



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Program realizacyjny na lata 2022-2023

*do Narodowego Programu
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*

Czym jest Program Realizacyjny na lata 2022 – 2023 ?

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (dalej: NPBRD 2021 – 2030) zakłada konkretne cele oraz wskazuje priorytety działań, których wdrożenie powinno w efekcie doprowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Warunkiem powodzenia będzie świadomość wszystkich interesariuszy programu, nie tylko w kwestii podstawowych założeń, ale także zasad, które powinny towarzyszyć podejmowanym działaniom i najważniejszym decyzjom. Jednoznaczne zdefiniowanie i zrozumienie kluczowych zasad pozwoli na przyjęcie wspólnego podejścia do problematyki wypadków drogowych. W ten sposób osiągnięty zostanie efekt synergii, wynikający z wzajemnego wsparcia kluczowych partnerów odpowiedzialnych za realizację przedsięwzięcia. Na potrzeby programu określonych zostało 7 kluczowych pryncypiów¹ odwołujących się do odpowiedzialności oraz innych najważniejszych priorytetów niepodlegających wymianie na inne korzyści, a wynikających z rozwoju transportu i ruchu drogowego.

NPBRD 2021-2030 zakłada dwa główne priorytety do osiągnięcia w 2030 roku:

- /// ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 1455 ofiar śmiertelnych,
- /// ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 5317 osób ciężko rannych.

W NPBRD 2021 – 2030 określono pięć filarów (bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa oraz system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego), w ramach nich priorytety, wskazujące zadania i działania, których podjęcie ma na celu osiągnięcie zamierzonych w NPBRD 2021 - 2030 celów, co finalnie prowadzi do poprawy BRD w Polsce.

Głównym narzędziem wdrażania NPBRD 2021-2030 są Programy Realizacyjne. Obecnie Program Realizacyjny na lata 2022 – 2023. Dokument ten stanowi dwuletni plan działań, przygotowany z uwzględnieniem wszystkich filarów i jest ukierunkowany na przyjęte dla danego okresu priorytety. W ramach przyjętego planu wskazane zostają instytucje/podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zakres czasowy oraz zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania.

Mając na względzie powyższe założenia, Program Realizacyjny 2022 - 2023 zawiera:

- informację o przyjętych, krótkookresowych priorytetach,
- informację nt. zadań przypisanych zgodnie z filarami NPBRD 2021-2030 i uwzględniających zdefiniowane priorytety oraz kierunki działań,
- informację nt. liderów poszczególnych zadań,
- informację nt. terminów realizacji poszczególnych zadań (lata 2022 – 2023),
- wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz ranking ważności zadań,
- informację nt. źródła finansowania zadań.

Analiza statystyk oraz różnego rodzaju opracowań (analiz) dotyczących BRD – w szczególności założeń przyjętych w NPBRD 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 działań przez podmioty i instytucje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD), uznając jednak, że działania te powinny być efektywnie i systematycznie prowadzone, aż do samego końca ich wdrożenia. Program Realizacyjny 2022 – 2023 jest zestawem działań na rzecz poprawy BRD przewidzianych do

1 NPBRD 2021 – 2030 str. 26; „Jakimi wartościami będziemy się kierować”: 1. Ograniczamy konsekwencje błędów. 2. Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg. 3. Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego. 4. Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach. 5. Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy oraz nowoczesnych rozwiązaniach. 6. Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój. 7. Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet.

realizacji w latach 2022 – 2023 w ramach obowiązywania NPBRD 2021 – 2030. Kolejnym etapem jest przygotowanie i wdrożenie kolejnych dokumentów implementacyjnych NPBRD 2021 – 2030 – programów realizacyjnych.

Priorytety programu

Mając na uwadze założenia NPBRD 2021 – 2030 wskazane zostały główne priorytety w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego o najwyższym ryzyku utraty życia i zdrowia. Stanowią one jednocześnie najistotniejsze problemy BRD w Polsce, których niwelacja powoduje największe wyzwanie w okresie funkcjonowania NPBRD 2021 – 2030. Jednocześnie pomimo licznych dotychczasowych działań naprawczych zjawisko jazdy po spożyciu alkoholu oraz w stanie nietrzeźwości, jazdy z nadmierną prędkością oraz wysoki poziom wypadkowości wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów) determinują ogólny wysoki stopień zagrożenia utratą życia i zdrowia obywateli w ruchu drogowym w Polsce.

Priorytety działań:

- /// ograniczenie możliwości jazdy po spożyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości;
- /// zarządzanie prędkością;
- /// ochrona pieszych;
- /// ochrona kierujących rowerem.

Struktura Programu

Zadania podzielone zostały w ramach 5 filarów NPBRD 2021 – 2030 w następujący sposób:

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

Obszary interwencji	Liczba zadań
Bezpieczny człowiek	11
Bezpieczne drogi	13
Bezpieczny pojazd	2
Ratownictwo i opieka powypadkowa	4
System zarządzania BRD	5
Razem	35

Ranking

Istotną cechą Programu jest ranking ważności zadań. Głównymi kryteriami oceny są:

- /// skuteczność w odniesieniu do celu Programu (wskaźnik rezultatu);
- /// szacowana efektywność ekonomiczna (stosunek korzyści/kosztów).

Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym największą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

Horyzont czasowy

Czas wykonania zadań przyjętych w Programie został wyznaczony docelowo na rok 2023.

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 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: SKRBRD). Liderem również jest SKRBRD jako organ wykonawczy KRBRD realizujący zadania ustawowe.
- B. **Podmioty wykonawcze** – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmioty, które współtworzą dany projekt np.: członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: Wojewódzkie Rady BRD), WITD, zarządcy dróg samorządowych itp. Lista podmiotów wykonawczych może się zmienić w trakcie okresu realizacji.

Priorytety i kierunki działań

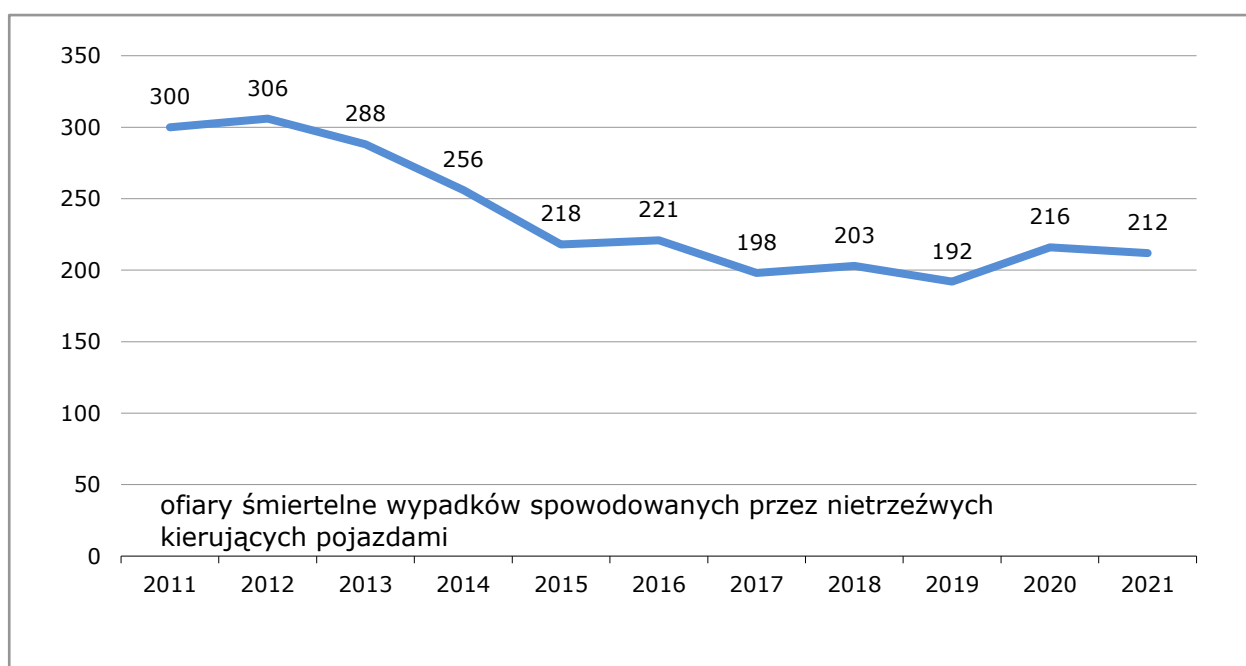
Dla każdego ze wskazanych w programie filarów określono priorytety oraz kierunki działań, uwzględniające najważniejsze problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkujące ich rozwiązanie. Działania zostały zaprogramowane w taki sposób, by uwzględnić wszystkie najważniejsze obszary interwencji tj.:

- **inżynierię** - rozumianą jako rozwiązania techniczne, np. sieci drogowej lub pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszają ciężkość ewentualnego zdarzenia;
- **nadzór** - rozumiany jako kontrola uprawnionych do tego służb, mająca na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich łamaniu;
- **edukację** - rozumianą jako kompleksowy proces podnoszenia świadomości o zagrożeniach w ruchu drogowym poprzez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem działań edukacyjnych jest zmiana postaw i zachowań na poziomie indywidualnego uczestnika ruchu drogowego, ale także społeczności lub organizacji;
- **system** - obejmuje działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, poprawiające zdolności zarządzania procesami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- **ratownictwo** - obejmuje działania o charakterze ratowniczym bezpośrednio po zdarzeniu drogowym i trakcie leczenia szpitalnego;
- **opieka powypadkowa** – to działania wspierające ofiary wypadków i ich najbliższych m.in. w aspekcie psychologicznym (traumy pourazowej), prawnym czy rekonwalescencji;
- **badania** – obejmuje działania badawczo – analityczne, których celem jest pogłębiona problematyka BRD oraz wskazanie doboru środków naprawczych;
- **legislacja** – wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego we wskazanym obszarze regulacji.

Dodatkowo załączono do Programu Realizacyjnego 2022 – 2023 „Karty Zadań” zawierające opis planowanych do podjęcia działań i oczekiwanych efektów. Celem ich jest uszczegółowienie informacji o planowanych zadaniach.

Priorytet I : Ograniczenie możliwości jazdy po spożyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości.

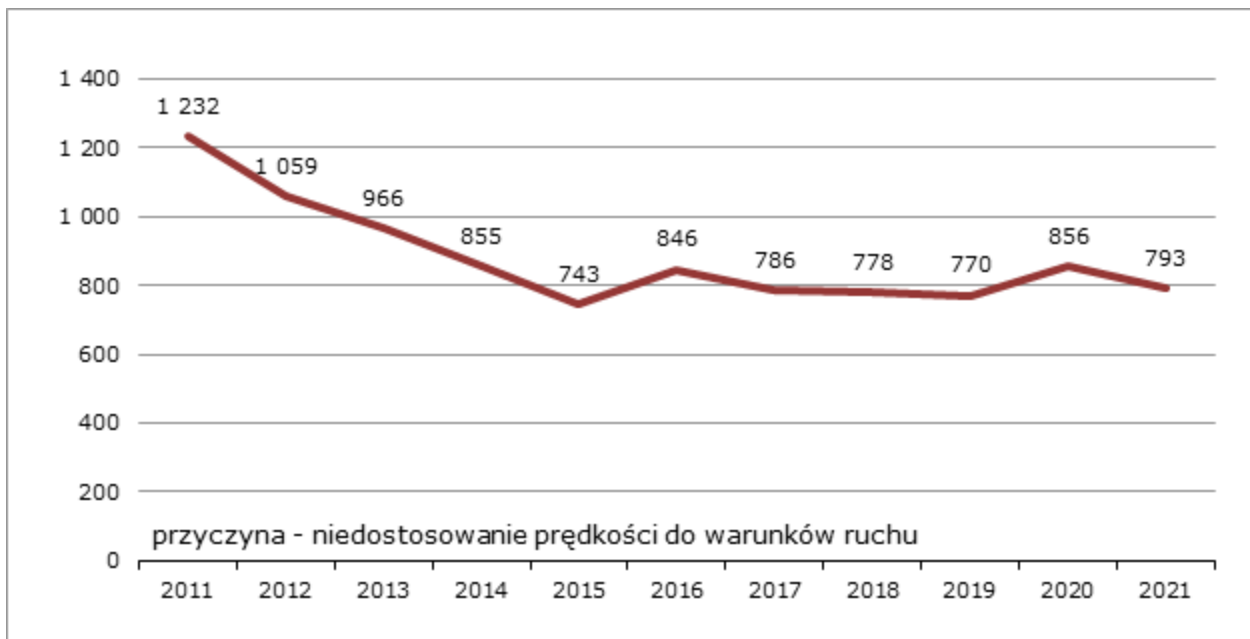
W 2021 roku uczestnicy ruchu będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 920 wypadków (8,4% ogółu), w których zginęło 257 osób (11,4%), a ranne zostały 2 203 osoby (8,3%). Najliczniejszą grupę sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Z ich winy doszło do 1 602 wypadków, w których zginęło 212 osób, a rannych zostało 1 917 osób. W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 066 wypadków (66,5% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęło 165 osób, tj. 77,8% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2020 rok – 75,5%), a ranne w tych wypadkach zostały 1 374 osoby, tj. 71,7% (2020 rok – 68,3%).



Wykres: Ofiary śmiertelne wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców w latach 2011 – 2021

Priorytet II: Zarządzanie prędkością

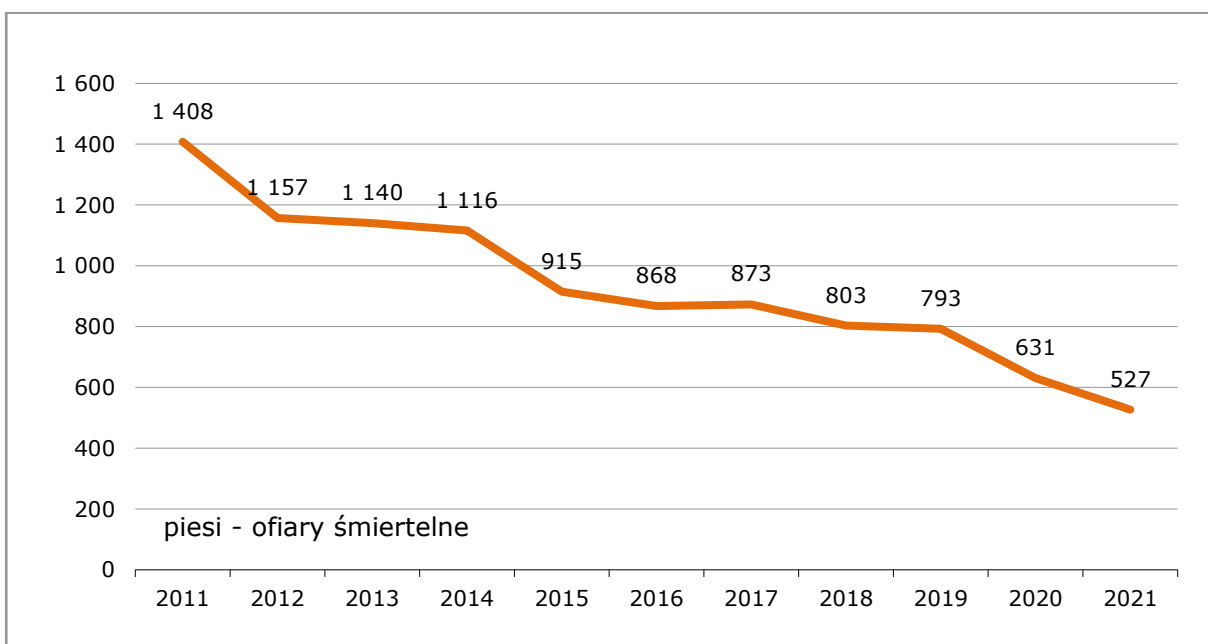
W 2021 roku z winy kierujących pojazdami powstało 20 623 wypadków (co stanowi 90,4 % ogółu wypadków). Jedną z głównych przyczyn tych wypadków od lat pozostaje niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 5 254 wypadków. Sytuacja taka powoduje, że w Polsce grupę najwyższego ryzyka w zakresie utraty życia i zdrowia (oprócz pieszych) wśród uczestników ruchu drogowego w dalszym ciągu pozostają kierujący pojazdami samochodowymi. Nadmierna i niedostosowana do warunków panujących na drodze prędkość, wprost przekłada się na wysoką ciężkość zdarzeń drogowych. Wskaźnik ciężkości wypadków odnoszący się do liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w 2021 r. osiągnął wartość 9,8 co oznacza, iż statystycznie w co 10 wypadku ginie człowiek.



Wykres: Ofiary śmiertelne wypadków drogowych, których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu w latach 2011 – 2021

Priorytet III: Ochrona pieszych

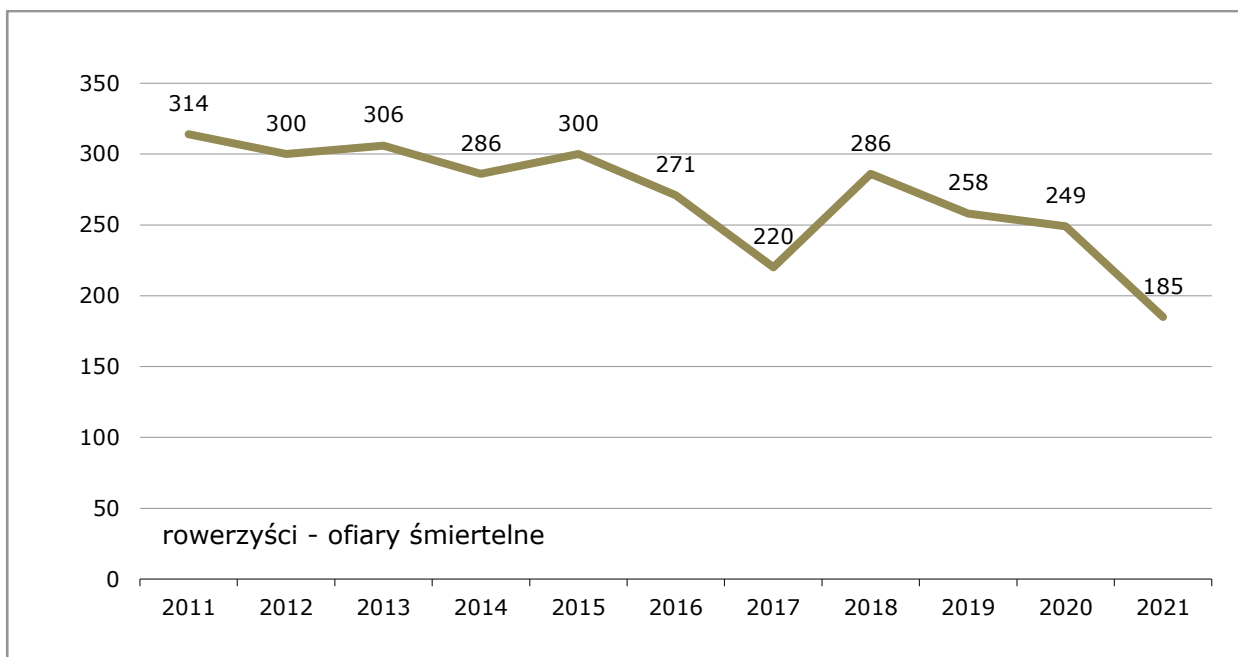
W 2021 roku wypadki z udziałem pieszych stanowiły 20,8 % ogółu wypadków w Polsce, w wyniku których zginęło 527 pieszych (23,5%), a 4 304 pieszych zostało rannych (16,3%). Wśród ofiar – osób pieszych, największą grupę stanowiły osoby starsze, powyżej 60 roku życia (247 ofiar). Na przejściach dla pieszych odnotowano 2 349 wypadków drogowych. Stanowi to 49,4 % wszystkich wypadków z udziałem pieszych. Śmierć poniosło 153 pieszych (29 % ogółu zabitych pieszych), rannych zostało 2 275 pieszych (53,8 % ogółu rannych pieszych). Sytuacja taka powoduje, że pomimo poprawy stanu bezpieczeństwa pieszych w ostatnich latach w Polsce grupą nadal najwyższego ryzyka (oprócz kierujących pojazdami samochodowymi) wśród uczestników ruchu drogowego w dalszym ciągu pozostają piesi.



Wykres: Piesi – ofiary śmiertelne wypadków drogowych w latach 2011 – 2021

Priorytet IV: Ochrona kierujących rowerem

W 2021 roku rowerzyści uczestniczyli w 3 513 wypadkach drogowych, w których zginęło 185 rowerzystów, a rany odniosło 3 192 rowerzystów. W porównaniu do roku 2020, liczba wypadków z udziałem rowerzystów zmniejszyła się o 255 (- 6,8%). Pomimo utrzymującej się tendencji spadkowej liczby ofiar śmiertelnych, nadal użytkownicy pojazdów jednośladowych, a szczególnie kierujący rowerem stanowią grupę najwyższego ryzyka (oprócz kierujących pojazdami samochodowymi i pieszymi). Sytuacja zagrożenia tej grupy uczestników ruchu jest szczególnie widoczna w liczbie ofiar śmiertelnych w grupie 60+ (1 033 wypadki, 109 ofiar śmiertelnych, 907 rannych). W 2021 roku rowerzyści przyczynili się do powstania 1 221 wypadków, w których zginęło 76 osób, a 1 198 osób doznało obrażeń ciała.



Wykres: Kierujący rowerem - ofiary śmiertelne wypadków drogowych w latach 2011 – 2021

Monitoring Programu

Kompleksowymi narzędziami monitoringu będą zbiorcze dokumenty opisujące stopień zaawansowania realizacji Programu Realizacyjnego na lata 2022 – 2023. Z uwagi na 2-letni okres realizacji programu przewidziano:

- sprawozdania roczne za rok 2022 i 2023 – zawierające kompletne zestawienie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń NPBRD 2021 – 2030.

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki publikowane w corocznym sprawozdaniu KRBRD, zgodnie z zasadami podstawowych narzędzi monitoringu opisanymi w NPBRD 2021 – 2030. Niektóre z zadań przyjętych w Programie Realizacyjnym na lata 2022 – 2023 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 rocznych raportach KRBRD. Zgodnie z przyjętym w NPBRD 2021 – 2030 modelem sprawozdawczości, monitoring będzie dotyczył również programów bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych na poziomie regionalnym (programy realizowane przez Wojewódzkie Rady BRD) i lokalnym np. wybrane programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego utworzonych na podstawie prawa miejscowego.

Wskaźniki

Do każdego z zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

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

Wskaźniki produktu przypisany do każdego zadania, umieszczony jest w kartach zadań jako miernik bazowy postępu realizacji konkretnego zadania. Każde zadanie ma jedno lub kilka tego typu wskaźników. Wskaźnik produktu odnosi się bezpośrednio do danego zadania i jest liczony w jednostkach materialnych.

W przypadku Legislacji, jako wskaźnik produktu zastosowano najbardziej charakterystyczne (tak dla ustaw, jak i rozporządzeń) etapy procesu legislacyjnego do osiągnięcia na koniec danego roku i ilość nowelizowanych aktów prawnych.

Podstawowymi wskaźnikami osiągania celów etapowych poprawy stanu BRD przy wdrażaniu Programu Realizacyjnego 2022 – 2023 do NPBRD 2021 – 2030 będą:

- /// liczba ofiar śmiertelnych;
- /// liczba ofiar ciężko rannych;
- /// liczba ofiar rannych;
- /// liczba wypadków;
- /// liczba ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców;
- /// liczba wypadków/1 mln mieszkańców;
- /// liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków;
- /// liczba wypadków/100 km dróg.

W celu określenia wskaźników oddziaływania na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w określonych filarach potrzebna jest realizacja (przy wsparciu odpowiednich środków finansowych) projektów analitycznych i naukowo - badawczych.

Tym samym zakłada się również realizację przez KRBRD zadań dot.:

- /// monitorowania konkretnych postaw, opinii i zachowań uczestników ruchu drogowego;
- /// określania podstawowych czynników ryzyka i ich gradacji;
- /// realizacji konkretnych analiz i badań w obszarze ekonomiki transportu drogowego.

Lista zadań
Programu Realizacyjnego na lata 2022 – 2023

Wykaz skrótów:

SKRBRD – Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ITS – Instytut Transportu Samochodowego

WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

KGP - Komenda Główna Policji

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

DDP - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

DTD - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MZ - Ministerstwo Zdrowia

Dysponenci ZRM – Dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego

GITD - Główny Inspektor Transportu Drogowego

WITD – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

MEiN – Ministerstwo Edukacji i Nauki

MFIPR – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

MRiPS – Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej

MRiT – Ministerstwo Rozwoju i Technologii

MI – Ministerstwo Infrastruktury

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

ZDS – Zarządcy Dróg Samorządowych

Pełnomocnik MI – Pełnomocnik Ministra Infrastruktury do spraw Ruchu Rowerowego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego

ETSC – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2022	2023		
C.1	Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne dot. sankcji za najcięższe naruszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym	*****	EDUKACJA	●		SKRBRD	SKRBRD
C.2	Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia	*****	EDUKACJA		●	SKRBRD	SKRBRD/KGP/WRBRD/JST
C.3	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR	●	●	KGP	POLICJA
C.4	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR	●	●	KGP	POLICJA
C.5	Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym	****	EDUKACJA	●	●	GITD	GITD
C.6	Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)	***	EDUKACJA	●	●	ITS	ITS
C.7	Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”.	*****	EDUKACJA/ INŻYNIERIA	●	●	MFIPR	CUPT/JST

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

C.8	Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających	*****	LEGISLACJA	●	●	MS	MS
C.9	Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji	*****	LEGISLACJA/SYSTEM/EDUKACJA	●	●	MEiN	MEiN
C.10	Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu	****	LEGISLACJA	●		MRiPS	MRiPS, MI MSWiA, MZ, MS, MRiT
C.11	Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych	****	EDUKACJA	●	●	GDDKIA	GDDKIA

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2022	2023		
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.2	Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.3	Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.4	Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	ZDS
D.5	Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.6	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)	****	NADZÓR	●		GDDKiA	GDDKiA

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

D.7	Nowelizacja przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach	**	LEGISLACJA	●	●	DTD	DTD
D.8	Nowelizacja rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych	**	LEGISLACJA	●	●	DTD	DTD
D.9	Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych	****	NADZÓR	●	●	DTD	DTD
D.10	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg	*****	NADZÓR	●	●	GITD	GITD
D.11	Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych	*****	LEGISLACJA	●		DDP	DDP
D.12	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich.	*****	INŻYNIERIA	●	●	GDDKIA	GDDKIA
D.13	Budowa systemu łączności alarmowej	*****	INŻYNIERIA	●	●	GDDKIA	GDDKIA

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2022	2023		
P.1	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	*****	LEGISLACJA	●	●	DTD	DTD
P.2	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego	*****	NADZÓR	●	●	GITD	GITD/WITD

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2022	2023		
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja dyspozytorni medycznych.	*****	RATOWNICTWO	●	●	MZ	województwie, szpitale, JST
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami.	*****	RATOWNICTWO	●	●	MZ	dysponenci ZRM
R.2.2		*****	RATOWNICTWO	●	●	MSWiA	KG PSP
R.3	Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	****	OPIEKA POWYPADKOWA	●	●	SKRBRD	SKRBRD

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2022	2023		
S.1	Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego	****	SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD
S.2	Ustalenie kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2021 roku	***	SYSTEM	●		SKRBRD	SKRBRD
S.3	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD	***	SYSTEM	●		SKRBRD	SKRBRD/GITD/ GDDKIA/DDP/ KGP
S.4	Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	****	SYSTEM	●	●	ITS	ITS
S.5	Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	****	SYSTEM	●		GDDKIA	GDDKIA

Karty zadań
Programu Realizacyjnego na lata 2022 – 2023

BEZPIECZNY CZŁOWIEK

C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne dot. sankcji za najcięższe naruszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym

<p>Zakres planowanych działań : Zakup i emisja spotu informacyjnego na antenie ogólnopolskich stacji telewizyjnych w okresie od kwietnia do października 2022 roku. W ramach przedmiotowej kampanii będzie emitowany 30 sek. spot zakupiony przez SKRBRD w styczniu 2022 r.</p> <p>Przedmiotowa kampania dotyczy zakresu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Głównym celem kampanii jest przedstawienie najważniejszych założeń ww. nowelizacji dot. penalizacji wybranych wykroczeń w ruchu drogowym i wskazanie, że dopuszczanie się tych wykroczeń jest czynnikiem determinującym ryzyko zaistnienia wypadków drogowych oraz wpływa na ciężar zdarzeń drogowych (wypadki z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych).</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Celem kampanii jest zachęcenie do zmiany postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego, a w szczególności przedstawienie najważniejszych założeń nowelizacji ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym dot. penalizacji wybranych wykroczeń w ruchu drogowym i wskazanie, że dopuszczanie się tych wykroczeń może być czynnikiem determinującym ryzyko zaistnienia wypadków drogowych.</p>	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zasięg kampanii (mln osób) Redukcja liczby ofiar śmiertelnych (%) 		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
0	15 mln	3%	
Ranking	*****		

C.2 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

<p>Zakres planowanych działań: Akcja informacyjno - edukacyjna ma na celu zmianę postaw i zachowań, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych wśród kierowców, rowerzystów i pieszych powyżej 60 roku życia. Działania w ramach akcji obejmować będą realizację poniższych zadań:</p> <p>1. Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - w ramach akcji zaplanowano warsztaty na terenie całej Polski w 16 województwach skierowane do osób powyżej 60 roku życia – kierowców, pieszych</p>	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD/KGP/WRBRD/JST		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

<p>i rowerzystów. Założenia projektu na 2023 r. mogą ulec zmianie ze względu na statystyki BRD dot. osób 60+ i potrzeby interwencji w obszarach o najwyższym ryzyku utraty życia i zdrowia.</p> <p>2. Warsztat rowerowy w ramach którego uczestnicy warsztatów będą mogli skorzystać z bezpłatnego przeglądu technicznego roweru i uzupełnić ewentualne braki w oświetleniu rowerowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost poziomu wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania, poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia. Popularyzacja działania jako dobrej praktyki w działaniach partnerów sektorowych i regionalnych.</p>	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p> <ul style="list-style-type: none"> liczba przeprowadzonych warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach akcji; liczba województw objętych działaniem 		
	<p>Stan na 31.12.2021</p>	<p>Cel na 31.12.2022</p>	<p>Cel na 31.12.2023</p>
	<p>a) 0 b) 0</p>	<p>a) 0 b) 0</p>	<p>a) 34 b) 16 województw</p>
	<p>Ranking</p>	<p>*****</p>	

C.3 Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych

<p>Zakres planowanych działań:</p> <p>1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”.</p> <p>2. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023” m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych, kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych, sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów), egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych, 	<p>KIERUNEK: NADZÓR</p>		
	<p>LIDER: KGP</p>		
	<p>PODMIOT WYKONAWCZY: POLICJA</p>		
	<p>ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: ŚRODKI BUDŻETOWE POLICJI</p>		
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p>		
<p>Stan na 31.12.2021</p>	<p>Cel na 31.12.2022</p>	<p>Cel na 31.12.2023</p>	

<p>– diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca zarządcami dróg, samorządami, itp.).</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Celem działań jest ograniczenie liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych, w tym zwłaszcza na przejściach dla pieszych.</p>			
Ranking		*****	

C.4 Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości			
<p>Zakres planowanych działań :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby oraz podczas dodatkowych działań wojewódzkich, powiatowych. 3. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 4. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby. <p>Oczekiwane rezultaty: Celem działań jest ograniczenie liczby wypadków drogowych spowodowanych przekroczeniem dopuszczalnej prędkości.</p>	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: KGP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: POLICJA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: ŚRODKI BUDŻETOWE POLICJI		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
Ranking		*****	

C.5 Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym

<p>Zakres planowanych działań :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka – zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez edukatorów GITD. • Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD wykorzystywane podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. • Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych za pomocą strony www.gitd.gov.pl oraz social media, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego. • Konkursy/Quizy – obejmujące swoim zakresem tematykę z obszaru bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skierowane do dzieci i młodzieży w wieku szkolnym oraz dorosłych. • Bezpieczna droga do szkoły - celem akcji jest popularyzacja odblasków jako elementów poprawiających bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD ma być zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad i skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.</p>	<p>KIERUNEK: EDUKACJA</p> <hr/> <p>LIDER: GITD</p> <hr/> <p>PODMIOT WYKONAWCZY: GITD</p> <hr/> <p>ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/GITD/ Dofinansowanie UE</p> <hr/> <p>WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych organizowanych przez ITD</p>																		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Stan na 31.12.2021</th> <th style="width: 33%;">Cel na 31.12.2022</th> <th style="width: 33%;">Cel na 31.12.2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Liczba dzieci: 20 333</td> <td>Liczba dzieci: 20 000</td> <td>Liczba dzieci: 20 000</td> </tr> <tr> <td>Liczba zrealizowanych lekcji online: 423</td> <td>Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250</td> <td>Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250</td> </tr> <tr> <td>Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000</td> <td>Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000</td> <td>Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000</td> </tr> <tr> <td>Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.</td> <td>Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.</td> <td>Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.</td> </tr> <tr> <td>Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 20 tys.</td> <td>Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.</td> <td>Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.</td> </tr> </tbody> </table>	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023	Liczba dzieci: 20 333	Liczba dzieci: 20 000	Liczba dzieci: 20 000	Liczba zrealizowanych lekcji online: 423	Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250	Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000	Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.	Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.	Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.	Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 20 tys.	Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.	Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.
Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023																	
Liczba dzieci: 20 333	Liczba dzieci: 20 000	Liczba dzieci: 20 000																	
Liczba zrealizowanych lekcji online: 423	Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250	Liczba zrealizowanych lekcji online oraz bezpośrednich spotkań w szkołach: 250																	
Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 5000																	
Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.	Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.	Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: minimum 500 tys.																	
Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 20 tys.	Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.	Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: ok. 20 tys.																	

	Ranking	****
--	---------	------

C.6 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)			
<p>Zakres planowanych działań : Zespół CEBR powołano z dniem 01-09-2021 r. w celu realizacji zadań i postanowień opisanych w Głównych kierunkach rozwoju ITS w latach 2021-2030 oraz realizując zadania opisane w Statucie Instytutu Transportu Samochodowego, jak również nawiązując do wieloletnich, krajowych i europejskich doświadczeń Instytutu związanych z prowadzeniem działalności edukacyjnej w obszarze transportu drogowego, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisującej się m.in. w tendencję tworzenia ośrodków edukacyjnych działających na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem działalności Centrum jest w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> • organizowanie, uczestniczenie, prowadzenie działań edukacyjnych i badawczych wpisujących się w szeroko rozumianą tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, • rozpowszechnianie wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jej promocja oraz zwiększanie świadomości społecznej, w szczególności nt. zagrożeń występujących w ruchu drogowym oraz kształtowanie motywacji do bezpiecznych i odpowiedzialnych zachowań różnych grup uczestników ruchu, • wspieranie działań wynikających z programów nauczania w szkołach na różnych etapach edukacyjnych oraz edukacji pozaformalnej dzieci i dorosłych. • współpracowanie z podmiotami działającymi na rzecz edukacji / bezpieczeństwa ruchu drogowego, • poszerzanie bazy edukacyjnej w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, • promowanie idei kształcenia przez całe życie (lifelong learning). <p>Oczekiwane rezultaty: Funkcjonowanie zespołu CEBR ma charakter stały. CEBR jest aktywowany wg doraźnych potrzeb.</p>	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: ITS		
	PODMIOT WYKONAWCZY: ITS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: ITS		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: <ul style="list-style-type: none"> • działania edukacyjno-informacyjne według doraźnych potrzeb ITS 		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
1	1	1	
Ranking		***	

C.7 Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”.

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Wyznaczenie, wyniesienie i doposażenie przejść dla pieszych w urzędzenia lub obiekty zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach publicznych oraz doposażenie szkół w narzędzia edukacyjne z zakresu ruchu drogowego.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawa ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego -pieszych – poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego na terenach gmin – poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania wśród młodzieży szkolnej. 	<p>KIERUNEK: EDUKACJA/ INŻYNIERIA</p> <hr/> <p>LIDER: MFIPR</p> <hr/> <p>PODMIOT WYKONAWCZY: CUPT/JST</p> <hr/> <p>ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Fundusz Spójności/ Budżet Państwa</p> <hr/> <p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) Liczba doposażonych przejść dla pieszych b) Liczba doposażonych szkół</p>						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">Stan na 31.12.2021</th> <th style="width: 33%;">Cel na 31.12.2022</th> <th style="width: 33%;">Cel na 31.12.2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">a) 0 b) 0 c) 0</td> <td style="text-align: center;">a) 0 b) 0 c) 0</td> <td style="vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>a) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p> <p>b) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023	a) 0 b) 0 c) 0	a) 0 b) 0 c) 0	<p>a) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p> <p>b) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p>
Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023					
a) 0 b) 0 c) 0	a) 0 b) 0 c) 0	<p>a) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p> <p>b) *wartość zgodna z wynikami naboru. Termin zakończenia naboru w konkursie: 30.04.2022 r.</p>					
Ranking	*****						

C.8 Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających			
<p>Zakres planowanych działań: Przyjęcie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2024)</p> <p>Etap prac legislacyjnych: po I. czytaniu na posiedzeniu Sejmu RP; skierowano do prac w Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach. Link: https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2024</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Głównym celem projektu jest wzmocnienie ochrony prawnokarnej przed najcięższymi kategoriami przestępstw przez zaostrzenie odpowiedzialności karnej m.in. za przestępstwa drogowe popełniane w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (zob. uzasadnienie, s. 1). Dla realizacji ww. celu niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie rodzaju i wysokości sankcji karnej grożącej za dany typ przestępstwa, uwzględniając potrzebę surowej represji wobec sprawców czynów o wysokim stopniu karygodności, ale w sposób, który nie przekracza stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz winy sprawcy (zob. tamże).</p> <p>Przebieg pojazdu mechanicznego Projekt w art. 44b i art. 44c k.k. przewiduje wprowadzenie środka w postaci przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym lub przepadku jego równowartości, odwołując się regulacji wprowadzonych w części szczególnej k.k. Orzekanie tego środka reakcji prawnokarnej, ze względów kryminalno-politycznych, zostaje ograniczone wyłącznie do przestępstw popełnionych w ruchu lądowym, gdyż popełniane w ruchu wodnym lub powietrznym mają sta-</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MS		
	PODMIOT WYKONAWCZY: MS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Przewidziane w ramach projektowanych regulacji zaostrzenie wymiaru kar za wybrane przestępstwa spowoduje potencjalne wydłużenie pobytu określonych kategorii sprawców w jednostkach penitencjarnych, a zatem pociągnie to za sobą ewentualny wzrost kosztów dla Służby Więziennej, ale jego oszacowanie nie jest możliwe, gdyż nie jest znana skala zmniejszenia przestępczości, do której projekt doprowadzi (zob. OSR, s. 26).		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Efekty wejścia w życie proponowanych rozwiązań będzie można poddać ewaluacji w oparciu o następujące mierniki: – liczba skazań za przestępstwa wprowadzone przedmiotowym projektem, – rodzaje i wymiar kar orzekanych za przestępstwa zmodyfikowane w ramach projektowanych regulacji, – wskaźnik powrotności do przestępstwa (zob. OSR, s. 31).		
Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023	

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

<p>tystycznie znaczenie marginalne. Taki środek w obecnym stanie prawnym może być orzekany np. za tzw. zabójstwa drogowe w ramach instytucji przypadku narządza (art. 44 § 2 k.k.). Projekt rozszerza jego zastosowanie również na przestępstwa w ruchu lądowym, np. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k., art. 177 k.k. popełniony w warunkach określonych w art. 178 k.k.). W znacznej części prawodawstw UE (np. Dania, Szwajcaria, Francja, Słowacja, Luksemburg, Belgia, Estonia, Finlandia, Słowenia, część landów RFN) przewidziany jest środek w postaci przypadku pojazdu, co zapewnia sprawne odziaływanie w zakresie przeciwdziałania tego typu przestępstwom (M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, M. Kulik, Tryb penalizacji zachowania polegającego na prowadzeniu pojazdu (mechanicznego i niemechanicznego) pod wpływem alkoholu w poszczególnych krajach Unii Europejskiej, Warszawa 2016). W RP będzie stanowić on ponadto właściwą reakcję prawnokarną na nagminność przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (zob. tamże, s. 13-14).</p> <p>Projekt k.k. w art. 178a § 5 przewiduje podstawę prawną do orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. W razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. sąd będzie orzekał wypadek prowadzonego przez sprawcę pojazdu, chyba że zawartość alkoholu w jego organizmie było niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. Natomiast w przypadku popełnienia czynu z art. 178a § 4 k.k. wypadek pojazdu będzie orzekany niezależnie od stopnia stanu nietrzeźwości, ze względu na szczególnie obciążające okoliczności, tj. prowadzenie pojazdu w ramach swoistej „recydywy drogowej”, nawet, jeżeli stężenie alkoholu w organizmie sprawcy było mniejsze niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu (zob. tamże, s. 68).</p>	<p>Prace legislacyjne na etapie rządowym</p>	<p>Przyjęcie komentowanego projektu ustawy</p>	<p>Dokonanie podstawowej oceny efektów wejścia w życie proponowanych rozwiązań</p>
<p>Obostrzenie kary za wypadki i katastrofy popełnione w warunkach określonych w art. 178 k.k</p> <p>Umysłne i wysoce naganne naruszenie reguł ostrożności przez sprawcę wypadku lub katastrofy komunikacyjnej, polegające na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, uzasadnia podwyższenie obostrzenia kary, o którym mowa w art. 178 § 1 k.k. Obecnie sprawcy wypadku z następstwem śmiertelnym lub postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego należy wymierzyć karę nie niższą od 2 lat pozbawienia wolności, a w przypadku nieumyślno-nieumyślnej katastrofy nie niższą tylko od 9 miesięcy pozbawienia wolności. Projekt likwiduje tę lukę prawną, przewidując jednolite obostrzenie kary dla ciężkich wypadków i</p>	<p style="text-align: center;">Ranking</p>	<p style="text-align: center;">*****</p>	

<p>katastrof popełnionych w takich stanach. Jeżeli następstwem wypadku lub katastrofy będzie śmierć człowieka – sąd będzie musiał wymierzyć karę nie niższą niż 5 lat pozbawienia wolności. Natomiast jeżeli następstwem wypadku będzie ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy będzie ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób – nie niższą niż 3 lata pozbawienia wolności (zob. tamże, s. 64-65).</p> <p>Projekt przewiduje w przypadku sprawców przestępstw wymienionych w art. 178 § 1a k.k., popełnionych w warunkach określonych w art. 178 § 1 k.k. lub których dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność – wymierzenie kary do dwukrotności górnego ustawowego zagrożenia, a obecnie jest ona obostrzona tylko o połowę. W konsekwencji tego np. sprawcy ciężkiego wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo gdy sprawca uciekł z miejsca zdarzenia będzie można wymierzyć karę do 16 lat pozbawienia wolności, a nie tak jak obecnie do 12 lat (zob. tamże, s. 65).</p> <p>Proponuje się ponadto uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wskazanego w art. 178 § 1 k.k. (aktualnie należą do nich znajdowanie się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub ucieczka z miejsca zdarzenia). Przyczyny te stanowią w istocie okoliczności, których wystąpienie powoduje, że stopień społecznej szkodliwości czynu ulega znacznemu zwiększeniu (stan nietrzeźwości lub znajdowanie się w stanie pod wpływem środka odurzającego), bądź też istotnie ujemnie wpływają na ocenę zachowania sprawcy po popełnieniu przestępstwa (ucieczka z miejsca z miejsca zdarzenia), co uzasadnia wymierzenie wyższej kary. Można skonstatować, że wskazane okoliczności odnoszą się do sytuacji skrajnych, których wystąpienie czyni zaistniałe przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu, popełnione nieumyślnie, szczególnie karygodnym lub też szczególnie negatywnie charakteryzuje postawę sprawcy wobec popełnionego czynu. Uzasadnia to przewidziane w tym przepisie zobligowanie sądu do wymierzenia wyższej kary (zob. tamże).</p>		
---	--	--

C.9 Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Nowelizacja rozporządzenia w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Uzupełnienie podstawy programowej w zakresie wychowania komunikacyjnego.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MEiN		
	PODMIOT WYKONAWCZY: MEiN		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet MEiN		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: 1		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	-	Przekazanie projektu zmian rozporządzenia w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej do konsultacji publicznych i uzgodnień	Wdrożenie zmian od 1 września 2023 r. w klasach IV-VI szkoły podstawowej w ramach przedmiotu <i>technika</i>
Ranking	*****		

C.10 Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu

<p>Zakres planowanych działań : Stworzenie podstaw dla pracodawców do wprowadzenia i przeprowadzania – gdy jest to niezbędne do ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia – prewencyjnej kontroli pracowników na obecność w ich organizmach alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu.</p> <p>Nałożenie na pracodawców obowiązku niedopuszczenia do pracy pracownika jeżeli ww. kontrola wykaże w jego organizmie obecność środka działającego podobnie do alkoholu albo obecność alkoholu wskazującą na stan nietrzeźwości albo stan po użyciu alkoholu, albo gdy zajdzie uzasadnione podejrzenie, że pracownik stawiał się do pracy w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub spożywał alkohol lub zażywał ww. środek w czasie pracy.</p> <p>Umożliwienie pracownikowi niedopuszczonemu do wykonywania pracy oraz jego pracodawcy żądania przeprowadzenia przez policję badania stanu trzeźwości pracownika lub badania na obecność środków działających podobnie do alkoholu.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Oczekuje się minimalizacji liczby przypadków, w których pracownik wykonywałby powierzone mu przez pracodawcę zadania znajdując się w stanie po użyciu substancji lub środków negatywnie wpływających na jego sprawność psychofizyczną. Powyższe powinno zatem wpłynąć pozytywnie w szczególności na bezpieczeństwo pracowników i innych osób.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MRIPS		
	PODMIOT WYKONAWCZY: MRIPS, MI, MSWIA, MZ, MS, MRIT.		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa i środki finansowe pracodawców		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba nowelizacji aktów prawnych: 2		
Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023	
skierowanie projektu ustawy do rozpatrzenia przez SKRM	uchwalenie ustawy i jej wejście w życie	-	
Ranking	****		

C.11 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych

<p>Zakres planowanych działań : Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez:</p> <p>a) kampanie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego,</p> <p>b) spotkania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych,</p> <p>c) spotkania edukacyjne dla kierowców pojazdów ciężarowych,</p> <p>d) akcje kontrolno-edukacyjne z udziałem policji.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania mają na celu zniwelowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracować odpowiedzialność i rozwagę na drodze wśród młodzieży i dorosłych.</p>	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba działań promujących brd		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	24*	37	53
	Ranking	****	

BEZPIECZNE DROGI

D.1 Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Realizacja zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, wpływających na wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p> <p>a) kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poszerzenie jezdni, - korekta łuków poziomych, - likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, - przebudowa skrzyżowań w tym np. budowę pasów do lewoskrętu czy rond w miejsce skrzyżowań, - budowa chodników, ścieżek rowerowych lub ścieżek pieszo-rowerowych, - budowa zatok autobusowych. <p>b) budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego np. chodniki, w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>a) wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu na ruchu drogowego dzięki realizacji kompleksowych rozbudów/przebudów.</p> <p>b) wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu na ruchu drogowego w tym poprawa płynności ruchu i komfortu użytkowania dróg dzięki realizacji nowych, drogowych obiektów inżynierskich</p>	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p> <p>a) długość zakończonych w danym roku odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km.]</p> <p>b) liczba zakończony w danym roku zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt]</p>		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	a) 34,35 b) 22	a) 75,68 b) 21	a) 108,84 b) 17
Ranking	****		

D.2 Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych wyłącznie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych, — montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, — budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, — przebudowa skrzyżowań. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Zapewnienie infrastruktury drogowej dzięki, której wzrośnie ochrona wszystkich uczestników ruchu drogowego i nastąpi redukcja liczby wypadków i ich skutków.</p>	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy, Budżet Państwa (finansowanie prac przygotowawczych)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	Liczba zakończonych w danym roku zadań inwestycyjnych poprawiających brd realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 [szt]		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
67	184	360	
Ranking	*****		

D.3 Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

<p>Zakres planowanych działań : Budowa 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych klasy GP o łącznej długości ok. 820 km (dla części inwestycji nie jest jeszcze znany przebieg). Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycje wyposażone będą w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia przejść dla pieszych.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, z miejscowości położonych wzdłuż dróg krajowych. W konsekwencji nastąpi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez rozdzielanie różnego rodzaju ruchu, m.in. towarowego – w postaci samochodów ciężarowych i dostawczych, pasażerskiego – czyli samochodów osobowych, a także transportu miejskiego, rowerowego czy też pieszego; • zmniejszenie liczby wypadków drogowych; • poprawa płynności ruchu – zarówno w ujęciu makro, czyli przepustowość sieci dróg krajowych oraz skali mikro, czyli redukcji zatłoczenia miejscowości, szczególnie w miejscach strategicznych (drogi śródmiejskie, główne skrzyżowania, mosty i wiadukty); • redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym. 	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt]		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	0	2	0
Ranking	*****		

D.4 realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)

<p>Zakres planowanych działań : Dofinansowanie budowy, przebudowy i remont dróg powiatowych i dróg gminnych, budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym, dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportowego - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym szczególnie pieszych w rejonie przejść dla pieszych - Poprawa parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obronnym) - Poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych - Wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym z centrów miejscowości, - Zwiększenie komfortu jazdy - Zminimalizowanie korków w miejscowościach - Zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu 	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: ZDS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Wykorzystanie puli środków		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	4,3 mld zł	4,4 mld zł	4,5 mld zł
Ranking	*****		

D.5 Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

<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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów). • Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów. • Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). • Rozwój połączeń międzynarodowych w relacjach północ-południe jako uzupełnienie połączeń wschód-zachód. 	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKIA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy, w tym środki UE		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S [km]		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	4 661,6 km (w tym 1 771 km autostrad)	4 938,8 km (w tym 1 817,1 km autostrad) - narastająco	5 258,8 km (w tym 1 889,8 km autostrad) narastająco
Ranking	*****		

D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)			
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>a) wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej.</p> <p>b) wykonanie audytów BRD jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,</p> <p>c) przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>a) identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa;</p> <p>b) identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrożających bezpieczeństwu ruchu drogowego;</p> <p>c) identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej.</p> <p>Rezultaty a) i c) wykonywane są co 3 lata – nie były realizowane w 2021 roku i nie będą realizowane w 2023 roku.</p> <p>Rezultaty b) nie jest zaplanowany na 2023 r. ze względu na dostosowywanie przepisów krajowych (m.in. w zakresie wykonywania audytów BRD) do wymogów nowej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1936 z dnia 23.10.2019 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.</p> <p>* - wykonane w 2021 r.</p>	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: GDDKIA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKIA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
a)	% dróg objętych klasyfikacją dróg,		
b)	Liczba audytów brd w danym roku		
c)	%długości dróg krajowych objętych kontrolą		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
a)nd		a) 100%	a) nd
b) 172*		b) 296	b) b.d.
c)nd		c) 100%	c) nd
	Ranking	****	

D.7 Nowelizacja przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

<p>Zakres planowanych działań : Projektowane zmiany eliminują wątpliwości w zakresie warunków technicznych oraz warunków umieszczania na drogach niektórych znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zagwarantowanie lepszej wykrywalności i czytelności znaków drogowych również dla zautomatyzowanych systemów wspomagania kierującego; – ujednoczenie wysokości umieszczania na drogach znaków F-14a, b, c, d, e, f; – poprzez rozszerzenie znaczenia i zakresu obowiązywania znaków określających postój taksówek; – zmianę wartości prędkości dopuszczalnych umieszczonych dotychczas na znaku D-39; – poprzez dopuszczenie umieszczenia na znakach symbolu światowego dziedzictwa UNESCO na znakach kierunku i miejscowości; – uogólnienie zapisu dotyczącego barier ochronnych. <p>Oczekiwane rezultaty: Projektowana regulacja rozszerza zakres informacji przekazywanych użytkownikom dróg za pomocą znaków drogowych pionowych. Wprowadzenie nowych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie szerszego i bardziej czytelnego zakresu przekazywanych informacji. Część projektowanych zmian jest konsekwencją brzmienia przepisu art. 6c dyrektywy 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Ponadto przedmiotowe regulacje dają możliwość przekazywania kierującemu pojazdem informacji o obiektach znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: DTD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: DTD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA:		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba nowelizacji aktów prawnych: 1		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	-	Podpisanie rozporządzenia	Obowiązywanie przepisów rozporządzenia
Ranking	**		

D.8 Nowelizacja rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych				
<p>Zakres planowanych działań : Uzupełnienie i doprecyzowanie przepisów 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) w następującym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprzez rozszerzenie znaczenia i zakresu obowiązywania znaków dotyczących postoi tak-sówek; – zmianę wartości prędkości umieszczonych do-tychczas na znaku D-39; – poprzez dopuszczenie umieszczenia na zna-kach kierunku i miejscowości symbolu świato-wego dziedzictwa UNESCO. <p>Oczekiwane rezultaty: Projektowana regulacja rozszerza zakres informa-cji przekazywanych użytkownikom dróg za po-mocą znaków drogowych pionowych. Wprowa-dzenie nowych przepisów będzie miało bezpo-sredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie szerszego i bardziej czytelnego za-kresu przekazywanych informacji użytkownikom dróg poprzez oznakowanie pionowe, co w rezulta-cie będzie w korzystny sposób przekładać się za-równo na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogo-wego, jak i komfort podróżowania. Ponadto, dopuszczenie umieszczania na znakach kierunku i miejscowości dodatkowego symbolu Światowego Dziedzictwa UNESCO nie tylko wpłynie na zakres przekazywanych użytkownikom dróg informacji jak również podniesie świadomość tu-rystyczną w zakresie występowania na terenie Polski unikatowych w skali świata obiektów wy-stępujących na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA			
	LIDER: DTD			
	PODMIOT WYKONAWCZY: DTD			
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA:			
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba nowelizacji aktów praw-nych: 1			
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023	
	-	Podpisanie rozpo-rządzenia	Obowiązywanie przepisów rozpo-rządzenia	
Ranking	**			

D.9 Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych

<p>Zakres planowanych działań : Podczas oceny organizacji ruchu dokonywana jest weryfikacja zgodności oznakowania zastosowanego w organizacji ruchu na drogach krajowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - z wymogami określonymi w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, - z dokumentacją organizacji ruchu (projektami organizacji ruchu), - pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. <p>Oczekiwane rezultaty: Wprowadzenie niezbędnych zmian w organizacji ruchu na drogach krajowych poprzez eliminację stwierdzonych nieprawidłowości. Ocena organizacji ruchu pozytywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i na standard oznakowania drogowego.</p>	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: DTD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: DTD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA:		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	Przeprowadzono ocenę organizacji ruchu oraz zlecono wprowadzenie zmian w organizacji ruchu.	Przeprowadzenie oceny organizacji ruchu na wybranych odcinkach dróg krajowych oraz wydanie zaleceń kontrolnych.	Przeprowadzenie oceny organizacji ruchu na wybranych odcinkach dróg krajowych oraz wydanie zaleceń kontrolnych.
	Ranking	****	

D.10 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg			
<p>Zakres planowanych działań : Działania CANARD związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego są realizowane w szczególności w ramach realizowanego obecnie projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014-2020. Realizacja projektu rozpoczęła się w 2017 r., natomiast zakończenie planowane jest na rok 2023.</p> <p>Najważniejsze cele projektu dotyczą:</p> <p>1) rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg,</p> <p>2) zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakup pojazdów, oprogramowania, wyposażenie stanowisk pracy, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej.</p> <p>W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zaplanowano zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg. W ramach powyższej liczby zakłada się zakup 11 nowych przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami do ich zastosowania, a także instalację 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących w dotychczas wykorzystywanych lokalizacjach oraz 100 urządzeń stacjonarnych w nowych lokalizacjach, z tego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 273 urządzenia rejestrujące do punktowego pomiaru prędkości, • 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości, • 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle, • 5 urządzeń rejestrujących monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych. <p>Instalacja urządzeń rejestrujących jest przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących”.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg w obszarze wykorzystywanych urządzeń rejestrujących poprzez zastosowanie zaawansowanych technologicznie urządzeń rejestrujących oraz zwiększenie łącznej liczby dróg objętych automatycznym nadzorem przez urządzenia rejestrujące.</p>	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: GITD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GITD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet urzędu (15%) Budżet Unii Europejskiej (85%)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba zakupionych urządzeń do punktowego pomiaru prędkości służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.).		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	25/273	109/273	273/273
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.).		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	0/30	1/30	30/30
Ranking	*****		

D.11 Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych			
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Nowe przepisy techniczno-budowlane (PTB) dotyczące dróg zawarto w jednym rozporządzeniu zamiast obowiązujących trzech. Projektowane regulacje mają charakter ogólnych wymagań funkcjonalno-technicznych, tym samym nie zawierają szczegółów technologicznych i materiałowych, jak miało to miejsce dotychczas. Wymagania zawarte w nowym rozporządzeniu gwarantują co najmniej spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych, a więc stanowią zwięzły zbiór najważniejszych warunków i celów, których osiągnięcie jest bezwzględnie niezbędne, aby obiekt budowlany mógł zostać oddany do użytkowania i pełnić swoje funkcje.</p> <p>Wymagania zawarte w rozporządzeniu zostaną uszczegółowione (dookreślone, wyjaśnione) we wzorcach i standardach (WiS) rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu. W WiS wskazane zostaną także metody, parametry, opisy procedur, technik i podejścia metodycznego, oraz zaproponowane typowe (powtarzalne) rozwiązania projektowe, instrukcje postępowania itd. Tym samym WiS będą zawierać rekomendowane, ale nie wykluczające innych, metody i parametry pozwalające na spełnienie wymagań zawartych w nowych PTB.</p> <p>Rozporządzenie Ministra, uzupełnione serią wzorców i standardów rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, będzie stanowiło podstawę nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie. Pozwoli to na szybkie reagowanie na zmiany, zarówno w podejściu do projektowania, wynikające m. in. z konieczności podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i rozwoju nowych technologii w budownictwie.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: DDP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Środki Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	Liczba aktów prawnych – 1		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
0	1	0	
Ranking	*****		

D.12 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/ mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/ przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich.</p>	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba usytuowanych siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich (w danym roku).		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	339	909	126
Ranking	*****		

D.13 Budowa systemu łączności alarmowej

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej, w szczególności zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczna - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116 z późn. zm).</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwiając uzyskanie przez całą dobę pomocy poprzez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych.</p>	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba usytuowanych kolumn alarmowych (w danym roku).		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	445	74	24
Ranking	*****		

BEZPIECZNY POJAZD

P.1 Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

<p>Zakres planowanych działań : Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Dotychczasowe prace nad projektem <i>ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)</i> wykazały, że obecny system badań technicznych pojazdów jest nieefektywny (dopuszczanie do ruchu pojazdów niesprawnych, niepełniających obecnych wymagań technicznych i prawnych). 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>W dniu 10 stycznia 2022 r. projekt <i>ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów.</p>	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: DTD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: DTD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA:		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został skierowany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.	Ogłoszenie oraz wejście w życie ustawy.	Rozpoczęcie funkcjonowania nowej koncepcji systemu badań technicznych, w tym „technicznego” nadzoru nad prawidłowością badań technicznych
Ranking	*****		

P.2 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego

<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Kontynuacja realizacji projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, zgodnie z umową o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0039/17-00 z dn. 26 września 2018 r., współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Głównym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem.</p> <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.</p>	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: GITD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GITD/WITD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA:		
	BUDŻET UE (85%) ORAZ BUDŻET PAŃSTWA (15%)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	a) zestawy kontrolne do kontroli tachografów;		
	b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem;		
	c) mobilne jednostki diagnostyczne		
		Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022
a) 64	a) 64	a) 64	a) 64
b) 64	b) 64	b) 64	b) 74
c) 0	c) 16	c) 16	c) 16
Ranking	*****		

RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego

Zakres planowanych działań : a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); c) koncentracja dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r. Oczekiwane rezultaty: a) 250 szpitalnych oddziałów ratunkowych - cel na 2030 r. b) 270 lądowisk przyszpitalnych - cel na 2030 r. c) 18 dyspozytorni medycznych - cel na 2028 r.	KIERUNEK: RATOWNICTWO		
	LIDER: MZ		
	PODMIOT WYKONAWCZY: wojewodowie, szpitale, JST		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Fundusz Medyczny, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych, środki UE		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: a) liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	a) 241 b) 262 c) 25	a) 245 b) 262 c) 23	a) 248 b) 265 c) 23
Ranking	*****		

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o najwyższym stopniu zagrożenia wypadkami

Zakres planowanych działań: Wymiana ambulansów Oczekiwane rezultaty: 1000 nowych ambulansów – cel na 2030 r.	KIERUNEK: RATOWNICTWO		
	LIDER: MZ		
	PODMIOT WYKONAWCZY: dysponenci ZRM		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Fundusz Medyczny, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych, środki UE, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: liczba nowych ambulansów PRM		

Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	327	450	500
	Ranking	*****	

R.2.2 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o najwyższym stopniu zagrożenia wypadkami

<p>Zakres planowanych działań: Ważnym obszarem działalności Państwowej Straży Pożarnej pozostaje zapewnienie skutecznego ratownictwa, realizowanego przez jednostki ochrony przeciwpożarowej. Usprawnienie ratownictwa, w tym ratownictwa drogowego realizowane będzie poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – doposażenie jednostek ochrony przeciwpożarowej w sprzęt ratowniczy, w ramach prowadzonych projektów, przyznawanych dotacji kserg i MSWiA dla jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz środków budżetowych; – rozwój potencjału sił i środków krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu zabezpieczenia operacyjnego gminy, powiatu i województwa, przez włączanie jednostek ochrony przeciwpożarowej do systemu, zgodnie ze Zbiorczym Planem sieci jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2021-2024; – szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP i druhów OSP; – organizowanie ćwiczeń z zakresu ratownictwa drogowego i współdziałania z innymi podmiotami na miejscu akcji; – analizowanie zdarzeń dotyczących prowadzonych działań ratowniczych na drogach przez jednostki ochrony przeciwpożarowej; – sporządzanie danych statystycznych dotyczących działań na drogach (miejscowych zagrożeń). <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej; – poprawa skuteczności prowadzonych działań poprzez dążenie do osiągnięcia standardów w zakresie wyposażenia i wyszkolenia; – skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych. 	KIERUNEK: RATOWNICTWO		
	LIDER: MSWiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: KG PSP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: budżet państwa / MSWiA		
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU:</p> <ul style="list-style-type: none"> – liczba samochodów ratownictwa technicznego, – liczba sprzętu ratownictwa technicznego, – liczba zestawów ratownictwa medycznego R1. 		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	<ul style="list-style-type: none"> – 1 400 – 49 653 – 10 434 	<ul style="list-style-type: none"> – b.d. – b.d. – b.d. 	<ul style="list-style-type: none"> – b.d. – b.d. – b.d.
	Ranking	*****	

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

<p>Zakres planowanych działań: Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca listopada obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Minister Andrzej Adamczyk jako 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 „Przejście”. Wówczas też podpisał (20.11.2016r.) deklarację dotyczącą współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Deklaracja sygnatariuszy dotycząca zaangażowania w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych ustanowiła tym samym centralne uroczystości tego wydarzenia w Polsce w Zabawie/k. Tarnowa. Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych odbywają się też na terenie całego kraju, w formie lokalnych akcji i wydarzeń poświęconych upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną (prowadzone zajęcia terapeutyczne) ale również rolę edukacji ogólnospołecznej zapewniającą dotarcie z informacją o obchodach do szerokiego spektrum odbiorców – uczestników ruchu drogowego.</p>	KIERUNEK: OPIEKA POWYPADKOWA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba działań edukacyjno – informacyjnych w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
1	1	1	
Ranking	****		

SYSTEM ZARZĄDZANIA BRD

S.1 Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego

<p>Zakres planowanych działań: Realizacja monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego zainicjowana została w 2021 i obejmuje dwa etapy:</p> <p>Etap I - w 2021 r. przeprowadzenie monitoringu zachowań użytkowników pojazdów w zakresie nieustępowania pierwszeństwa przejazdu w wybranych lokalizacjach w województwach wg. geometrii i wyposażenia drogi, wraz z opracowaniem wyników oraz wniosków z realizacji monitoringu.</p> <p>Etap II - w 2022 r. zrealizowany zostanie monitoring zachowań użytkowników pojazdów jednośladowych w tym pomiarów prędkości pojazdów jednośladowych (motocyklistów, motorowerzystów, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego w tym hulajnog elektrycznych) oraz monitoring stosowania przez kierujących pojazdami biernych urządzeń zabezpieczających i elementów odblaskowych w wybranych lokalizacjach na obszarze 3 województw, wraz z opracowaniem wyników oraz wniosków z realizacji monitoringu.</p> <p>Ewentualne przeprowadzenie dodatkowych badań i analiz w zakresie postaw i opinii uczestników ruchu drogowego w celach porównawczych.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Etap I - w 2021 roku przeprowadzony został monitoring zachowań użytkowników pojazdów w zakresie nieustępowania pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg. Badania przeprowadzono na 189 skrzyżowaniach na terenie 8 województw w Polsce. Analizie poddano 1.587.738 relacji między pojazdami. Wnioski zostaną przedstawione łącznie z wynikami badań i wnioskami etapu II.</p> <p>Etap II – przeprowadzenie badań zgodnie z zaplanowanym harmonogramem. Wskazanie wyników badań, wniosków i rekomendacji.</p> <p>Uzyskanie ewentualnych dodatkowych danych z zakresu postaw i opinii uczestników ruchu drogowego w celach porównawczych.</p>	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Wnioski z badania zachowań uczestników ruchu drogowego.		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	Zrealizowano I etap monitoringu.	Realizacja II etapu monitoringu i podsumowanie wniosków z realizacji obu etapów.	Przeprowadzenie dodatkowych badań postaw i opinii. Realizacja wniosków wynikających z podsumowania wyników monitoringu oraz sformułowanie wytycznych do kolejnego Programu Realizacyjnego.
	Ranking	****	

S.2 Ustalenie kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2021 roku			
<p>Zakres planowanych działań : Opracowanie dostarczy informacji o kosztach wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).</p> <p>Powyższe opracowanie jest niezbędne do realizacji ustawowych zadań KRBRD, określonych w art. 140c ust.2 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U z 2021 r. poz. 450 , z późn. zm.) Ponadto ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 472) nałożono na KRBRD obowiązek ustalania, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego, w którym wystąpił zabity oraz średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych wskazanych w opracowaniu pozwoli m.in. na określenie kosztów społecznych tych zdarzeń w odniesieniu do PKB oraz określenie trendu długofalowego, a także najistotniejszych kierunków działań systemowych na rzecz poprawy stanu BRD na polskich drogach.</p>	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Raport z badań		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
	0	1	0
Ranking	***		

S.3 Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD			
<p>Zakres planowanych działań: „EU Road Safety Exchange” to projekt twinningowy, 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 doświadczeniami w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe,</p>	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD/GITD/GDDKIA/DDP/KGP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet UE (ETSC)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Realizacja harmonogramu współpracy eksperckiej w zakresie najlepszych rozwiązań i praktyk dot. nowoczesnej infrastruktury drogowej oraz efektywności systemów nadzoru nad ruchem drogowym.		

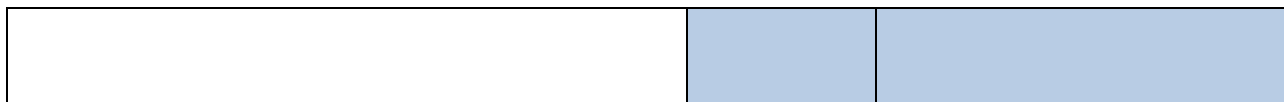
Program Realizacyjny na lata 2022-2023
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
Oczekiwane rezultaty: 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. Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynia się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali 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. Link do strony projektu: https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/	1	1	0
	Ranking	***	

S.4 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD			
Zakres planowanych działań: <ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie hurtowni danych • zasilanie aktualnymi danymi systemu (nadzór i weryfikacja), • prowadzenie i modernizacja portalu POBR, • udostępnienie na portalu ogólnodostępnej bazy danych i mapy interaktywnej o wypadkach sukcesywnie zgodnie z udostępnianiem danych rocznych przez KGP, • opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, • udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, • współpraca z instytucjami krajowymi, • współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE • dostarczanie danych do Eurostatu. Oczekiwane rezultaty: <ul style="list-style-type: none"> • rozpowszechnianie wiedzy na temat zagrożeń na drogach, • obecność Polski w bazach danych CARE, IRTAD, Eurostat, 	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: ITS		
	PODMIOT WYKONAWCZY: ITS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet ITS		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba osób odwiedzających Portal POBR		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
12 000	>15 000	>15 000	
	Ranking	****	

<ul style="list-style-type: none"> • 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. 		
--	--	--

S.5 Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego			
<p>Zakres planowanych działań :</p> <p>Celem prac Forum jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • szeroki dialog między zarządcami dróg, organami zarządzającymi ruchem, służbami oraz jednostkami naukowymi, • zidentyfikowanie wspólnych problemów z zakresu organizacji ruchu i brd, • przekazanie doświadczeń i wiedzy uczestników Forum na propozycje dobrych zmian i rozwiązań w zakresie organizacji ruchu i brd. <p>Do udziału w tym przedsięwzięciu zgłosiło się ponad 120 osób. Zgodnie z przyjętymi założeniami członkowie Forum uczestniczą w pracach sześciu grup tematycznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> oznakowanie pionowe, oznakowanie poziome, sygnały drogowe, urządzenia BRD, systemy zarządzania ruchem, oznakowanie czasowe. <p>Oczekiwane rezultaty:</p> <p>Zakładanym efektem prac jest wypracowanie propozycji zmian w zakresie uregulowań dotyczących organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, których wdrożenie skutkowałoby poprawą BRD, wzrostem efektywności funkcjonowania systemu transportowego oraz ułatwiłoby wdrażanie rozwiązań z powodzeniem stosowanych w innych krajach.</p> <p>Zgodnie z założeniami w III kwartale 2022 r. planowane jest przekazanie do Ministerstwa Infrastruktury wypracowanych w ramach Forum propozycji zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.</p>	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Opracowanie propozycji zmian legislacyjnych w zakresie organizacji ruchu drogowego i brd.		
	Stan na 31.12.2021	Cel na 31.12.2022	Cel na 31.12.2023
0	1	-	
Ranking	****		



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**