



UCHWAŁA NR 2/2020
KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 28 lipca 2020r.

w sprawie przyjęcia Programu Realizacyjnego na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Na podstawie art. 140c ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087) oraz w związku z § 10 załącznika do uchwały nr 4/2014 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego¹⁾ uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Program Realizacyjny na rok 2020 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia, z mocą obowiązywania od dnia 1 stycznia 2020 r.

PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Andrzej Adamczyk

¹⁾ Niniejsza uchwała została zmieniona uchwałą nr 2/2017 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 maja 2017 r. zmieniającą uchwałę w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.



Narodowy Program
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Program realizacyjny na rok 2020

*do Narodowego Programu
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*

Dokument przyjęty
.....²⁸..... lipca 2020

Czym jest *Program Realizacyjny na rok 2020*?



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 jest dokumentem przyjętym w dniu 20 czerwca 2013 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dokument ten założył dwa główne priorytety do osiągnięcia w 2020 roku :

- /// zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o co najmniej 50% w porównaniu z rokiem 2010, tj. do poziomu maksymalnie 2000 zabitych,
- /// zmniejszenia liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o co najmniej 40% w porównaniu z rokiem 2010, tj. do poziomu maksymalnie 6900 osób ciężko rannych.

Ponadto w NPBRD 2013 - 2020 określono pięć filarów (bezpieczny człowiek, bezpieczna prędkość, bezpieczne drogi, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa), w ramach nich priorytety, wskazujące zadania i działania, których podjęcie ma na celu osiągnięcie zamierzonych w NPBRD 2013- 2020 celów, co finalnie prowadzić ma do poprawy BRD w Polsce. Szczegółowe działania w ramach poszczególnych filarów wraz z m. in. etapami (okresami) ich realizacji określono w Programach Realizacyjnych. Dotychczas ustalono cztery takie programy:

- /// Program realizacyjny na rok 2013,
- /// Program realizacyjny na lata 2014-2015,
- /// Program realizacyjny na lata 2015-2016,
- /// Program realizacyjny na lata 2018-2019.

Zgodnie z NPBRD 2013 - 2020, w 2017 r. przewidziano śródkresową ewaluację Programu. Wykazała ona m.in., że NPBRD 2013 - 2020 oraz poszczególne Programy Realizacyjne są co do zasady dobrze przygotowanymi dokumentami. Ponadto działania przewidziane w Programach Realizacyjnych są spójne i komplementarne z ogólnymi założeniami i celami wskazanymi w NPBRD. Sporym mankamentem jest brak jakichkolwiek założeń finansowania zadań przewidzianych do realizacji w ww. dokumentach i niski stopień wykonania poszczególnych zadań. Brak choćby ogólnych kwestii odnoszących się do sposobu oraz źródeł finansowania realizacji działań może w przyszłości stanowić poważny problem i finalnie zagrozić osiągnięciu zamierzonych celów.

Celem przyjęcia NPBRD 2013-2020 była poprawa BRD na polskich drogach, poprzez, przede wszystkim, wdrożenie działań zmierzających do redukcji liczby osób zabitych (o co najmniej 50% w porównaniu z rokiem 2010) oraz ciężko rannych (o co najmniej 40% względem roku 2010).

Analiza statystyk oraz opracowań i analiz dotyczących BRD – w szczególności założeń przyjętych w NPBRD 2013 - 2020 oraz programach realizacyjnych – wykazała, że każde działanie zaprezentowane w ww. dokumentach ma pośredni lub bezpośredni wpływ na BRD w Polsce. Oznacza to, że każdy z uczestników ruchu drogowego powinien odczuwać pośrednio bądź bezpośrednio efekty podejmowanych przez rozmaite podmioty oraz instytucje działań, uznając jednakże że powinny one być efektywnie i systematycznie prowadzone aż do samego końca ich wdrożenia. Niniejszy Program Realizacyjny 2020 jest ostatnim tego typu Programem w ramach obowiązywania NPBRD 2013 – 2020. Kolejnym etapem jest przygotowanie i wdrożenie następnego długoterminowego programu w perspektywie czasowej 2021 – 2030 wraz z nowymi dokumentami wykonawczymi.

Jak wskazano w „**Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**” planowana jest kontynuacja przyjętej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. polityki realizacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z kolejnym długoterminowym krajowym programem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego po 2020 r. Długoterminowe programy działań ukierunkowane na osiągnięcie przyjętych celów ilościowych okazują się bowiem (co wynika z doświadczeń innych krajów) bardziej efektywne i produktywnie w sensie kosztów społecznych, niż działania podejmowane doraźnie.



Mając na uwadze planowane działania oraz stopień wykonania dotychczasowych programów realizacyjnych, których realizacja służy wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w Narodowym Programie BRD 2020, uznano za istotne przyłożenie wszelkich starań w celu zakończenia rozpoczętych lub realizowanych cyklicznie w długim okresie programowania zadań zawartych w Programie Realizacyjnym 2018-2019, i przyjęto je jako zadania stanowiące podstawę Programu Realizacyjnego na rok 2020.

Takie założenie pozwoli na zamknięcie zadań wynikających z realizacji NPBRD 2013-2020. Umożliwi również rzetelne przeprowadzenie ewaluacji NPBRD 2013-2020, co stanowi niezbędny krok przed podjęciem działań nad opracowaniem kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030, wyznaczającego kierunki działań w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Priorytety programu

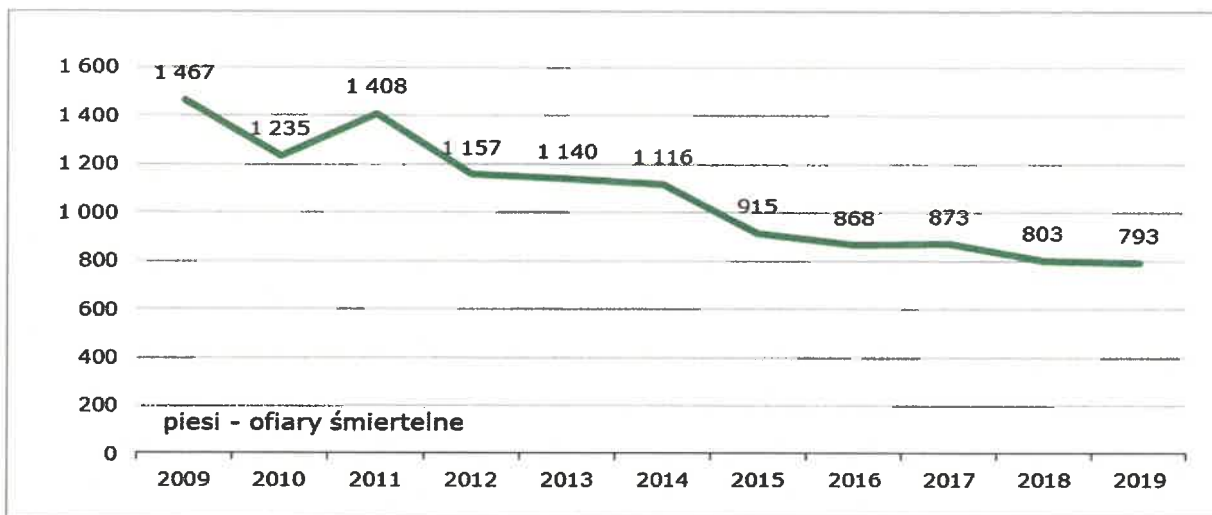
Mając na uwadze założenia Programu Realizacyjnego na rok 2020 powtórzone zostały priorytety przyjęte w poprzednich Programach Realizacyjnych do NPBRD 2013 – 2020. Stanowią one jednocześnie nadal najistotniejsze problemy BRD w Polsce, których niwelacja powodowała największe wyzwanie w okresie funkcjonowania NPBRD 2013 – 2020. Jednocześnie pomimo licznych działań zjawisko nadmiernej prędkości oraz wypadkowość wśród niechronionych uczestników ruchu stanowią nadal w Polsce główne problemy BRD.

Priorytety działań:

-  ochronę pieszych
-  zarządzanie prędkością.

Priorytet I: Ochrona pieszych

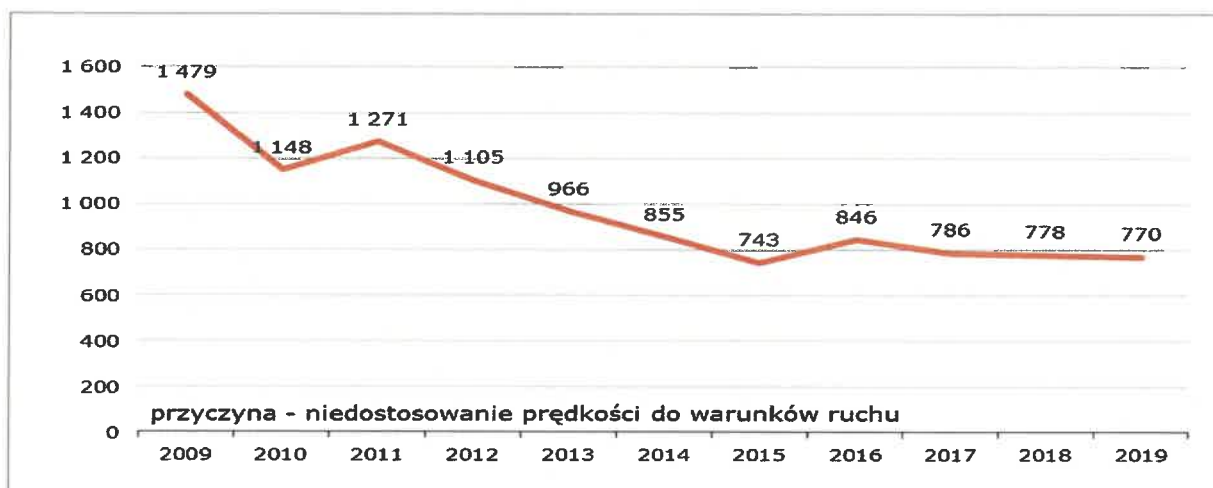
W 2019 roku wypadki z udziałem pieszych stanowiły 23,1% ogółu wypadków w Polsce, w wyniku których zginęły 793 osoby, a 6 361 osób zostało rannych. Sytuacja taka powoduje, że w Polsce grupę najwyższego ryzyka (oprócz kierujących) wśród uczestników ruchu drogowego w dalszym ciągu pozostają piesi.



Rys. 1. PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH

Priorytet II: Zarządzanie prędkością

W 2019 roku z winy kierujących pojazdami powstało 26 534 wypadków (co stanowi 87,6% ogółu wypadków). Jedną z głównych przyczyn tych wypadków od lat pozostaje niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 6 268 wypadków. Sytuacja taka powoduje, że w Polsce grupę najwyższego ryzyka w zakresie utraty życia i zdrowia (oprócz pieszych) wśród uczestników ruchu drogowego w dalszym ciągu pozostają kierujący pojazdami.



rys. 2. OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCYNĄ BYŁO NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU

Struktura Programu

Budowa ogólna

Zadania podzielone zostały w ramach 7. Filarów w następujący sposób:

- /// *Bezpieczny człowiek,*
- /// *Bezpieczne drogi,*
- /// *Bezpieczna prędkość,*
- /// *Bezpieczny pojazd,*
- /// *Ratownictwo i opieka powypadkowa,*
- /// *Legislacja,*
- /// *System zarządzania BRD.*

Budowa szczegółowa

Obszary interwencji	Liczba zadań
Bezpieczny człowiek	5
Bezpieczne drogi	8
Bezpieczna prędkość	3
Bezpieczny pojazd	2
Ratownictwo i opieka powypadkowa	4
Legislacja	4
System zarządzania BRD	3
Razem	29

Ranking

Program Realizacyjny 2020 przyjmuje ranking ważności zadań. Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym najwyższą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

Horyzont czasowy

Czas wykonania większości zadań przyjętych w Programie (nie dotyczy to zadań legislacyjnych) został wyznaczony na rok 2020. Realizacja zadań już rozpoczętych odbywa się i będzie trwała do końca 2020 czyli do czasu obowiązywania NPBRD 2013-2020.

Odpowiedzialność

Do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- A. **Lider** – podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji powierzonego projektu, dbanie o to by dane zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, a także za monitorowanie stopnia zaawansowania realizacji zadania i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu KRBRD. Liderem może być tylko członek KRBRD.
- B. **Podmioty wykonawcze** – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmioty, które w jakiś sposób współtworzą dany projekt, członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, zarządcy dróg itp. Lista podmiotów wykonawczych może się zmienić w trakcie okresu realizacji.

Monitoring Programu

Wskaźniki

Do zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

1. prezentowanie postępu w realizacji projektu,
2. pokazywanie rzeczywistego wpływu podejmowanych zadań na stan brd, mierzonego ostatecznie ogólną liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Mierzenie efektów zadań jest niezbędne, aby móc odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu proponowane rozwiązania, realnie przekładają się na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu na polskich drogach, a także jaka jest ich efektywność ekonomiczna.

Monitoring

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki publikowane w corocznym sprawozdaniu KRBRD, zgodnie z zasadami ewaluacji opisanymi w Narodowym Programie BRD 2013 – 2020. Niektóre z zadań przyjętych w Programie stanowią realizację lub początek działań zaplanowanych do realizacji w dłuższej perspektywie czasowej, w związku z powyższym ich wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie można ocenić w kolejnych Raportach KRBRD, składanych corocznie Rządowi RP, Parlamentowi RP oraz Prezydentowi RP na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Lista zadań
Programu Realizacyjnego na rok 2020

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	
			Kierunek	Lider (koordynator)
C.1	Realizacja Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniejsze im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020	*****	EDUKACJA/INŻYNIERIA	MSWiA
C.2	Kampania edukacyjna dotycząca bezpieczeństwa pieszych	*****	EDUKACJA	SKRBRD
C.3	Kampania viralowa dotycząca kształtowania bezpiecznych postaw i zachowań pieszych oraz kierujących pojazdami	****	EDUKACJA	SKRBRD
C.4	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR	KGP
C.5.	Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	*****	EDUKACJA	SKRBRD

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	Lider (koordynator)	
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKIA	*****	INŻYNIERIA	MI	MI/DDP/GDDKIA
D.2	Realizacja inwestycji drogowych w ramach Funduszu Dróg Samorządowych	*****	INŻYNIERIA	MI	MI/DDP/Wojewodowie
D.3	Rozwój sieci dróg krajowych.	*****	INŻYNIERIA	MI	MI/DDP/GDDKIA
D.4	Przeгляд odcinków dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych		INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.5	Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T) - audyty brd	*****	INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.6	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. optymalną organizację ruchu	*****	INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.7	Audyt przejść dla pieszych na drogach krajowych	*****	INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.8	Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego	*****	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		
			Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
P.1	Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości	*****	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
P.2	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR	KGP	KGP
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	*****	NADZÓR	GITD	GITD/ CANARD

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		
			Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
Po.1	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD	*****	NADZÓR	GITD	GITD
Po.2.	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	*****	LEGISLACJA	MI	MI/DTD

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
R.1	<p>Rozwój systemu ratownictwa medycznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r 	*****	RATOWNICTWO	MZ	województwie, szpital, jednostki samorządu terytorialnego	
R.2.1	<p>Modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami</p>	*****	RATOWNICTWO	MZ	Województwie/JST/Dysponenci ZRM	
R.2.2		*****	RATOWNICTWO	MSWiA	KG PSP	
R.3	<p>Działania edukacyjne – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych</p>	*****	OPIEKA POWYPADKOWA	SKRBRD	SKRBRD	
R.4	<p>Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych</p>	*****	RATOWNICTWO	GDDKiA	GDDKiA/ POLICJA	

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	
			Kierunek	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
S.1	Opracowanie kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030.	*****	SYSTEM	SKR-BRD/KRBRD
S.2	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach.	****	SYSTEM	SKRBRD/GITD/GDDKIA/POLICJA/ZW
S.3	Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	***	SYSTEM	ITS

Legislacja

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	
			Kierunek	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
L.1.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach ale pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.	*****	LEGISLACJA	SKRBRD
L.2.	Zatrzymywanie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym.	*****	LEGISLACJA	SKRBRD
L.3.	Ujednolicenie limitów prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia.	*****	LEGISLACJA	SKRBRD
L.4.	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadwyznaczajnego obstrzeżenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji	*****	LEGISLACJA	MS

Zadanie C.1: Realizacja Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020

<p>Zakres planowanych działań : Na realizację obecnej edycji Programu, tj. na lata 2018-2020 przeznaczono w sumie ponad 19 mln zł. Przedmiotowy Program kierowany jest do społeczności lokalnych i wspiera inicjatywy, działania oraz kreatywność w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego. Program ma charakter interdyscyplinarny i opiera się na współpracy z organami administracji rządowej, samorządowej oraz z organizacjami pozarządowymi. Cel główny zapisany w Programie to wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych. Jest on realizowany przez cele szczegółowe, związane z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bezpieczeństwem w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa (cel nr 1), - bezpieczeństwem na przejściach dla pieszych (cel nr 2), - przeciwdziałaniem zjawiskom patologii oraz ochroną dzieci i młodzieży (cel nr 3), - edukacją dla bezpieczeństwa (cel nr 4). <p>W ramach Programu wspierane są przede wszystkim kompleksowe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej, ale również działania na rzecz przeciwdziałania patologiom społecznym, edukacyjno-profilaktyczne oraz poprawiające infrastrukturę bezpieczeństwa, szczególnie w ramach lokalnych systemów bezpieczeństwa.</p> <p>Cele Programu wdrażane są przede wszystkim poprzez dofinansowanie projektów z rezerwy celowej budżetu państwa i realizowane przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jednostki samorządu terytorialnego, które zawarły z wojewodą porozumienia administracyjne; - organizacje pozarządowe oraz podmioty określone w art. 3 ust. 3 ustawy o wolontariacie i pożytku publicznego nieprowadzące działalności gospodarczej, które zawarły z wojewodą umowy cywilnoprawne. <p>Oczekiwane rezultaty Rezerwa celowa w wysokości 6 mln zł zabezpieczona w budżecie państwa w 2020 roku na realizację Programu w całości będzie przeznaczona na realizację celu szczegółowego pn. bezpieczne przejścia dla pieszych. W ramach realizacji przedmiotowego celu, przewiduje się dofinansowanie 68 lokalnych projektów realizujących ten cel.</p>	Kierunek	EDUKACJA/INŻYNIERIA
	LIDER	MSWiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	MSWiA
	Źródła Finansowania	dofinansowanie projektów z rezerwy celowej budżetu państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja działań wynikających z Programu	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	Realizacja Programu	Kontynuacja realizacji Programu
	1	1
	Ranking	*****

Zadanie: C.2 - Kampania edukacyjna dotycząca bezpieczeństwa pieszych

<p>Zakres planowanych działań : Przygotowanie i produkcja spotów oraz materiałów informacyjno - edukacyjnych na potrzeby ogólnopolskiej kampanii społecznej dotyczącej poprawy bezpieczeństwa pieszych. W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości” przeprowadzona zostanie kampania dedykowana problematyce wypadków drogowych z udziałem pieszych: „Ochrona pieszych - kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych”.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie zagrożeń dla pieszych jako niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań pieszych i kierowców w obszarze przejść dla pieszych.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa SKRBRD/budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	liczba zrealizowanych kampanii	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1
	Ranking	*****

Zadanie: C.3 - Kampania viralowa dotycząca kształtowania bezpiecznych postaw i zachowań pieszych oraz kierujących pojazdami

<p>Zakres planowanych działań: Kampanie viralowa (filmy instruktażowe) o najistotniejszych czynnikach determinujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie nadmiernej prędkości oraz ryzyka zaistnienia i skutków wypadków drogowych z udziałem pieszych. Realizacja kampanii poprzez stworzenie szczegółowych/graficznych materiałów video wyjaśniających i wskazujących konieczność stosowania regulacji prawnych przez uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Głównym celem realizacji zamówienia jest podniesienie świadomości uczestników ruchu drogowego - kierowców i pieszych w zakresie wskazania prawidłowego wzorca zachowania się w określonej sytuacji drogowej zagrożenia bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych i kierujących pojazdami; - konieczności przestrzegania przez kierujących pojazdami limitów prędkości w obszarze zabudowanym, - uświadomienie kierującym pojazdami o konsekwencjach i skutkach przekraczania dopuszczalnych prędkości na drogach poza obszarem zabudowanym. Podstawowym celem jest: bezpośrednio - zmiana postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego (kierowców i pieszych) a pośrednio - spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym oraz obniżenie ciężkości zdarzeń drogowych.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	liczba zrealizowanych kampanii	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1
	Ranking	****

Zadanie C.4 : Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych		
<p>Zakres planowanych działań:</p> <p>Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych oraz egzekwowanie stosowania się uczestników ruchu do przepisów dotyczących relacji kierujący - pieszy.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych.</p>	Kierunek	NADZÓR
	LIDER	KGP
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	KGP
	Źródła Finansowania	budżet państwa/ Policja
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”.	
	2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę).*	
	* - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości.	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	1. 81 910	1. nie mniej niż 78 000
2. 4 249	2. 4 000	
Ranking	*****	

Zadanie: C.5 - Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Zorganizowanie i przeprowadzanie ogólnopolskich szkoleń dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W zakres projektu wchodzi następujące zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przygotowanie, zaprojektowanie, wdrożenie i utrzymanie internetowej platformy e-learningowej dotyczącej edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. • Przygotowanie materiałów merytorycznych do realizacji szkoleń dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, które następnie zostaną zaimplementowane na stworzoną platformę e-learningową. • Działania informacyjno – promocyjne związane z 	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa SKRBRD/budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych szkoleń	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<p>realizacją projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.</p> <ul style="list-style-type: none"> Przeprowadzenie szesnastu jednodniowych szkoleń z zakresu funkcjonowania platformy e-learningowej oraz zakresu merytorycznego szkolenia e-learningowego. <p>Oczekiwane rezultaty: Wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe). Podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat wrażeń treści wychowania komunikacyjnego w szkołach.</p>	0	1
	Ranking	*****

Zadanie: D.1 - Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA		
<p>Zakres planowanych działań : Zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, które poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa skrzyżowań, - budowa rond w miejsce skrzyżowań, - budowa przejść dla pieszych, - budowa chodników i ciągów pieszo - rowerowych - budowa zatok autobusowych, - poprawa oznakowania i oświetlenia, - budowa pasów do lewoskrętu. <p>Oczekiwane rezultaty: Oczekiwany rezultat jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki realizacji zadań na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	MI
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	MI/DDP/GDDKIA
	Źródła Finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	197	142
	Ranking	*****

Zadanie: D.2 - Realizacja inwestycji drogowych w ramach Funduszu Dróg Samorządowych		
<p>Zakres planowanych działań : Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	MI
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	MI/DDP/ Wojewodowie

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<p>Fundusz Dróg Samorządowych jest kompleksowym narzędziem wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obronnym), a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą uzyskać wsparcie finansowe na realizację zadań jednorocznych oraz dofinansowanie do projektów wieloletnich (ich przewidywany okres realizacji to ponad 12 miesięcy).</p> <p>Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Realizacja zadań w ramach Funduszu Dróg Samorządowych przyczyni się także do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnej sieci drogowej.</p> <p>W 2019 roku na dofinansowanie dróg samorządowych z Funduszu przeznaczonych zostało 6 mld zł, w 2020 roku 3,2 mld zł. W kolejnych latach planuje się wsparcie w podobnej wysokości.</p> <p>W ramach środków Funduszu przyznanych w 2019 roku na zadania gminne i powiatowe w wysokości 4,5 mld zł, zatwierdzono do realizacji łącznie 4 112 zadań, z tego 1 119 zadań powiatowych i 2 993 zadania gminne.</p> <p>W 2020 roku na zadania powiatowe i gminne przyznano 2,7 mld zł, zatwierdzono do realizacji łącznie 2 297 zadań, z tego 623 zadania powiatowe i 1 674 zadania gminne.</p>	Źródła Finansowania	budżet państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa; środki pochodzące ze sprzedaży obligacji Skarbu Państwa i in.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	6 mld zł	3,2 mld zł
	Ranking	*****

Zadanie: D.3 Rozwój sieci dróg krajowych

<p>Zakres planowanych działań : Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwnieległego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Docelowe rezultaty to ukończenie nowoczesnej sieci dróg klasy A (autostrady) i S (drogi ekspresowe), zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (7980 km dróg klasy A i S, w tym 2100 km autostrad). A2 w. Lubelska - w. Konik (5,6 km)</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	MI
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	MI / DDP / GDDKiA
	Źródła Finansowania	Krajowy Fundusz Drogowy, Środki Unii Europejskiej
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	łączna długość wybudowanych odcinków dróg [km]	
Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

A2 w. Konik - obw. Mińska Mazowieckiego (9,2 km) A6/S3 Szczecin Dąbie – Rzęsnica (3,5 km) S5 Bydgoszcz Opławiec - Bydgoszcz Błonia (13,5 km) S5 Szubin Północ - Żnin Północ (19,3 km) S10 obw. Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniowa - II jezdnia (6,4 km) S17 w. Lubelska - początek obw. Kołbieli (15,2 km) S17 obw. Kołbieli (8,7 km) S61 obw. Szczuczyna - II jezdnia (6,6 km) obw. Wałcza w ciągu S10 (17,8 km) S2 w. Wał Miedzeszyński - w. Lubelska (7,45 km)	4146,5 km (w tym 1696,2 km autostrad)	113,25 km (w tym 14,8 km autostrad)
	Ranking	*****

Zadanie: D.4 Przegląd odcinków dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych

<p>Zakres planowanych działań Przegląd odcinków dróg krajowych zlokalizowanych w pobliżu cieków wodnych. W ramach zadania planowane jest przeprowadzenie audytu zastosowanych urządzeń (bariery, balustrady itp.) ocena ich skuteczności oraz ewentualna propozycja korekty.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w obszarach dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	GDDKIA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	GDDKIA
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1 (weryfikacja 163 lokalizacji)
	Ranking	***

Zadanie D.5: Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego;</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	GDDKiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	GDDKiA
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba audytów brd w danym roku kontrolą	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	133	254
	Ranking	****

Zadanie D.6 : Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez optymalną organizację ruchu		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Oprócz działań inwestycyjnych realizowanych w ramach zadania D.1, D.2 i D.3 w ramach niniejszego zadania przewiduje się realizację działań z zakresu bieżącego utrzymania np. oznakowanie, oparte na analizie zatwierdzonych organizacji ruchu oraz weryfikacji istniejącego oznakowania dróg, mających na celu usprawnienie i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych - usprawnienie ruchu drogowego (poprawa płynności ruchu i przepustowości infrastruktury) - poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego - poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego 	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	GDDKiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	GDDKiA
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa / KFD /
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku	
	2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	1. 53,4 km	1. 54,2 km
	2. 35 szt.	2. 20 szt.
Ranking	****	

Zadanie D.7: Audyt przejść dla pieszych na drogach krajowych		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Przeprowadzenie szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych, pod kątem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prawidłowej lokalizacji i geometrii przejścia; - warunków widoczności na przejściu dla pieszych w porze dnia i nocy; - stanu i prawidłowości oznakowania pionowego i poziomego; - stanu nawierzchni przejścia i przed przejściem; - możliwości dojścia do przejść i stanu miejsc oczekiwania pieszego na przejście; - prawidłowości odwodnienia obszaru przejścia; - prawidłowości oświetlenia samego przejścia, jak również miejsc oczekiwania pieszego na przejście przez drogę. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Rekomendacja zmian mających na celu poprawę brd na przejściach dla pieszych.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	LIDER	GDDKiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	GDDKiA
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z przeprowadzonego audytu przejść dla pieszych*	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	682 przejścia	Audyt przejść dla pieszych planowany jest do zakończenia do dnia 31 grudnia 2020 r. Raport ma zostać opracowany do końca marca 2021 roku
	Ranking	*****

Zadanie D.8: Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Działania koncentrować się będą na rozwijaniu współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD.</p> <p>Projekt zakłada przeprowadzenie ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Szkolenia dedykowane będą grupie docelowej obejmującej przedstawicieli kadry kierowniczej organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg i policji, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji.</p>	Kierunek	Edukacja
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	Środki budżetu państwa, oraz środki UE - projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób uczestniczących w szkoleniu	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Oczekiwane rezultaty: Wzrost świadomości kadry uczestniczącej w procedurach opracowania, opiniowania i zatwierdzania do realizacji projektów organizacji ruchu i w konsekwencji podniesienie jakości realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym i poziomu bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	442	> 1200
	Ranking	*****

Zadanie: P.1 - Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości

Zakres planowanych działań : Przygotowanie i produkcja spotów edukacyjnych na potrzeby ogólnopolskiej kampanii społecznej dotyczącej ograniczenia nadmiernej prędkości. W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości” przeprowadzone zostaną działania: <ul style="list-style-type: none"> „Zarządzanie prędkością - kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości” Oczekiwane rezultaty: Wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego wynikających z przekraczania dopuszczalnych limitów prędkości oraz doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie konsekwencji wynikających z drastycznego łamania obowiązujących przepisów.	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa SKRBRD/budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych kampanii	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1
	Ranking	*****

Zadanie P.2 : Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości

Zakres planowanych działań : Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań mających na celu prewencję w zakresie przestrzegania ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami.	Kierunek	NADZÓR
	LIDER	KGP
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	KGP
	Źródła Finansowania	budżet państwa/Policja
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość” oraz „Kaskadowy pomiar prędkości”.	
	2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę).*	
	* - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Oczekiwane rezultaty: Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.	wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości.	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	1. 62 300	1. nie mniej niż 60 000
	2. 4 249	2. 4 000
	Ranking	*****

Zadanie: P.3 - Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

Zakres planowanych działań : Inspekcja Transportu Drogowego w dalszym ciągu będzie realizowała działania związane z eksploatacją i rozwojem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach systemu nadzoru nad ruchem drogowym Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD obsługuje obecnie 435 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 zestawów urządzeń do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz 29 mobilnych urządzeń rejestrujących. Mając na uwadze konieczność dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego podjęto działania zmierzające do zakupu nowych urządzeń rejestrujących w ramach projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Przewiduje się, że w roku 2020 -zawarta zostanie umowa na zakup i instalację 26 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości oraz zawarta zostanie umowa ramowa na zakup 321 urządzeń rejestrujących (w tym zakup 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących, 39 urządzeń do urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 30 urządzeń do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle oraz 5 urządzeń do monitorowania nie stosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych).	Kierunek	NADZÓR
	LIDER	GITD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	CANARD
	WSKAŹNIK PRODUKTU:	
	Liczba ujawnionych naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości zarejestrowanych przez poszczególne stacjonarne urządzenia rejestrujące w odniesieniu do faktycznego czasu pracy urządzenia (szt./24h).	
	Źródła Finansowania	Budżet urzędu (100%)
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	12/24	10/24
	WSKAŹNIK PRODUKTU: (w ramach projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”)	
	Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika (tj. 23) planowane jest na 2023 rok.	
Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020	
12/23	12/23	
Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej wskaźnika (tj. 358 sztuk urządzeń) planowane jest na 2023 rok.		

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Oczekiwane rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci dróg w obszarze wykorzystywanych urzędzeń rejestrujących poprzez zastosowanie zaawansowanych technologicznie urzędzeń rejestrujących oraz zwiększenie łącznej liczby dróg objętych automatycznym nadzorem przez urzędnia rejestrujące.	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0/358	26/358
	Źródła Finansowania	Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%)
	Ranking	*****

Zadanie: Po.1 - Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD

Zakres planowanych działań: W ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 w 2020 r. planuje się m.in.: a) dalsze wykorzystanie przez inspektorów ITD zakupionych w 2018 r. zestawów kontrolnych do kontroli pojazdów i tachografów; b) odbiór 64 pojazdów specjalnych (furgonów) wyposażonych w przedział biurowy wraz ze specjalistycznym wyposażeniem (m.in. komplet wag przenośnych, dymomierz, miernik poziomu dźwięku, alkomat, pirometr, przymiar wstęgowy, przymiar teleskopowy), a następnie przekazanie ich użytkownikom – inspektorom ITD, którzy będą wykorzystywać podczas czynności kontrolnych; c) wszczęcie postępowania o zamówienie publiczne w trybie przetargu nieograniczonego na zakup 16 mobilnych jednostek diagnostycznych oraz podpisanie umowy z wyłonionym wykonawcą. Oczekiwane rezultaty: Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem. Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, 64 samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz 16 mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Podmiot wykonawczy (wdrażający)	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa (15%) oraz budżet UE (85%)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli tachografów; b) samochody typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem; c) mobilne jednostki diagnostyczne.	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	a) 64 b) 0 c) 0	a) 64 b) 64 c) 0
	Ranking	*****

Zadanie Po.2 : Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

Zakres planowanych działań : Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawa jakości powietrza poprzez wyeliminowanie z ruchu drogo-	Kierunek	LEGISLACJA
	LIDER	MI

<p>wego pojazdów niesprawnych technicznie oraz niespełniających przepisów w zakresie emisyjności spalin.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt <i>ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i>, który wdraża do krajowego porządku prawnego <i>dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchyla dyrektywę 2009/40/WE</i>. Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.</p> <p>Zawarte w procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskowi Najwyższej Izby Kontroli (NIK) zawartym w Informacji o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028)”.</p> <p>Przedmiotowy projekt ustawy zakłada zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w tym w zakresie czynności kontrolnych wykonywanych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, czyli przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami. Jednym z kluczowych elementów zapewniających odpowiednio wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest stworzenie skutecznego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych przez wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych zapewni również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych oraz cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań technicznych (warsztaty doskonalenia zawodowego).</p> <p>Projekt ustawy zakłada również wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres dwóch lat od dnia przeprowadzenia badania, co umożliwi identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie i prawidłowo został poddany badaniu technicznemu .</p>	<p>Planowany termin realizacji</p> <p>b.d.</p>
	<p>Oczekiwane rezultaty</p> <p>Zakładana zmiana systemu badań technicznych powinna spowodować, że pojazdy, które są niesprawne technicznie przez co zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym, zostaną wyeliminowane z polskich dróg.</p>
	<p>Ranking *****</p>

Zadanie R.1 :Rozwój systemu ratownictwa medycznego		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <ul style="list-style-type: none"> - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); - koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększenie liczby szpitalnych oddziałów ratunkowych do 240 b) zwiększenie liczby lądowisk przyszpitalnych do 255 c) stopniowe zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych do 18 w kraju w 2028 r. 	Kierunek	RATOWNICTWO
	LIDER	MZ
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	Wojewodowie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego
	Źródła Finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	a) 237 b) 253 c) 39	a) 240 b) 255 c) 36
	Ranking	*****

Zadanie R.2.1. : Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami		
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>wymiana ambulansów PRM</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>wymiana 100 ambulansów w 2020 r.</p>	Kierunek	RATOWNICTWO
	LIDER	MZ
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	województwie, jednostki samorządu terytorialnego, dysponenti zespołów ratownictwa medycznego
	Źródła Finansowania	budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	1016 ambulansów PRM + 4 motocykle	1116 ambulansów + 4 motocykle
	Ranking	*****

Zadanie: R.2.2. : Modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratowniczych z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami.

<p>Zakres planowanych działań: W 2020 r. kontynuowana jest realizacja projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”. Projekt realizowany jest w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (PO IIŚ): oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T. Wartość projektu wynosi 322 796 029,42 PLN. Przedmiotem projektu są:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zakupy sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, samochody specjalne i specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, samochody i sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach rozlokowane w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP na terenie całego kraju stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych, – zadania związane z przygotowaniem i zarządzaniem projektem oraz działania informacyjno-promocyjne. <p>Realizacja projektu wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Nastąpi wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach, realizowanego przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej. Ponadto modernizacja sprzętu odbywa się w ramach przyznanych dotacji kserg i MSWiA dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.</p> <p>Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci kserg realizowaną przez włączanie jednostek ochrony przeciwpożarowej do systemu na podstawie planu sieci jednostek OSP przewidzianych do włączenia do kserg w latach 2017-2020. Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla druhów OSP.</p> <p>W czerwcu 2020 r. planowane jest wdrożenie do stosowania w jednostkach organizacyjnych i jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP „Standardowych zasad postępowania podczas zdarzeń z samochodami elektrycznymi o napędzie elektrycznym”.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Realizacja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w 2020 r. zakłada zakup dla jednostek PSP m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 20 szt. średnich i ciężkich samochod ratowniczo- 	Kierunek	RATOWNICTWO
	LIDER	MSWiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	KG PSP
	Źródła finansowania	Projekt realizowany jest w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<p>gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego,</p> <ul style="list-style-type: none"> – 5 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zbiornikiem wody o pojemności min. 7000 dm³, – 20 szt. samochodów z drabiną mechaniczną, – 13 szt. samochodów z podnośnikiem hydraulicznym, – 5 szt. średnich samochodów ratownictwa chemicznego. <p>W ramach dofinansowania z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020” jednostki PSP w 2020 roku planują zakup samochodów pożarniczych, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 5 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 1 ciężkiego samochodu ratowniczo-gaśniczego, – 2 szt. średnich samochodów ratownictwa technicznego, – 1 samochodu z drabiną mechaniczną, – 1 samochodu z podnośnikiem hydraulicznym, – 1 ciągnika siodłowego. <p>Jednostki ochotniczych straży pożarnych planują zakupić w 2020 roku łącznie 517 samochodów ratowniczo-gaśniczych, w ramach dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dotacji ksrg i dotacji MSWiA</p> <p>Ponadto w 2020 r. planuje się włączyć do ksrg 193 jednostek ochotniczych straży pożarnych.</p>		
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<p>a) Liczba samochodów ratownictwa technicznego</p> <p>b) Liczba sprzętu rat. technicznego (sprzęt hydrauliczny)</p> <p>c) Stan zestawów ratownictwa medycznego R1</p>	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	<p>a) 1259</p> <p>b) 48207</p> <p>c) 147948</p>	<p>a) b/d</p> <p>b) b/d</p> <p>c) b/d</p>
Ranking	*****	

Zadanie R.3 : Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2016 roku wziął udział w obchodach tego święta w miejscowości Zabawa pod Tarnowem, pod Pomnikiem Ofiar Wypadków Drogowych „Przejsie”. Wówczas też podpisał (20.11.2016) deklarację dotyczącą współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Jednym z punktów dokumentów jest deklaracja sygnatariuszy dotycząca zaangażowania w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych i wsparcie działań terapeutycznych dla ofiar wypadków i ich rodzin.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Co roku na Polskich drogach ginie ok. 3 tys. osób (w roku 2019 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 2909 osób). Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i edukacyjno - prewencyjną.</p>	Kierunek	OPIEKA POWYPADKOWA
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa /SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
Działanie edukacyjno - informacyjnego w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych .		
Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020	
1	1	
Ranking	****	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Zadanie: R.4 - Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Wypracowanie jednolitej procedury określającej kolejność wykonywanych działań w przypadku konieczności ewakuacji pojazdów z drogi głównej autostrady lub drogi ekspresowej w przypadku długotrwałego zamknięcia drogi spowodowanego zdarzeniem na drodze. Podział kompetencji pomiędzy pracowników GDDKiA i Policję. Opracowanie schematów/rysunków przedstawiających sposób postępowania. Wprowadzenie do stosowania na wszystkich autostradach i drogach ekspresowych.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Wprowadzenie jednolitego sposobu postępowania, który przyczyni się do większego zrozumienia przez kierujących pojazdami w przypadku sytuacji awaryjnej. Jednocześnie przyczyni się do ujednoczenia zasad współpracy pomiędzy GDDKiA i Policją na terenie całego kraju.</p>	Kierunek	RATOWNICTWO
	LIDER	GDDKiA
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	GDDKiA/Policja
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opracowanie procedury i schematów ewakuacji pojazdów	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0 (Wstępne rozmowy i konsultacje pomiędzy GDDKiA a Policją. Wstępnie wypracowane schematy)	1 (Zatwierdzenie procedury)
	Ranking	****

Zadanie: S.1. - Opracowanie kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030 zgodnego z aktualnymi kierunkami działań Rządu oraz głównymi dokumentami strategicznymi - Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Nowo opracowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021–2030 będzie kompleksowym rządowym dokumentem strategicznym w kierunku skutecznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2021–2030. Dokument zostanie, podobnie jak obecny NPBRD 2013-2020 oparty na filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa.</p>	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD
	Źródła Finansowania	budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	opracowanie programu	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1
	Ranking	*****

Zadanie: S.2. - Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>EU Road Safety Exchange” to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021), który wspiera poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na sześciu państwach członkowskich (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego.</p> <p>Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczenia w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Celem projektu jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach UE oraz pomoc w zlikwidowaniu różnic / dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.</p> <p>Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt powinien przyczynić się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymają wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze.</p>	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	SKRBRD we współpracy z GITD/GDDKIA/KGP/ŻW
	Źródła Finansowania	budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja współpracy eksperckiej - wymiana wiedzy	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	0	1
	Ranking	***

Zadanie S3: Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

<p>Zakres planowanych działań :</p> <ul style="list-style-type: none"> rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), 	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	ITS
	PODMIOT WYKONAWCZY (WDRAŻAJĄCY)	ITS
	Źródła Finansowania	Praca statutowa ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<ul style="list-style-type: none"> • opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, • udostępnienie ogólnodostępnej bazy danych i mapy interaktywnej o wypadkach z lat 2010 - 2020 na portalu, • ocena programów i wdrożonych działań, • współpraca z instytucjami krajowymi, • współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozpowszechnianie wiedzy na temat zagrożeń na drogach, • powszechny dostęp do prowadzenia analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach udostępnionej bazy danych i mapy interaktywnej, • przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce • efektywna edukacja w zakresie BRD 	Liczba osób zarejestrowanych w Portalu PO-BRD	
	Stan na 31.12.2019	Cel na 31.12.2020
	580	>600
	Ranking	***

Zadanie L.1 : Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Przygotowany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami wprowadzający zmiany do 1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).</p> <p>Projektowane zmiany przewidują rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.</p> <p>Analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych z udziałem pieszych wskazują, że w 2018 r. w porównaniu do danych za rok 2017 zauważalnie (-8%) spadła liczba wypadków z udziałem pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych (-8,0%). Tak znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg, które stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest warte podkreślenia, ale jednocześnie należy zauważyć, że w latach 2016, 2017, 2018 wzrosła liczba zabitych na przejściach dla pieszych. Wzrost ten w 2018 roku w stosunku do roku ubiegłego wyniósł około 4,4%, do roku 2016 – 7,8 %, a do roku 2015 15,9%. Zatem konieczne jest wprowadzenie kolejnych działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych.</p> <p>Z gromadzonych danych statystycznych wynika, że w 2018 roku odnotowano 3759 wypadków spowodowanych nieprawidłowym zachowaniem kierujących pojazdami wobec pieszego (obejmuje to: nieustąpienie pierwszeństwa pie-</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	LIDER	SKRBRD
	Planowany termin realizacji	
	b.d.	
	Oczekiwane rezultaty	
	<p>Głównym celem jest zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, poprzez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. W tym celu przewidziano zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W obowiązującym stanie prawnym przywołany przepis ustawy zobowiązuje kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Natomiast obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem tak, aby nie narazić na niebezpieczeń-</p>	

Program Realizacyjny na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<p>szemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach). Ocena wzajemnej relacji „pieszy-kierowca”, w tym również opinia społeczeństwa w zakresie zmiany przepisów związanych z przekraczaniem przez pieszych przejść dla pieszych została wskazana w opracowaniu „Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r.”. W ankietach stanowiących element badania 78% pieszych i 72% kierowców zgodziło się ze stwierdzeniem, że powinno się położyć większy nacisk na egzekwowanie przepisu: „Kierujący pojazdem zbliżający się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zmniejszyć prędkość, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących”. Ponadto 64% pieszych z dużych miast i 81% pieszych z małych miejscowości stwierdziło, że największym problemem ich bezpieczeństwa jest fakt, że kierowcy nie zatrzymują się, aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez jezdnię.</p>	<p>stwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących wynika z przepisów § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).</p> <p>Projektowana regulacja wymusi na kierującym pojazdem obowiązek dokładnej obserwacji nie tylko przejścia dla pieszych ale i jego okolicy. Kierujący pojazdem będzie obowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzą na przejście dla pieszych</p>		
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white;">Ranking</td> <td style="text-align: center;">*****</td> </tr> </table>	Ranking	*****
Ranking	*****		

Zadanie L.2 : Zatrzymanie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym.

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Przygotowany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami wprowadzający zmiany do 1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).</p> <p>Niniejszy projekt ustawy przewiduje również zmianę w zakresie zasad zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości. Zmiana ta umożliwi zatrzymywanie prawa jazdy również w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym.</p> <p>Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych.</p> <p>Z przeprowadzonego przez KRBRD badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że za wprowadzeniem przepisu pozwalającego na zatrzymanie prawa jazdy kierującemu przekraczającemu prędkość o 50 km/h poza obszarem zabudowanym opowiedziało się 61% ankietowanych (z czego 25% „zdecydowanie tak”, a 36% „raczej tak”).</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white;">Kierunek</td> <td style="text-align: center;">LEGISLACJA</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white;">LIDER</td> <td style="text-align: center;">SKRBRD</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="background-color: #4f81bd; color: white;">Planowany termin realizacji</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">b.d.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="background-color: #4f81bd; color: white;">Oczekiwane rezultaty</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4f81bd; color: white;">Ranking</td> <td style="text-align: center;">*****</td> </tr> </table>	Kierunek	LEGISLACJA	LIDER	SKRBRD	Planowany termin realizacji		b.d.		Oczekiwane rezultaty		Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.		Ranking	*****
Kierunek	LEGISLACJA														
LIDER	SKRBRD														
Planowany termin realizacji															
b.d.															
Oczekiwane rezultaty															
Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.															
Ranking	*****														

Zadanie L.3 : Ujednolicenie limitów prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia.

<p>Zakres planowanych działań : Przygotowany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami wprowadzający zmiany do 1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Dla osiągnięcia zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa pieszych w tym na przejściach dla pieszych poprzez obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym – przewiduje również zmianę mającą na celu wprowadzenie prędkości dopuszczalnej pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynoszącej 50 km/h bez względu na porę doby, zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00-5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach. Planowane do przyjęcia rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 i 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Należy zaznaczyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków, która w decydującym stopniu zależy od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych. Ponad 95% pieszych ma szanse przeżyć przy prędkości uderzenia przez pojazd mniejszej niż 30 km/h, szanse te bardzo spadają, gdy prędkość uderzenia w pieszego jest większa od 50 ÷ 60 km/h. W Polsce w latach 2010 – 2016 około 52 % ofiar poniosło śmierć przy świetle dziennym, 14 % w nocy przy drodze oświetlonej, 25 % w nocy na drodze nieoświetlonej, a 9 % podczas zmroku i świtu. Wyniki pokazują jednak, że ciężkość wypadków (liczba zabitych / 100 wypadków) w nocy jest dużo wyższa niż za dnia. Z przeprowadzonego przez KRBRD badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że blisko 38% respondentów posiadających samochód nie zna limitów prędkości obowiązujących w obszarze zabudowanym w zależności od pory dnia.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	LIDER	SKRBRD
	Planowany termin realizacji	
	b.d.	
	Oczekiwane rezultaty	
	<p>W opracowaniu „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” wskazano, że przy bardzo realnej do uzyskania w praktyce redukcji prędkości o 10 ÷ 20% można uzyskać oczekiwany przeciętny spadek liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi o 35 ÷ 60% w przypadku obszarów zabudowanych i o 24 ÷ 44% w przypadku dróg poza obszarami zabudowanymi. W przypadku wypadków liczonych razem, bez podziału według stopnia ciężkości, redukcja ta wynosiłaby odpowiednio 16 ÷ 30% i 12 ÷ 23%. Należy też wskazać, że ujednolicenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymywaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby gdy nastąpiła zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00). Jednocześnie Polska pozostaje jedynym krajem w UE, które nadal dopuszcza jazdę z prędkością 60km/h w obszarze zabudowanym</p>	
Ranking	*****	

Zadanie: L.4 - Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji

<p>Zakres planowanych działań : Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (tekst ustawy ustalony ostatecznie po rozpatrzeniu poprawek Senatu)</p> <p>Projektowane zmiany zmierzają do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wskazanego w art. 178 § 1 k.k. (zaostreżenie karalności wobec sprawcy katastrofy w ruchu lub wypadku w ruchu) o spożywanie napoju alkoholowego lub zażywanie środka odurzającego po zdarzeniu, a przed poddaniem sprawcy przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. Takie zachowanie będzie traktowane tak samo jak prowadzenie pojazdu w stanie odurzenia, nietrzeźwości lub ucieczka z miejsca wypadku, skutkując zastosowaniem konsekwencji prawno-karnych wynikających z przyjęcia kwalifikacji prawnej z art. 178 § 1 k.k. W związku penalizacją tego zachowania należało również dokonać zmian w zakresie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, a także nałożyć na sprawcę takiego czynu obowiązek o charakterze administracyjnoprawnym, polegający na powstrzymaniu się do czasu przybycia na miejsce wypadku Policji i poddania go badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu od spożywania napojów alkoholowych i środków działających podobnie do alkoholu. Ponadto projekt przewiduje zwiększenie sankcji karnej z 12 do 15 lat kary pozbawienia wolności za przestępstwo katastrofy w komunikacji, której następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	LIDER	MS
	Planowany termin realizacji	b.d.
	Oczekiwane rezultaty	Ustawa została skierowana przez Prezydenta RP w dniu 28 czerwca 2019 r. do Trybunału Konstytucyjnego w ramach kontroli prewencyjnej jej zgodności z Konstytucją. Do chwili obecnej nie zapadło rozstrzygnięcie Trybunału Konstytucyjnego Wejście w życie przepisów
	Ranking	*****



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO