**Zadania zrealizowane przez członków KRBRD**

przewidziane do realizacji   
w Programie Realizacyjnym na rok 2020 do NPBRD

**Wykaz skrótów:**

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego

ITD – Inspektorat Transportu Drogowego

ITS - Instytut Transportu Samochodowego

KGP - Komenda Główna Policji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

MC – Ministerstwo Cyfryzacji

MF – Ministerstwo Finansów

MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MON – Ministerstwo Obrony Narodowej

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

MZ - Ministerstwo Zdrowia

PARPA - Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych

PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PZM – Polski Związek Motorowy

RON –resort obrony narodowej

SG – Straż Graniczna

SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

UTK - Urząd Transportu Kolejowego

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

FDS – Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

PRM – Państwowe Ratownictwo Medyczne

WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

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

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

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

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Ratownictwo i opieka powypadkowa** |  | |  |  |  |  |  |  |  | | |  | |
|  |  |  | |  | **NP BRD  2013-2020** |  |  |  | |  |  | | |
| **Nr zad.** | **Zadanie** | **Ranking** | |  | **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | | **Podmioty wykonawcze (wdrażające)** |  | | |
| 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 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r | \*\*\***\*\*** | |  | RATOWNICTWO |  |  | MZ | | wojewodowie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego |  | | |
| R.2.1 | **Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego** z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami | \*\*\*\*\* | |  | RATOWNICTWO |  |  | MZ | | Wojewodowie/JST/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 |  |
| R.4 | **Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych** | | \*\*\*\* |  | RATOWNICTWO |  |  | GDDKiA | | GDDKiA/ POLICJA |  |

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

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

**Karty zadań**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie C1: Realizacja Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020** | | |
| **Zakres działania:** Ministerstwo Spraw Wewnętrznych  i Administracji odpowiadało za koordynację wdrażania ustanowionego uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia  9 stycznia 2018 r. „*Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*”, w którym wśród celów szczegółowych ujęto bezpieczne przejścia dla pieszych. W ramach Programu wspierane były przede wszystkim kompleksowe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej, ale również działania na rzecz przeciwdziałania patologiom społecznym, edukacyjno-profilaktyczne oraz poprawiające infrastrukturę bezpieczeństwa, szczególnie w ramach lokalnych systemów bezpieczeństwa. Realizacja programu w 2020 r. opierała się przede wszystkim na dofinansowaniu projektów realizowanych na rzecz bezpieczeństwa lokalnego przez jednostki samorządu terytorialnego, a także przez organizacje samorządowe, które obok samorządu pozostają istotnym partnerem w działaniach edukacyjno-profilaktycznych, mających na celu uświadamianie wszystkim uczestnikom ruchu drogowego o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych i okolicach tych przejść. | Kierunek | Edukacja /Inżynieria |
| Lider | MSWiA |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Realizacja | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1 | 1 (kontynuacja realizacji programu) |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W budżecie państwa na rok 2020 na realizację przedmiotowego Programu została zabezpieczona rezerwa celowa w wysokości 6 mln złotych. Z uwagi na założenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach wyrażone w exposé Prezesa Rady Ministrów, Pana Mateusza Morawieckiego, rezerwa ta w 2020 roku została w całości rozdysponowana na realizację projektów w poszczególnych województwach na przedsięwzięcia mające na celu modernizację, przebudowę lub doposażenie przejść dla pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoły, szpitale, obiekty sportowe, itp. W ramach naboru wojewodowie w 2020 r. przekazali do MSWiA 314 lokalnych propozycji projektów profilaktyczno-prewencyjnych, które zaproponowały gminy i powiaty w kontekście bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Po ocenie merytorycznej, Międzyresortowy Zespół ds. Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020 wyłonił 68 projektów, które otrzymały dofinansowanie. Maksymalna kwota dofinansowania na jeden projekt mogła wynieść maksymalnie 100 tys. zł. W ramach dofinansowanych projektów zastosowano rozwiązania polegające przykładowo na właściwym oświetleniu przejść dla pieszych, oznakowaniu pionowym i poziomym oraz urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, istotnie zwiększą bezpieczeństwo pieszych przekraczających jezdnię na przejściu dla pieszych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie** **C.2**: Kampania edukacyjna dotycząca bezpieczeństwa pieszych | | |
| **Zakres działania:**  Przedmiotem zadania w 2020 roku było przygotowanie (tj. kreacja, produkcja i postprodukcja) spotu telewizyjnego o długości od 30 do 45 sekund i jego odpowiednika do emisji w radiu. Przygotowanie koncepcji, produkcji i postprodukcji zapowiedzi zwiastunu („trailera”) spotu telewizyjnego o długości od 5 do 10 sekund; przygotowanie materiału z planu zdjęciowego („making of”) o długości minimum 120 sekund przedstawiającego powstawanie spotu telewizyjnego i przygotowanie projektu graficznego plakatu reklamowego na potrzeby ogólnopolskiej kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych.  W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości” przeprowadzona zostanie w 2021 roku kampania dedykowana problematyce wypadków drogowych z udziałem pieszych: „Ochrona pieszych – kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych”. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ SKRBRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zrealizowanych kampanii w zakresie produkcji spotu | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 0/1 (przygotowanie spotów i materiałów do kampanii) |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Do końca 2020 roku zakończono realizację zadania polegające na wykonaniu spotów kampanii oraz mate-riałów do kampanii zgodnie z opisem. Ze względu na procedowanie równoległe projektu ustawy zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz wskazane vacatio legis realizacja całości kampanii została przewidziana w 2021 roku - kohezyjnie z terminem wejścia w życie projektowanych zmian ustawowych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie** C.3: Kampania viralowa dotycząca kształtowania bezpiecznych postaw i zachowań pieszych oraz kierujących pojazdami | | |
| **Zakres działania:**  W ramach zadania przygotowano trzy krótkometrażowe filmy - animacje w technologii 3D - wskazujące właściwy sposób zachowania  się uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach ruchu drogowego oraz zaplanowanie  i przeprowadzanie działań o charakterze promocyjnym (w szczególności działania w Internecie).  Głównym celem realizacji zadania było podniesienie świadomości uczestników ruchu drogowego - kierowców i pieszych w zakresie wskazania prawidłowego wzorca zachowania się w określonej sytuacji drogowej, która dotyczą:   * zagrożenia bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych tj.: udzielania pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych i/lub znajdującym się na tym przejściu. Konieczności zachowania przez pieszych szczególnej ostrożności - wchodzącym i/lub znajdującym się na przejściu; * konieczności przestrzegania przez kierujących pojazdami limitu 50 km/h na godzinę w obszarze zabudowanym oraz wagi limitu tej prędkości dla bezpieczeństwa kierowców i pieszych. * uświadomienie kierującym pojazdami o konsekwencjach i skutkach przekraczania dopuszczalnych prędkości na drogach w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym o więcej niż 50 km/h.   Podstawowym celem było: bezpośrednio - zmiana postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego (kierowców i pieszych), a pośrednio - spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym oraz obniżenie ciężkości zdarzeń drogowych.  Grupą docelową byli użytkownicy dróg: kierowcy i piesi w wieku 18-65 lat, w szczególności kierujący pojazdami w wieku 18-24 lata oraz piesi w wieku 60 +. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa / SKRBRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zrealizowanych kampanii | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 1 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W ramach realizacji zadania przygotowano trzy krótkometrażowe filmy - animacje w technologii 3D - wskazujące właściwy sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach ruchu drogowego oraz zaplanowano i przeprowadzono działania o charakterze promocyjnym (w szczególności działania w Internecie). Premiera filmów miała miejsce w dniu 28 października 2020 roku.  Przygotowane filmy pokazują zagrożenia występujące na przejściach dla pieszych, wskazują potrzeby stosowania przez kierujących pojazdami limitu prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym oraz konsekwencji drastycznego łamania dopuszczalnych limitów prędkości o 50 km/h i więcej oraz ryzyka takiego postępowania dla innych uczestników ruchu drogowego – głównie pieszych oraz informowania o odpowiednich regulacjach prawnych w tym zakresie. Filmy te wskazują kierującym pojazdami prawidłowe wzorce postępowania z jakim powinni się utożsamiać oraz informują o odpowiednich regulacjach prawnych w tym zakresie oraz wywołują refleksję nad własnymi niebezpiecznymi zachowaniami w ruchu drogowym, spowodowanymi głównie drastycznym przekraczaniem dopuszczalnych prędkości przez kierujących na drogach oraz przed zagrożeniem utraty życia i zdrowia pieszych na przejściach dla pieszych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie C4**: Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych | | |
| **Zakres działania:**  Realizacja ogólnopolskich działań wzmożonych mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych oraz egzekwowanie stosowania się uczestników ruchu do przepisów dotyczących relacji kierujący - pieszy | Kierunek | Nadzór |
| LIDER | KGP |
| Źródła Finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania ,,Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego"  2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)\*  \* - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc  o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1. 81 910  2. 4 249 | 1. 20 265  2. 4 018 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych. W 2019 r. odnotowano 7 005 wypadków drogowych z udziałem osób pieszych, w których zginęło 793 pieszych, a 6 361 pieszych odniosło rany.  W 2020 r. odnotowano spadek we wszystkich wyżej wymienionych wskaźnikach, tj. wypadków drogowych  z udziałem pieszych było 5 235 (mniej o 1 770), śmierć poniosło 631 pieszych (mniej o 162), a 4 700 pieszych było rannych (mniej o 1 661)\*\*.  Głównym założeniem działań było zapewnienie bezpieczeństwa pieszych w szczególności w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przestrzegania przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. *„Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”* prowadzonych w oparciu o *"Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 roku"*. W związku z ogłoszeniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii, część działań została odwołana. Działania prowadzono z mniejszą częstotliwością niż w latach wcześniejszych, a także w ograniczonym zakresie.  Wskaźnik *liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”* osiągnął wartość 20 265 policjantów ruchu drogowego. Natomiast wskaźnik *liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* osiągnął poziom 4 018.  \*\* dane z SEWiK na dzień 14.02.2021 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie:** C.5 Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego | | |
| Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego to projekt skierowany do nauczycieli - nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe  Głównym celem projektu było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia  do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci  i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Projekt składał się z następujących elementów:   * przygotowanie, zaprojektowanie, wdrożenie  i utrzymanie internetowej platformy  e-learningowej dotyczącej edukacji dzieci  i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego; * przygotowanie materiałów merytorycznych  do realizacji szkoleń dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, które następnie zostały zaimplementowane na stworzoną platformę e-learningową; * działania informacyjno – promocyjne związane  z realizacją projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci  i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; * przeprowadzenie szesnastu jednodniowych szkoleń z zakresu funkcjonowania platformy e-learningowej oraz zakresu merytorycznego szkolenia  e-learningowego.   Szkolenia prowadzone były w ramach IV modułów:   * I moduł – Ruch drogowy – Podstawy prawne * II moduł – Nauczanie przedszkolne * III moduł – Szkoła podstawowa * IV moduł – Szkoła ponadpodstawowa | Kierunek | Edukacja |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ SKRBRD / budżet UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba przeprowadzonych szkoleń | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 1 |
| **Osiągnięte rezultaty:** W ramach realizacji zadania zorganizowano i przeprowadzono 18 szkoleń. 4 szkolenia zostały przeprowadzone w trybie stacjonarnym, pozostałe 14 szkoleń w związku z pandemia SARS- CoV – 2, odbyło się w trybie on-line. Podczas wszystkich 18 szkoleń zostało przeszkolonych 1841 osób (minimalne założenia projektu to przeszkolenie 1680 osób).  Na dzień przekazania raportu przez Wykonawcę tj. 30 listopada 2020 roku z platformy e-learningowej przygotowanej w ramach projektu skorzystało 3009 osób. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D1**. Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA | | |
| **Zakres działania:**  Zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, które poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, np.:  - przebudowa skrzyżowań,  - budowa rond w miejsce skrzyżowań,  - budowa przejść dla pieszych,  - budowa chodników i ciągów pieszo - rowerowych  - budowa zatok autobusowych,  - poprawa oznakowania i oświetlenia,  - budowa pasów do lewoskrętu. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | MI (DDP) |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 197 | 178 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W roku 2020 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 178 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego takich jak przebudowa skrzyżowań, budowa oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowa chodników i ciągów pieszo–rowerowych, budowa zatok autobusowych oraz budowa pasów do lewoskrętu.  Na osiągnięcie większego niż planowano wskaźnika realizowanych zadań poprawiających BRD na sieci dróg krajowych w 2020 r. miało wpływ m.in. przekazanie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w czerwcu 2020 r. Programów Inwestycji dla 42 zadań dotyczących poprawy BRD na sieci dróg krajowych, dla których zakończenie realizacji planowane było w 2020 r. Większość z przekazanych Programów została uzgodniona przez Ministra i wdrożona do realizacji. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.2** Realizacja inwestycji drogowych w ramach Funduszu Dróg Samorządowych (Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg) | | |
| **Zakres działania:**  Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | MI (DDP)/ podmiot  wykonawczy  Wojewodowie |
| Źródła finansowania | budżet państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa; środki pochodzące ze sprzedaży obligacji Skarbu Państwa  i in. |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Wykorzystanie puli środków | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| Pula środków Funduszu w 2019 r. wynosiła 6 mld zł, z czego 4,5 mld na zadania gminne i powiatowe. | Pula środków Funduszu w 2020 r. wynosiła 3,253 mld zł, z czego 2,743 mld na zadania gminne i powiatowe. |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej: Fundusz Dróg Samorządowych) jest kompleksowym narzędziem wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obronnym), a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą uzyskać wsparcie finansowe na realizację zadań jednorocznych oraz dofinansowanie do projektów wieloletnich (ich przewidywany okres realizacji to ponad 12  miesięcy).  W 2020 roku rozstrzygnięto dla wszystkich województw nabór dla zadań gminnych i powiatowych. W 4 województwach dodatkowo rozstrzygnięto nabory uzupełniające (małopolskie, lubelskie, świętokrzyskie, kujawsko-pomorskie).  Na dofinansowanie w 2020 r. zadań gminnych i powiatowych zabezpieczono środki w łącznej wysokości ok. 2,743 mld zł. Dodatkowo możliwe było zaciąganie zobowiązań na dofinansowanie w kolejnych latach zadań wieloletnich do kwoty 1,05 mld zł w każdym kolejnym roku.Do realizacji w ramach zadań gminnych i powiatowych zatwierdzonych zostało łącznie 2 297 zadań, z tego 623 zadania powiatowe i 1 674 zadania gminne. Dodatkowo w ramach naborów uzupełniających wsparcie uzyskało 198 zadań.  Liczba zadań może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań. Realizacja zadań przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnej sieci drogowej.  Ponadto, w ramach naboru wniosków o dofinansowanie zadań mostowych, dofinansowanie uzyskało 1 zadanie, dla którego koszty przygotowania inwestycji dofinansowano ze środków Programu Mosty dla Regionów, koordynowanego przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.  Ponadto, w grudniu 2020 r. roku weszła w życie nowelizacja ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Poza zmianą nazwy na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, rozszerzono katalog zadań, które mogą uzyskać dofinansowanie, o:  • zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,  • budowę obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich,  • budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.  O dofinansowanie w ramach nowej grupy zadań będzie można ubiegać się od 2021 roku. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.3** Rozwój sieci dróg krajowych | | |
| **Zakres działania:**  Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwległego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | MI (DDP)/GDDKiA |
| Źródła finansowania | KFD, w tym środki UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Łączna długość wybudowanych odcinków dróg [km] | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 4146,5 km (w tym 1696,2 km autostrad) | 4 287,8 km (w tym 1 714,5) |
| **Osiągnięte rezultaty:**  **W 2020 r. oddano do użytkowania:**   1. S61 obwodnicę Szczuczyna (druga jezdnia) 6,6 km 2. S17 odc. w. Lubelska (bez węzła) – początek obw. Kołbieli 15,2 km 3. S17 obwodnicę m. Kołbiel 8,7 km 4. A2 odc. w. Lubelska (bez węzła) – w. Konik (z węzłem) 5,6 km 5. A2 odc. w. Konik (bez węzła) – obw. Mińska Maz. 9,2 km 6. S5 odc. Szubin – Jaroszewo 19,3 km 7. S10 II jezdnię obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa 6,4 km 8. A6 odc. Kijewo – Dąbie – Rzęśnica 3,5 km 9. S 10 obwodnicę Wałcza 17,8 km 10. S2 odc. B: węzeł Przyczółkowa – węzeł Wał Miedzeszyński 6,45 km 11. S2 odc. C: Wał Miedzeszyński (bez węzła) – Lubelska (bez węzła) 7,5 km 12. S17 odc. w. Lubelska 3,5 km 13. S5 odc. Tryszczyn – Bydgoszcz (Białe Błota) 13,5 km | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.4 Przegląd odcinków dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych** | | |
| **Zakres działania:**  Przegląd odcinków dróg krajowych zlokalizowanych w pobliżu cieków wodnych. W ramach zadania przeprowadzono audyty zastosowanych urządzeń (bariery, balustrady itp.) oceniono ich skuteczności. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Raport | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 1 - zweryfikowano 163 lokalizacje |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w obszarach dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych. W przypadku 8 lokalizacji otrzymało status pilnej korekty – zakończono już działania poprawiające brd. Część lokalizacji otrzymała rekomendacje do wydłużenia istniejących barier celem podwyższenia poziomu bezpieczeństwa. Część lokalizacji otrzymało rekomendacje do realizacji w późniejszym terminie. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.5** Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza  TEN-T) | | |
| **Zakres działania:**  Wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba audytów brd w danym roku | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 133 | 154 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także  w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego; | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.6** Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia  ruchu oraz optymalną organizację ruchu | | |
| **Zakres działania:**  Działania inżynieryjne, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, zmianę organizacji ruchu, budowę zatok autobusowych. Są to zadania inwestycyjne realizowane przez GDDKiA. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku  2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1. 53,4 km  2. 35 szt. | 1. 67,3km 2. 41 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  - zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych  - poprawa jakości dróg krajowych  - poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego  - poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.7** Audyt przejść dla pieszych na drogach krajowych | | |
| **Zakres działania:**  Przeprowadzenie szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych, pod kątem:  - prawidłowej lokalizacji i geometrii przejścia;  - warunków widoczności na przejściu dla pieszych  w porze dnia i nocy;  - stanu i prawidłowości oznakowania pionowego i poziomego;  - stanu nawierzchni przejścia i przed przejściem;  - możliwości dojścia do przejść i stanu miejsc oczekiwania  pieszego na przejście;  - prawidłowości odwodnienia obszaru przejścia;  - prawidłowości oświetlenia samego przejścia, jak również miejsc oczekiwania pieszego na przejście przez drogę. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Raport z przeprowadzonego audytu przejść dla pieszych\* | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 682 | \* |
| **Osiągnięte rezultaty:**  \* w związku z sytuacją epidemiczną uległ zmianie harmonogram wykonania Audytu przejść dla pieszych. Działania terenowe związane z Audytem mają się zakończyć do 31 marca 2021 r. Natomiast opracowanie wyników audytu i przedstawienie rekomendacji ma zostać wykonane do 15 czerwca 2021 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: D.8** Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego | | |
| **Zakres działania:**  Projekt dotyczy przeprowadzenia ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.  Szkolenia dedykowane są grupie docelowej obejmującej przedstawicieli kadry kierowniczej organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg i Policji, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji.  Działania kontunuowanie będą w kierunku rozwijania współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD wpływając jednocześnie pośrednio na podniesienie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Współfinansowanie projektu przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba przeszkolonych osób w ramach projektu - liczba osób przeszkolonych w danym roku kalendarzowym. Łącznie od dnia zawarcia umowy (4 czerwca 2019 r.) do dnia 4 czerwca 2021 r. planuje się przeszkolić ok 3 550 osób. | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 442 osoby | 2 201 osoby |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Wzrost świadomości kadry uczestniczącej w procedurach opracowania, opiniowania i zatwierdzania do realizacji projektów organizacji ruchu i w konsekwencji podniesienie jakości realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym i poziomu bezpieczeństwa uczestników tego ruchu. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: P.1** Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości | | |
| **Zakres działania:**  Zadanie obejmowało przygotowanie (tj. kreacja, produkcja i postprodukcja) spotu telewizyjnego o długości od 30 do 45 sekund i jego odpowiednika do emisji w radiu; przygotowanie koncepcji, produkcji i postprodukcji zapowiedzi zwiastunu („trailera”) spotu telewizyjnego o długości od 5 do 10 sekund; przygotowanie materiału z planu zdjęciowego („making of”) o długości minimum 120 sekund przedstawiającego powstawanie spotu telewizyjnego i przygotowanie projektu graficznego plakatu reklamowego na potrzeby kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów.  W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości” przeprowadzone zostanie działanie:  „Zarządzanie prędkością – kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości”. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ SKRBRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba przeprowadzonych kampanii | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 0/1(przygotowanie spotów i materiałów do kampanii) |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Do końca 2020 roku zakończono realizację zadania polegające na wykonaniu spotów kampanii oraz materiałów do kampanii zgodnie z opisem. Ze względu na procedowanie równoległe projektu ustawy zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz wskazane vacatio legis realizacja całości kampanii została przewidziana w 2021 roku - kohezyjnie z terminem wejścia w życie projektowanych zmian ustawowych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie P2:** Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości | | |
| **Zakres działania:**  Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań mających na celu egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości | Kierunek | Nadzór |
| LIDER | KGP |
| Źródła Finansowania | budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania ,,Prędkość" oraz ,,Kaskadowy pomiar prędkości"  2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)\*  \* - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc  o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1. 62 300  2. 4 249 | 1. 61 692  2. 4 018 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. W 2019 r. odnotowano 6 268 wypadków drogowych spowodowanych przez niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Natomiast w 2020 r. z powodu niedostosowania prędkości miało miejsce 5 516 wypadków, co oznacza, że zanotowano spadek w tej kategorii zdarzeń drogowych o 752.\*\*  Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Prędkość” i ,,Kaskadowy pomiar prędkości" prowadzonych w oparciu o *"Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego  w 2020 roku"*.  Głównym założeniem działań było zapewnienie bezpieczeństwa na drogach w miejscach o wysokim poziomie występowania zagrożeń związanych z nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami. Taktyka działań przewidywała organizację statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.  Wskaźnik dotyczący liczby policjantów zaangażowanych w działania osiągnął w 2020 r. wartość 61 692. Natomiast wskaźnik *liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* osiągnął poziom 4 018.  \*\* dane z SEWiK na dzień 14.02.2021 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie P.3 :** Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym | | |
| **Zakres działania:**  Inspekcja Transportu Drogowego realizuje działania związane z eksploatacją i rozwojem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach przedmiotowego działania w 2020 roku Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD obsługiwało 434 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 zestawów urządzeń do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz 29 mobilnych urządzeń rejestrujących. | Kierunek | Nadzór |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet urzędu (100%) |
| WSKAŹNIK PRODUKTU (w ramach Projektu pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”) | |
| Liczba ujawnionych naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości zarejestrowanych przez poszczególne stacjonarne urządzenia rejestrujące w odniesieniu do faktycznego czasu pracy urządzenia (szt./24h). | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 12/24 | 9/24 |
| Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 358) planowane jest na rok 2023: | |
| WSKAŹNIK PRODUKTU ( w ramach Projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”) | |
| Źródła finansowania | Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%) |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0/358 | 0/358 |
| Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 23) planowane jest na rok 2023: | |
| Źródła finansowania | Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%) |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 12/23 | 12/23 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W 2020 roku (według stanu na 26.01.2021 r.) wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących, należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zarejestrowano łącznie **1 370 tys.** naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano **1 247 tys.** wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2020 roku nałożono łącznie **656 tys.** grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2020 r.).  W 2020 roku, w ramach prowadzonej działalności kontrolnej przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy CANARD oraz Delegatur Terenowych przeprowadzili łącznie 3297 kontroli mobilnych.  Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez CANARD wspierane są przez Delegatury Terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie do ich lokalizacji. Podsumowanie zrealizowanych zadań kontrolnych przez Delegatury Terenowe w 2020 roku przedstawia poniższa tabela: | | |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Delegatura** | **Liczba wykorzystywanych urządzeń z MUR** | **Liczba przeprowadzonych kontroli mobilnych** | | | Delegatura Śląska | 2 | 363 | | Delegatura Wielkopolska | 2 | 166 | | Delegatura Wschodnia | 2 | 138 | | Delegatura Centralna | 3 | 232 | | Delegatura Południowa | 2 | 570 | | Delegatura Południowo-Wschodnia | 3 | 221 | | Delegatura Południowo-Zachodnia | 3 | 188 | | Delegatura Północna | 3 | 496 | | Delegatura Północno-Wschodnia | 3 | 403 | | Delegatura Północno-Zachodnia | 3 | 101 |   Jednocześnie Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2020 r., nałożyli na kierowców spoza UE 1 381 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 145 380 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu.  Według stanu na 31 grudnia 2020 r. do GITD wpłynęło  471 wniosków o instalację/przejecie/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących od jednostek samorządu terytorialnego, straży gminnych (miejskich), jednostek Policji, Posłów na Sejm i Senatorów RP oraz osób fizycznych.  W ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi w kraju i za granicą pracownicy CANARD czynnie uczestniczyli w promowaniu tematyki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, biorąc także udział w kilkunastu spotkaniach mających na celu wymianę informacji i najlepszych praktyk związanych z prowadzeniem nadzoru nad ruchem drogowym oraz poszerzenie wiedzy z zakresu najnowszych technologii z sektora inteligentnych systemów transportowych (ITS). Jako jedno z najistotniejszych spotkań, w którym przedstawiciele CANARD brali udział, było RENNES CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT (CNT – agencji zarządzającej francuską siecią stacjonarnych urządzeń rejestrujących), w ramach projektu EU Road Safety Exchange, zorganizowanego w ramach współpracy między państwami członkowskimi przez European Transport Safety Council.  Jednocześnie, realizując bieżące zadania, CANARD prowadziło aktywną współpracę m. in.  z następującymi organami:   1. Policją, Prokuraturą, Sądami, Urzędami Kontroli Skarbowej, Urzędami Skarbowymi – w zakresie przekazywania materiałów zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, mogących mieć istotne znaczenie w prowadzonych przez te organy postępowaniach popełnienie wykroczenia lub przestępstwa; 2. Policją – w ramach prowadzenia wspólnych działań kontrolnych (m.in. udział kontrolerów ruchu drogowego w akcjach: „Znicz”, „Prędkość”, „Bezpieczny Weekend”); 3. starostwami powiatowymi – w zakresie przekazywania informacji dotyczących kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym; 4. Instytutem Transportu Samochodowego **-** w zakresie prowadzenia analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzenia informacji o wypadkach drogowych i ich skutkach; 5. Ministerstwem Spraw Zagranicznych – w zakresie ujawniania naruszeń popełnionych przez sprawców poruszających się pojazdami dyplomatycznymi (Protokół Dyplomatyczny); 6. Ministerstwem Cyfryzacji - w zakresie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.   Dotychczasowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach niewątpliwie przyczyniły się do zmiany postaw kierowców oraz sukcesywnego zmniejszania się liczby wypadków. Dzięki zrealizowanemu w latach 2011 – 2015 projektowi pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” sieć dróg krajowych objęta została automatycznym nadzorem umożliwiającym nie tylko kontrolę prędkości, ale również monitoring przejazdu przez skrzyżowanie na czerwonym świetle.  Należy podkreślić, że nadmierna prędkość jest wciąż jednym z kluczowych czynników towarzyszących tragicznym zdarzeniom drogowym. Jednocześnie, wpływa ona znacząco na rozmiary potencjalnych obrażeń uczestników wypadku. Niezwykle istotne jest więc powrócenie do występującego w latach 2011-2015 pozytywnego trendu poprzez prowadzenie skutecznej i efektywnej kontroli obejmującej zasięgiem wszystkie kategorie dróg (co jest szczególnie istotne w kontekście odebrania uprawnień kontrolnych strażom gminnym /miejskim).  Mając na uwadze powyższe Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym realizuje obecnie projekt pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” (dalej też: Projekt CANARD II), współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Planowana wartość projektu to 162 000 000 zł (z czego 85%, tj. 137 700 000zł stanowi dofinansowanie z UE). Realizowane przedsięwzięcie składa się z trzech głównych zadań:   1. Zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, w tym:    1. 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących dla dotychczas wykorzystywanych lokalizacji, w tym lokalizacji ustalonych w ramach projektu CANARD I,    2. 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,    3. 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,    4. 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle dla nowych lokalizacji,    5. 5 urządzeń monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych,    6. 11 przenośnych urządzeń rejestrujących. 2. Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD poprzez integrację z bazami danych niżej wymienionych instytucji:    1. Instytutem Transportu Samochodowego,    2. Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii,    3. Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. 3. Zapewnienie zaplecza funkcjonalnego Projektu, w tym:    1. Zakup pojazdów technicznych typu furgon;    2. Zakup pojazdu typu „bus”;    3. Zakup pojazdów do zainstalowania przenośnych urządzeń rejestrujących;    4. Zakup sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych, sprzętu komputerowego i urządzeń wielofunkcyjnych, niszczarek)    5. Wyposażenie stanowisk pracy (w tym między innymi zakup: biurek, krzeseł, szaf i szafek biurowych) dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu;    6. Utworzenie interaktywnej mapy służącej do bieżącego monitorowania urządzeń rejestrujących.   W ramach projektu przewidziano również realizację tzw. zadań wspierających takich jak:   * 1. Przygotowanie projektu;   2. Działania promocyjno-informacyjne;   3. Zarządzanie projektem (Zadanie obejmuje wydatki na ekspertyzy, doradztwo i wsparcie zarządcze, zapewnienie pomocy prawnej oraz wydatki osobowe dla pracowników zaangażowanych w realizację Projektu).   W 2020 roku prowadzono postępowania przetargowe na zakup 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, świadczenie profesjonalnych usług doradczych o charakterze biznesowym i IT wspierających zarządzanie projektem, w celu zawarcia umowy ramowej na dostawę stacjonarnych urządzeń rejestrujących, opracowanie metodologii oceny stanu technicznego i analizy ekonomicznej stacjonarnych urządzeń rejestrujących, dostawę 11 pojazdów z urządzeniami do rejestracji wykroczeń w ruchu drogowym, dostawę i instalacja 30 urządzeń rejestrujących wykroczenia niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.  Rzeczowa realizacja zadań w ramach Projektu CANARD II w 2020 roku odbywała się  w obszarach związanych z:   1. zapewnieniem świadczenia usług doradczych o charakterze prawnym i reprezentacji prawnej podczas prowadzonych postępowań, 2. zapewnieniem świadczeniem usług doradczych o charakterze biznesowym (12 maja 2020 r. podpisano umowę z Wykonawcą). 3. dostawą i instalacją 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości  (26 października 2020 r. podpisano umowę z Wykonawcą)   Wartym podkreślenia jest również fakt, że w 2020 roku rozpoczęto przygotowanie do kolejnych postępowań przetargowych na zakup sprzętu typu hardware, utworzenie platformy wymiany danych oraz mapy interaktywnej. Zakup i instalacja pierwszych 13 stacjonarnych urządzeń rejestrujących planowany jest na 2021 rok. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie Po.1:** Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD | | |
| **Zakres działania:**  Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” 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. Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, 64 samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz 16 mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. | Kierunek | Nadzór |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa (15%) oraz budżet UE (85%) |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) zestawy kontrolne do kontroli  tachografów,  b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem,  c) mobilne jednostki diagnostyczne. | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| a ) 64  b) 0  c) 0 | a) 64  b) 64  c) 0 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W grudniu 2018 roku zostały zakupione 64 zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów, które w I kwartale 2019 roku zostały przekazane wojewódzkim inspektorom transportu drogowego. Zakupione zestawy kontrolne są zaawansowanymi technologicznie urządzeniami, umożliwiającymi kontrolę tachografów oraz systemów i układów pojazdu, pozwalające m.in. na wykrywanie pojazdów poruszającym się z zamontowanymi emulatorami Adblue. W 2020 roku Inspekcja Transportu Drogowego została doposażona w kolejne środki trwałe – 64 pojazdy specjalne (furgony) wraz ze specjalistycznym wyposażeniem, w skład którego wchodzi między innymi: przedział biurowy (z zabudowanymi szafkami i sprzętem informatycznym: drukarką  i komputerem przenośnym dla każdego członka załogi), agregat, dymomierz, komplet wag przenośnych, zestaw do kontroli paliwa, miernik poziomu dźwięku, termometr laserowy, przymiar wstęgowy, aparat cyfrowy, alkomat, świetlny dysk sygnalizacyjny, tester diagnostyczny EOBD wraz z licencją.  Ponadto w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” planuje się odbiór 4 mobilnych jednostek diagnostycznych w IV kwartale 2021 roku oraz kolejnych 12 jednostek w 2022 roku. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie Po.2:** Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów | | |
| **Zakres działania:**  Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawa jakości powietrza poprzez wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie oraz niespełniających przepisów w zakresie emisyjności spalin. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | MI (DTD) |
| Planowany termin realizacji | |
| b.d. | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Ministerstwo Infrastruktury przygotowało *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48), który dokonuje prawidłowego wdrożenia do krajowego porządku prawnego *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE*. Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.  Zawarte w procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48)propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskom Najwyższej Izby Kontroli (NIK) zawartym w Informacji o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028)”.  Przedmiotowy projekt ustawy zakłada zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w tym  w zakresie czynności kontrolnych wykonywanych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, czyli przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami. Jednym z kluczowych elementów zapewniających odpowiednio wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest stworzenie skutecznego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych przez wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych zapewni również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych oraz cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań technicznych (warsztaty doskonalenia zawodowego).  Projekt ustawy zakłada również wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania, co umożliwi identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie i prawidłowo został poddany badaniu technicznemu.  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.  W dniu 21 października 2020 r. *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag. W ramach uzgodnień międzyresortowych uwagi zgłosiło 12 podmiotów, a w ramach konsultacji publicznych stanowiska przedstawiły 43 podmioty. Po rozpatrzeniu uwag oraz uzgodnieniu treści *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48), wyżej wymieniony projekt zostanie skierowany do rozpatrzenia przez Komitet do Spraw Europejskich. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: R.1** Rozwój systemu ratownictwa medycznego | | |
| **Zakres działania**:  a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych;  b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz  LPR);  c) koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych  w kraju do 2028 r. | Kierunek | Ratownictwo |
| Lider | MZ |
| Źródła finansowania | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych  b) liczba lądowisk przyszpitalnych  c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| a) 237  b) 253  c) 39 | a) 239  b) 269  c) 37 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  a) wzrost o 24 szpitalne oddziały ratunkowe w porównaniu do roku 2014  b) wzrost o 46 lądowisk w porównaniu do roku 2014  c) zmniejszenie liczby dyspozytorni do 37 | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: R.2.1** Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego | | |
| **Zakres działania:**  wymiana ambulansów PRM | Kierunek | Ratownictwo |
| Lider | MZ |
| Źródła finansowania | budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, środki własne podmiotów leczniczych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) liczba nowych ambulansów PRM | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1016 ambulansów PRM + 4 motocykle ratunkowe | 1295 ambulansów PRM + 6 motocykli ratunkowych |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Wzrost o 279 ambulansów i 2 motocykle ratunkowe w porównaniu do 2019 r.  W latach 2016-2019 – zakupiono łącznie 1295 ambulansów oraz 6 motocykli ratunkowych.  Planowana wymiana 500 ambulansów do 2020 r. nastąpiła w 2018 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: R.2.2.** Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami | | |
| **Zakres działania:**  Jednostki ochrony przeciwpożarowej są systematycznie doposażane w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach. W ramach projektu: „Usprawnienie ratownictwa na drogach - etap IV"  w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko  2014-2020 (PO IiŚ): oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T., realizowane są zakupy sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów ze specjalistycznym wyposażeniem, np. samochody ratowniczo - gaśnicze ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, samochody specjalne i specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, samochody i sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach, a także sprzęt do walki z COVID-19.  Powyższy sprzęt rozlokowany jest w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP na terenie całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. Podejmowane czynności uwzględniają działania na rzecz wzmocnienia potencjału specjalistycznych grup ratownictwa technicznego.  W wyniku podpisanego aneksu do umowy:   1. zwiększono całkowitą wartość projektu do 322 796 029, 42 PLN; 2. rozszerzono zakres rzeczowy projektu, polegający na dodaniu nowych zadań, obejmujących zakup dodatkowych 12 nowych zadań, w tym zadań na walkę z COVID-19, obejmujących zakupy: przenośnych spektrometrów promieniowania gamma z detektorem germanowym wysokiej czystości (HPGe), chromatografów jonowych, urządzeń REAL TIME PCR System amplifikacji kwasów nukleinowych wraz z możliwością przeprowadzenia reakcji topnienia produktu, zestawów rozpoznania wstępnego, zestawów ciężkich ubrań gazoszczelnych (CUG), ciężkiego samochodu ratowniczo – gaśniczego ze zwiększonym potencjałem do ratownictwa drogowego, samochodów specjalnych z drabiną mechaniczną o wysokości ratowniczej min. 30m, podnośników hydraulicznych o wysokości ratowniczej min. 70 m, samochodu laboratorium dla Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemiczno-ekologicznego, specjalizującej się w reagowaniu na zagrożenia biologiczne, atestowanych /certyfikowanych pod kątem spełnienia przepisów ADR, RID, IMGD, ICAO, IATA,UN pojemników do transportu materiałów CBRNE, w tym stwarzających zagrożenie biologiczne, zestawów do dezynfekcji pomieszczeń w przypadku likwidacji zagrożenia biologicznego (fumigacja); 3. wydłużono okres kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2023 r.; 4. dokonano zmiany nazwy Zadania nr 23 z: „Podnośnik hydrauliczny o wysokości ratowniczej min. 70 m -  4 szt.” na: „Podnośnik hydrauliczny o wysokości ratowniczej min. 68 m - 4 szt.”.; 5. dokonano aktualizacji Zestawienia wskaźników do monitorowania postępu rzeczowego projektu.   Realizacja projektu wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Przewiduje się, że nastąpi wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowanego przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej.  Ponadto modernizacja sprzętu odbywa się w ramach przyznanych dotacji ksrg i MSWiA dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.  Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci ksrg realizowaną przez włączanie jednostek ochrony przeciwpożarowej do systemu na podstawie planu sieci jednostek OSP przewidzianych do włączenia do ksrg w latach 2017-2020.  Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP.  Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć:   1. zasady skutecznego i poprawnego powiadamiania służb ratunkowych, 2. bezpieczne poruszanie się po szlakach komunikacyjnych, 3. zasady bezpieczeństwa podczas drogi do szkoły i do domu, 4. „Korytarz życia” - zasady tworzenia korytarza życia. 5. prezentacja i nauka podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy, 6. promowanie bezpiecznej zabawy.   Ponadto stworzono dwie infografiki dotyczące  „korytarza życia” i zastawiania dróg osiedlowych, które zamieszczono w mediach społecznościowych. | Kierunek | Ratownictwo |
| Lider | MSWiA |
| Źródła finansowania | budżet państwa/MSWiA |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| * liczba samochodów ratownictwa technicznego * liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) * stan zestawów ratownictwa medycznego R1 | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| * 1259 * 48207 * 14794 | 1. 1302 2. 51452 3. 15536 |
| **Osiągnięte rezultaty**  W roku 2020 jednostki PSP kontynuowały realizację trzech projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020   1. projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, 2. projekt „Usprawnienie ratownictwa w transporcie kolejowym – etap I”, 3. projekt „Zwiększenie skuteczności prowadzenia długotrwałych akcji ratowniczych”.   W ramach tych projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP następujące ilości pojazdów i kontenerów:   1. 9 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, 2. 11 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczy ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego,  w tym ciężkie samochody ratownictwa drogowego typu „Rotator”, 3. 5 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczy ze zbiornikiem wody o pojemności min. 7000 dm3, 4. 5 średnich samochodów ratownictwa chemicznego, 5. 8 samochodów z podnośnikiem hydraulicznym SHD 23, 6. 1 kontener paliwowy.   Ponadto w ramach projektu „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, zakupiono 6 agregatów prądotwórczych przewoźnych, 21 szt. atestowanych /certyfikowanych pod kątem spełnienia przepisów ADR, RID, IMGD, ICAO, IATA,UN pojemników do transportu materiałów CBRNE, w tym stwarzających zagrożenie biologiczne oraz 21 zestawów do dezynfekcji pomieszczeń w przypadku likwidacji zagrożenia biologicznego.  W ramach dofinansowania z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020” jednostki PSP zakupiły w 2020 roku łącznie 13 samochodów pożarniczych i kontenerów, w tym:   1. 5 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, 2. 1 ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy, 3. 1 średni samochód ratownictwa technicznego, 4. 1 samochód z drabiną mechaniczną, 5. 1 samochód z podnośnikiem hydraulicznym, 6. 1 autobus do przewozu ratowników, 7. 1 samochód zaopatrzeniowy, 8. 1 ciągnik siodłowy, 9. 1 kontener ze sprzętem ochrony dróg oddechowych.   Ponadto w 2020 roku jednostki ochotniczych straży pożarnych zakupiły 573 samochody ratowniczo-gaśnicze, w ramach dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.  W roku 2020 do krajowego systemu ratowniczo‑gaśniczego włączono **109** nowych jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz **1**jednostkę wojskowej straży pożarnej.  Skutkiem włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do ksrg jest skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielenie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.  Wartym odnotowania jest fakt utworzenia na terenie kraju 24-ej specjalistycznej grupy ratownictwa technicznego PSP na terenie województwa małopolskiego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie:** **R.3** Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych | | |
| **Zakres działania:**  W trzeci weekend listopada 2020 r., jak co roku, odbyły się obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, natomiast ze względu na wprowadzony na terenie Polski stan epidemii większość działań została przeniesiona do internetu. W organizowanych z tej okazji uroczystościach 15 listopada 2020 r. w Zabawie k. Tarnowa w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny wzięli udział on line przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście z Polski i zagranicy. W tym samym dniu na terenie całego kraju, z uwzględnieniem obostrzeń sanitarnych odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.  Obchodom Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w dniu 15 listopada 2020 r. towarzyszyła wystawa również w wersji on-line. Celem wystawy było zwrócenie uwagi na potrzebę budowy systemu opieki powypadkowej, w oparciu o specjalistyczne centra leczenia traumy, przedstawienie losów ofiar wypadków jako elementu profilaktyki zagrożeń na drodze, historii i wagi realizacji obchodów ŚDPOWD w Polsce jako elementu edukacji ogólnospołecznej w zakresie przeciwdziałania negatywnym postawom i zachowaniom na drodze.  W 2020 roku europejskie obchody dnia pamięci oficjalnie dołączyły do polskich obchodów. W związku z 15-letnią historią obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Polsce i Europie została zorganizowana ww. dwujęzyczna wystawa, a przedstawiciele: Organizacji Narodów Zjednoczonych, Komisji Europejskiej,  Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, Europejskiej Federacji Ofiar Ruchu Drogowego oraz brytyjskiej organizacji na rzecz ofiar wypadków drogowych wystosowali do uczestników obchodów w Polsce krótkie wypowiedzi. | Kierunek | Opieka powypadkowa |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ SKRBRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Działanie edukacyjno - informacyjnego w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych . | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1 | 1 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Co roku na Polskich drogach ginie ok. 3 tys. osób (w roku 2019 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 2909 osób). Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły biskich na drodze jak i prewencyjną. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie R.4:** Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych | | |
| **Zakres działania:**  Wypracowanie jednolitej procedury określającej kolejność wykonywanych działań w przypadku konieczności ewakuacji pojazdów z drogi głównej autostrady lub drogi ekspresowej w przypadku długotrwałego zamknięcia drogi spowodowanego zdarzeniem na drodze. Podział kompetencji pomiędzy pracowników GDDKiA i Policję. Opracowanie schematów/rysunków przedstawiających sposób postępowania. Wprowadzenie do stosowania na wszystkich autostradach i drogach ekspresowych | Kierunek | Ratownictwo |
| Lider | GDDKiA/Policja |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| opracowanie procedury i schematów ewakuacji pojazdów | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 - Wstępne rozmowy i konsultacje pomiędzy GDDKiA a Policją. Wstępnie wypracowane schematy. | 1 - Zatwierdzenie  procedury |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Wprowadzono jednolity sposobu postępowania, który przyczyni się do większego zrozumienia przez kierujących pojazdami w przypadku sytuacji awaryjnej. Jednocześnie przyczyni się do ujednolicenia zasad współpracy pomiędzy GDDKiA i Policją na terenie całego kraju. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: S.1.**Opracowanie kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030 | | |
| **Zakres działania:**  Opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030 zgodnego z aktualnymi kie-runkami działań Rządu oraz głównymi dokumentami strate-gicznymi - Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu. | Kierunek | System |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ SKRBRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| opracowanie programu | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 1 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  SKRBRD podjął prace służące opracowaniu projektu Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030. Na dzień 30 marca br. dokument podlega uzgodnieniom i konsultacjom z członkami KRBRD oraz instytucji naukowych i organizacjami zajmujących się tematyka BRD.  Proponowanie kierunków polityki państwa oraz opracowanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o propozycje przedstawione przez właściwych ministrów jest jednym z obowiązków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określonych w art. 140c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.  Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 stanowi kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach na kolejną dekadę. Oparty jest on na precyzyjnie określonych filarach i wyznacza konkretne cele do osiągniecia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program wyznacza kierunki, w jakim należy podążać by osiągnąć zamierzone cele. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie: S.2**. Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach | | |
| **Zakres działań** :  EU Road Safety Exchange” to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021), który wspiera poprawę zdolności instytucjo-nalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwe-stiach 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.  Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa dro-gowego wymieniają ze swoimi odpowiednikami z wybra-nych państw członkowskich doświadczenia w zakresie sku-tecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria inter-netowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowu-jące na temat najlepszych praktyk. | Kierunek | System |
| LIDER | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Realizacja współpracy eksperckiej - wymiana wiedzy | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 1 |
| **Osiągnięte 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/ | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zadanie S.3** Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBRD) | | | |
| **Zakres działania:**   * rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), * udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, * zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), * opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, * ocena programów i wdrożonych działań, * współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi, * współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, * współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD). | Kierunek | System | |
| Lider | ITS | |
| Źródła finansowania | Praca statutowa ITS | |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | | |
| Liczba osób zarejestrowanych w Portalu POBRD | | |
| Stan na 31.12.2019 | | Stan na 31.12.2020 |
| 580 | | 620[[1]](#endnote-1)  (średnio 2100 użytkowników miesięcznie) |
| **Osiągnięte rezultaty:**   1. rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego 2. przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce 3. efektywna edukacja w zakresie BRD 4. w Portalu POBR było zarejestrowanych ponad 600 użytkowników 5. średnio z bazy danych na portalu w 2020 roku korzystało 2100 użytkowników miesięcznie (2800 w grudniu 2020 r.) | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie** **L.1** : Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach ale pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach. | | |
| **Zakres działania:**  Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).  Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | SKRBRD |
| Planowany termin realizacji | |
| Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Projekt przekazany do dalszych prac w Parlamencie RP.  W dniu 21.01.2021 r. projekt ustawy został uchwalony przez Sejm RP (druk nr 802).  W dniu 19.02.2021 r. Senat RP podjął uchwałę w sprawie projektu ustawy - poprawka (druk nr 315).  Ustawa uzyskała podpis Prezydenta RP dnia 5 marca 2021 r.  Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie L2**: Zatrzymanie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym. | | |
| **Zakres działania:**  Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).  Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | SKRBRD |
| Planowany termin realizacji | |
|  | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Z realizacji zadania zrezygnowano w projekcie ustawy na etapie prac legislacyjnych Rządu z uwagi na bezpośredni wpływ na sytuację finansową i opinię w tej sprawie przedstawioną przez stronę samorządową. (nr w wykazie: UD53). | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie L.3 :** Ujednolicenie limitów prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia. | | |
| **Zakres działania:**  Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).  Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | SKRBRD |
| Planowany termin realizacji | |
| Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Projekt przekazany do dalszych prac w Parlamencie RP.  W dniu 21.01.2021 r. projekt ustawy został uchwalony przez Sejm RP (druk nr 802).  W dniu 19.02.2021 r. Senat RP podjął uchwałę w sprawie projektu ustawy - poprawka (druk nr 315).  Ustawa uzyskała podpis Prezydenta RP dnia 5 marca 2021 r.  Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie L.4 :** Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji | | |
| **Zakres działania:**  Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (tekst ustawy ustalony ostatecznie po rozpatrzeniu poprawek Senatu) | Kierunek | Legislacja |
| Lider | MS |
| Planowany termin realizacji | |
| Obecnie projekt ustawy jest na etapie prac koncepcyjnych | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Projektowane zmiany zmierzają do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wskazanego w art. 178 § 1 k.k. (zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy w ruchu lub wypadku w ruchu) o spożywanie napoju alkoholowego lub zażywanie środka odurzającego po zdarzeniu, a przed poddaniem sprawcy przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. Takie zachowanie będzie traktowane tak samo jak prowadzenie pojazdu w stanie odurzenia, nietrzeźwości lub ucieczka z miejsca wypadku, skutkując zastosowaniem konsekwencji prawnokarnych wynikających z przyjęcia kwalifikacji prawnej z art. 178 § 1 k.k. | | |

**Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2020 roku**

Przedstawione w tej części dokumentu zadania stanowią działania nieprzewidziane w Programie realizacyjnym na rok 2020 do NPBRD. Zrealizowane zostały w 2020 roku przez członków KRBRD jak również organizacji/instytucje/podmioty z nią współpracujące. Informacje przedstawione w kartach zadań przekazane zostały przez liderów poszczególnych działań, a kolejność ich prezentacji w dokumencie jest przypadkowa.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **Zadanie** | **Lider (koordynator)** |
| 1 | Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych | MI/DTD |
| 2 | Opracowanie regulacji dotyczących zasad ruchu drogowego w odniesieniu do użytkowników hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruchu | MI/DTD |
| 3 | Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym | GITD |
| 4 | Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych | GDDKiA |
| 5 | Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym | GDDKiA |
| 6 | Filmy edukacyjne dla dzieci i młodzieży | GDDKiA |
| 7 | Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego | KGP |
| 8 | Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego | KGP |
| 9 | Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym | BRD KGP |
| 10 | Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego | KGP |
| 11 | Działania legislacyjne KGP | KGP |
| 12 | Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych | KGP |
| 13 | Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe | PGL LP |
| 14 | Opracowanie, druk i dystrybucja publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego | PARPA |
| 15 | Przygotowanie, pilotaż, ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy | PARPA |
| 16 | Prowadzenie strony internetowej „Powstrzymaj pijanego kierowcę” | PARPA |
| 17 | Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu | NIZP-PZH |
| 18 | Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych | KG ŻW |
| 19 | Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego | KG ŻW |
| 20 | Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy | KG ŻW |
| 21 | Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego | KG ŻW |
| 22 | Akcje i kampanie społeczne | KG ŻW |
| 23 | Edukacja żołnierzy i pracowników RON na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze | KG ŻW |
| 24 | Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwo przejazdów kat. D | UTK |
| 25 | Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych | UTK |
| 26 | Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych | UTK |
| 27 | Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym | UTK |
| 28 | Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112 | UTK |
| 29 | Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe | PKP PLK |
| 30 | Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użyt-kowników przejazdów kolejowo-drogowych | PKP PLK |
| 31 | Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych | PKP PLK |
| 32 | Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na prze-jazdach kolejowo-drogowych | PKP PLK |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 1: Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych** | | |
| **Zakres działania:**  Minister Infrastruktury w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych przeprowadził ocenę organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych, o łącznej długości około 1400 km, położonych na terenie województw:   * mazowieckiego (nr 92, A2), * łódzkiego (nr 92, A1, A2, 14, 83, 72), * wielkopolskiego (nr 83, 72, 24, 25, 15, 5, 92, 10, S5, S11, A2), * lubuskiego (S3), zachodniopomorskiego  (nr S3, A6, 10, S10) * kujawsko-pomorskiego (nr 10, 15, A1). | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | MI/DTD |
| Źródła finansowania | - |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Przeprowadzone kontrole skutkują wprowadzeniem zmian w stałej organizacji ruchu, a także w czasowej organizacji ruchu odcinków dróg, na których prowadzone były roboty drogowe albo które były objęte przebudową. Wprowadzone przez organ zarządzający ruchem – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – zmiany w organizacji ruchu gwarantują pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i odpowiedni standard oznakowania drogowego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 2: Opracowanie regulacji dotyczących zasad ruchu drogowego w odniesieniu do użytkowników hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruchu** | | |
| **Zakres działania:**  Mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w związku ze wzrastającą popularnością w ruchu drogowym urządzeń z napędem elektrycznym oraz urządzeń napędzanych siłą mięśni – przeznaczonych do transportu osób – a także z uwagi na pojawiające się wątpliwości dotyczące prawnej klasyfikacji tych urządzeń, w Ministerstwie Infrastruktury prowadzono prace legislacyjne nad projektem ustawy regulującej wskazane kwestie. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | MI/DTD |
| Źródła finansowania | - |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*przewiduje m.in. uregulowanie statusu prawnego oraz wprowadzenie definicji nowych pojazdów tj. hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego. Ponadto projekt wprowadza definicję urządzenia wspomagającego ruch oraz rozszerza definicję uczestnika ruchu o osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Regulacją objęto także określenie części infrastruktury drogowej przeznaczonej do ruchu wskazanych urządzeń, zasady ruchu drogowego obowiązujące poruszających się tym urządzeniami oraz dopuszczalną prędkość wskazanych pojazdów. W dniu 26 stycznia 2021 r. Rada Ministrów przyjęła *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*,przedłożony przez Ministra Infrastruktury*.* | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 3: Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym** | | |
| **Zakres działania:**   * **Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka –** zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez edukatorów GITD. Realizowane w formule stacjonarnych zajęć, a w 2020 roku rozszerzone o lekcje online. * **Mobilne Centrum Edukacji –** stoisko edukacyjne GITD 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](http://www.gitd.gov.pl) oraz social media, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego:  1. **„Czy wiesz, że…”** – cykl infografik, przypominających najważniejsze przepisy i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. 2. **„Bądź obecny na drodze”** – akcja przypominająca kierowcom o koncentracji podczas jazdy samochodem **i przestrzeganiu najważniejszych zasadach obowiązujących w ruchu drogowym** 3. **„Czy jesteś SUPER KIEROWCĄ?”** – zestaw sześciu quizów dla kierowców z pytaniami z zakresu transportu i ruchu drogowego udostępnionych na stronie internetowej GITD. 4. **„Wrzuć bieg na zdrowie”** – wspólna akcja GITD i GIS promująca bezpieczeństwo zdrowotne wśród kierowców zawodowych, jako istotny element bezpieczeństwa ruchu drogowego.  * **#uczymysięwdomu, #uczymysięzTirkiem** – przygotowany przez GITD zestaw materiałów edukacyjnych dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego do pobrania ze strony internetowej GITD i samodzielnej nauki zasad brd. * **Konkurs „Jestem bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego”** – konkurs rysunkowy w tematyce brd dla dzieci do 15 lat. * **Debata ekspercka „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Perspektywa Zmian”** – organizacja spotkania w formie **dyskusji eksperckiej** dotyczącej kluczowych problemów zdiagnozowanych w obszarach bezpieczeństwa drogowego, w których należy usprawnić procedury i stosowane praktyki. * **„Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”** – Inspekcja przyłączyła się do kampanii informacyjnej, która ma zwrócić uwagę kierujących na zagrożenia związane z nieprawidłowym oświetleniem pojazdów.Oprócz działań informacyjnych z wykorzystaniem stron oraz portali internetowych, inspektorzy ITD w trakcie kontroli drogowych zwracali szczególną uwagę na stan oświetlenia pojazdów. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych-organizowanych przez ITD | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| Liczba dzieci: 4561  Liczba placówek: 46  Liczba szpitali: 2  Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 10 000 | Liczba dzieci: ok 1000  Liczba placówek: 18  Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 100  Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.  Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 16 tys.  Liczba rozwiązań quizów: 2500  Liczba prac konkursowych: 400 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad i skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. W tym celu w 2020 roku zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych.  W styczniu zorganizowano debatę ekspercką „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Perspektywa Zmian”, do udziału, w której zaproszono ekspertów z zakresu BRD, przedstawicieli środowiska akademickiego, medycznego, służb bezpieczeństwa i porządku publicznego, polityki, mediów oraz organizacji pozarządowych, stowarzyszeń i fundacji BRD oraz branży transportowej. Spotkanie w szerokim gronie eksperckim umożliwiło przeprowadzenie merytorycznej dyskusji oraz ocenę kluczowych obszarów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w których należy usprawnić procedury oraz dostosować obecnie stosowane praktyki do oczekiwań i potrzeb społecznych. W spotkaniu uczestniczyło ponad 80 osób, w tym przedstawiciele resortów sprawiedliwości, spraw wewnętrznych i administracji, infrastruktury, służb bezpieczeństwa i porządku publicznego. Przed debatą, GITD udostępniła również na stronie internetowej specjalny formularz „Twój przepis na brd”, z wykorzystaniem którego osoby zainteresowane mogły przesyłać opinie oraz informacje dotyczące proponowanych zmian w obszarze brd. Przesłano ponad 700 opinii lub propozycji zmian.  Kontynuowano realizację zajęć w ramach „Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka”. Do marca 2020 roku przeprowadzono 6 lekcji w szkołach dla blisko 600 dzieci. Ze względu na panującą pandemię od grudnia 2020 roku lekcje bezpieczeństwa przeniesiono do sieci. Rozpoczęto realizację zajęć w nowej formule dostosowanej do czasu pandemii i wymogów nauki zdalnej. Do końca roku przeprowadzono 12 lekcji online dla ok. 400 uczniów.  Ze względu na obostrzenia związane z pandemią Covid-19 ograniczona została możliwość realizacji działań w ramach Mobilnego Centrum Edukacji. GITD wzięło udział w dwóch wydarzenia: „Lato w mieście”  w Markach oraz otwarcie nowego miasteczka rowerowego w Warszawie-Wawrze.  Okres pandemii wykluczył możliwość realizacji wydarzeń edukacyjnych w tradycyjnej formie, dlatego  w 2020 roku GITD przygotowało cykl akcji edukacyjno-informacyjnych w social mediach, które mają rozwijać i utrwalać informacje dotyczące obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego („Czy wiesz, że…”, „Bądź obecny na drodze…”, Wrzuć bieg na zdrowie”).  Przygotowano także zestaw sześciu quizów dla kierowców dostępnych online na stronie GITD. Łącznie testy rozwiązało 2500 osób.  W ramach akcji #uczymysięwdomu, #uczymysięzTirkiem dla najmłodszych przygotowano dedykowane materiały edukacyjne w ciekawej aranżacji graficznej, służące nauce poprzez zabawę (m.in. krzyżówki, rebusy, labirynty, kolorowanki oraz inne materiały do samodzielnego wykonania). Zakładka z materiałami edukacyjnymi do pobrania miała 16 tys. odsłon w 2020 roku. Ze względu na duże zainteresowanie dzieci, jak również środowiska nauczycielskiego, GITD wydało je również w formie drukowanej książeczki.  Dla dzieci do 15 lat zorganizowano konkurs rysunkowy. Zadaniem uczestników konkursu było wykonanie pracy plastycznej o tematyce „Jestem bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego”. Przesłanych zostało ponad 400 prac, a zwycięzcy w trzech kategoriach wiekowych, otrzymali od GITD zestawy edukacyjno-odblaskowe wraz z krokodylkiem Trikiem – maskotką ITD.  Kampania Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo, której organizatorem są Biuro Ruchu Drogowego KGP, komendy wojewódzkie Policji i Komenda Stołeczna Policji oraz Instytut Transportu Samochodowego, była prowadzona od 22 października do 15 grudnia 2020 r. Kampania ma zwrócić uwagę na występujące  w okresie jesienno-zimowym zagrożenia związane z uczestnictwem w ruchu drogowym pojazdów  z niesprawnym lub nieprawidłowym oświetleniem oraz propagować zasadę „widzieć i być widocznym”  w relacjach pieszy – kierujący pojazdem oraz kierujący – pieszy (obserwowanie drogi i jej otoczenia).  W wybrane dni, kierujący mieli możliwość bezpłatnego sprawdzenia oświetlenia pojazdów w stacjach kontroli pojazdów. Inspekcja Transportu Drogowego jako partner kampanii, prowadziła działania informacyjno-edukacyjne za pośrednictwem stron internetowych GITD oraz WITD, a także portali społecznościowych. Równolegle prowadzono kontrole drogowe. W trakcie trwania kampanii inspektorzy WITD przeprowadzili 27 031 kontroli, podczas których sprawdzano urządzenia oświetlenia oraz wyposażenie elektryczne pojazdów. Inspektorzy stwierdzili w 187 nieprawidłowości, w konsekwencji zatrzymując m.in. 85 dowodów rejestracyjnych. | | |

**Zada**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 4: Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych** | | |
| **Zakres działania:**  Zadanie obejmuje budowę chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa / KFD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Długość wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach krajowych w danym roku | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 83 km | 71,9 km |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Zmniejszenie ryzyka wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 5: Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym** | | |
| **Zakres działania:**  Budowa i przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Długość dróg w przekroju 2+1 w danym roku | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | 6,7 km – obwodnica Sanoka |
| **Osiągnięte rezultaty:**  - zmniejszenie ryzyka wypadków  - zwiększenie komfortu jazdy  - umożliwienie bezpiecznego wyprzedzania pojazdów  - poprawa płynności ruchu | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 6: Filmy edukacyjne dla dzieci i młodzieży** | | |
| **Zakres działania:**  GDDKiA w połowie 2020 roku zleciło opracowanie filmów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach zamówienia powstało 10 animowanych filmów:  5 filmów dla dzieci;  5 filmów dla młodzieży. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Filmy o tematyce BRD | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 0 | Filmy zostały opracowane. |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Filmy opracowano w 2020 r. Publikacja nastąpiła w 18.01.2021 na stronie internetowej GDDKiA. Założeniem jest kształtowanie wśród dzieci i młodzieży umiejętności oraz postaw w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 7: Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| Zakres działania: Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni kilku lat.  Zgodnie z *Planem działań profilaktycznych na rok 2020 BRD KGP koordynowało nw. działania profilaktyczne:  w* pełni zrealizowano „Bezpieczne ferie”, w związku  z ogłoszeniem stanu zagrożenia epidemicznego: odwołano „Na Drodze – Patrz i Słuchaj” oraz „Nie zabijaj”, w ograniczonym zakresie zrealizowano: „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Dla każdego jest miejsce na drodze”, „Bezpieczne wakacje”, Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Bądź widoczny”, „Ogólnopolski Policyjny Dzień Odblasków”, „Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo”, „Dzień Bezpiecznego Kierowcy”, „Europejski Dzień Bez Ofiar Śmiertelnych Na Drogach”, Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”.  Dodatkowo opracowano materiały informacyjne m.in. z okazji Dnia Babci i Dziadka oraz Walentynek, przygotowano materiał (plakat i spot) przypominający kierującym o przestrzeganiu ograniczeń prędkości. Policja była parterem merytorycznym przedsięwzięcia pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”.  W związku ze stanem epidemii, policjanci ruchu drogowego z jednostek organizacyjnych Policji, działania z zakresu profilaktyki realizowali w głównej mierze za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (strony www, media społecznościowe), w stacjach radiowych i regionalnych stacjach telewizyjnych. Przykłady takich działań to: Bajkoterapia on-line, e-Lekcja, policyjna krzyżówka, wirtualne warsztaty, lekcje drogowe. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Bezkosztowo |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:** Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, były i są przekazywane, nie tylko w sposób tradycyjny, ale również przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. Celem prowadzonych działań był przede wszystkim wzrost świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 8: Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania**:  1.Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL.  2. Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Budżet Policji  Budżet ROADPOL  Budżet NMF i FWD EOG |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Ad 1.   * udział w pracach Op Group ROADPOL (14 września 2020 r. – z uwagi na pandemię Covid-19 spotkania odbywały się przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej; natomiast wiosenne obrady, mające odbyć się w Sewilli, zostały odwołane); * udział w pracach Rady ROADPOL (15 września 2020 r. – jw.); * udział w międzynarodowej konferencji ROADPOL promującej projekt Road Safety Days, znanego wcześniej pn. EDWARD (15 września 2020 r. – jw.); * udział policjantów ruchu drogowego w działaniach pn. Road Safety Days (16-22 września 2020 r. – najwięcej działań prowadzono w Polsce 18.09.2020 r.); * udział policjantów ruchu drogowego w działaniach prowadzonych pod patronatem ROADPOL: PRĘDKOŚĆ, TRUCK&BUS (pozostałe, w związku z pandemią Covid-19 zostały odwołane).   Ad 2.  Projekt „POL-NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwo ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowany w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego na lata 2014-2021. | | |
|  | | |
| **Zadanie 9: Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym** | | |
| **Zakres działania:**  Do kluczowych działań w 2020 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć:   * zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; * realizację ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o *Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 roku. W 2020 r.:* 6 razy przeprowadzono działania „Prędkość”, 3 razy „Truck&bus”, 4 razy „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, 2 razy „SMOG”, 7 razy „Kaskadowy pomiar prędkości” oraz działania, „Bezpieczne ferie”. W związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2 działania „Bezpieczne wakacje” i „Bezpieczna droga do szkoły” przeprowadzono w ograniczonym zakresie, natomiast nie realizowano działań: „Alkohol i narkotyki”, „Pasy”, „Telefony”, „Znicz”, „Bezpieczny weekend”; * 2 razy, na terenie woj. lubuskiego, wielkopolskiego, łódzkiego, mazowieckiego i lubelskiego, prowadzono międzynarodowe działania kontrolne pn. „Trasa E-30”; * we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji swoją służbę kontynuowały Zespoły, pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze; * kontynuowano wystawianie patroli zgodnie  z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa. Służbę wystawiano zgodnie z zasadą, że jeden patrol ruchu drogowego obejmował nadzorem odcinek drogi  o długości około 50 km (na autostradach i drogach ekspresowych około 100 km). Obowiązywała zasada, że opuszczenie trasy może nastąpić dopiero po otrzymaniu podmiany, a biorąc pod uwagę przede wszystkim oddziaływanie prewencyjne, do służby centralnie koordynowanej kierowane były wyłącznie oznakowane pojazdy Policji. | Kierunek | Nadzór |
| Lider | BRD KGP |
| Źródła finansowania | środki budżetowe Policji |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 2672 wypadków | 2286 wypadków  (wg stanu na dzień 14.02.2021 r.) |
| **Osiągnięte rezultaty**:   * w roku 2020 średnio do służby każdego dnia kierowano 4018 policjantów ruchu drogowego, * wystawianie patroli według zasad pełnienia służby centralnie koordynowanej pozwoliło na utrzymanie dużej liczby policjantów na głównych ciągach komunikacyjnych kraju, co w znaczący sposób wpłynęło na kształtowanie właściwych postaw uczestników ruchu drogowego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 10: Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania**:  realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny | Kierunek | Nadzór |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | - środki krajowe (współfinansowanie),  - budżet środków europejskich,  - środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa. |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 1457 szt. | 292 szt. |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W 2020 roku w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono:  - 68 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu.  W ramach umowy przeprowadzono instruktaż dla 272 policjantów ruchu drogowego.    Ponadto w 2020 roku z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020” dokonano zakupu dla jednostek całego kraju:  - 17 sztuk bezzałogowych statków powietrznych „BSP” z przeznaczeniem dla policjantów ruchu drogowego do nadzoru nad ruchem drogowym oraz jako narzędzie pomocne przy likwidacji skutków zdarzeń drogowych.  W ramach zakupu przeszkolono 73 operatorów BSP.  Dodatkowo zakupiono 207 kluczy transferowych do pobierania danych z karty kierowcy oraz tachografu cyfrowego. Przeprowadzono instruktaż z obsługi oprogramowania TachoSpeed dla 160 policjantów ruchu drogowego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 11: Działania legislacyjne KGP** | | |
| **Zakres działania**:   1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych  z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA. | Kierunek | Legislacja |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | - |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**   1. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517), którą m.in. uchylono obowiązek posiadania przy sobie przez kierującego pojazdem polskiego dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami, a także wprowadzono elektroniczną formę zatrzymania prawa jazdy. 2. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 21 stycznia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 315), której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pieszych wchodzących i znajdujących się na przejściu dla pieszych, a także w której wprowadza się zakaz korzystania na przejściu dla pieszych z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego oraz minimalny odstęp między pojazdami na autostradzie i drodze ekspresowej. 3. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 911), której celem jest uporządkowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz pieszych korzystających z urządzeń wspomagających ruch. 4. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UD145), w której rezygnuje się z punktów poboru opłat i wprowadza nowe formy płatności, m.in. bilet autostradowy. 5. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UC18), w której m.in. rozszerza się uprawnienia Policji do weryfikacji przy użyciu elektronicznej sieci (RESPER) danych o kierującym pojazdem, czy chociażby rozszerza się uprawnienia dla kat. B prawa jazdy. 6. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (numer z wykazu UC48), w której m.in. zmienia się definicję pojazdu zabytkowego, czy chociażby wprowadza zmiany dotyczące badań technicznych pojazdów i wymagań dla diagnostów. 7. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 stycznia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 86) w zakresie dostosowania jego brzmienia do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) (wprowadzenie obowiązku posiadania dowodu rejestracyjnego przez kierującego pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), w zakresie sposobu weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 12: Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych** | | |
| **Zakres działania**:   1. Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów 2. Prace nad dostosowaniem SEWIK do aktualnych potrzeb użytkowników | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | - |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**   1. Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.   - analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym,  - „Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku”,  - „Analiza czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych”,  - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby krajowego programu działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych,  - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby wojewódzkich programów działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.   1. Wdrożono aplikację do rejestracji danych w SEWIK – Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego. | | |
|  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  | | --- | | **Zadanie 13: Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe** | | | |
| **Zakres działania:**  Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy o lasach z 28 września 1991 r.  W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha.  Ruch pojazdów w lesie jest ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy).  Funkcjonująca w ramach Lasów Państwowych Straż Leśna (w tym również pozostali pracownicy Służby Leśnej posiadający uprawnienia strażnika leśnego zgodnie z art. 48 ustawy o lasach) posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w tym także w zakresie nakładania oraz pobierania grzywien, w drodze mandatu karnego, w sprawach i w zakresie określonym odrębnymi przepisami. Dodatkowo zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 Straż Leśna ma prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądu bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary.  Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.  Ponadto strażnicy leśni w roku poprzednim brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej , których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa na obszarach leśnych.  Warto zaznaczyć, że na terenach zarządzanych przez LP jest zlokalizowanych ok. 110 tys. km dróg, w tym ok. 52 tys. km to drogi służące do celów ochrony lasów przed pożarami - tzw. dojazdy pożarowe. | Kierunek | Nadzór/Inżynieria/Edukacja |
| Lider | PGL LP |
| Źródła finansowania | Środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą.  W 2020 r. zrealizowano łącznie 1 945 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe oraz budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg.  Korzystając z uprawnień wynikających, w szczególności z ustawy o lasach, Służba Leśna w tym Straż Leśna podejmowała interwencje w związku z naruszeniami obowiązujących przepisów.  Wzorem lat ubiegłych, również w 2020 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 14: Opracowanie, druk i dystrybucja publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.** | | |
| **Zakres działania:**  Zadanie obejmowało opracowanie, druk i dystrybucję publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | PARPA |
| Źródła finansowania | Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W okresie realizacji rozesłano do wszystkich (62) Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego 100 tys. egzemplarzy broszury dla uczestników kursów reedukacyjnych. W broszurze zawarte były treści prawne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zagrożeń wynikających z kierowaniem pojazdami pod wpływem alkoholu oraz zagadnienia psychologiczne odnoszące się do przekraczania granic picia bezpiecznego. Do Ośrodków trafiła także prezentacja, która jest pomocą dydaktyczną dla osób prowadzących kursy. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 15: Przygotowanie, pilotaż, ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy** | | |
| **Zakres działania:**  Zadanie dwuletnie – obejmowało przygotowanie, pilotaż , ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy.  Celem było stworzenie programu, który podnosił by wiedzę kierowców nt zagrożeń związanych z używaniem alkoholu przez osoby kierujące pojazdami | Kierunek | Edukacja |
| Lider | PARPA |
| Źródła finansowania | Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W ramach realizacji zadania stworzono projekt programu profilaktycznego i zrobiono jego ewaluację. W trakcie realizacji zadania przeprowadzono 16 edycji tego programu opierającego się na szkoleniu. Cztery szkolenia przeprowadzono w szkołach branżowych, a dwanaście w zakładach pracy. Podczas projektu łącznie przeszkolono 331 osób. W ramach zadania powstały także: strona internetowa www.bezpieczniepracuje.com, skrypt do programu profilaktycznego przeciwdziałania negatywnym skutkom picia alkoholu na wykonywanie obowiązków zawodowych „Bezpiecznie pracuję” oraz materiały szkoleniowe dla uczestników programu. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 16: Prowadzenie strony internetowej „Powstrzymaj pijanego kierowcę”** | | |
| **Zakres działania:**  Działania informacyjno-edukacyjne prowadzone przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych  Strona zawiera:  - materiały i informacje dotyczące tematyki nietrzeźwości na drogach,  - statystyki dotyczące wypadków spowodowanych i z udziałem nietrzeźwych kierowców,  - statystki dot. wypadków drogowych w Polsce,  - elektroniczną wersję publikacji „Alkohol a kierowca: trzeźwość i bezpieczeństwo na drodze”,  - regulacje prawne dot. nietrzeźwych kierowców  - Alkoholowe liczydełko (tzw. „Alko-kalko”) służące do orientacyjnego pomiaru stężenia alkoholu we krwi | Kierunek | Edukacja |
| Lider | PARPA |
| Źródła finansowania | Środki PARPA |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:** | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 17: Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu** | | |
| **Zakres działania:**  Realizacja Narodowego Programu Zdrowia cel XI. Zadania koordynacyjne, ewaluacyjne i badawcze: Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu | Kierunek | Edukacja |
| Lider | NIZP-PZH |
| Źródła finansowania | MZ |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Przeprowadzono prace analityczne dotyczące częstości, przyczyn oraz uwarunkowań wypadków wśród mieszkańców Polski. Analizowane dane pochodziły z systemów statystycznych zbierających dane dotyczące wypadków (w tym wypadków komunikacyjnych) oraz sytuacji zdrowotnej ludności w Polsce. Wykorzystano też wyniki wcześniej realizowanych przez NIZP-PZH badań i analiz dotyczących sytuacji zdrowotnej ludności i dokonano przeglądu piśmiennictwa dotyczącego problematyki wypadkowości w Polsce. Otrzymane wyniki z analiz i przeglądu piśmiennictwa zostały opisane w Rozdziale 8 „Wypadki i wypadkowe zatrucia jako zagrożenie zdrowia” w ramach monografii w wydanej w grudniu 2020 monografii pt. „Sytuacja zdrowotna ludności Polski i jej uwarunkowania –2020” | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 18: Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych** | | |
| **Zakres działania:**  zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KG ŻW |
| Źródła finansowania | Budżet MON |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Ilość przeprowadzonych zajęć  2. Ilość uczestników\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | |
| Stan na 31.12.2019 r. | Stan na 31.12.2020 r. |
| ad 1 – 638  ad 2 – 32 000  ad 3 – 2 061 | ad 1 – 401  ad 2 – 14 500  ad 3 – 865 |
| **Osiągnięte rezultaty:**   1. Podniesienie świadomości w zakresie:  * negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego poprzez użycie m.in. walizek profilaktycznych zawierających  24 atrapy różnych substancji (placebo) oraz praktyczne wykorzystanie  alkogogli; * odpowiedzialności karnej za posiadanie, zażywanie oraz rozprowadzanie narkotyków; * rozpoznawania – przez przełożonych – objawów występujących u osób zażywających narkotyki.  1. Działania skierowane głównie do kierowców wojskowych pojazdów  mechanicznych a także prywatnych pojazdów mechanicznych w celu  propagowania zasad bezpieczeństwa oraz skutków zażywania substancji psychoaktywnych, realizowane w formie instruktaży, wykładów przy  wykorzystaniu opracowanej przez KGŻW, wspólnie z Krajowym Biurem  ds. Przeciwdziałania Narkomani broszury pt.: „Prowadzenie pojazdów  a substancje psychoaktywne”. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 19: Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:**  Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Budżet MON |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Ilość przeprowadzonych zajęć  2. Ilość uczestników zajęć\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | |
| Stan na 31.12.2019 r. | Stan na 31.12.2020 r. |
| ad 1 – 1 838  ad 2 – 67 000  ad 3 – 6 040 | ad 1 – 735  ad 2 – 26 000  ad 3 – 2 368 |
| **Osiągnięte rezultaty**:  1. Podniesienie świadomości w zakresie:   * kształtowania nawyku jazdy z bezpieczną prędkością oraz uświadomienie konsekwencji niekorzystania z pasów bezpieczeństwa w trakcie zdarzenia drogowego; * respektowania prawa oraz kulturalnego uczestnictwa w ruchu drogowym; * konsekwencji karnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych; * nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego; * jazdy na suwak oraz tworzenia korytarza życia.   2. Działania skierowane do wojsk sojuszniczych mające na celu propagowanie  zasad bezpieczeństwa oraz przepisów określonych w przepisach ruchu drogowego obowiązujących na terenie RP. Realizowane w formie instruktaży przy wykorzystaniu opracowanej przez KGŻW oraz STiRW broszury w języku angielskim nt.: „Compendium of road safety in Poland”. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 20: Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy** | | |
| **Zakres działania**:  Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Budżet MON |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Ilość przeprowadzonych zajęć  2. Ilość uczestników zajęć\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | |
| Stan na 31.12.2019 r. | Stan na 31.12.2020 r. |
| ad 1 – 291  ad 2 – 33 300  ad 3 – 2 247 | ad 1 – 104  ad 2 – 6 100  ad 3 – 661 |
| **Osiągnięte rezultaty**:  Podniesienie świadomości żołnierzy i pracowników RON w zakresie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa poprzez wykorzystanie m.in. symulatora dachowania, symulatorów jazdy 3D oraz symulatorów zderzenia drogowego (praktyczna symulacja działania pasów bezpieczeństwa przy uderzeniu pojazdem  w przeszkodę). | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 21: Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania**:  Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” udział  dzieci i młodzieży w przedsięwzięciach propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Budżet MON |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Ilość przeprowadzonych zajęć  2. Ilość uczestników zajęć\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | |
| Stan na 31.12.2019 r. | Stan na 31.12.2020 r. |
| ad 1 – 65  ad 2 – 4 300  ad 3 – 737 | ad 1 – 22  ad 2 – 586  ad 3 – 227 |
| **Osiągnięte rezultaty**:  Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły, ukierunkowanych na wczesną edukację dzieci w przedmiotowym zakresie. | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zadanie 22: Akcje i kampanie społeczne** | | | |
| **Zakres działania:**  zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” | Kierunek | | Edukacja |
| Lider | | KGŻW |
| Źródła finansowania | | bd |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | | |
| 1. Nazwa akcji  2. Ilość uczestników\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | | |
| Stan na 31.12.2019 r. | Stan na 31.12.2020 r. | |
| ad 1 – Bezpieczny weekend, Bezpieczna droga do szkoły, bezpieczne wakacje, Bezpieczne wakacje  z Parą Prezydencką, Obchody Dnia Dziecka na terenie Kartodromu”, Zielona Szkoła, Alkohol i Narkotyki, Smog, NURD, Track, Bus, Pasy, Kaskadowy Pomiar Prędkości, Udzielaj Pierwszeństwa Przejazdu, Żyj i pozwól żyć, Safety Road, ZNICZ.  ad 2 – 1 420  ad 3 – 520 | ad 1 – Kaskadowy Pomiar Prędkości, Bezpieczne Ferie 2020, NURD, Pasy, ZNICZ  ad 2 – bd.  ad 3 – bd. | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Propagowanie idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym w akcjach i kampaniach społecznych, głównie we współdziałaniu z Policją. | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 23: Edukacja żołnierzy i pracowników RON na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze** | | |
| **Zakres działania:**  zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” | **Kierunek** | Edukacja |
| **Lider** | KGŻW |
| **Źródła finansowania** | Budżet MON |
| **WSKAŹNIK PRODUKTU** | |
| 1. Ilość przeprowadzonych zajęć  2. Ilość uczestników\*  3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych | |
| **Stan na 31.12.2019 r.** | **Stan na 31.12.2020 r.** |
| ad 1 – 56  ad 2 – 2 200  ad 3 – 794 | ad 1 – 81  ad 2 – 2300  ad 3 – 335 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowania „mody” na używanie elementów odblaskowych  na drogach wszystkich kategorii wśród wszystkich niechronionych uczestników  ruchu drogowego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 24: Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwo przejazdów kat. D** | | |
| **Zakres działania:**  W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, rozpoczęto testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. korekcie zachowania kierujących pojazdami drogowymi, zwróceniu uwagi kierowcy pojazdu drogowego, że zbliża się do przejazdu, wykrywaniu przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców oraz informowaniu odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach. | Kierunek | Inżynieria |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK,  Budżet zarządcy infrastruktury, współpracujących firm |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Nie dotyczy | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Według danych na 31 grudnia 2019 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 707 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. Połowa z nich to przejazdy należące do kategorii D – wyposażone wyłącznie w tzw. bierne systemy zabezpieczeń. Są one zabezpieczone jedynie odpowiednim oznakowaniem – krzyżami św. Andrzeja i ewentualnie znakiem „Stop”. Na przejazdach tej kategorii brak jest urządzeń ostrzegawczych, takich jak sygnalizacja świetlna, ani urządzeń zabezpieczających – rogatek lub półrogatek. Z tego względu ograniczenia wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych w dużej mierze zależy od znalezienia rozwiązania dla zmniejszenia liczby zdarzeń na przejazdach kategorii D.  Nie ulega wątpliwości, że zdecydowaną większość wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych powodują kierowcy samochodów. Do zdarzeń na przejazdach kategorii D dochodzi wskutek niezachowania ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu. Zbyt szybka jazda czy brak zatrzymania przed znakiem „Stop” uniemożliwia kierowcy rozejrzenie się i upewnienie się, czy do przejazdu nie zbliża się pociąg. Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D konieczna jest zatem odpowiednia korekta zachowania kierujących pojazdami drogowymi.  Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, rozpoczęto testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. ww. korekcie zachowania. Technologie zastosowane w tych systemach są w stanie wychwycić sygnały świadczące o ryzykownym zachowaniu się kierowcy i uruchomić działania mające na celu korektę jego zachowania, zanim dojdzie do wypadku. Takim działaniem może być ostrzeżenie przy pomocy sygnalizacji wizualnej – aktywnych (podświetlanych) znaków drogowych czy zastosowania znaków i tablic informacyjnych zmiennej treści. Podstawą do uruchomienia funkcji ostrzegania może być wykrycie pojazdu dojeżdżającego do przejazdu ze zbyt dużą prędkością, co świadczy o ryzyku niezatrzymania się kierującego przed przejazdem.  Działania wyłącznie o charakterze ostrzegawczym mogą okazać się niewystarczające w odniesieniu do wszystkich kierowców. Z tego względu systemy przejazdowe mogą również funkcjonować na podobnej zasadzie jak fotoradary. W przypadku nie zastosowania się prowadzącego pojazd drogowy do przepisów ruchu drogowego system automatyczne zarejestruje wykroczenie. Świadomość otrzymania mandatu np. za niezatrzymanie się przed znakiem „Stop” będzie skutecznym środkiem dyscyplinującym kierowców. Warto przy tym zauważyć, że ta funkcjonalność – choć szczególnie cenna na przejazdach kategorii D – może być stosowana na przejazdach wszystkich kategorii wykrywając np. przypadki omijania rogatek czy wjazd na przejazd przy sygnałach zabraniających.  Zaproponowane rozwiązania , po uzyskaniu zgody zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają być testowane w wybranych lokalizacjach na przejazdach kolejowo‑drogowych.  W 2020 roku w drugiej połowie lipca zostało uruchomione pierwsze pilotażowe rozwiązanie tego typuna przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D na linii kolejowej nr 138 w km 12,897 w miejscowości Imielin w województwie śląskim.  Jedną z kluczowych funkcji systemu jest wykrywanie przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców. Funkcja ta realizowana jest przy pomocy technologii analizy obrazów oraz rozpoznawania wzorców, co umożliwia odpowiednią interpretację rejestrowanej sytuacji. System wyposażony jest także w funkcjonalność automatycznego odczytywania numerów tablic rejestracyjnych. W momencie popełnienia wykroczenia na przejeździe kolejowo-drogowym funkcja ta pozwala jednoznacznie zidentyfikować pojazd, a w konsekwencji ustalić jego właściciela i potencjalnego sprawcę wykroczenia. Wstępnie, na podstawie wyników przeprowadzonych testów, pozytywnie oceniono pracę systemu.  Zainstalowany w Imielinie system SPW-1M to pierwsze rozwiązanie tego rodzaju, jednak do końca I kwartału 2021 r. planowane są kolejne testowe uruchomienia systemów i urządzeń działających na zbliżonych zasadach. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 25: Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** | | |
| **Zakres działania:**  Prowadzenie działań nadzorczych, obejmujących w szczególności bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo–drogowych. Celem działań jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej. | Kierunek | Działania nadzorcze |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Nie dotyczy | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Przejazdy kolejowo-drogowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi w jednym poziomie, należą do najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym. Obszar ten jest szczególnie narażony na potencjalne zagrożenia, które związane są przede wszystkim z połączeniem dwóch rodzajów transportu – kolejowego i drogowego. W tych miejscach podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka, które generowane jest w przeważającej mierze przez czynniki funkcjonujące poza systemem kolejowym – kierowców i pieszych. Nie bez znaczenia pozostają również przypadki zaniedbania obowiązków przez zarządców dróg oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Takie zróżnicowanie potencjalnych źródeł zagrożeń wymaga szczególnej uwagi, ponieważ konsekwencją zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są często ofiary śmiertelne, ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz istotne ograniczenia lub przerwy  w ruchu zarówno kolejowym, jak i drogowym.  Wobec tego, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo–drogowych jest jednym z priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Realizowany jest wieloaspektowy program poprawy bezpieczeństwa na przejazdach obejmujący działania nadzorcze, edukacyjne i informacyjne, a także monitorowanie oraz analizę gromadzonych danych dotyczących niepokojących trendów, które umożliwiają podjęcie właściwych kroków dla zapewnienia bezpieczeństwa.  Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. W zakres tej dokumentacji wchodzi m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.  Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:   * nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie, * nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, * nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością, * nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.   Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.  W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków  i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne.  Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.  W 2020 r. przeprowadzono 135 kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych. Jednak w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów znajdujących się  w bliskiej lokalizacji. W podanym okresie czynnościom kontrolnym objęto łącznie 461 przejazdów.  W wyniku podjętych czynności stwierdzono 658[[2]](#footnote-1) nieprawidłowości. Do głównych naruszeń należało:   * uszkodzenie nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego, * nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu, * niewłaściwy stan techniczny infrastruktury kolejowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, * nieprawidłowości w dokumentacji przejazdu kolejowo-drogowego, * brak zapewnienia właściwej widoczności, * nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.   W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2020 wydano 7 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 15 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.  Informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach są także kierowane do zarządców dróg. W 2020 roku skierowano do nich 66 pism w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg.  Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 26: Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych** | | |
| **Zakres działania:**  Przygotowanie artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (np. gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym).  Materiały publikowane na stronie Urzędu były chętnie wykorzystywane przez redakcje medialne, co sprzyjało dalszej popularyzacji tematu i dotarciu do większej liczby odbiorców. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Nie dotyczy | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| - | - |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Celem publikacji artykułów (w prasie oraz na stronie utk.gov.pl) jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2020 r. komunikacja dotycząca bezpieczeństwa na przejazdach prowadzona przez UTK skupiona była wokół promowania rozwiązań, które mają na celu dyscyplinowanie kierowców łamiących przepisy ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.  Na stronie internetowej UTK ukazały się dwa artykuły na ten temat:   * „Technologia zabezpieczy przejazdy” (luty 2020) * „Trwają testy nowoczesnych systemów zabezpieczeń przejazdów” (wrzesień 2020)   Na stronie UTK opublikowaliśmy również artykuły „Bezpieczne przekraczanie przejazdów – informacja dla kierowców zawodowych” oraz „O krok od tragedii na przejeździe” (niemal 33 tys. wyświetleń na YouTube nagrania z monitoringu).  W miesięczniku Rynek Kolejowy oraz na portalu internetowym rynek-kolejowy.pl ukazał się artykuły autorstwa Prezesa UTK:   * „Technologia zabezpieczy przejazdy” * „Inteligentne systemy zwiększą bezpieczeństwo przejazdów”.   Tematyka popularyzacji bezpieczeństwa na przejazdach poruszana była również m.in. w trakcie wywiadów w Jedynce Polskiego Radia, czy przy okazji artykułów dotyczących „Kampanii Kolejowe ABC”.  Jak wynika z monitoringu mediów, w związku z działaniami Prezesa UTK, na temat innowacyjnych systemów zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych w radiu i telewizji ukazało się minimum 80 materiałów, które dotarły do ponad 9 mln odbiorców. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 27: Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym** | | |
| **Zakres działania:**  „Kampania Kolejowe ABC” – ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Inicjatywa rozpoczęta przez Prezesa UTK w 2016 r. została objęta patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury.  „Kampania Kolejowe ABC II” to druga edycja ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej z zakresu bezpieczeństwa skierowanej do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Fundusz Spójności  w ramach POIŚ  2014-2020,  budżet UTK |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 11 815 | 15 238 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Celem kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych  z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.  W latach 2013 – 2017 przeprowadzono ponad 100 prelekcji, w których udział wzięło prawie 6500 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbywały się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu.  W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości niemal 24 mln zł na realizację projektu „Kampania Kolejowe ABC”, co przełożyło się na znaczne rozszerzenie skali działań. Dzięki dofinansowaniu został stworzony nowy pakiet edukacyjny wzbogacony o nowoczesne środki przekazu, który stanowi skuteczny środek podnoszenia poziomu bezpieczeństwa wśród najmłodszych obywateli. W latach 2017 – 2019 w ramach projektu zostało przeprowadzonych 388 zajęć edukacyjnych, w których uczestniczyło 11 815 dzieci z przedszkoli i szkół podstawowych. Projekt jest realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r.  Rok 2020 był szczególnym czasem realizacji kampanii. W związku z sytuacją epidemiczną w kraju oferta projektu została rozszerzona o zajęcia edukacyjne prowadzone w formie online. W 2020 r. zostały przeprowadzone 132 lekcje z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym 110 bezpośrednio w szkołach i przedszkolach oraz 22 lekcje w formie online. Łącznie od początku trwania projektu w zajęciach wzięło udział ponad 15 000 dzieci z 520 placówek edukacyjnych. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, dużą maskotkę bohatera kampanii nosorożca Rogatka, książki edukacyjne, odblaskowe materiały edukacyjne oraz małe maskotki nosorożca Rogatka. Zastosowanie nowoczesnych narzędzi edukacyjnych, takich jak aplikacje interaktywne i gra symulacyjna oraz ćwiczenia praktyczne zwiększają atrakcyjność przekazu i pozytywnie wpływają na odbiór projektu.  W roku 2020 poza prowadzeniem zajęć w formie online Urząd Transportu Kolejowego wspierał nauczanie zdalne. Na stronie internetowej www.kolejoweabc.pl zostały udostępnione materiały edukacyjne m.in. takie jak: oprogramowanie multimedialne wykorzystywane w trakcie lekcji kolejowego bezpieczeństwa prowadzonych przez edukatorów UTK, podręczniki dla nauczycieli trzech grup wiekowych (przedszkolaków, uczniów klas I-III oraz klas IV-VI). Ponadto na internetowej platformie edukacyjnej „Peronowo”, dostępnej na stronie internetowej kampanii, dzieci, ich rodzice, opiekunowie i nauczyciele mogą znaleźć ciekawe gry, quizy i materiały multimedialne.  Zajęcia edukacyjne prowadzone w ramach „Kampanii Kolejowe ABC” pozytywnie i stymulująco wpływają na rozwój zdolności poznawczych dzieci, takich jak: uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także na umiejętność bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych oraz umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Lekcje rozwijają nie tylko wyobraźnię dzieci, ale także poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych. Mają także wpływ na prawidłowe zachowania i reakcje na sytuacje, które występują w trakcie korzystania z transportu kolejowego oraz podczas poruszania się na terenie kolejowym lub w jego pobliżu.  Do końca 2021 roku zakłada się przeprowadzenie w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC” łącznie ok. 700 lekcji w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski, w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Dzięki interaktywnym zajęciom ok. 21 000 dzieci pozna zasady prawidłowego zachowania się na przejeździe kolejowym, dworcu, w pociągu oraz w okolicach torowisk.  Drugą warstwą realizacji projektu jest informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów, której odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz – pośrednio – ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania medialna rozpoczęła się pod koniec listopada 2018 r. i realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. Bezpieczeństwo w pobliżu torów jest tematem pięciu spotów edukacyjnych emitowanych w stacjach telewizyjnych, kinach, pociągach i na portalach internetowych.  Właściwe zachowania na kolei popularyzowane są także za pomocą kanałów społecznościowych oraz popularnych wśród dzieci vlogerów. Do końca 2020 r. ponad 18 mln widzów obejrzało spoty edukacyjne w telewizji, ponad 6 mln – spoty w kinach, a ponad 4 mln – programy telewizyjne dla najmłodszych. Wyświetlenia spotów w internecie osiągnęły wynik prawie 25,5mln. W 2020 r. w 18 największych miastach Polski pojawiły się billboardy przypominające o konieczności zachowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Filmy vlogerów dziecięcych na popularnych kanałach serwisu YouTube, dotyczące bezpieczeństwa na peronach, w pociągach i na przejazdach kolejowych, miały blisko 4 miliony wyświetleń. Profile społecznościowe kampanii na Facebooku i Instagramie obserwuje zaś ponad 40 tys. osób.  W 2019 r. uczniowie klas III-VI szkół podstawowych mieli okazję uczestniczyć w Akcji Mural  – konkursie plastycznym na najlepszą pracę plastyczną prezentującą zasady bezpieczeństwa  na terenach kolejowych. Akcja Mural przyciągnęła ponad 19 tysięcy uczestników z całej Polski. Nadesłano prawie 2 tysiące prac nawiązujących do bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Wyniki zostały ogłoszone na początku 2020 r. Ostatecznie nagrodę główną zdobyła klasa z Zespołu Szkół w Nowej Sarzynie, a mural wykonany na podstawie jej pracy był eksponowany na ścianie budynku przy placu Zawiszy w Warszawie do końca 2020 r.  W 2020 r. dzieci z całej Polski pobierały aplikację „Kolejowe ABC” na urządzenia mobilne. Dotychczas grę pobrało ponad 18 tys. użytkowników. Dzięki aplikacji dzieci mogą w przyjemny sposób poznawać zasady bezpieczeństwa na kolei. W ramach gry „Kolejowe ABC” w 2020 r. przeprowadzone zostały cztery konkursy z nagrodami dla uczniów klas IV-VI ze szkół podstawowych. Trzy klasy, które wygrały rywalizację w aplikacji, pojechały na zielone szkoły zorganizowane w Bieszczadach, nad morzem oraz na Mazurach. Zwycięzcy czwartego konkursu pojadą na wycieczkę w 2021 r.  W listopadzie 2020 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC II” ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Jest to drugi etap ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, propagującej zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego. W drugiej edycji projektu istotne jest wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie jej zasięgu dotarcia. Dlatego planowane jest objęcie kampanią medialną, realizowaną na bardzo szeroką skalę, zarówno dzieci i młodzieży, jak i ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Dzięki rozszerzeniu działań edukacyjnych do końca 2023 r. łącznie w ramach obu projektów w zajęciach edukacyjnych weźmie udział 31 tysięcy dzieci z ponad 1000 placówek z całej Polski. Działaniami medialnymi zostaną zaś objęte nie tylko dzieci i młodzież, ale także dorośli.  Całkowita wartość projektu to 60 mln zł (wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wynosi 51 mln zł).  Zakładane rezultaty obu projektów obejmują m.in:   * zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych, * podniesienia stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego, * promowanie przez uczestników projektu szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności – a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zadanie 28: Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112** | | |
| **Zakres działania:**  Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. Prezes UTK koordynuje oraz nadzoruje realizację tego zadania. | Kierunek | Inżynieria/Edukacja |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK,  Budżet zarządców infrastruktury – oznakowanie przejazdów |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść | |
| Stan na 31.12.2019 | Stan na 31.12.2020 |
| 349 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A. | 346 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A. |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Obecnie takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury. Zmniejszenie liczby oznakowanych przejazdów w stosunku do stanu na koniec 2019 r. wynikało z przeprowadzenia fizycznej likwidacji 3 przejazdów kolejowo-drogowych.  Oznakowanie przejazdów umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia, ze służbami ratowniczymi. W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia.  Aby system alarmowy mógł sprawnie działać konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) oraz zarządcami infrastruktury. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. taką koordynację realizują we własnym zakresie, natomiast w przypadku pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury koordynacja prac w zakresie aktualizacji bazy przejazdów i przejść kolejowo-drogowych, również w 2020 r., realizowana była przez Prezesa UTK na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  W 2020 r. podjęto rozmowy z Warszawską Koleją Dojazdową sp. z o.o. w zakresie włączenia przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na liniach kolejowych tego zarządcy infrastruktury do systemu numeru 112. | | |

|  |
| --- |
| **Zadanie 29. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe** |

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rewitalizują i modernizują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych (o zwiększonym ryzyku zaistnienia zdarzenia) jest przedmiotem dedykowanego projektu inwestycyjnego pn. "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami", który ujęty jest w Krajowym Programie Kolejowym. Finansowanie przewidziano z POIiŚ, a jego wartość to blisko 400 mln zł. Podzielony on został na etap I – część przejazdową i etap II – budowę skrzyżowań dwupoziomowych.

I etap projektu obejmuje modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju. Prace polegają na podniesieniu kategorii przejazdów (poprzez wyposażenie ich w samoczynne systemy przejazdowe) lub wymianie wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Do dnia 31 grudnia 2020 roku zakończono roboty na 128 przejazdach. Przewidywany termin zakończenia projektu: wrzesień 2021 roku. W ramach II etapu projektu PKP PLK zastąpią 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi. Trwają prace przygotowawcze, w tym projektowe.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych jest modernizowanych i rewitalizowanych, a niejednokrotnie zastępowanych skrzyżowaniami dwupoziomowymi podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych. Łącznie w 2020 roku PKP PLK zmodernizowały lub zrewitalizowały 306 przejazdów.

W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Maszynista o ewentualnej awarii informowany jest poprzez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o usterce zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.

**Podnoszenie kategorii przejazdów**

W efekcie wyżej wymienionych prac inwestycyjnych, a także innych działań (np. likwidacji lub przekwalifikowania przejazdów), na eksploatowanych liniach kolejowych pozytywnie zmienia się struktura ilościowa przejazdów kolejowo-drogowych według kategorii, co przedstawia tabela:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wyszczególnienie** | **Stan na 31.12.2015 [szt.]** | **Stan na 31.12.2016 [szt.]** | **Stan na 31.12.2017 [szt.]** | **Stan na 31.12.2018 [szt.]** | **Stan na 31.12.2019 [szt.]** | **Stan na 31.12.2020 [szt.]** | **Zmiana [szt.]** |
| **Przejazdy kat. A** | **2 458** | **2412** | **2392** | **2337** | **2281** | **2229** | **-229** |
| **Przejazdy kat. B** | **1 045** | **1142** | **1192** | **1255** | **1336** | **1411** | **+366** |
| **Przejazdy kat. C** | **1 371** | **1364** | **1386** | **1415** | **1440** | **1499** | **+128** |
| **Przejazdy kat. D** | **6 801** | **6584** | **6343** | **6216** | **5977** | **5617** | **-1 184** |
| **Przejścia kat. E** | **485** | **512** | **479** | **468** | **473** | **455** | **-30** |
| **Przejazdy kat. F** | **584** | **562** | **562** | **584** | **649** | **727** | **+143** |
| **Ogółem** | **12 744** | **12 546** | **12 354** | **12 275** | **12 156** | **11938** | **-806** |

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najsłabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 6 lat spadła o 1 184 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

**Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych**

Drugim pozytywnym rezultatem prowadzonych przez Spółkę inwestycji oraz remontów na przejazdach kolejowo-drogowych jest poprawa stanu technicznego infrastruktury – zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu. Systematycznie rośnie liczba przejazdów, których stan techniczny oceniany jest jako dobry, a maleje liczba tych, których stan techniczny jest dostateczny lub niezadowalający.

**Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym**

W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu uwarunkowana jest tym, czy zostały prawidłowo zamknięte rogatki na przejeździe. W ramach tych działań w 2020 roku zmodernizowanych zostało 60 przejazdów kolejowo-drogowych[[3]](#footnote-2); zadanie będzie kontynuowane w kolejnych latach.

|  |
| --- |
| **Zadanie 30: Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych** |

**Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…”**

Celem kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd…” jest kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kierowców, pieszych i rowerzystów). Trwa ona nieprzerwanie od 2005 roku i obejmuje m.in.: emisje spotów w Internecie, telewizji i radiu, zróżnicowane działania w mediach społecznościowych, rozmieszczanie bilbordów, kolportaż ulotek edukacyjnych i innych materiałów promocyjnych kampanii, spotkania w szkołach i przedszkolach, symulacje wypadków i pokazy ratownictwa, kontrole Straży Ochrony Kolei na przejazdach. W ramach kampanii „Bezpieczny przejazd…” realizowane są takie akcje, jak:

* „Bezpieczny piątek” – wzmożone kontrole na przejazdach kolejowo-drogowych w okresie wakacyjnym, w celu wyeliminowania zachowań niepożądanych wśród kierowców; dodatkowo uczestnikom ruchu drogowego rozdawane są ulotki. W wyniku przeprowadzonych akcji ustalono najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców – są to: brak reakcji na znak STOP, przejeżdżanie przez przejazd pomimo włączonej sygnalizacji (czerwone naprzemiennie migające światło), próba przejechania pod zamykającymi lub otwierającymi się rogatkami, a także ich omijanie. Przedstawiciele służb i kolejarze pouczają użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o prawidłowym zachowaniu w pobliżu torów; osoby, które rażąco łamią przepisy ruchu drogowego, mogą spodziewać się upomnień, a nawet mandatów;
* „Październik miesiącem edukacji” – w październiku każdego roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. starają się dotrzeć z przekazem kampanii „Bezpieczny przejazd…” do jak największej liczby dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach; akcja prowadzona jest we współpracy ze Strażą Ochrony Kolei;
* „Zgłoś usterkę” – na stronie internetowej kampanii (www.bezpieczny-przejazd.pl) dostępny jest formularz umożliwiający zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości na przejazdach, które mogą stwarzać zagrożenie (zniszczony znak STOP lub krzyż św. Andrzeja, uszkodzona nawierzchnia przejazdowa, roślinność lub inne obiekty ograniczające widoczność itp.).

Podsumowanie działań w ramach kampanii w 2020 roku:

* 571 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego; 19218 wyedukowanych dzieci,
* 865 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach; ok. 71 tys. uczestników ruchu zetknęło się z naszymi akcjami ulotkowymi i prewencyjnymi,
* 230 zgłoszonych usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”,
* 79 eventów promocyjnych
* 2 szkolenia warsztatowe dla przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców,
* ok. 14 mln. odsłon spotu kampanijnego na YouTube,
* zrealizowano 2 kampanie serwisach VoD,
* zrealizowano kampanie spotowe w multipleksach kinowych oraz kinach studyjnych i lokalnych;
* opublikowano łącznie 98 reklam prasowych w dziennikach i tygodnikach o zasięgu ogólnopolskim oraz regionalnym,

**Warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD)**

W ramach kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” PKP Polskie Linie Kolejowe od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016 – 2020 odbyły się łącznie 42 warsztaty, w których uczestniczyli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawiciele: lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. W 2020 roku warsztaty odbyły się w 2 miastach: w Gorzowie Wlkp. i Włocławku.

Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Szczegółowo omawiano specyfikę poszczególnych kategorii przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Prezentowano materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania.

Warsztaty umożliwiają instruktorom nauki jazdy czynny udział w dyskusji ze specjalistami z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dają szansę wspólnego omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Dzięki spotkaniom do ok. 4000 ośrodków szkolenia kierowców zostały przekazane materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki i prezentacje multimedialne z zasadami bezpieczeństwa oraz inne dodatkowe pomoce dydaktyczne. Organizowane przez PKP PLK seminaria z instruktorami pełnią bardzo ważną rolę w procesie edukacyjnym kandydatów na kierowców (kursantów).

|  |
| --- |
| **Zadanie 31: Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** |

**Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych zakładach linii kolejowych**

W 2020 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili wewnętrzne audyty zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w dwóch wybranych zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

* utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, w tym nawierzchni, systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu, oznakowania od strony drogi oraz od strony toru,
* obsługi przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A przez pracowników,
* monitorowania i zarządzania ryzykiem na przejazdach kolejowo-drogowych.

W konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych zakłady linii kolejowych wdrożyły szereg działań doskonalących (w tym korygujących i zapobiegawczych) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach.

**Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków z udziałem pojazdów kolejowych**

Jednostki organizacyjne PKP PLK kontynuują realizację obowiązków wynikających z Decyzji Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.06.2011 r. w sprawie kontroli stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie. W każdym kwartale Zakłady Linii Kolejowych dokonują kontroli bezpieczeństwa na blisko 400 przejazdach kolejowo-drogowych, w tym na około 50 przejazdach, na których doszło do wypadków w minionym roku. W protokołach z kontroli formułowane są wnioski i zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa, które jednostki wykonawcze (sekcje eksploatacji) niezwłocznie realizują.

|  |
| --- |
| **Zadanie 32: Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** |

**Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn „Żółtymi naklejkami”**

W maju 2018 roku PKP PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi (INI). Jednocześnie baza danych o INI została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez osobę zgłaszającą zagrożenie lub wypadek numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala operatorowi numeru 112 łatwo i precyzyjnie zlokalizować przejazd lub przejście, co z kolei umożliwia szybszą reakcję pracowników kolejowych i, w razie potrzeby, służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2020 roku operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali blisko 10,5 tys. zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych. Dzięki dedykowanemu szybkiemu łączu z dyspozytorami PKP PLK w 358 przypadkach niezwłocznie wstrzymano ruch pociągów w obrębie przejazdu, zaś w 737 przypadkach, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i użytkowników przejazdów, ograniczono prędkość jazdy pociągów do 20 km/h.

**Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania**

Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, zakłady linii kolejowych kontynuowały w 2020 roku realizację polecenia Biura Bezpieczeństwa PKP PLK w zakresie:

* przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów, tj. pieszych i rowerzystów;
* dalszej współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, karanie użytkowników dróg łamiących przepisy ruchu drogowego, a także umożliwienie dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców wykroczeń w związku z dokonywanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń przejazdowych (sygnalizatorów, rogatek itp.).

**Działalność badawcza i publikacje**

**Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

W 2020 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

**Projekty badawcze**

1. Badania przemysłowe i eksperymentalne prace rozwojowe nad opracowaniem bezpiecznego punktu oświetleniowego,
2. Opracowanie i wytworzenie prototypów ultralekkich bezpiecznych barier drogowych i mostowych ze stali o podwyższonej wytrzymałości i nowatorskim systemie montażu wraz z technologią ich produkcji.
3. Opracowanie i wytworzenie lekkiej modułowej poduszki zderzeniowej wykorzystującej najnowsze rozwiązania materiałów wraz z technologią jej produkcji.

**Badania terenowe i laboratoryjne**

1. Przedsezonowe badania porównawcze zestawów SRT-3 służących do badania właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni w 2020 roku.
2. Diagnostyka stanu nawierzchni sieci dróg wojewódzkich wg WDSN administrowanych przez ZDW w Olsztynie.
3. Badania nawierzchni autostrady A2 odc. Konin - Nowy Tomyśl.
4. Badania nawierzchni autostrady A2 odc. Nowy Tomyśl – Granica Państwa
5. Badania nawierzchni autostrady A1 od km 0+000 do km 151+900.
6. Badania nośności, równości, współczynnika tarcia, ocena wizualna na odcinku autostrady A-4 Katowice – Kraków.
7. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier drogowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB32, TB42, TB51 i TB61.
8. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier mostowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB51.
9. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej poduszek zderzeniowych według PN-EN 1317
10. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej typoszeregu słupów oświetleniowych według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h.
11. Analiza oznakowania pionowego odcinka II autostrady płatnej A2 Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900;
12. Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-1 na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Qd (widzialność w dzień) oraz współczynnika odblasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników;
13. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek II Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900;
14. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa;
15. Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S19 od Stobiernej do węzła Rzeszów Wschód; Zleceniodawca: F.U.H.P.
16. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100;
17. Pomiary wskaźnika szorstkości oznakowania poziomego na jezdni północnej autostrady A4 na odcinku Węzeł Krapkowice – Węzeł Kędzierzyn –Koźle od km 256+740 do km 269+575;
18. Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S7, odcinek Miłomłyn północ – Ostróda północ;
19. Pomiary właściwości oznakowania poziomego Obwodnicy Olsztyna – odcinekdrogi ekspresowej S-16 od km 0+000 do km 10+000 i drogi ekspresowej S-51 od km 0+000 do km 1+000;
20. Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych;
21. Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych;
22. Badania próbek mieszanek mineralno-asfaltowych w zakresie współczynnika luminancji Qd;
23. Badania próbek gumowych pasów oznakowania stref bezpieczeństwa pieszych: pas ostrzegawczy i pas bezpieczeństwa;
24. Badania próbek gumowych pasów ostrzegawczych;
25. Badania wstępne farb rozpuszczalnikowych barwy białej, żółtej, czerwonej i niebieskiej do poziomego oznakowania dróg;
26. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
27. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
28. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
29. Badania wstępne masy termoplastycznej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
30. Badania wstępne masy termoplastycznej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
31. Badania próbek stałych pionowych znaków drogowych B-20 i G-2;

**Konferencje i prezentacje**

Konferencja Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020, Kraków 19-20 lutego 2020, prezentacja *Percepcja i recepcja przekazu informacyjnego znaków o zmiennej treści przez kierujących pojazdami w aspekcie zagadnień technicznych i prawnych,*

**Publikacje**

1. *Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach" (Wytyczne tworzenia krajowych, dwuetapowych programów poprawy brd), FERSI, styczeń 2020.*
2. *The position of e-scooters in European countries. Results of a survey in FERSI countries" (Prawne aspekty korzystania z hulajnóg elektrycznych w krajach europejskich), FERSI, czerwiec 2020.*
3. *Smart photonic guaidance system for road safety.* Transport Problems 2020 Volume 15 Issue 4 Part 1 DOI: 10.21.307/tp-2020-047
4. *O możliwości kreowania skrzyżowań przyjaznych dla kierowców*, Materiały Budowlane, nr 9, s. 44-45.
5. *Propozycja metodologii ewaluacji ex post wpływu nowej inwestycji drogowej na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,* Drogi i Mosty vol.19, s. 183-197
6. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego priorytetem polskiego rządu”*, Transport Miejski i Regionalny, Nr 6/2020.
7. *SPIK – Inteligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom*, Bezpieczeństwo w ruchu drogowym Nauka w Służbie Praktyki str. 142-148, Szczytno 2020.
8. *Wybrane propozycje zmian warunków technicznych pionowych znaków drogowych, w tym wprowadzenie oznakowania eksperymentalnego*, Bezpieczeństwo w ruchu drogowym Nauka w Służbie Praktyki str. 149-172, Szczytno 2020.

**Instytut Transportu Samochodowego**

Prace zrealizowane w minionym roku przez Instytut Transportu Samochodowego w ujęciu zgodnym z zapisami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.

**DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA**

Filar**: Bezpieczny człowiek**

Priorytet**: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego**

Kierunek**: Inżynieria i technologia**

1. **Opracowanie nowatorskiej aplikacji do szkolenia kierowców w zakresie wykorzystania systemów automatyzacji jazdy w ramach realizacji projektu Trustonomy: „*Building Acceptance and Trust in Autonomous Mobility*”, H2020 MG 3.3 Grant no. 815003.** W 2020 roku opracowano wymagania jakościowe dotyczące aplikacji, programy szkoleń dla wybranych systemów oraz utworzono prototypową wersję oprogramowania. Badania nad skutecznością tej formy kształcenia będą prowadzone w roku 2021. Ostateczna wersja usługi będzie dostępna w roku 2022.

Filar**: Bezpieczny człowiek**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Inżynieria i technologia**

1. **PEDI-CRASH: Aspekty bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu   
   w pojazdach zautomatyzowanych CAD.** W 2020 roku zakończono realizację pracy badawczej w której przeprowadzono badania faktycznych możliwości zapobiegania wypadkom z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszy   
   i rowerzysta) poprzez wsparcie kierowców systemami automatyzującymi jazdę. Wyniki badań będą publikowane w latach kolejnych.

Filar**: Bezpieczny pojazd**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Inżynieria i technologia**

1. **AV-PL-ROAD: „*Polska droga do automatyzacji transportu drogowego*”,** projekt realizowany w ramach programu GOSPOSTRATEG finansowanego przez Narodowe centrum Badań i Rozwoju. Przeprowadzone badania systemów wspomagania jazdy na torze badawczym miały na celu wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oszacowanie skali tego wpływu przez zastosowanie w nowo produkowanych pojazdach systemów wspomagania jazdy. W badaniach określono faktyczne możliwości techniczne tych systemów oraz parametry współpracy systemu   
   z kierowcą. Badania przeprowadzono w 2020 roku, ich wykorzystanie zaplanowano   
   w dalszej części projektu trwającego do I kwartału 2022 roku.

Filar**: Bezpieczny człowiek**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Edukacja**

1. **Badanie zachowań uczniów szkół podstawowych asumptem do opracowania programu nauczania wychowania komunikacyjnego (2018-2020).** Celem pierwszego etapu projektu było uzyskanie informacji czy wiadomości i umiejętności przyswojone podczas wychowania komunikacyjnego przekładają się na rzeczywiste zachowania dzieci jako pieszych, rowerzystów i pasażerów oraz, jeśli nie, jakie błędy są przez nie najczęściej popełniane. Efektem tego badania była identyfikacja zachowań prawidłowych i nieprawidłowych dzieci w ruchu drogowym. Celem drugiego etapu było opracowanie programu edukacyjnego wychowania komunikacyjnego w szkole podstawowej uwzględniającego braki w edukacji brd dzieci i młodzieży, dorobek pracowników CBR w tym zakresie oraz dobre praktyki stosowane w innych państwach UE. Efektem pracy jest monografia krajowa pt. Dzieci w ruchu drogowym, składającej się z trzech zeszytów (wymienione poniżej w publikacjach).
2. **Zapobieganie prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i narkotyków** (*Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*) – projekt realizowany w latach 2020-2021 przez konsorcjum dwóch partnerów: ECORYS Netherlands   
   i Instytut Transportu Samochodowego na zlecenie Komisji Europejskiej, Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Celem projektu jest dostarczenie Komisji Europejskiej aktualnych danych i informacji na temat alkoholu i innych substancji psychoaktywnych jako czynników powodujących wypadki drogowe. Ponadto celem projektu jest zebranie aktualnych informacji na temat polityk, obowiązujących ram prawnych, procesu egzekwowania przepisów w tym zakresie oraz sankcji i środków wdrożonych przez państwa członkowskie UE oraz Szwajcarię i Norwegię w celu ograniczenia negatywnego wpływu tych substancji na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projekt polega na analizie dostępnych źródeł literatury, projektów i przykładów dobrych praktyk, a także na przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami krajów europejskich (na podstawie opracowanych kwestionariuszy), oraz zorganizowaniu i przeprowadzeniu warsztatów z ekspertami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz decydentami na szczeblach krajowych. Ponadto, w ramach projektu analizowane są najnowocześniejsze technologie służące do walki z alkoholem i narkotykami w ruchu drogowym i ich potencjalne korzyści dla bezpieczeństwa oraz koszty i zalety programów stosowania blokad alkoholowych. Efektem projektu będzie zestaw zaleceń dotyczących tego w jaki sposób Komisja Europejska może skutecznie wspierać wysiłki państw członkowskich na rzecz ograniczania liczby wypadków drogowych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych. Wyniki projektu oraz wnioski i zalecenia posłużą Komisji Europejskiej jako podstawa do podjęcia decyzji, czy   
   i w jaki sposób zaktualizować zalecenia w tym zakresie określone przez KE w 2001 roku.
3. **Projekt “*MOVING Safely To All RoadS*” (Moving STARS).** Realizowany w ramach programu ERASMUS+ w latach 2020-2022 przez konsorcjum siedmiu partnerów   
   (w tym Instytut Transportu Samochodowego) z pięciu krajów. Projekt jest skierowany do nauczycieli wychowania przedszkolnego i pierwszych klas szkół podstawowych. Jego celem jest połączenie zdrowego rozwoju kinestetycznego dzieci z bezpieczeństwem na drogach poprzez wykorzystanie w edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu i mobilności gier ruchowych i aplikacji cyfrowych, które sprzyjają rozwojowi umiejętności motorycznych dzieci. Projekt polega na opracowaniu materiałów szkoleniowych dla nauczycieli i stworzeniu bazy wiedzy dla nich, z której mogą korzystać przy realizacji zajęć z zakresu brd, z naciskiem położonym na naukę poprzez gry. Druga grupa adresatów projektu to uczniowie, którzy poprzez działania oparte na grach (fizycznych i cyfrowych) będą wspierani w nauce poprawnych zachowań na drodze poprzez: opanowanie umiejętności motorycznych z naciskiem na chodzenie, bieganie, balansowanie itp., które są niezbędne do bezpiecznego poruszania się pieszych; poznanie znaczenia bezpiecznych zachowań w ruchu i zwiększenia świadomości w tym zakresie, promowanie zdrowego i aktywnego stylu życia.
4. **Polskie obserwatorium BRD.** Celem realizacji projektu jest zapewnienie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obserwatorium (POBR) składa się z dwóch części: hurtowni danych i strony internetowej www.obserwatoriumbrd.pl. W Obserwatorium są zgromadzone dane o wypadkach drogowych oraz dane uzupełniające o ludności, pojazdach, kierowcach   
   i drogach pozwalające na prowadzenie zaawansowanych analiz zagrożeń oraz skuteczności podejmowanych działań zaradczych. W POBR dostępna jest również mapa drogowa Polski, na której zlokalizowane są wypadki drogowe. O każdym wypadku zgromadzonych jest ponad 50 informacji. Dane te są dostępne w hurtowni. Na stronie internetowej prezentowana jest mapa interaktywna pokazująca lokalizację wypadków oraz podstawowe dane o każdym z nich. ITS jako jednostka wyznaczona przez ministerstwo właściwe do spraw transportu reprezentuje Polskę   
   w międzynarodowej bazie IRTAD oraz europejskiej bazie CARE. W ramach POBR dostarczane są dane roczne o wypadkach w Polsce (w formatach i zakresie odpowiednim do każdej z baz).
5. **KROS- *Knights for Road Safety*, Rycerze Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.** Celem projektu jest zmiana podejścia w europejskich szkołach do realizacji programów i inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcie rozwoju zawodowego nauczycieli w tym obszarze. W ramach projektu powstaje partnerstwo strategiczne interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego: m.in. ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pedagogów i twórców aplikacji edukacyjnych, władz lokalnych. W sieci szkół pilotażowo testowane są materiały edukacyjne KROS.

Filar**: Bezpieczny pojazd**

Priorytet**: Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów\**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdów.**   
   W ramach działalności statutowej są podejmowane prace, mające na celu opracowanie koncepcji i wykonanie prototypów nowych urządzeń kontrolnych oraz ich badania eksploatacyjne. W 2020 roku Opracowanie prototypu opóźnieniomierza do kontroli działania hamulców typ CL 177, umożliwiających badanie techniczne układu hamulcowego w pojazdach przystosowanych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne.

**DZIAŁALNOŚĆ PUBLIKACYJNA**

W ramach działalności publikacyjnej Instytutu Transportu Samochodowego od lat wydawany jes**t Kwartalnik** **Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego**. W 2020 roku ukazały się dwa numery Kwartalnika. W wersji elektronicznej są one dostępne bezpłatnie na stronie <http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/analizy_brd/projekty_i_publikacje/kwartalnik_brd/>

Źródłem informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego jest również **Portal Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** zawierający między innymi mapę interaktywną i bazę danych do wykorzystania przez internautów. [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl)

Poniżej zamieszczono publikacje przygotowane przez pracowników ITS w podziale na priorytety i kierunki zgodne z NPBRD:

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Edukacja**

1. **Kierowcy w pandemii - psychologiczne aspekty powodowania wypadków** – referat wygłoszony podczas konferencji Polskiego Kongresu Drogowego „Drogi i mobilność po pandemii Covid-19. Bezpieczeństwo ruchu drogowego” 25.06.2020,
2. **Przygotowanie młodych kierowców w zakresie psychologicznych aspektów bezpieczeństwa**, referat wygłoszony podczas Kongresu OSK, 18.06.2020, Grupa Image,
3. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 1. Współczesne rozumienie wychowania komunikacyjnego**, autor Aneta Wnuk, Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020,
4. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 2. Omówienie badań światowych i własnych dotyczących zachowań młodych uczestników ruchu,** autor Aneta Wnuk, Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020,
5. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 3. Propozycje rozwiązań edukacyjnych dla młodych uczestników ruchu i prowadzących zajęcia z wychowania komunikacyjnego,** autor Aneta Wnuk, Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020.

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

Priorytet: ***Ochrona uczestników ruchu drogowego***

Kierunek: **Nadzór**

1. **Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020,

• **Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020,

• **Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020.

Filar**: Bezpieczny człowiek**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Budowanie akceptacji i zaufania do autonomicznej mobilności.** Autorzy: Aleksandra Rodak, Mikołaj Kruszewski. Publikacja: Kwartalnik BRD, vol.1-2, 2020,
2. **Influence on use of reflective elements on road safety**, autorzy: Katarzyna Sicińska, Anna Zielińska, konferencja Transport Problems 2020,
3. **Survey on pedestrians and drivers’ attitudes at the area of pedestrian cros**sings, autorzy: Maria Dąbrowska-Loranc, Katarzyna Sicińska, konferencja Transport Problems 2020.

Filar**: Bezpieczne drogi**

Priorytet**: Wdrożenie standardów brd eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym.**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Guidelines for the Use of Non-standard Road Signs – Polish Experiences**, autorzy: Stanisław Gaca, Mariusz Kieć, Tomasz Kamiński, Mikołaj Kruszewski Alessandro Calvi, Publikacja GAMBIT 2020,
2. **The Analysis Of Organizational And Legal Possibilities To Reduce The Risks Related To Road Transport Of Dangerous Goods In Po**land, autorzy: Małgorzata Walendzik, Tomasz Kamiński, Piotr Pawlak, Konstantinos Demestichas, Publikacja GAMBIT 2020,
3. **Driver's tasks in the context of the increase in the degree of automation of the road transport**, autorzy: Cezary Krysiuk, Aldona Kuśmińska-Fijałkowska, Tomasz Kamiński, Konstantinos Demestichas,Publikacja GAMBIT 2020,
4. **Zrównoważona mobilność, C-ITS, pojazdy zautomatyzowane… – wyzwania przyszłości dla zarządców drogowych**, autor: Tomasz Kamiński, Prezentacja: Polski Kongres Drogowy – seminarium
5. **Kooperacyjne Inteligentne Systemy Transportowe (C-ITS) jako rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo i efektywność transportu drogowego**, autor: Tomasz Kamiński, Publikacja: Gospodarka Materiałowa i Logistyka nr 6/2020, s. 10-18.

Filar**: Bezpieczne drogi**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Rozwój infrastruktury drogowej, a pojazdy auton**omiczne. autorzy: Krysiuk C., Kuśmińska-Fijałkowska A. , Publikacja w ramach Konferencji Logistyka   
   w Ratownictwie.

Filar**: Bezpieczna prędkość**

Priorytet**: Inne**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Assessment of the Speed Management Impact on Road Traffic Safety on the Sections of Motorways and Expressways Using Simulation Methods**, autorzy: Jacek Oskarbski, Tomasz Kamiński, Kyandoghere Kyamakya, Jean Chamberlain Chedjou, Karol Żarski, Małgorzata Pędzierska. Publikacja w czasopiśmie Sensors 2020.

Filar**: Bezpieczny pojazd**

Priorytet**: Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach**

Kierunek**: Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Estimated assessment of the potential impact of driver assistance systems used in automated vehicles on the level of road safety in Poland**, autor: Piotr Pawlak. Wygłoszenie referatu na XIII Międzynarodowej Konferencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2020,„Wyzwania i uwarunkowania poprawy bezpieczeństwa **ruchu drogowego do 2030 roku”, Politechnika Gdańska,7- 8 września 2020,**
2. **User Requirements for Autonomous Vehicles – a Comparative Analysis of Expert and Non-expert-based Approac**h, autorzy: Aleksandra Rodak, Samantha Jamson, Mikołaj Kruszewski, Małgorzata Pędzierska. Publikacja: 2020 AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive (AEIT AUTOMOTIVE), Torino, Italy, November pp. 1-6,
3. **Bringing Trust to Autonomous Mobility**, autorzy: Pavlos Kosmides, Konstantinos Demestichas, Konstantinos Avgerinakis, Eleni Trouva, Stefano Bianchi, Alessandro Barisone, Konstantinos Risvas, Konstantinos Moustakas, Aleksandra Rodak, Mikołaj Kruszewski, Malgorzata Pędzierska. Publikacja: 2020 AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive (AEIT AUTOMOTIVE), Torino, Italy, 2020, pp. 1-6,
4. **User Requirements for Autonomous Vehicles - a Comparative Analysis of Expert and Non-expert-based Approach**, autorzy: Aleksandra Rodak, Samantha Jamson, Mikołaj Kruszewski, Małgorzata Pędzierska. Przygotowanie i wygłoszenie referatu na konferencji AEIT AUTOMOTIVE 2020 the 5th AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive, 18-20 listopada 2020r. (online) Publikacja: IEEE Xplore , https://ieeexplore.ieee.org/document/9307415

# Efekty wprowadzenia „korytarza życia” na drogach publicznych

Dnia 5 listopada 2019 r. Prezydent RP Andrzej Duda podpisał przygotowaną przez Ministerstwo Infrastruktury nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzającą przepisy dotyczące tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na suwak. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od dnia 6 grudnia 2019 r.

Wprowadzają one jednoznaczne zasady zachowania kierowców w dwóch istotnych dla bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego sytuacjach: gdy zachodzi potrzeba umożliwienia służbom ratowniczym szybkiego dotarcia na miejsce zdarzenia drogowego, a także gdy występuje zwężenie drogi ograniczające liczbę dostępnych pasów.

O tym, w jaki sposób tworzyć korytarz życia, mówiła m.in. kampania edukacyjna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego skierowana do polskich kierowców pn. „Życie ma pierwszeństwo”. Jej celem było szerzenie wiedzy na temat zasad tworzenia korytarza życia. Kluczowym elementem kampanii był interaktywny spot, który można obejrzeć na stronach http://www.krbrd.gov.pl oraz http://www.zyciemapierwszenstwo.pl.

W przypadku jazdy na suwak przepisy precyzyjnie określają zasady pierwszeństwa jazdy z poszczególnych pasów ruchu, gdy następuje zmniejszenie ich liczby, a w miejscu zwężenia powstaje zator. Ustalają ponadto zasadę naprzemiennego wjazdu po jednym pojeździe z każdego pasa ruchu. Nowe rozwiązania są zbliżone do sprawdzonych od lat przepisów funkcjonujących w wielu w krajach Europy.

W zakresie zmian dotyczących „jazdy na suwak” nie ma możliwości poddania ocenie zakładanych efektów projektowanej interwencji ze względu na m.in. brak dostępności odpowiednich metod badawczych w Polsce. Zgodnie jednak z przyjętym założeniem zakładane efekty przyjętych zmian legislacyjnych w zakresie „korytarza życia” są poddawany bieżącej ocenie.

Z przekazanych przez KG PSP informacji wynika, że Państwowa Straż Pożarna z pełną aprobatą przyjęła wprowadzone zmiany. W większości przypadków zauważalny jest postęp w zachowaniu kierujących, w szczególności na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Nadal jednak zdarzają się przypadki kierowców, którzy nie stosują się do obowiązku ułatwienia przejazdu uprzywilejowanego pojazdom służb ratowniczych.

Obserwacje komendantów wojewódzkich, miejskich/powiatowych PSP oraz przeprowadzone konsultacje z kierowcami i dowódcami pełniącymi służbę w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP pozwoliły na wyciągnięcie poniższych wniosków:

1. Prawidłowo utworzony „korytarz życia” wpływa na szybkość dotarcia zastępów straży pożarnej do miejsca prowadzonych działań, zwiększenie bezpieczeństwa oraz na łatwiejsze manewrowanie pojazdami pożarniczymi, zwłaszcza w dużych miastach i w okresach zwiększonego natężenia ruchu. Powyższe znacząco wpływa na skrócenie czasu dotarcia ratowników do osób znajdujących się w stanie bezpośredniego zagrożenia życia.

2. Niejednokrotnie zdarzają się przypadki braku możliwości utworzenia „korytarza życia” na zatłoczonych drogach ze względu na infrastrukturę drogową. Głównymi przeszkodami są między innymi: zbyt wysokie krawężniki, barierki ochronne, zbyt wąskie pobocza jak również zbyt blisko rosnące drzewa przy drogach poza terenem zabudowanym.

1. Uregulowania wymaga sposób zachowania się kierowców na drogach jednojezdniowych w dwóch kierunkach ruchu, na których często dochodzi do zatrzymania lub spowolnienia pojazdu uprzywilejowanego z uwagi na nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu.

4. W przypadku zakorkowania drogi, „korytarz życia” jest tworzony doraźnie, dopiero po zbliżeniu się samochodu uprzywilejowanego do samochodów stojących w korku, co sprawia, że pojazd uprzywilejowany porusza się z niewielką prędkością znacznie wydłużając czas dojazdu do zdarzenia.

5. Zauważa się, że czasami kierowcy jadący tzw. „rozbiegowym" pasem ruchu często interpretują go jako przeznaczony do jazdy na suwak, co powoduje kolizje z innymi uczestnikami ruchu. W tym obszarze wskazane jest doinformowanie społeczeństwa.

6. Problemem jest przejazd dwóch lub więcej pojazdów uprzywilejowanych. Kierowcy po przejeździe pierwszego uprzywilejowanego pojazdu często wracają do normalnego ustawienia, nie sprawdzając czy nie nadjeżdżają kolejne pojazdy. W konsekwencji następny pojazd uprzywilejowany napotyka na utrudnienia w dojeździe na miejsce zdarzenia.

7. Podstawową zasadą jest, aby kierowcy będący najbliżej zdarzenia rozpoczęli tworzenie „korytarza życia”, wtedy kolejni naśladują powyższe zachowanie.

8. Przygotowując programy kursów na prawo jazdy wskazanym jest położenie nacisku na kwestie dot. „korytarza życia” - jak się zachować w trakcie jego tworzenia, gdy nadjeżdża samochód uprzywilejowany w ruchu, aby poprzez nieodpowiednie zachowanie nie powodować dodatkowych utrudnień oraz nie podnosić ryzyka wystąpienia kolizji.

Zdaniem KG PSP wprowadzenie konieczności tworzenia „korytarza życia” przez uczestników drogi jest jak najbardziej zasadne i koniecznym jest propagowanie nowych regulacji w zakresie prawidłowego realizowania tego obowiązku. W długoterminowej perspektywie można oczekiwać zmiany zachowań, wzrostu poziomu kultury i dyscypliny wśród kierowców uczestniczących lub będących świadkami zdarzeń drogowych.

Koniecznym jest jednak kontynuowanie procesu edukacji przyszłych kierowców w trakcie nauki jazdy, jak również prowadzenia kampanii informacyjnych docierających do dużej rzeszy kierowców. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w których tylko część kierowców stosuje się do przepisów ułatwiających dotarcie służb do miejsca zdarzenia.

Ocenę efektów przyjętych zmian legislacyjnych w zakresie „korytarza życia” przedstawiło również Ministerstwo Zdrowia. W związku z tym, że zespoły ratownictwa medycznego nie raportują po każdej zakończonej interwencji, czy w trakcie przejazdu ambulansem utworzony został korytarz życia, tym samym nie są prowadzone statystyki w powyższym zakresie i nie jest możliwa jednoznaczna ocena oddziaływania wprowadzonych regulacji na zmianę zachowań kierujących.

System Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego (SWD PRM) pozwala na wygenerowanie raportów dotyczących czasu dojazdu zespołu ratownictwa medycznego (ZRM) na miejsce zdarzenia. Z uwagi na to, że przepisy wprowadzające regulacje dotyczące tworzenia przez kierowców korytarzy życia obowiązywać zaczęły od 6 grudnia 2019 r., analizie poddano czas dojazdu ZRM w 1 kodzie pilności w ujęciach miesięcznych w okresie od 6 października 2019 r. do 6 marca 2020 r., czyli dwa miesiące poprzedzające wprowadzenie zmian oraz pierwsze trzy miesiące po ich wprowadzeniu. Pozyskane dane pozwoliły na wyliczenie mediany czasu dojazdu ZRM w kodzie 1 (wymagającym użycia sygnałów świetlnych i dźwiękowych) dla całego kraju, przy uwzględnieniu kryterium gęstości zaludnienia. Wyniki przedstawiają się następująco:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mediana czasu dotarcia ZRM na miejsce zdarzenia – KOD 1 | 06.10-06.11.2019 | 07.11-06.12.2019 | 07.11-06.12.2019 | 07.01-06.02.2020 | 07.02-06.03.2020 |
| Miasta powyżej 10 tys. mieszkańców | 7,14 | 7,25 | 7,24 | 7,26 | 7,20 |
| Poza miastami powyżej 10 tys. mieszkańców | 13,21 | 13,34 | 13,41 | 13,56 | 13,36 |

Wyliczenia te nie wskazują, by w pierwszych trzech miesiącach po wprowadzeniu powyższych przepisów odnotowano skrócenie mediany czasu dotarcia zespołów ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia; czasy te są porównywalne do okresu poprzedniego. Trudno jest jednoznacznie stwierdzić, czy wynika to z nieprawidłowego stosowania przez kierowców wprowadzonych regulacji, czy wpływ na to miały inne czynniki, np. pogodowe.

Epidemia wirusa SARS-CoV-2 spowodowała, że znaczna część interwencji zespołów ratownictwa medycznego od połowy marca 2020 r. i dalej dotyczyła wyjazdów do pacjentów z podejrzeniem zakażenia i w związku z dodatkowym zabezpieczeniem członków ZRM, wydłużył się czas dotarcia do pacjenta. Analiza powyższych danych od marca 2020 r. byłaby niemiarodajna.

O analizę i ocenę wpływu wprowadzenia przedmiotowych regulacji na zmianę zachowań kierujących w zakresie prawidłowego realizowania nałożonych obowiązków, poproszono Panią Małgorzatę Popławską – Prezes Związku Pracodawców Ratownictwa Medycznego SPZOZ. Przesłana odpowiedź wyraża subiektywną ocenę opartą na obserwacji i informacjach przekazanych przez dysponentów zespołów ratownictwa medycznego. Z oceny tej wynika, że wprowadzone 6 grudnia 2019 r. przepisy prawne mają pozytywny wpływ na zachowanie kierowców i działają z korzyścią dla służb ratowniczych. Prawidłowe tworzenie korytarzy życia może ułatwić odpowiednim służbom dojazd do osób poszkodowanych i ich ewakuację z miejsca zdarzenia, skracając tym samym czas przejazdu. Zaobserwowano zmianę zachowania kierowców poprzez sprawniejsze, szybsze i bardziej przewidywalne reagowanie na widok pojazdów uprzywilejowanych. Korytarze życia sprawdzają się na autostradach, drogach ekspresowych i drogach szybkiego ruchu oraz w dużych aglomeracjach miejskich o rozbudowanej infrastrukturze drogowej. W ruchu miejskim, na drogach lokalnych, gdzie przeważają drogi jednopasmowe, wprowadzenie korytarzy życia nie wpłynęło znacząco na płynność jazdy ZRM.

Prezes Związku Pracodawców Ratownictwa Medycznego wskazuje również na niepokojące zjawisko zajmowania utworzonych korytarzy życia przez kierowców chcących opuścić zablokowaną trasę, jak również nadużywanie korzystania z sygnałów świetlnych i dźwiękowych przez inne pojazdy. Takie zachowania powodują całkowite zablokowanie przejazdu ambulansu ratowniczego, a tym samym uniemożliwiają dojazd ZRM do zdarzenia lub szybką ewakuację poszkodowanych.

Reasumując, Ministerstwo Zdrowia podkreśliło że analiza pierwszych trzech miesięcy po wejściu w życie przepisów obligujących kierowców do tworzenia korytarzy życia, przeprowadzona na podstawie danych z SWD PRM, nie wykazała poprawy czasu dotarcia zespołów ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia. Ocena długofalowa na podstawie wybranych kryteriów nie jest możliwa z uwagi na stan epidemii. Natomiast według subiektywnej oceny zespołów ratownictwa medycznego wprowadzone regulacje są jak najbardziej zasadne, widoczna jest zmiana w zachowaniu kierowców, która w pozytywny sposób wpływa na usprawnienie przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.

Opinię na temat zmian wprowadzonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym na zachowanie kierowców przekazała również Komenda Główna Policji (pismem z dnia 25 marca br.) przedstawiając stanowisko Biura Ruchu Drogowego KGP w tej sprawie, opracowane w oparciu o informacje przekazane przez naczelników Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP.

Analiza informacji przekazanych w przedmiotowym zakresie pozwoliła na sformułowanie wniosku - co do zasady zgodnego w skali kraju - że policjanci ruchu drogowego dostrzegają korzystne zmiany w zachowaniu kierowców w zakresie sprawnego tworzenia przez nich „korytarzy życia” i stosowania zasady „jazdy na suwak”, a same przepisy są również pozytywnie odbierane przez kierujących pojazdami.

Jak wynika z informacji przekazanych przez KGP, w początkowej fazie obowiązywania przepisów funkcjonariusze Policji, prowadząc czynności służbowe, na bieżąco informowali o nowych regulacjach prawnych w omawianym zakresie, znaczną uwagę kładąc przede wszystkim na edukację, poprawę świadomości kultury jazdy oraz obowiązek przestrzegania przepisów. Towarzyszące zmianie przepisów prawa kampanie społeczne, ogólnie dostępne w środkach masowego przekazu, jak również bieżące informacje przekazywane poprzez różnego rodzaju media, sukcesywnie wpływały na wzrost świadomości kierujących w zakresie istoty i znaczenia umożliwienia płynnego przejazdu pojazdom uprzywilejowanym oraz praktycznego stosowania zasady „jazdy na suwak”.

Niezależnie od powyższego, w ocenie Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP, wprowadzeniu nowych przepisów towarzyszą także nieznaczne trudności związane z interpretacją przepisów i ich praktycznym stosowaniem.

Tym samym, odnosząc się do zagadnienia „jazdy na suwak”, w dalszym ciągu zauważalne są negatywne zachowania kierujących związane z:

- blokowaniem możliwości zjazdu pojazdowi znajdującemu się na zanikającym pasie ruchu,

- wpuszczaniem więcej niż jednego pojazdu,

- próbami wymuszania pierwszeństwa z nadużywaniem sygnałów dźwiękowych,

- zmianą pasa ruchu zanim pojazd dojedzie do końca kończącego się pasa.

W ocenie Biura Ruchu Drogowego KGP popartej obserwacjami Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP, idea wprowadzonych regulacji w zakresie „jazdy na suwak” i „korytarzy życia” niewątpliwie przyczyniła się do upłynnienia i uporządkowania sposobu i stylu jazdy na polskich drogach. Jak wynika z przekazanych informacji, Policja odnotowuje incydentalne przypadki zdarzeń w ruchu drogowym mające związek lub wynikające ze stosowania nowych przepisów w tym zakresie.

1. [↑](#endnote-ref-1)
2. Liczba ta może ulec zmianie ponieważ nie wszystkie kontrole zostały już zakończone [↑](#footnote-ref-1)
3. Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2020 rok mają charakter wstępny. [↑](#footnote-ref-2)