 2006 r. w Krakowie PZM zorganizował szkolenie dla rzeczoznawców samochodowych na temat problematyki rekonstrukcji wypadków drogowych i brd.

W miesiącach marzec/czerwiec 2006 r. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie zorganizował dla młodych kierowców z grupy szczególnego ryzyka powodujących najczęściej 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.

W dniu 10 czerwca 2006 r. 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, odpowiednio zamocowanym foteliku,
- zapinanie pasów bezpieczeństwa,
- odpowiednie ustawienie zagłówka,
- kontrola stanu ogumienia i ciśnienia w oponach.

Polski Związek Motorowy aktywnie włączył się w propagowanie idei kampanii poprzez szereg imprez organizowanych przez Automobilklubu i Kluby oraz Zarządy Okręgowe PZM.

Fundacja *Bezpieczni w Ruchu Drogowym*, której PZM jest członkiem założycielem, realizowała 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, przedszkola są wyposażane w elementy związane z brd oraz zestawy odblaskowe.

Jednocześnie fundacja wspiera szkoły przy budowie i wyposażaniu miasteczek ruchu drogowego oraz sal wychowania komunikacyjnego.

Działacze Automobilklubu Wielkopolskiego i Zarządu Okręgowego PZM w Poznaniu uczestniczyli w akcji kontroli pojazdów przeprowadzonej przez Policję w pierwszym półroczu 2006 r., która miała przede wszystkim charakter instruktażowy. W czasie tej akcji kierowcy otrzymywali bezpłatnie kamizelki ostrzegawcze oraz byli instruowani o sposobie właściwego pakowania bagażu i zapinania pasów itp.

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.

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 KRBRD 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; celem koalicji jest budowanie wśród opinii publicznej oraz mediów świadomości i wiedzy na temat korzyści wynikających z wprowadzenia takiego obowiązku,
- d) w ogólnopolskiej akcji pomocy kierowcom *Krzyś - trzeźwy i życzliwy kierowca*, organizowanej przez Fundację Krzyś i MIVA Polska promującej działania na rzecz brd.

W dniu 26 sierpnia 2006 r. Automobilklub Łódzki w ramach imprez towarzyszących IV rundy Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych zorganizował i przeprowadził liczne konkursy rowerowe dla dzieci i młodzieży oraz testy ze znajomości kodeksu drogowego z nagrodami dla najlepszych, a także szkolenia i pokazy na temat udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych. Impreza cieszyła się dużym uznaniem uczestników i widzów.

W dniach 8-10 września 2006 r. odbyły się na terenie Gdyni i Sopotu IX Mistrzostwa Ratowników Drogowych Polskiego Związku Motorowego, których organizatorem był Bałtycki Automobilklub. W zawodach wzięło udział 37 załóg, w tym 33 załogi reprezentujące Automobilkluby i Kluby zrzeszone w PZM oraz Zarządy Okręgowe PZM. Rywalizację na trasie Mistrzostw poprzedziło sympozjum na temat najnowszych metod stosowanych w ratownictwie drogowym, prowadzone m.in. przez specjalistów z Katedry Katastrof Akademii Medycznej w Gdańsku. Sympozjum odbyło się w przeddzień zawodów i wzbudziło duże zainteresowanie uczestników. Na trasie zawodów zainscenizowano trzy wypadki drogowe oraz próbę sprawności kierowania samochodem. Ze względu na lokalizację pozorowanych wypadków drogowych w najbardziej odwiedzanych przez mieszkańców i turystów miejscach osiągnięty został efekt promowania ratownictwa drogowego. Zawody cieszyły się również dużym zainteresowaniem lokalnych mediów. Relację z przebiegu Mistrzostw Polski Ratowników Drogowych PZM zamieściła regionalna TVP 3, *Dziennik Bałtycki* i *Gazeta Wyborcza*, a także przekazano w ogólnopolskim programie TVP 2.

W dniu 17.09.2006 r. Zarząd Okręgowy PZM w Lublinie wspólnie z Automobilklubem Chełmskim oraz przy współpracy z Wydziałem Ruchu Drogowego KW Policji w Lublinie, Szkołą Ratownictwa Medyczno-Sanitarnego w Lublinie i WORD w Lublinie zorganizował III Ogólnopolski Samochodowy Rajd Pań.

W imprezie startowały panie za kierownicą. W odczuciu uczestniczek rajdu, organizatorów jak i obserwatorów rajd spełnił zakładane cele tj. przyczynił się do popularyzacji zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

PZM realizując jeden z celów statutowych naszej organizacji tj. działanie na rzecz poprawy brd, w dniu 18.09.2006 r. podpisał *Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. W ramach realizacji programu PZM będzie podejmował działania na rzecz poprawy brd, szczególnie w zakresie:

- wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży;
- szkolenia ratowników drogowych w udzielaniu pierwszej pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków komunikacyjnych;
- doskonalenia techniki jazdy kierowców pojazdów motorowych;
- kształtowania regulacji prawnych związanych z brd
- promowania *Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*.

We wrześniu 2006 r. Automobilklub Polski przeprowadził imprezy szkoleniowo-edukacyjne *Moje pierwsze prawo jazdy* dla dzieci i młodzieży na kartę rowerową oraz motorowerową. Do sprawdzianu przystąpiło 210 uczniów, w tym egzamin zdało 135 uczniów uzyskując kartę rowerową lub motorowerową.

PZM patronował aktywnie promując zorganizowaną przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji Ogólnopolskiej *Kampanii Parkingowej* mającej na celu nakłonienie sprawnych kierowców do nie zajmowania miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. W ramach działań, które rozpoczęły się 15 września i trwały do końca października 2006 r. zajmowaliśmy się dystrybucją materiałów promującą ideę kampanii w prowadzonych przez PZM ośrodkach szkoleniowych, stacjach kontroli pojazdów, sklepach, a także na imprezach sportu motorowego np. ogólnopolskich eliminacji Rajdu Młodych w dniach 16-17 września 2006 r.

We wrześniu i październiku 2006 r. PZM brał udział w Ogólnopolskiej Kampanii pt. *Świecę przykładem, jestem widoczny*, której celem było zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo dzieci na drodze w warunkach ograniczonej widoczności i zmniejszenie zdarzeń drogowych z udziałem dzieci. Ze statystyk wynika, że jedną z głównych przyczyn wypadków z udziałem dzieci – idących pieszo lub jadących na rowerze jest nieodpowiednie zachowanie się na drodze.

W ramach odbywającego się w dniach 4 – 6.10.2006 r. I Polskiego Kongresu Drogowego *Lepsze drogi – lepsze życie 2006* PZM podpisał deklarację Polskiego Kongresu Drogowego inicjującego powołanie *Koalicji na rzecz Lepszych Dróg*, której celem jest przyczynienie się do zwiększenia tempa zmian na polskich drogach, przyspieszenia ich rozwoju i modernizacji, angażując się w czynne uczestnictwo.

PZM w dniu 13.10.2006 r. uczestniczył w Ogónoeuropejskim Seminarium organizowanym przez ADAC oraz Niemiecki Instytut Badań Drogowych BAST., której tematem była m.in. ocena poziomu prac prowadzonych na rzecz poprawy brd w krajach Unii Europejskiej. Na sympozjum zaprezentowana została informacja o działalności PZM – partnera *Krajowego Programu GAMBIT 2005* – na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

W dniach 19-22.10.2006 r. odbył się Ogólnopolski Kurs Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM, który został zorganizowany przez Automobilklub Kielecki w Krajowym Centrum Szkolenia Ratowników Drogowych PZM w Miedzianej Górze. Program kursu obejmował wykłady i ćwiczenia praktyczne z zakresu organizacji ratownictwa medycznego, postępowania w wypadku miejscowych zagrożeń, podstawy reanimacji BLS, postępowania w obrażeniach ciała, zasady postępowania w wypadkach drogowych, masowych i katastrofach, zabezpieczenia miejsca wypadku, współdziałania ze służbami ratowniczymi, funkcjonowania krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego, obowiązujących przepisów prawnych, aspektów pedagogiki, psychologii, metodyki nauczania, organizacji kursów szkoleniowych, sprawdzianów i egzaminów. Zajęcia prowadzone były zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi, instrukcją szkolenia PZM oraz wytycznymi Polskiej Rady Resuscytacji 2005.

W dniach 18 – 19.11.2006 r. Zarząd Okręgowy w Lublinie zorganizował IV Ogólnopolskie Warsztaty Szkoleniowe dla Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM. Warsztaty prowadzili doświadczeni lekarze i inni pracownicy ze Szkoły Ratownictwa Medyczno-Sanitarnego oraz przedstawiciele Zawodowej Straży Pożarnej z Lublina. Bez wątpienia przyczyniły się one do pogłębienia wiedzy nie tylko teoretycznej instruktorów, ale przede wszystkim wiedzy praktycznej podczas ćwiczeń.

W dniu 9.12.2006 r. na Placu Zamkowym w Warszawie odbył się wielki koncert finałowy akcji *Budujemy razem bezpieczny Dom Misia Ratownika*, którą to akcję PZM aktywnie wspierał organizując pokazy ratownictwa drogowego. Na trwającej rok trasie koncertowej znalazły się największe miasta w Polsce: Łódź, Kraków, Lublin, Sopot i Poznań. Głównym celem akcji jest uświadomienie dzieciom i ich rodzicom zagrożeń wynikających z niewłaściwego poruszania się na drodze, kształtowanie wśród pieszych i kierowców postawy dbałości o swoje bezpieczeństwo oraz promowanie projektu Stowarzyszenia *Misie Ratują Dzieci* – budowy Centrum Terapeutycznego *Dom Misia Ratownika*.

W ramach organizowanego Konkursu Inicjatyw Bezpieczne Drogi realizowanego w ramach programu ORLEN. *Bezpieczne drogi* PZM w grudniu zgłosił do konkursu organizowany od 30 lat *Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym* dla dzieci szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz od 11 lat *Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny* organizowany dla dzieci szkół ponadgimnazjalnych.

W ramach pomocy dla zmotoryzowanych Automobilklub Wielkopolski przeprowadził bezpłatne akcje – sprawdzania układu hamulcowego, emisji spalin i np. oceny płynów hamulcowego i chłodniczego. Z dokonanej analizy wynika, że co trzeci pojazd miał 3 i więcej usterek wymagających interwencji naprawczej. W grudniu umożliwiono zmotoryzowanym sprawdzenie przygotowania pojazdu do jazdy w tym trudnym okresie. Bezpłatnie sprawdzano stan ogumienia, zawieszenia i pasy bezpieczeństwa. Na Terenie Toru Poznań prowadzona jest Akademia Jazdy, która stworzona jest dla kierowców chcących podnieść swoje umiejętności za kierownicą. Zainteresowanie tego typu szkoleniem wzrasta późną jesienią i zimą, jest determinowane przez warunki pogodowe. Rocznie szkoli się tu kilkaset osób. Na Torze Poznań zimą „otwieramy drzwi” dla zmotoryzowanych, którzy są zapraszani na naukę jazdy w warunkach zimowych.

W ramach szeroko pojętej akcji szkoleniowej w zakresie ratownictwa drogowego i udzielania pomocy przedmedycznej w Automobilklubach i Klubach PZM w 2006 r. zostało przeszkolonych łącznie ok. 4 500 osób/kierowców.

Ponadto informujemy, że w dniu 16 maja 2006 r. 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 brd w obszarze zwalczania nietrzeźwości wśród kierowców oraz polityki wobec tzw. młodych kierowców. Postulaty te znalazły zrozumienie i odzwierciedlają się w podejmowanych aktualnie inicjatywach legislacyjnych, a także w wytycznych Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego.

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

## 2.4. Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej

Od lat wzrasta liczba interwencji, w których biorą udział strażacy. Dla przykładu w 2005 r. strażacy uczestniczyli w ok. 400 000 akcji, a w 2006 r. – w 440 000. Z roku na rok zwiększa się ich udział w interwencjach podczas wypadków drogowych. W 2006 r. strażacy brali udział w likwidacji prawie 48 000 wypadków drogowych a w styczniu 2007 – 7 048.

Strażacy ochotnicy tzw. czynni (tj. biorący udział w akcjach ratowniczych, a jest ich ok. 450 000) – uczestniczą średnio rocznie (samodzielnie lub wspólnie z PSP) w likwidacji ok. 30 – 50 % pożarów, oraz ok. 25 – 35 % miejscowych zagrożeń, w tym również wypadków drogowych. W pracy ratownika drogowego ważne jest przestrzeganie standardowych procedur postępowania i wykonywanie poleceń wydawanych przez dowódców akcji ratowniczych i ich przełożonych. Każdy wypadek z udziałem pojazdów samochodowych jest inny. Różne są typy i ilości pojazdów biorących udział w wypadku, ich rozmieszczenie, liczba i stan ofiar wypadku oraz zagrożenia zewnętrzne. Wszystko to ma istotny wpływ na decyzje dotyczące wymaganych działań i ich kolejności.

Akcja ratownicza jest sama w sobie niebezpieczna. Osobiste bezpieczeństwo ratownika zależy od odbytego przeszkolenia, korzystania ze sprzętu ochrony osobistej oraz wiedzy w zakresie użytkowania sprzętu ratowniczego będącego w posiadaniu jednostki ratowniczej. Ciągłemu doskonaleniu tych umiejętności służą prowadzone od 1999 r. szkolenia strażaków ochotników w zakresie ratownictwa medycznego. Są one oparte o Wytoczne *Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej*. Odbývają się w ośrodkach szkolenia PSP, szkołach pożarniczych bądź w komendach PSP. Związek Ochotniczych Straży Pożarnych wspomaga finansowo i organizacyjnie szkolenia recertyfikacyjne. W 2006 r. na kursach podstawowych przeszkolono – 2 000 strażaków ochotników, a 950 strażaków ratowników z Ochotniczych Straży Pożarnych odnowiło swoje kwalifikacje na kursach recertyfikacyjnych. Łącznie w ciągu ośmiu lat przeszkolono 13 200 ratowników OSP.

Związek OSP RP jest jednym ze współorganizatorów Mistrzostw Polski w Ratownictwie Medycznym i Drogowym. W II Mistrzostwach Polski w Ratownictwie Medycznym i Drogowym Podmiotów Tworzących i Wspierających Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy, które odbyły się w dniach 30 czerwca – 2 lipca 2006 r. w Suchoj Beskidzkiej – Kurów, brało udział sześć Zespołów Ratowniczych z Ochotniczych Straży Pożarnych.

Za pośrednictwem Działu Handlowo-Administracyjnego Zarządu Głównego ZOSP RP OSP z własnych środków zakupiły niżej wymieniony sprzęt będący podstawowym narzędziem wykorzystywanym w akcjach ratowniczych:

1. nożyce – wykorzystywane do przecinania elementów pojazdu w celu wyjęcia określonych części konstrukcji – 4 szt.,
2. rozpieracze – mają trzy główne funkcje: rozpieranie, ściskanie i cięcie – 2 szt.,
3. narzędzia kombi – są to uniwersalne narzędzia łączące w sobie funkcje nożyc i rozpieracza – 1 szt.,
4. pompy hydrauliczne lekkie – pompy o napędzie spalinowym; ich mobilność umożliwia stosowanie w obszarach trudnodostępnych lub pozbawionych innych źródeł energii (zakupywane w zestawie z nożyco-rozpieraczem i węzami hydraulicznymi) – 17 kpl.;
5. pacholki ostrzegawcze drogowe fluorescencyjne – 348 szt.;
6. zestawy lamp z efektem fali świetlnej – 4 kpl.;
7. walizkowe zestawy do oznakowania miejsc wypadków dla straży pożarnej (komplet) z lampą diodową – 1 kpl.;
8. bariery rozkładane harmonijkowe – 4 szt.;
9. lizaki podświetlane – 33 szt.;

10. lizaki z tarczą bez podświetlania – 112 szt.;
11. taśmy ostrzegawcze białoczerwone – 88 szt.;
12. kamizelki odblaskowe – 349 szt.;
13. środki ochrony ekologicznej:
  - Sorbent Kompakt - paliw, kwasów i zasad. Niepalny granulata mineralny. Pochłania szybko, nie oddając substancji absorbowanych, pozostawiając suchą nawierzchnię – 760 kg;
  - SINTAN jest roztworem wodnym związków powierzchniowo czynnych. Przenika i rozbija cząsteczki olejowe. Zastosowanie SINTAN-u poprawia warunki działania bakterii glebowych, ponieważ ułatwia dostęp tlenu i substancji odżywczych do strefy skażenia olejowego. Zwiększa to aktywność bakterii i przyspiesza biologiczny rozkład skażenia oraz samego SINTAN-u – 77,5 litrów.

Zarząd Główny Związku OSP RP w 2006 r. wykorzystując środki MSWiA, NFOŚiGW, WFOŚiGW, firm ubezpieczeniowych, samorządów gminnych i OSP doposażył Ochotnicze Straże Pożarne w sprzęt do ratownictwa drogowego:

- 87 lekkich samochodów ratowniczo-gaśniczych;
- 56 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych;
- 18 skarosowanych lekkich samochodów ratowniczo-gaśniczych;
- 59 skarosowane średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych.

Ponadto centralnie dokonano zakupu 223 szt. agregatów prądotwórczych, 69 walizek do ratownictwa przedlekarskiego, 154 kpl zestawów PSP R1, 843 kpl ubrań specjalnych, 242 szt. pił do drewna, 176 pił do betonu i stali, 471 radiotelefonów GP 360, 210 radiotelefonów samochodowych, 50 zestawów sprzętu do ratownictwa technicznego. Potrzeby wyposażenia OSP w samochody oraz sprzęt specjalistyczny do ratownictwa są wielokrotnie większe.

Związek OSP RP prowadzi również pracę wychowawczą z dziećmi i młodzieżą zrzeszoną w Młodzieżowych Drużynach Pożarniczych. Do sprawdzonych form popularyzujących profilaktykę bezpieczeństwa należą:

- Prowadzony od 30 lat Ogólnopolski Turniej Wiedzy Pożarniczej *Młodzież Zapobiega Pożarom*. Turniej odbywa się co roku. Eliminacje przeprowadzane są od szczebla lokalnego do szczebla centralnego w trzech grupach wiekowych:
  - I grupa – uczniowie szkół podstawowych,
  - II grupa – uczniowie gimnazjów,
  - III grupa – uczniowie szkół ponadgimnazjalnych.

Szacujemy, że w roku 2006 w eliminacjach do Turnieju na wszystkich szczeblach brało udział 10.000 dziewcząt i chłopców. Zakres tematyczny Turnieju obejmuje szeroko rozumiane bezpieczeństwo, w tym organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczej, znajomość działania sprzętu ratowniczo-gaśniczego, zasady udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej. Umiejętności w wymienionym zakresie są wykorzystywane nie tylko w sytuacji zagrożenia pożarem, ale również podczas wypadków drogowych. Warto podkreślić, że uczestnicy Turnieju muszą wykazać się zarówno teoretyczną, jak i praktyczną znajomością problemu.

- Również co roku odbywa się Ogólnopolski Konkurs Plastyczny *Zapobiegajmy Pożarom*. Uczestnikami konkursu są dzieci, młodzież i osoby dorosłe w sześciu grupach wiekowych. Tematyka nadsyłanych na konkurs prac jest ściśle związana z aktualnymi zadaniami Ochotniczych Straży Pożarnych i wynika z obserwacji młodych artystów. Oprócz akcji związanych z gaszeniem pożarów, na pracach przedstawiane są również działania ratownicze podczas wypadków drogowych. Wybrane prace wydawane są w postaci plakatów, kart pocztowych i kalendarzyków.
- Ratownictwo jest ważną częścią szkolenia Młodzieżowych Drużyn Pożarniczych. Zasady udzielania pierwszej pomocy są nieodłącznym elementem letnich obozów szkoleniowo-wypoczynkowych,

organizowanych w całym kraju od szczebla gminnego do wojewódzkiego. W 2006 r. w ok. 290 obozach wzięło udział ok. 8 600 dziewcząt i chłopców.

- Ważnym działaniem na rzecz brd jest umieszczanie na umundurowaniu Młodzieżowych Drużyn Pożarniczych elementów odblaskowych. Obecnie Wytwórnia Umundurowania Strażackiego w Brzezinach opracowuje projekty różnego wykorzystania odblasków.
- Tematyka ratownictwa jest również poruszana w czasopiśmie Związku OSP RP *Strażak*. W 2005 r. została wydana płyta CD z filmem instruktażowym.
- Ochotnicze Straże Pożarne podejmują współpracę z organizacjami działającymi na rzecz brd i pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach. Jej wynikiem jest pozyskanie środków na sprzęt ratownictwa drogowego, akcje informacyjne, wspólne obozy dla członków MDP.

### 3. Działania podejmowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

We wszystkich województwach istnieją Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD) podejmujące i realizujące działania na rzecz poprawy brd. WRBRD prowadziły w 2006 r. działania wynikające z *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005* oraz programów lokalnych (m.in. *GAMBIT Lubelski*, *GAMBIT Warmińsko – Mazurski*, *GAMBIT Pomorski*, *GAMBIT Podlaski*, *GAMBIT Świętokrzyski*). Ponadto WRBRD dążą do poprawienia brd przez skoordynowaną realizację ustawowych i statutowych zadań podmiotów będących członkami tych rad. Na niektórych obszarach powstają również powiatowe centra i rady bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz opracowywane są programy zapobiegania wypadkom drogowym na obszarach powiatów.

Wszystkie WRBRD w trakcie wykonywanych zadań szczególną wagę przykładają do współpracy z różnymi mediami oraz organizacjami społecznymi i instytucjami. Współpracują z nimi w trakcie inicjowanych akcji, szkoleń i konkursów. Szczególnie intensywne jest współdziałanie z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, automobilklubami, lokalnymi stacjami radiowymi i telewizyjnymi oraz prasą. Starają się w jak największym stopniu informować społeczeństwo o zagrożeniach i sposobach przeciwdziałania im.

W programach wojewódzkich wiele miejsca poświęca się edukowaniu dzieci i młodzieży oraz kształcenia u nich nawyków bezpiecznego i zgodnego z przepisami prawa uczestnictwa w ruchu drogowym. Wykorzystuje się wiele form dla przekazania koniecznej wiedzy. Są to konkursy plastyczne, literackie i muzyczne, których tematem jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a także organizowane na poziomie gmin, powiatów i województw *Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* dla dzieci szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz *Ogólnopolski Turniej Motoryzacyjny* dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Formą wpływania na poziom wiedzy dzieci oraz młodzieży jest również organizowanie i współorganizowanie seminariów dla nauczycieli, którzy prowadzą zajęcia *Wychowania Komunikacyjnego*.

Szczegółowe informacje na temat działań podejmowanych przez WRBRD są dostępne w *Załączniku nr 2 do sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie w 2006 r.”*.