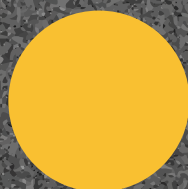




Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

2021



2030



NARODOWY PROGRAM
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
2021 - 2030

SŁOWNIK POJĘĆ

WYPADEK DROGOWY

Zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym żaden z uczestników nie doznał obrażeń ciała, odnotowano jedynie straty materialne.

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

OFIARA ŚMIERTELNA

Osoba zmarła w wyniku obrażeń doznanych w wypadku drogowym: na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadku.

OFIARA CIĘŻKO RANNA

Osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

OFIARA LEKKO RANNA

Osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary ciężko rannej.

OFIARA RANNA

Ofiary lekko i ciężko ranne liczone łącznie.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY

Stosunek liczby wypadków lub ofiar na danym obszarze do liczby mieszkańców ten obszar zamieszkujących. Miarą wskaźnika jest liczba wypadków lub ofiar na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej lub powierzchni obszaru. Miarą gęstości wypadków są: liczba wypadków na 100 km długości dróg lub liczba wypadków na 100 km²



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

NARODOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO **2021 - 2030**

Ministerstwo Infrastruktury
Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



SPIS TREŚCI

SŁOWO WSTĘPNE	4
DIAGNOZA ŚTANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	7
UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE	15
CEL, ZAŁOŻENIA I STRUKTURA PROGRAMU	23
PRYNCYPIA PROGRAMU	27
FILARY PROGRAMU	31
SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO	33
BEZPIECZNY CZŁOWIEK	43
BEZPIECZNA DROGA	57
BEZPIECZNY POJAZD	66
RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	74
ZASADY WDRAŻANIA PROGRAMU	83
MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	90



SŁOWO WSTĘPNE

Czy duża liczba ofiar wypadków na polskich drogach musi być nieuchronnym efektem rozwoju motoryzacji? Odpowiedź powinna być oczywista, a jednak wciąż wywołuje dyskusje i wątpliwości. Z całą pewnością pogląd, iż dynamiczny rozwój transportu musi skutkować nieuchronną ilością negatywnych konsekwencji pokutował jeszcze na przełomie lat 80. i 90. W tym czasie, instytucje statutowo powołane do zarządzania w obszarze szeroko rozumianego transportu i ruchu drogowego, przyjmowały opinię o koniecznej do poniesienia kontrybucji w zamian za zyski pochodzące z dynamicznego rozwoju. Obok kosztów związanych z zanieczyszczeniem środowiska czy kongestią, jako część ponoszonej ceny postrzegano również rosnącą liczbę wypadków i ich ofiar.

W 1993 r. powołano Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a rok później podjęto decyzję o przygotowaniu pierwszego kompleksowego, rządowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program GAMBIT'96 oraz kolejne, w tym przygotowany po zmianie struktury administracyjnej kraju program GAMBIT 2000, a następnie program GAMBIT 2005, dały podwaliny pod szereg interwencji opartych o usystematyzowaną metodykę oraz wspartych niezbędnym transferem wiedzy. Działania realizowane zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyniosły wiele pozytywnych zmian. Dzięki zaangażowaniu kluczowych partnerów Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na przestrzeni ostatnich 10 lat udało się znacznie ograniczyć liczbę ofiar wypadków.

Niestety, analiza danych statystycznych oraz trendów za okres ostatnich 10 lat wskazuje, że pomimo dużego postępu w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i najciężej poszkodowanych poziom zagrożenia na polskich drogach jest niezadowolający i nadal odbiega od założonych celów. Będzie tak dopóty, dopóki będziemy odnotowywać choć jedną ofiarę śmiertelną na skutek wypadków na polskich drogach.



Podejmując prace zmierzające do przygotowania kolejnego krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, potwierdzamy zobowiązanie aktywnego i świadomego współuczestnictwa Polski w kształtowaniu globalnej i europejskiej polityki ukierunkowanej na ochronę zdrowia i życia w ruchu drogowym. Mamy pełną świadomość, iż cele wyznaczone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej są wielkim wyzwaniem, ale stanowią także szansę na poprawę dotychczasowej sytuacji. Przykłady krajów o najniższym poziomie zagrożenia potwierdzają, że możliwe jest osiągnięcie bardzo dobrych rezultatów przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy zyskami płynącymi z rozwoju transportu i ruchu drogowego, a wysokim poziomem bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań, a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji. Dodatkowo, NPBRD jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027¹. NPBRD stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem ww. krajowej strategii brd są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2023 r. i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020-2030 i który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 począwszy od roku 2025.

Pomimo prowadzonych w sposób ciągły niezależnie od ograniczeń wynikających ze stanu epidemii COVID-19 intensywnych prac inwestycyjnych nad rozbudową i poprawą infrastruktury drogowej w Polsce, wciąż głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z najcięższym skutkiem w tym utratą życia pozostaje człowiek. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na polskich drogach i stanowi największe wyzwanie na kolejną dekadę.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz.

CO OSIĄGNIĘLIŚMY



STRESZCZENIE

Odnotowany w ciągu ostatnich 10 lat 36% spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz 22% redukcja liczby ofiar ciężko rannych potwierdzają zasadność podejmowania usystematyzowanych i konsekwentnych działań prewencyjnych. Na podstawie obserwacji aktualnych trendów należy jednak podkreślić, iż dogonienie europejskiej czołówki krajów o najwyższym poziomie bezpieczeństwa drogowego będzie dużym wyzwaniem. Polska jest w stanie temu wyzwaniu sprostać pod warunkiem podjęcia jeszcze intensywniejszych prac, dużej determinacji oraz odwagi w stanowieniu priorytetów, którymi powinny być niewątpliwie w pierwszej kolejności - zdrowie i życie wszystkich uczestników ruchu poruszających się po drogach.

DIAGNOZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Rozdział 1

Trendy w latach 2009-2019

W latach 2009-2019 nastąpił znaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w wyniku wypadków na polskich drogach. Liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się z poziomu 4572 do wartości 2909, co oznacza spadek o 36%. W przypadku ofiar ciężko rannych odnotowano spadek o 22%, a ich liczba zmniejszyła się z poziomu 13689 w roku 2009 do wartości 10633 w roku 2019.

W latach 2010-2020 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 36%, a liczba ciężko rannych o ponad 23%.



Powyższe dane świadczą o pozytywnym trendzie w odniesieniu do liczby najczęściej poszkodowanych ofiar wypadków drogowych w Polsce. Mając jednak na względzie podstawowe założenia *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* należy stwierdzić, iż odnotowany do 2019 roku i w 2020 roku (rok pandemiczny) poziom redukcji ofiar śmiertelnych i ciężko rannych nie osiągnął wartości zakładanych w dokumencie, to jest obniżenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% oraz liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, nawet przy znacznej poprawie wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020. W roku 2019 cel cząstkowy nie został osiągnięty - różnica wynosiła odpowiednio w zakresie liczby ofiar śmiertelnych 36,1%, zaś w zakresie liczby ciężko rannych 46,4%. W 2020 roku cel końcowy NPBRD nie został osiągnięty, liczba ofiar śmiertelnych była wyższa o 24,5 % a ciężko rannych o 27,6 %.

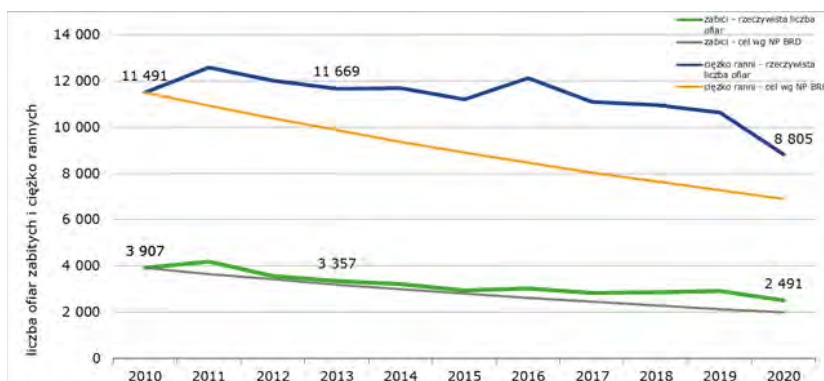
Mając na względzie powyższe dane, należy podkreślić, iż progres w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest procesem długofalowym, a wyraźne trendy można zaobserwować dopiero na przestrzeni wielu lat. Charakterystyczne jest także, iż w początkowej fazie podejmowania działań prewencyjnych obserwowana jest większa dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, co oznacza,

Rysunek 1.1

Liczba ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010-2020
/źródło: Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego/ *Diagnoza stanu brd wraz z pozostałymi elementami niniejszego NPBRD obejmuje podsumowanie oceny zagrożeń dla brd, o której jest mowa w kryterium do warunku podstawowego dla celów szczegółowych Polityki Spójności dotyczących sektora transportu (załącznik IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027)*".

Rysunek 1.2

Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020
/źródło: Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego/



że dalsza redukcja zagrożenia w ruchu drogowym przebiega stosunkowo wolniej i wymaga jeszcze większej precyzji w prognozowaniu interwencji oraz zarządzaniu wszystkimi krytycznymi obszarami mającymi wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wychodzi naprzeciw niewątpliwemu wyzwaniu, jakim jest dalsza, systematyczna poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zgodnie bowiem z zaleceniami i rekomendacjami organizacji międzynarodowych, w tym Organizacji Narodów Zjednoczonych, a także planem działań Unii Europejskiej, na poziomie strategicznych dokumentów krajowych należy wyznaczyć ambitne cele, ukierunkowane na znaczną redukcję liczby najciężej poszkodowanych w wypadkach drogowych. W przypadku Polski oznacza to, iż działania będą stanowić niezwykle istotny wkład w osiągnięcie długoterminowego celu Unii Europejskiej zakładającego realizację do roku 2050 tzw. *Wizji Zero*, czyli zerowej liczby ofiar śmiertelnych na europejskich drogach.

Stan BRD w roku bazowym 2019

W roku 2019 na polskich drogach zginęło 2909 osób, a 10633 odniosły ciężkie obrażenia.

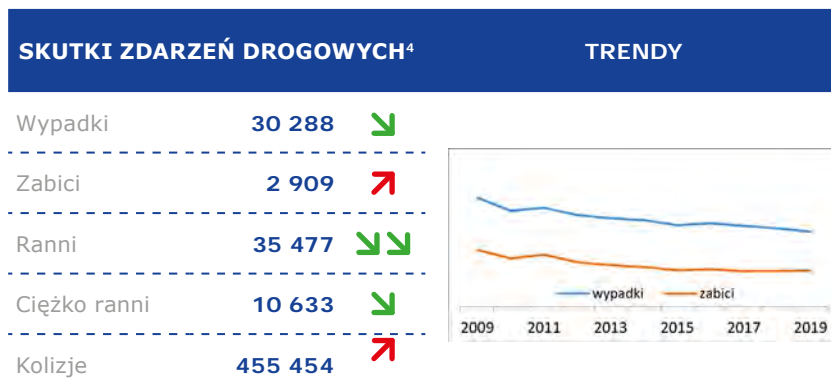
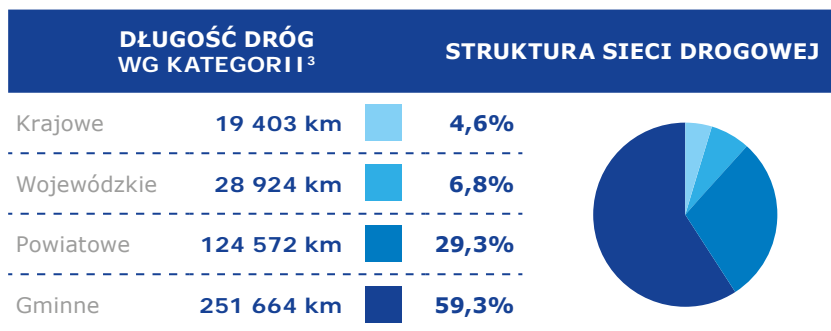
W zestawieniu z rokiem 2018:

1. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 47 /+ok.2%/
2. Liczba ofiar ciężko rannych spadła o 330 /-ok.3%/
3. Liczba rannych ogółem spadła o 1882 osoby /-5%/
4. Liczba wypadków spadła o 1386 /-ok.4%/

POLSKA	
Liczba mieszkańców	38 411,1 tys.
Powierzchnia	312 705 km²
Długość dróg publicznych	424 563 km
Zarejestrowane pojazdy ²	30 800,8 tys.



² GUS Transport - wyniki działalności w 2018 r., GUS, 2019 r.



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost > 10%

- spadek 0-5%

- spadek 5-10%

- spadek > 10%

- bez zmian

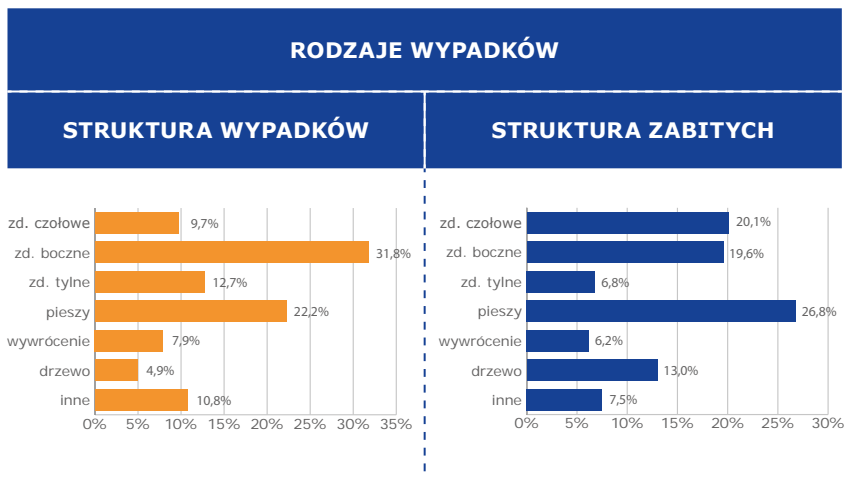
Należy podkreślić, iż rok 2019 był drugim z kolei, kiedy pomimo spadku liczby wypadków i ofiar rannych wzrosła liczba ofiar śmiertelnych. Taka sytuacja oznacza, że ciężkość zdarzeń drogowych w Polsce uległa zwiększeniu i aktualnie pozostaje na wysokim, bardzo niepokojącym poziomie. Wskaźnik demograficzny wyrażany liczbą zabitych na 100 tys. mieszkańców i określający ryzyko bycia ofiarą śmiertelną na polskich drogach, osiągnął w roku 2019 wartość 7,6, natomiast wskaźnik ciężkości wypadków odnoszący się do liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków wyniósł 9,6.

Zamieszczona poniżej syntetyczna informacja dotycząca stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2019 została przedstawiona w postaci pozwalającej na identyfikację aktualnych wartości w odniesieniu do: wskaźników zagrożenia, struktury wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych, a także udziału poszczególnych kategorii wypadków.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	78,9	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	7,6	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	9,6	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	7,1	wypadków / 100 km

³GUS Transport - wyniki działalności w 2018 r., GUS, 2019 r.

⁴Dane SEWIK wg stanu na dzień 16 lutego 2020 r.



UDZIAŁ WYPADKÓW

	2018	2019
Z udziałem pieszych	23,8%	23,1%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	19,8%	20,7%
Spowodowanych przez młodych ⁵ kierowców	16,1%	17,0%
Z udziałem rowerzystów	14,9%	14,6%
Z udziałem nietrzeźwych	8,8%	9,0%
Z udziałem motocyklistów	8,4%	8,6%
W wyniku najechania na drzewo	5,0%	4,9%

Dodatkowe informacje odnoszące się do poszczególnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym: ofiar, sprawców, okoliczności oraz rodzaju wypadków znajdują się w rozdziale 5 niniejszego opracowania pn. *Filary Programu*. Pełne dane statystyczne dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2019 zostały zawarte w rocznym raporcie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pn. *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2019*.

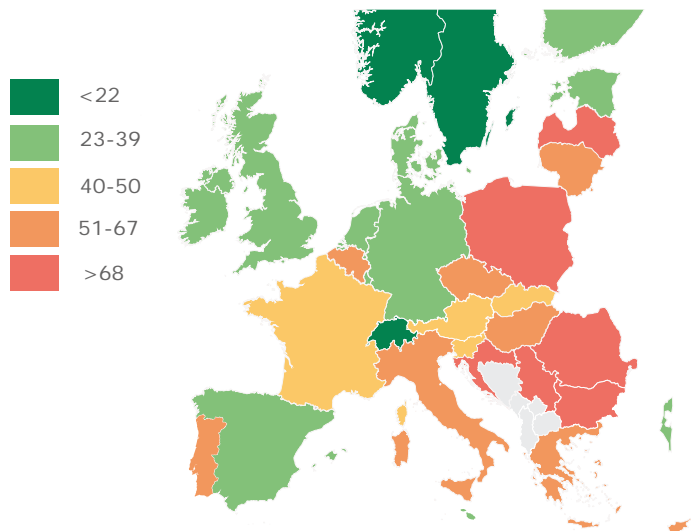
Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na tle krajów Unii Europejskiej

Od rozszerzenia Unii Europejskiej o państwa Europy Centralnej i Wschodniej upłynęło już 16 lat, a mimo to poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich jest nadal bardzo zróżnicowany. Wiele krajów, pomimo postępu, wciąż charakteryzuje się wysokim zagrożeniem w ruchu drogowym. Na taki stan rzeczy ma wpływ wiele czynników, w tym wciąż istniejące dysproporcje społeczno-gospodarcze, brak rozwiązań systemowych, a także stosunkowo niska świadomość społeczna, co do wpływu i konsekwencji niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na życie społeczne

⁵ W wieku 18-24 lat

i gospodarcze kraju. Odzwierciedleniem tej sytuacji są wyraźne różnice poziomu ryzyka w ruchu drogowym w państwach Europy Środkowo-Wschodniej i Zachodniej, co ilustruje poniższa mapa.

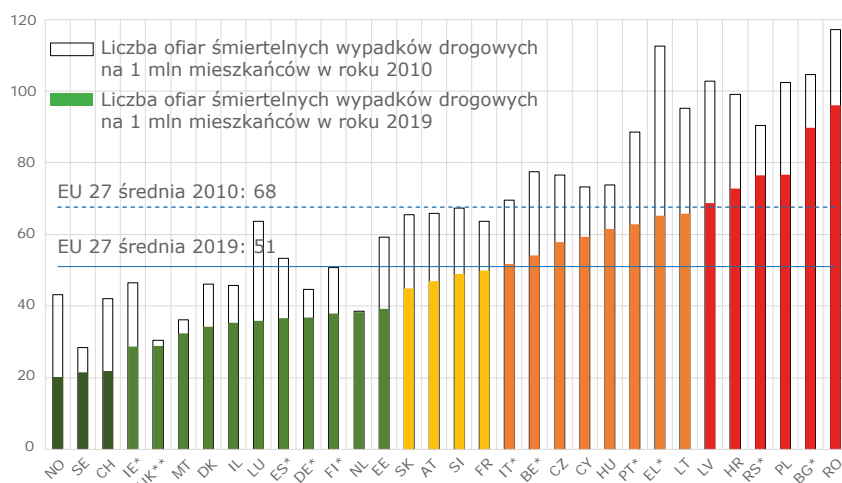
Wśród państw o najwyższym ryzyku zagrożenia życia i zdrowia znajduje się również Polska. Od 2010 roku ryzyko śmierci w wypadku



Rysunek 1.3

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w roku 2019 /źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu/

drogowym wyrażane liczbą ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców zmniejszyło się w naszym kraju zaledwie do wartości 77, co oznacza, że nie osiągnęliśmy średniego poziomu Unii Europejskiej z roku 2010. Taka sytuacja potwierdza, że pomimo redukcji zagrożenia polskie drogi wciąż należą do najniebezpieczniejszych w Europie, a ryzyko śmierci w wypadku drogowym plasuje Polskę - obok Rumunii i Bułgarii - w trójce państw o najwyższym poziomie zagrożenia w ruchu drogowym.



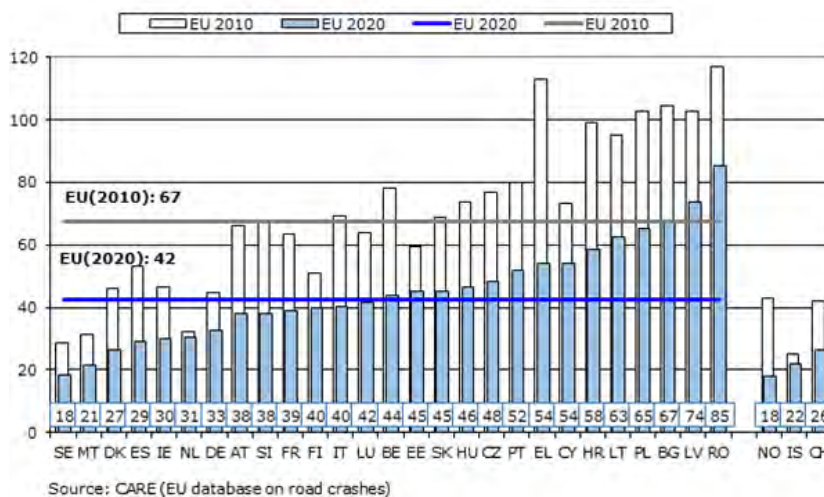
Rysunek 1.4

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w roku 2010 oraz 2019 /źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu/

Analiza obecnego stanu bezpieczeństwa na polskich drogach uwzględnia szereg zmiennych, umożliwiających najbardziej obiektywne porównanie poziomu zagrożenia. Z uwagi na różnice poziomu „zmotoryzowania”, a także struktury mobilności poszczególnych krajów europejskich, rzetelnym wskaźnikiem opisującym ryzyko w ruchu drogowym jest liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na miliard pojazdokilometrów. Dane zebrane w tym zakresie, ujęte w trzyletnim zestawieniu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu dodatkowo potwierdzają, iż polskie drogi charakteryzują się niezwykle wysokim poziomem ryzyka. Należy zaznaczyć, iż dane pochodzące z Polski, podobnie jak dane ze Słowenii oraz Belgii,

Rysunek 1.5

65 ofiar śmiertelnych na drogach na milion mieszkańców w 2020 r., co jest czwartym najwyższym wskaźnikiem w UE. Liczba ta spadła o 15% w 2020 roku, osiągając najniższy w historii poziom. W latach 2010-2020 liczba ta spadła o 37%, zgodnie ze średnią UE. /źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu/



W związku z powyższym na kwestię stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz konieczność poprawy w tym obszarze zwrócono również uwagę w ramach tzw. Zaleceń Rady dla Polski z roku 2019⁶, a także w Sprawozdaniu krajowym z 2020 r., prezentującym stan wdrażania zaleceń Rady⁷.

Szansy na zmianę status quo należy z pewnością szukać w rozwiązaniach systemowych, w tym realizacji działań opartych na długofalowej strategii *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*. Przyjęcie ambitnych celów, alokowanie odpowiednich do rangi problemu zasobów organizacyjnych i finansowych, konsekwentna realizacja działań w oparciu o najnowocześniejszą wiedzę i sprawdzone praktyki pozwolą na zredukowanie dystansu, jaki dzieli Polskę od krajów charakteryzujących się najniższym poziomem ryzyka drogowego w Europie.

Należy podkreślić, iż dotychczasowe działania prewencyjne skoncentrowane wokół *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* oraz wcześniejszych programów, przyniosły wiele pozytywnych zmian. Dzięki zaangażowaniu kluczowych partnerów Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także koordynacji prac przez instytucje do tego powołane - w tym Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - udało się znacznie zmniejszyć liczbę ofiar najciężej uszkodzonych. Obserwowane

⁶ Motyw (16) ww. Zaleceń Rady w sprawie krajowego programu reform Polski na 2019 r. oraz zawierających opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na 2019 r. (ang. Country Specific Recommendation 2019 Poland): „Współczynnik śmiertelności w wypadkach drogowych wciąż należy do najwyższych w Unii”

⁷ Porównaj Sprawozdanie krajowe – Polska 2020 (ang. Country Report Poland 2020): „(...) W ostatnich latach bezpieczeństwo na drogach w Polsce poprawiło się, jednak postęp w tej dziedzinie wyhamował. (...)”

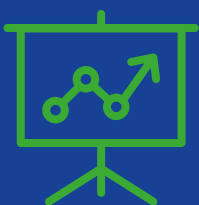
trendy na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat pokazują jednak, iż dogonienie czołówki europejskiej będzie stanowić duże wyzwanie. Polska jest w stanie temu wyzwaniu sprostać, pod warunkiem podjęcia jeszcze intensywniejszych prac, dużej determinacji oraz odwagi w stanowieniu priorytetów, którymi powinny być niewątpliwie i w pierwszej kolejności - zdrowie i życie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Wnioski

Na podstawie analizy wieloletnich trendów, aktualnego stanu oraz informacji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej można sformułować następujące wnioski diagnostyczne:

- W latach 2009-2019 i w latach 2010-2020 bezpieczeństwo na polskich drogach uległo poprawie. Liczba ofiar śmiertelnych została zredukowana o 36%, a ciężko rannych o 22% oraz odpowiednio 36% i 23%.
- Cele *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* w zakresie ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych wskazanych na rok 2020 już w 2019 roku nie były możliwe do osiągnięcia.
- Z uwagi na wystąpienie pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 oraz wynikające z tego faktu znaczne odstępstwa w zakresie mobilności, należy przyjąć, iż dane dotyczące roku 2020 nie będą do końca miarodajne i nie powinny rzutować na faktyczną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, zwłaszcza w zakresie programowania celów długoterminowych.
- Podstawowym problemem polskich dróg jest bardzo duża ciężkość zdarzeń. W latach 2018-2019 zaobserwowano spadek liczby wypadków i rannych przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar śmiertelnych. Oznacza to, że ciężkość zdarzeń drogowych w Polsce, będąca na bardzo niepokojącym poziomie - w ostatnim czasie dodatkowo wzrosła.
- Wskaźnik ciężkości wypadków odnoszący się do liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w 2019r. osiągnął wartość 9,6, co oznacza, iż statystycznie w co dziesiątym wypadku ginie człowiek.
- Nadmierna i niedostosowana do warunków drogowych prędkość, wprost przekłada się na wysoką ciężkość zdarzeń drogowych. Statystyki od lat wskazują tę okoliczność, jako czynnik determinujący największą liczbę wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w Polsce.
- Konsekwencją nadmiernej prędkości jest duża liczba zdarzeń charakteryzujących się bardzo wysoką ciężkością. Do tej kategorii należy zaliczyć przede wszystkim zderzenia pojazdów, najechanie na pieszych czy najechanie na drzewo. W ich wyniku na polskich drogach ginie najwięcej osób.
- Największy, łączny odsetek ofiar śmiertelnych pociągają za sobą wszystkie kategorie zderzeń pojazdów - w tym charakteryzujące się największą ciężkością zderzenia czołowe i boczne.
- Kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest bardzo wysokie zagrożenie niechronionych użytkowników dróg. Piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści są szczególnie narażeni na ciężkie konsekwencje w wyniku popełnienia błędu skutkującego wypadkiem. W 2019 r., te kategorie uczestników ruchu stanowiły 48,6% ofiar śmiertelnych i 49,2% ciężko rannych.
- Najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w roku 2019 stanowiły osoby w wieku powyżej 60 lat. W tej grupie wiekowej zginęło 914 osób, co stanowi 31,4% wszystkich ofiar śmiertelnych.
- Największe ryzyko bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego w Polsce dotyczy ludzi młodych pomiędzy 18 a 24 rokiem życia. Taki stan utrzymuje się od wielu lat, potwierdzając, iż wypadki drogowe stanowią największe zagrożenie dla zdrowia i życia osób młodych, rozpoczynających aktywność w zakresie kierowania pojazdami.
- Największą ciężkością charakteryzują się zdarzenia związane z najechaniem na drzewo. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, w przypadku tej kategorii zdarzeń jest zdecydowanie najwyższa i znacznie przekracza wartości notowane w przypadku najechań na pieszego. Niewielki, 4,9% odsetek kategorii zdarzeń jaką są najechania na drzewo, generuje niezwykle wysoki, 13% udział ofiar śmiertelnych. Taka sytuacja dodatkowo potwierdza, że kluczowym czynnikiem mającym wpływ na ciężkość zdarzeń drogowych w Polsce jest wysoka prędkość pojazdów.
- Wskaźnik demograficzny wyrażony liczbą ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców osiągnął w Polsce w 2019r. wartość 77, co oznacza, że - pomimo redukcji zagrożenia - polskie drogi wciąż należą do najniebezpieczniejszych w Europie.
- Ryzyko śmierci w wypadku drogowym plasuje nasz kraj - obok Rumunii i Bułgarii - w trójce państw europejskich o najwyższym poziomie zagrożenia w ruchu drogowym.

DZIAŁANIA SĄ KONIECZNE



STRESZCZENIE

Założenia aktualnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej wskazują, iż warunkiem powodzenia i osiągnięcia przyjętych celów będzie skoordynowane działanie wszystkich krajów Wspólnoty oparte na dobrze rozumianej odpowiedzialności oraz wspólnym, dobrowolnie przyjętym zobowiązaniu. W celu skutecznego monitorowania postępów, Komisja Europejska przygotowała szereg instrumentów, w tym kluczowe wskaźniki efektywności w głównych obszarach interwencji. Zasadne jest, by krajowe programy i strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniały proponowane rozwiązania. Umożliwi to bowiem skuteczną analizę i ocenę zmian, a także skuteczne finansowanie działań ukierunkowanych na zmniejszenie zagrożenia drogowego w oparciu o instrumenty Unii Europejskiej. Należy jednocześnie wskazać, iż głównym celem krajowej polityki transportowej ma być zwiększenie dostępności transportowej oraz efektywności sektora poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego, przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższych możliwych standardów bezpieczeństwa.

UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE

Rozdział 2

Przystępując do programowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy uwzględnić dokumenty strategiczne oraz rekomendacje międzynarodowe i krajowe, które swoim zakresem obejmują zagadnienia związane z obszarem bezpiecznego systemu transportowego. W ten sposób planowane i podejmowane działania wpiszą się w realizację zarówno międzynarodowej jak i krajowej polityki transportowej.

Niniejszy program jest spójny z najważniejszymi rekomendacjami międzynarodowymi /Organizacja Narodów Zjednoczonych, Unia Europejska/, a także kluczowymi dokumentami krajowymi, odnoszącymi się bezpośrednio lub pośrednio do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwarunkowania międzynarodowe

Rekomendacje ONZ dla strategii narodowych

Zgodnie z szacunkami Światowej Organizacji Zdrowia liczba osób, które giną w wyniku wypadków drogowych nadal rośnie. Ostatnie dane wskazują, iż roczna liczba ofiar śmiertelnych wynosi około 1,35 miliona. Taka sytuacja oznacza, że kontrybucja, którą zbierają wypadki drogowe jest większa niż konsekwencje wielu problemów zdrowia publicznego, postrzeganych jako najważniejsze i najpilniejsze do rozwiązania. Należy podkreślić, iż w wymiarze globalnym wypadki drogowe wciąż stanowią najczęstszą przyczynę śmierci dzieci i młodych osób w wieku od 5 do 29 lat.

Na początku września 2020 r. Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych, ogłosiło lata 2021-2030 *Drugą Dekadą Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Jako cel przyjęto zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o co najmniej 50%, w okresie od 2021 r. do 2030 r.

Treść dokumentu uwzględnia postanowienia tzw. *Deklaracji Sztokholmskiej* przyjętej w dniach 19-20 lutego 2020r. podczas *3 Światowej Konferencji Ministerialnej w sprawie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* i stanowi kontynuację dotychczasowych prac na szczeblu organizacji międzynarodowych, w tym Światowej Organizacji Zdrowia, ukierunkowanych na ograniczenie problemu

zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym. Rezolucja uwzględnia wnioski i uwagi z *Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020*, promując ideę zintegrowanego podejścia, działania w oparciu o strategię tzw. *Wizji Zero*, dążenie do rozwiązań długofalowych i zrównoważonych, polegających także na wzmocnieniu wzajemnych relacji wszystkich interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rezolucja ONZ zachęca państwa członkowskie do podejmowania wysiłków w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony wszystkich użytkowników dróg poprzez wdrażanie szeregu działań, ukierunkowanych m.in. na:

- zapewnienie zaangażowania politycznego i odpowiedzialności za bezpieczeństwo na najwyższym możliwym szczeblu,
- przyjęcie kompleksowych przepisów dotyczących kluczowych czynników ryzyka,
- projektowanie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej, uwzględniającej potrzeby zmotoryzowanych oraz niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego,
- włączanie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako integralnego elementu procesów zagospodarowania przestrzeni oraz funkcjonowania systemów transportowych,
- promowanie wiedzy i świadomości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie wśród młodzieży,
- promowanie przyjaznych, bezpiecznych dla środowiska, dostępnych środków transportu publicznego oraz alternatywnych form transportu niezmotoryzowanego,
- wzmocnianie systemu ratownictwa i opieki powypadkowej ofiarom wypadków drogowych,
- współpracę z sektorem prywatnym w celu ograniczenia liczby wypadków powodowanych przez kierowców zawodowych.

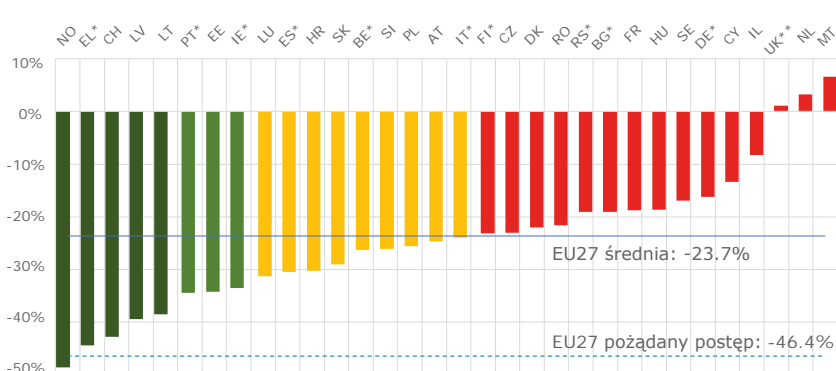
Dokument zawiera łącznie 40 kompleksowych działań, ukierunkowanych na wypracowanie rozwiązań systemowych, które powinny być wdrożone i skutecznie realizowane na poziomie państw członkowskich Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Wdrożenie rozwiązań zapisanych w *Drugiej Dekadzie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, a w ich efekcie ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50% do 2030 r. powinno stanowić kluczowy krok na drodze do realizacji głównego celu, jakim jest osiągnięcie tzw. *Wizji Zero*, czyli całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym do 2050 r.

Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 - kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero

Zdecydowane i kompleksowe działania, oparte o długofalowe strategie oraz wspólną wizję, w przypadku Europy przyniosły w ostatnich latach znaczący efekt w postaci redukcji poziomu zagrożenia drogowego. Aktualne dane wskazują, iż na przestrzeni lat 2010-2019 średni spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w krajach UE wyniósł blisko 24%. To oznacza, że bezpieczeństwo na drogach krajów europejskich się poprawia, ale jednocześnie pokazuje, że główny cel - 50% redukcji ofiar śmiertelnych do roku 2020 - wyznaczony w *IV Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* nie został osiągnięty. Krajem, który zbliżył się najbardziej do założonego celu jest Grecja, w przypadku której redukcja liczby ofiar śmiertelnych w tym okresie wyniosła 44%. Należy zaznaczyć, iż Norwegia, jako kraj spoza Unii Europejskiej, odnotowała spadek o 49%.

Biorąc pod uwagę fakt, iż w latach 2001-2010 liczba ofiar śmiertelnych na drogach Europy spadła o 43%, można stwierdzić, że dekadę 2011-2020 cechuje znaczne spowolnienie dynamiki spadku zagrożenia. Oznacza to także, że szacowany na poziomie około 2% PKB, czyli 280 miliardów EUR, roczny koszt wypadków drogowych w UE stanowi olbrzymi wydatek ponoszony przez kraje wspólnoty.



Rysunek 2.1

Zmiana liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w latach 2010-2019
/źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu/

Mając na względzie powyższe liczby, a także - poza humanitarnym - niezwykle wysoki, ekonomiczny wymiar wypadków na europejskich drogach, w najnowszym dokumencie Komisji Europejskiej pn. *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 - kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero* przyjęto założenie, iż podstawą europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie podejście oparte o zasady tzw. *Bezpiecznego Systemu /Safe System/*. Takie założenie oznacza faktyczne przyjęcie zasad postępowania opisanych przez twórców szwedzkiej Wizji Zero /*Vision Zero*/, w zakresie postrzegania problematyki wypadków drogowych. Zgodnie z takim podejściem, jedynym akceptowalnym celem

podejmowanych działań powinno być - w długofalowej perspektywie - całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Koncentracja interwencji będzie uwzględniać fakt, iż nieosiągalne jest wyeliminowanie wypadków drogowych, natomiast całkowicie możliwe jest znaczne ograniczenie liczby ofiar najciężej poszkodowanych. Celem rozwiązań stosowanych zgodnie z założeniami *Bezpiecznego Systemu* jest ograniczenie konsekwencji błędów popełnianych przez człowieka. Wymagać to będzie szeregu działań wielosektorowych i multidyscyplinarnych w obszarze bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, pojazdów, nadzoru nad ruchem, ratownictwa drogowego i edukacji.

W komunikacie pn. *Europa w ruchu - zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna* z maja 2018 r. potwierdzony został długoterminowy cel UE osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do roku 2050. Należy zaznaczyć, że taki sam cel przyjęto względem liczby osób dotkniętych poważnymi obrażeniami. Mając na uwadze powyższe, jako cel przejściowy dla najbliższej dekady /do roku 2030/ przyjęto - zgodnie z oświadczeniem unijnych ministrów transportu z Valetty /w tym Polski/, z marca 2017 r. - ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych o 50% względem roku 2020.

Założenia aktualnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE wskazują, iż warunkiem powodzenia i osiągnięcia przyjętych celów będzie skoordynowane działanie wszystkich krajów wspólnoty, oparte na dobrze rozumianej odpowiedzialności oraz wspólnym, dobrowolnie przyjętym zobowiązaniu. W celu skutecznego monitorowania postępów Komisja Europejska przygotowała szereg instrumentów, w tym kluczowe wskaźniki efektywności w głównych obszarach interwencji. Zasadne jest, by krajowe programy i strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniały proponowane rozwiązania, umożliwi to bowiem skuteczną analizę i ocenę zmian, a także finansowanie działań ukierunkowanych na zmniejszenie zagrożenia drogowego w oparciu o instrumenty finansowe Unii Europejskiej lub Społeczną Odpowiedzialność Biznesu (CSR Corporate Social Responsibility).

Uwarunkowania krajowe

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 /z perspektywą do 2030/

Krajowy dokument strategiczny został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. *Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 /SOR 2020/* jest aktualizacją średnio-okresowej strategii rozwoju kraju, tj. *Strategii Rozwoju Kraju 2020*. Jest obowiązującym, kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej.

W SOR 2020 obok celów szczegółowych wyodrębniono także obszary wpływające na osiągnięcie celów strategii, wśród nich transport.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 - zakładający zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie o połowę liczby zabitych na polskich drogach, ograniczenie o 40% liczby ciężko rannych, walkę z nadmierną prędkością oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów - został wskazany w *SOR 2020* jako jeden z trzech najważniejszych projektów strategicznych w sektorze transportu drogowego.

Strategia Sprawne Państwo 2020 oraz Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030

Strategia Sprawne Państwo 2020 zawiera siedem celów szczegółowych. W ramach celu siódmego *Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i porządku publicznego*, zostały wyodrębnione następujące kierunki interwencji związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

- przeciwdziałanie zagrożeniom drogowym,
- ratownictwo i ochrona ludności (ochrona przeciwpożarowa, działalność zapobiegawcza, ratownicza i gaśnicza),
- wdrażanie i doskonalenie funkcjonowania systemu powiadamiania ratunkowego,
- poprawa funkcjonowania systemu Powiadamiania Ratownictwa Medycznego.

Powyższe kierunki interwencji obejmują takie zagadnienia jak opracowanie narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ujednoczenie prawa, podnoszenie standardu istniejącej infrastruktury, usprawnienie funkcjonowania struktur i działania procedur.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Rada Ministrów przyjęła 24 września 2019 r. uchwałę w sprawie przyjęcia *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku /SZRT 2030/* przedłożoną przez Ministra infrastruktury. Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Bezpieczeństwo drogowe zostało w SZRT 2030 wskazane jako samodzielne działanie 7.1 w kierunku interwencji 4 – poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów. W opisie tego działania znajduje się diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz ze streszczeniem najistotniejszych kierunków działań wymierzonych w poprawę tego stanu i wynikających z *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*. W *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* znajdują się liczne odniesienia do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym na temat możliwości finansowania projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury z Funduszu Dróg Samorządowych. Dodatkowo w działaniu 4.1.2 Transport drogowy – zapisano, że prawidłowe funkcjonowanie transportu drogowego na nowoczesnej sieci infrastruktury wymaga między innymi zapewnienia poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu, które powinno dotyczyć ogółu zarządców drogowych, z wykorzystaniem ramowych kierunków, wynikających z programów o zasięgu krajowym, takich jak *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* i kolejnego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego po 2020 r.

Wybrane opracowania innych organizacji, uprawnionych do czynności kontrolno-analitycznych lub statutowo zaangażowanych w problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Mając na względzie rangę problemu ofiar wypadków drogowych, w warunkach krajowych sporządzono wiele opracowań o charakterze doradczym i analitycznym, wskazując na najważniejsze aspekty problematyki oraz możliwe sposoby usprawnienia. Do kluczowych dokumentów można zaliczyć wieloaspektowe opracowania Najwyższej Izby Kontroli, odnoszące się do tematyki bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i wskazujące na konieczność uporządkowania finansowania, zarządzania oraz programowania prowadzonych działań. Na zlecenie Sekretariatu

Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowany został także obszerny przegląd rozwiązań funkcjonalnych w obszarze systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w krajach członkowskich Unii Europejskiej, wskazujący we wnioskach na zasadność podjęcia niezwłocznych prac legislacyjnych ukierunkowanych na powołanie instytucji wiodącej, odpowiedzialnej za koordynację procesu poprawy bezpieczeństwa drogowego. W opracowaniu Polskiej Izby Ubezpieczeń wskazano natomiast, iż należy rozważyć procesy restrukturyzacyjne w obszarze zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, a także zwiększyć rangę problematyki na najwyższych poziomach zarządzania państwa.

Z uwagi na globalny charakter problematyki wypadków drogowych kwestie dotyczące rozwiązań w warunkach polskich były przedmiotem wielu analiz organizacji i instytucji międzynarodowych, wyspecjalizowanych w procesach analityczno-doradczych. Z opracowań Banku Światowego wynika, iż warunkiem powodzenia w zakresie stałej redukcji poziomu zagrożenia na polskich drogach powinno być stworzenie optymalnych warunków do funkcjonowania sprawnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Oznacza to m.in. konieczność ukonstytuowania silnej Krajowej Instytucji Wiodącej, wyposażonej w zestaw narzędzi i instrumentów organizacyjno-finansowych, w końcowym rozrachunku - odpowiedzialnej za zarządzanie i powodzenie krajowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

CO CHCEMY OSIĄGNAĆ DO ROKU 2030



STRESZCZENIE

Uwzględniając aktualny, wysoki poziom zagrożeń na polskich drogach, a także uwarunkowania wynikające z globalnej i europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównym celem *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Oznacza to, iż w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5317. Należy podkreślić, iż powyższe założenia stanowią jedynie cel pośredni - ustanowiony na rok 2030 - a docelową wizją polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz długoterminowych programów i strategii jest całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, co jest zgodne z dalekosiężną perspektywą europejskiej polityki transportowej, przyjętą w ramach realizacji tzw. *Wizji Zero* do roku 2050.

CEL, ZAŁOŻENIA I STRUKTURA PROGRAMU

Rozdział 3

Cele programu

Cele główne

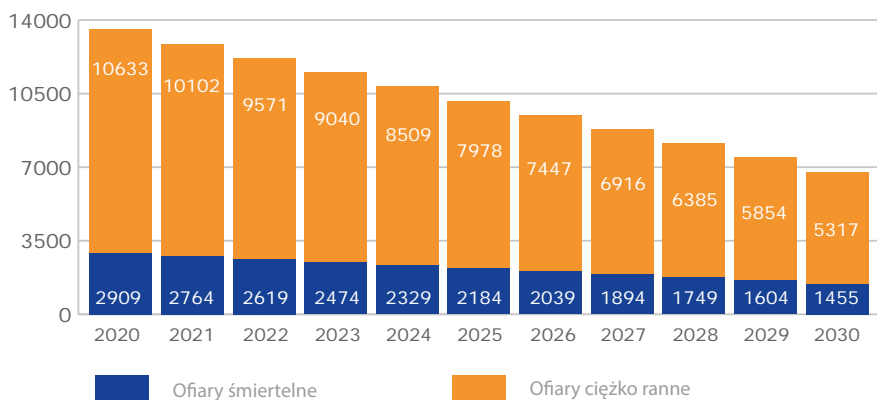
Podobnie jak w przypadku *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* główne cele przyjęte w perspektywie do roku 2030 odnoszą się do liczby ofiar najciężej poszkodowanych. W tym zakresie *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* wskazuje następujące wartości:

- Ofiary śmiertelne - ograniczenie o 50%
tj. **nie więcej niż 1455 w roku 2030**

- Ofiary ciężko ranne - ograniczenie o 50%
tj. **nie więcej niż 5317 w roku 2030**

Cele etapowe

Osiągnięcie celów głównych oznacza, że w całym okresie realizacji *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* powinien nastąpić stopniowy spadek zagrożenia w ruchu drogowym. W związku z powyższym przyjęto, iż liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w poszczególnych latach nie powinny przekraczać następujących wartości:



Rysunek 3.1

Cele etapowe *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*
/źródło: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego/

Założenia programu

Wizja Zero

Doświadczenia państw o najwyższym poziomie bezpieczeństwa drogowego wskazują, iż możliwe jest znaczne zmniejszenie liczby zdarzeń, a w szczególności najcięższych ich skutków. Taka sytuacja jest potwierdzeniem podstawowych założeń *Wizji Zero*, filozofii zakładającej, iż w perspektywie długofalowej nikt nie powinien ponosić ciężkich obrażeń ani ginąć w wypadkach drogowych. Warunkiem przyjęcia takiego podejścia jest jednak całkowita zmiana optyki postrzegania problemu zagrożeń w ruchu drogowym. Cele przyjęte w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, zgodnie z założeniami autorów oraz wszystkich

interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju, stanowią zatem jedynie etap w realizacji dalekosiężnej wizji polegającej na całkowitym wyeliminowaniu ofiar ciężko poszkodowanych w wyniku wypadków na polskich drogach.

Bezpieczny System

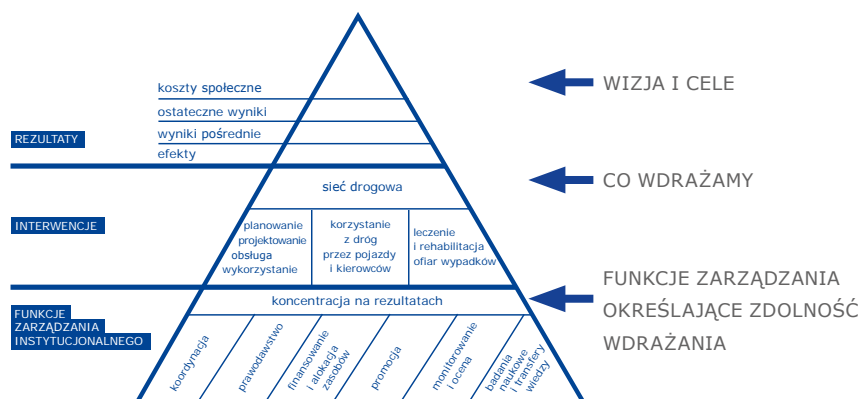
Nowoczesne, systemowe podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego za kluczowe uznaje dwa założenia. Po pierwsze - człowiek jest istotą omylną i popełnia błędy, a po drugie - wytrzymałość człowieka na energię powstającą podczas wypadku jest ograniczona i to właśnie te ograniczenia powinny być podstawowym kryterium projektowania systemu oraz wyznacznikiem dla działań prewencyjnych. W nawiązaniu do filozofii *Wizji Zero* zarządzający systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadomi ludzkich ograniczeń - w tym biomechanicznych oraz skłonności do popełniania błędów - winni dopuszczać do użytku tylko te rozwiązania, które są w stanie ochronić zdrowie i życie człowieka, gdy popełniając błąd znajdzie się on w sytuacji zagrożenia. Obowiązkiem użytkowników dróg jest przestrzeganie prawa, zaś odpowiedzialność za dopuszczenie i wprowadzenie rozwiązań kompromisowych powinna spoczywać na zarządzających systemem.

Zarządzanie systemowe

Kompleksowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem drogowym jest warunkiem efektywności podejmowanych działań. Skala postępu jest często ograniczona możliwościami realizacyjnymi, natomiast powodzenie warunkowane jest przede wszystkim właściwym zrozumieniem znaczenia systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym funkcji zarządzania instytucjonalnego, konkretnych interwencji oraz ich rezultatów. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, iż powszechną praktyką wśród zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego jest całkowita koncentracja na pojedynczych interwencjach z pominięciem znaczenia funkcji zarządzania warunkujących faktyczną zdolność wdrażania, a w konsekwencji krytycznych dla końcowego rezultatu podejmowanych działań.

Rysunek 3.2

Zarządzanie systemowe bezpieczeństwem ruchu drogowego
/źródło: Bliss, Breen, *Implementing the recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Washington 2009/



Zgodnie z najnowszą wiedzą oraz praktyką państw o najwyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego bazą długofalowej polityki prewencyjnej powinno być - w pierwszej kolejności - zoptymalizowanie funkcji zarządzania instytucjonalnego, w tym: koordynacji, rozwiązań legislacyjnych, mechanizmów finansowania, kompleksowej promocji, narzędzi monitoringu i efektywności interwencji, a także transferu najnowszej wiedzy naukowej w odniesieniu do problematyki wypadków drogowych i najsukurszych sposobów ograniczania ich konsekwencji.

Struktura programu

Pryncypia

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

Filary

Struktura interwencji *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. Są to w kolejności:

- Filar I - System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego
- Filar II - Bezpieczny człowiek
- Filar III - Bezpieczne drogi
- Filar IV - Bezpieczny pojazd
- Filar V - Ratownictwo i opieka powypadkowa

Priorytety i kierunki działań

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

- inżynierię - rozumianą jako rozwiązania techniczne, np. sieci drogowej lub pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszają ciężkość ewentualnego zdarzenia,
- nadzór - rozumiany jako kontrola uprawnionych do tego służb, mająca na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich łamaniu,
- edukację - rozumianą jako kompleksowy proces podnoszenia świadomości o zagrożeniach w ruchu drogowym poprzez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem działań edukacyjnych jest zmiana postaw i zachowań na poziomie indywidualnego uczestnika ruchu drogowego, ale także społeczności lub organizacji.

Z uwagi na odrębny charakter i specyfikę *filaru 1*, czyli *Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego*, został on zaprogramowany w odmiennej niż powyższa formule i obejmuje działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, warunkujące powodzenie całego programu.

JAKIMI WARTOŚCIAMI BEDZIEMY SIĘ KIEROWAĆ



STRESZCZENIE

Principia *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* zapewniają właściwe zrozumienie najważniejszych wartości towarzyszących podejmowanym interwencjom i decyzjom. Stanowią swoisty katalog zasad, które należy brać pod uwagę na każdym etapie planowania i realizacji działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Principia programu są następujące:

1. Ograniczamy konsekwencje błędów.
2. Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg.
3. Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego.
4. Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach.
5. Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy oraz nowoczesnych rozwiązaniach.
6. Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój.
7. Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet.

PRYNCYPIA PROGRAMU

Rozdział 4

1

OGRANICZAMY KONSEKWENCJE BŁĘDÓW

2

**PROJEKTUJEMY ROZWIĄZANIA
PRZYJAZNE WSZYSTKIM
UŻYTKOWNIKOM DRÓG**

3

**USPRAWNIAMY WSZYSTKIE ELEMENTY
SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA
TRANSPORTU DROGOWEGO**

4

**PONOSIMY WSPÓLNĄ
ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH**

5

**PROMUJEMY DZIAŁANIA OPARTE NA
NAJNOWSZEJ WIEDZY I NOWOCZESNYCH
ROZWIĄZANIACH**

6

**PODEJMUJEMY DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE
PROFILAKTYKĘ ZDROWIA ORAZ
ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ**

7

**NADAJEMY BEZPIECZEŃSTWU
NAJWYŻSZY PRIORYTET**

1 Ograniczamy konsekwencje błędów

Oczekujemy, że wszyscy uczestnicy ruchu drogowego będą zachowywać się właściwie, przestrzegając powszechnie obowiązujących zasad i przepisów, ale także uznajemy, iż część z nich będzie popełniać błędy i podejmować decyzje ryzykowne. Doświadczenie pokazuje, że nawet najsprawniejszy kierowca lub najbardziej odpowiedzialny pieszy czy rowerzysta może czasami popełnić błąd. Dzięki wdrażaniu skutecznych rozwiązań opartych na podejściu *Bezpieczny System*, konsekwencje takiego - często niezamierzonego błędu - nie powinny się kończyć ciężkimi obrażeniami lub śmiercią.

2 Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg

Jako kluczowe kryterium projektowania bezpiecznych rozwiązań transportu i ruchu drogowego uwzględniamy biomechaniczne ograniczenia ludzkiego ciała. Tolerancja na przeciążenia w przypadku pieszego czy rowerzysty kończy się w okolicach prędkości 30 km/h, w przypadku osób znajdujących się w pojazdach - dla zderzeń bocznych jest to wartość około 50 km/h, a dla zderzeń czołowych 70 km/h. Powyżej tych wartości szanse na przeżycie lub uniknięcie poważnych obrażeń gwałtownie maleją. Dodatkowym argumentem przyjmowania takiego kryterium jest zmieniająca się struktura społeczna, w tym starzejąca się populacja, a także zmiany w obrębie mobilności, których efektem jest zwiększająca się liczba niechronionych uczestników ruchu drogowego, co powoduje konieczność intensyfikowania działań ochronnych wobec pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów.

3 Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego

Z uwagi na wielowymiarowy aspekt wypadków drogowych podejmujemy prace ukierunkowane na usprawnienie wszystkich krytycznych elementów systemu bezpieczeństwa transportu drogowego. W związku z powyższym dbamy o nowoczesne i bezpieczne rozwiązania w obszarze infrastruktury drogowej, dobry stan techniczny pojazdów, a także właściwe zachowania użytkowników dróg, w szczególności te związane z prędkością, stosowaniem urządzeń ochronnych /pasów, fotelików dla dzieci, kasków/ czy unikaniem prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu lub innych, podobnie działających substancji. Działania, które podejmujemy, obejmują całą triadę bezpieczeństwa ruchu drogowego: człowiek-pojazd-droga.

4 Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach

Problem wypadków drogowych i ich konsekwencji nie może spoczywać finalnie tylko na indywidualnym użytkowniku drogi. Szczególną odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego ponoszą zarządzający poszczególnymi elementami systemu: infrastrukturą drogową, nadzorem nad ruchem drogowym, edukacją uczestników ruchu czy obszarem ratownictwa drogowego. Przyjmujemy zatem, iż zadaniem i odpowiedzialnością uczestników ruchu jest przestrzeganie zasad oraz ograniczeń przyjętych w celu zagwarantowania właściwego poziomu bezpieczeństwa. Natomiast rolą i odpowiedzialnością zarządzających poszczególnymi elementami systemu jest takie jego projektowanie, by w przypadku zaistnienia zdarzenia wynikającego z braku wiedzy, umiejętności, indywidualnych ograniczeń psychofizycznych czy

niezamierzonego błędu ograniczyć do minimum jego konsekwencje. Takie podejście zmienia całkowicie optykę postrzegania problematyki w kierunku skoncentrowanym na ofiarach, a nie tylko sprawcach, których błąd lub celowe niewłaściwe zachowania pochytywane są bardzo często jako główna przyczyna wypadków drogowych i ich konsekwencji.

Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy i nowoczesnych rozwiązaniach

Działania, które podejmujemy, opieramy na wiedzy naukowej, a ich efekty są dokładnie mierzone. Koncentrujemy wysiłki na rozwiązaniach najskuteczniejszych o najkorzystniejszym współczynniku ponoszonych kosztów względem ich efektywności. Z uwagi na zmieniające się modele zachowań, rozwój nowych technologii oraz zmiany struktury społecznej należy aktualizować wagę pojawiających się problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz katalog dedykowanych im interwencji w kierunku rozwiązań najskuteczniejszych, dostosowanych do zmieniających się uwarunkowań. Niezbędną inwestycją powinny być badania naukowe oraz modelowanie zmiennych, umożliwiające wcześniejszą identyfikację, a w efekcie „wyprzedzanie” nowych problemów i podejmowanie skutecznych działań profilaktycznych. Wszystkie kluczowe działania powinny być objęte ciągłą oceną i monitoringiem skuteczności. Umożliwi to optymalizację całego procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kierunku rozwiązań najbardziej efektywnych, a dodatkowo wzmocni poparcie dla prowadzonych prac na każdym szczeblu administracji rządowej, samorządowej oraz organizacji i instytucji pozarządowych.

5

Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój

Realizacja zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa drogowego pozostaje w ścisłej korelacji z szeroko rozumianą polityką ochrony zdrowia oraz promocji zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem otaczającego nas środowiska oraz właściwie stanowionych praw i przywilejów poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego. Planowane rozwiązania powinny stopniowo ograniczać główne koszty zewnętrzne transportu drogowego, w tym zanieczyszczenie środowiska, wypadki drogowe i ich konsekwencje, hałas czy kongestię. Z drugiej strony powinny wspierać zachowania prospołeczne i prozdrowotne, umożliwiając społeczeństwu podejmowanie wielu aktywności, także związanych z mobilnością, w sposób bezpieczny i zrównoważony.

6

Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet

Osiągnięcie ambitnych celów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* wymaga zdecydowanych działań i decyzji. Warunkiem powodzenia będzie nadanie tej problematyce najwyższego priorytetu stawiającego aspekt bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na pierwszym miejscu, przed innymi wartościami wynikającymi z systemu transportu i ruchu drogowego. Działania inwestycyjne i regulacyjne w tym obszarze muszą być na równi intensywne jak inne interwencje dedykowane zdrowiu publicznemu czy zrównoważonemu rozwojowi. Trudność takiego podejścia polegać będzie przede wszystkim na znalezieniu właściwych proporcji pomiędzy wspieraniem rozwoju transportu drogowego i wynikającymi z niego korzyściami dla gospodarki, a koniecznymi ograniczeniami sprzyjającymi zachowaniu bezsprzecznych priorytetów jakimi są zdrowie i życie uczestników ruchu drogowego.

7

NA CZYM SIĘ SKONCENTRUJEMY



STRESZCZENIE

Warunkiem osiągnięcia celów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie realizacja wielu zaplanowanych działań składających się na trwały spadek poziomu zagrożenia na polskich drogach. Główne obszary interwencji zawarte są w pięciu filarach obejmujących działania infrastrukturalne, zmieniające zachowania uczestników ruchu, poprawiające bezpieczeństwo pojazdów oraz zwiększające efektywność ratownictwa i opieki powypadkowej. Końcowym efektem podejmowanych interwencji we wszystkich filarach powinna być kompleksowa poprawa poziomu bezpieczeństwa drogowego wynikająca z postępującego rozwoju kultury bezpieczeństwa w kontekście transportu i ruchu drogowego. Będzie to oznaczać, iż oczekiwania społeczne względem wysokiej jakości dotychczasowych rozwiązań zdecydowanie wzrosną, stawiając kwestie bezpieczeństwa na pierwszym miejscu przed mobilnością i innymi korzyściami wynikającymi z transportu i ruchu drogowego. Należy podkreślić, iż działania w powyższych obszarach muszą być oparte o efektywny system zarządzania, stanowiący punkt wyjścia dla długoterminowego i strategicznego podejścia do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w perspektywie długofalowej - warunkujący powodzenie poszczególnych interwencji.

FILARY PROGRAMU

Rozdział 5

1

**SYSTEM ZARZĄDZANIA
BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO**

2

**BEZPIECZNY
CZŁOWIEK**

3

**BEZPIECZNE
DROGI**

4

**BEZPIECZNY
POJAZD**

5

**RATOWNICTWO I OPIEKA
POWYPADKOWA**

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 z uwagi na interdyscyplinarny charakter problematyki bezpieczeństwa drogowego zakłada szereg usystematyzowanych interwencji w określonych obszarach, którym przypisano właściwe priorytety i kierunki działań. Dokument uwzględnia uwagi oraz wnioski wynikające z ewaluacji aktualnych programów i strategii bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.

Względem *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* w niniejszym dokumencie zmodyfikowana została część dotycząca filarów działań. Mając na względzie spójność dokumentu z rozwiązaniami i zaleceniami przyjętymi na poziomie globalnym oraz europejskim w nowym programie przyjęto 5 następujących filarów:

- I System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego
- II Bezpieczny Człowiek
- III Bezpieczne Drogi
- IV Bezpieczny Pojazd
- V Ratownictwo i Opieka Powypadkowa

Podział obowiązujący w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* miał w założeniach uwypuklić kwestie dotyczące prędkości jako dominanty wypadków drogowych, a w szczególności ich konsekwencji. Niestety, w wyniku takiego podziału czytelność struktury interwencji została rozproszona.

Aktualny podział oznacza, iż problematyka dotycząca prędkości - stanowiąca główny problem polskich dróg - została zawarta w filarze drugim pn. *Bezpieczny Człowiek*, a także filarze trzecim pn. *Bezpieczna Droga*. Takie rozwiązanie pozwala na czytelne przypisanie kwestii zbyt wysokiej i niedostosowanej prędkości jako immanentnego i rodzącego fatalne konsekwencje zachowania znacznej części kierowców, a także powiązanie najskuteczniejszych metod ograniczania problemu prędkości z interwencjami w obszarze infrastruktury drogowej.

Należy podkreślić, iż filar *Bezpieczny Człowiek* w sposób kompleksowy odnosi się do wszystkich kluczowych problemów wynikających z zachowań uczestników ruchu jakimi są - obok prędkości - kwestie związane z właściwym stosowaniem urządzeń zabezpieczających /pasy bezpieczeństwa, foteliki dla dzieci, kaski/, jazda pod wpływem alkoholu lub podobnie działających substancji, a także narastający problem rozproszenia uwagi uczestników ruchu w wyniku niewłaściwego użytkowania elektronicznych urządzeń mobilnych.

Filar czwarty i piąty także poruszają kwestie kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wysoki poziom rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa pojazdów przekłada się na adekwatny poziom ochrony jego użytkowników oraz minimalizowanie obrażeń niechronionych uczestników ruchu. Stanowi zatem rodzaj bariery ochronnej zabezpieczającej przed ryzykiem oraz konsekwencjami wypadków. W przypadku, gdy jednak dochodzi do zdarzenia, ostatni element systemu jakim są działania służb ratowniczych i medycznych ma za zadanie jak najszybsze dotarcie do osób poszkodowanych i udzielenie pomocy w taki sposób, by ograniczyć do minimum następstwa wypadku.

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w oparciu o najlepsze i najskuteczniejsze rozwiązania

Bezpieczeństwo na drogach jest wspólną sprawą, a jego poziom jest uzależniony od postaw i zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jest także wypadkową działań wielu partnerów zaangażowanych w procesy projektowania i zarządzania infrastrukturą, edukacją, nadzorem nad ruchem drogowym, a także działaniami w zakresie pomocy ofiarom wypadków. Usprawnienie struktur organizacyjnych, stabilne finansowanie, koordynacja i zaangażowanie, a także ciągły monitoring prowadzonych działań i spójna komunikacja w tym zakresie są warunkiem niezbędnym na drodze do osiągnięcia ambitnych celów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*.



NASZ CEL

Realizacja *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* zgodnie z przyjętymi założeniami będzie oparta o długofalową *Wizję Zero*, zasady podejścia pn. *Bezpieczny System* oraz tzw. *Zarządzanie Systemowe* czyli model interwencji opartych o powiązane i następujące po sobie elementy:

- funkcje zarządzania instytucjonalnego,
- konkretne działania,
- rezultaty.

Analiza najlepszych doświadczeń międzynarodowych wskazuje jednoznacznie, iż warunkiem skutecznego procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest stworzenie optymalnych rozwiązań w zakresie funkcji zarządzania instytucjonalnego, w tym: koordynacji, rozwiązań legislacyjnych, mechanizmów finansowania, kompleksowej promocji, narzędzi monitoringu i efektywności interwencji, a także transferu najnowszej wiedzy naukowej w odniesieniu do problematyki wypadków drogowych i najskuteczniejszych sposobów ograniczania ich konsekwencji. Mając na względzie powyższe, a także uwzględniając krajowe uwarunkowania i dotychczasowe rozwiązania organizacyjne, w ramach filaru *System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego* zaplanowano następujące obszary interwencji i kierunki działań:

Optymalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym i regionalnym

Zgodnie z doświadczeniami innych państw i rekomendacjami organizacji międzynarodowych, Rola tzw. Krajowej Instytucji Wiodącej powinna przypadać specjalnie powołanej do tego zadania jednostce wykonawczej, wyposażonej w kompetencje oraz niezbędne narzędzia umożliwiające skuteczne działania z zakresu planowania, monitoringu, koordynacji, komunikacji oraz finansowania prowadzonych interwencji.

Model tego typu zakłada funkcjonowanie zintegrowanej organizacyjnie instytucji posiadającej wysokie możliwości finansowe i organizacyjne, a jednocześnie - odpowiedzialnej za jakość i skuteczność wdrażanych rozwiązań we wszystkich obszarach bezpieczeństwa transportu, z uwzględnieniem obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Kompleksowość takiego rozwiązania dodatkowo wzmocnia procesy systemowe w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez implementowanie najlepszych rozwiązań i doświadczeń z gałęzi transportu charakteryzujących się dużo wyższym poziomem kultury bezpieczeństwa oraz niższym ryzykiem, co w efekcie przyczyni się do poprawy skuteczności interwencji z zakresu bezpieczeństwa drogowego.

Pośredni model tego typu usprawnienia może dotyczyć - dotychczas funkcjonującego rozwiązania modelu KRBRD, w którym kluczowe funkcje zarządzania instytucjonalnego są realizowane przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Okoliczności wynikające z częstych zmian struktury administracji rządowej są dodatkowym czynnikiem niesprzyjającym długofalowym procesom, także w obszarze polityki bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Należy podkreślić, iż jednym z warunków powodzenia jest zapewnienie jak największej stabilności organizacji lub podmiotu odpowiedzialnego za ocenę, planowanie, a następnie wdrażanie konkretnych rozwiązań. Pozwala to na sprawniejsze procedowanie bardzo często trudnych decyzji i opinii co do stanu woli i oczekiwań społeczeństwa w zakresie zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Jak wskazują dotychczasowe doświadczenia oraz analizy zaproponowane w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*, przypisanie roli Krajowej Instytucji Wiodącej samej Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie jest rozwiązaniem docelowym. Co do zasady, obecnie kompetencje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny być ograniczone do pełnienia funkcji międzyresortowego zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, będącego organem pomocniczym Rady Ministrów. Powinna ona - tak jak dotychczas - wpływać na kierunki działań administracji rządowej w tym obszarze, natomiast działania i projekty realizowane przez członków KRBRD i sam Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny być systematycznie wzmacniane zarówno organizacyjnie jak i finansowo - adekwatnie do skali problemu zagrożenia na polskich drogach.

Rozwiązania w zakresie struktur organizacyjnych na szczeblu regionalnym powinny być pochodną rozwiązań krajowych. Obecny model systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwach oparty jest o Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pełnią one analogiczne funkcje na poziomie regionalnym do tych pełnionych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na szczeblu krajowym. Jednostką wykonawczą Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Funkcjonowanie regionalnych struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego wymaga usprawnienia. Kluczowym problemem jest fakt, iż jednostki wykonawcze jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego funkcjonują w oparciu o Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego posiadające status samodzielnych, wojewódzkich jednostek samorządowych. Oznacza to m.in., iż są organizacjami samofinansującymi się z przychodów pochodzących w głównej mierze z działalności egzaminacyjnej kandydatów na kierowców. Zgodnie z przepisami prawa zysk wypracowany przez powyższe jednostki może być przeznaczany na działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ściśle określonych obszarach, w szczególności tych związanych z edukacją komunikacyjną. Powyższa sytuacja - oznaczająca uzależnienie aktywności jednostki od jego kondycji finansowej - powoduje brak stabilności i ciągłości finansowania, krytycznych na poziomie regionalnym elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Doświadczenia wynikające z wielu lat funkcjonowania Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i ich jednostek wykonawczych, którymi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazują, iż kluczowym problemem na poziomie regionalnym jest brak stabilnych źródeł finansowania funkcji zarządzania instytucjonalnego. Z uwagi na całkowitą niezależność decyzji kierownictwa Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego daje się zauważyć bardzo duże zróżnicowanie w zakresie aktywności poszczególnych ośrodków, w odniesieniu do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obok jednostek niezwykle aktywnych, pełniących faktyczną funkcję regionalnych liderów, można wskazać ośrodki mniej zaangażowane, realizujące procesy na poziomie minimum, a w efekcie spowalniające poprawę bezpieczeństwa w poszczególnych regionach. Z uwagi na zmiany demograficzne oraz zmiany w zakresie modeli mobilności, a w konsekwencji mniejszą liczbę kandydatów na kierowców, sytuacja powyższa bez niezbędnej optymalizacji może ulec znacznemu pogorszeniu. Oznacza to, iż warunkiem sprawnego funkcjonowania regionalnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego będzie optymalizacja istniejących rozwiązań w kierunku opartym o niezależny model powiązany budżetowo ze stałym źródłem finansowania ze strony województw, a w efekcie gwarantujący stabilność i ciągłość współpracy pomiędzy regionami a szczeblem krajowym.

Z uwagi na zróżnicowany i wielopoziomowy charakter problematyki wypadków drogowych należy wypracować mechanizmy wsparcia rozwiązań systemowych - w tym organizacyjnych - na poziomie lokalnym. Długoterminowe strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez właściwie przygotowany lokalny zespół zarządzający, w oparciu o stałą współpracę na szczeblu regionalnym i krajowym, dają większą gwarancję skuteczności niż doraźne działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ważne jest także, by interwencje na poziomie powiatu, gminy czy miasta wpisywały się w długofalową politykę bezpieczeństwa regionu i kraju, uwzględniając jej najważniejsze priorytety i kierunki działań.

Optymalizacja przepisów prawa w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Krytycznym dla powodzenia długofalowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego jest stworzenie optymalnych uwarunkowań legislacyjnych w odniesieniu do wszystkich filarów działań. Treść *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* zawierała zapisy dotyczące zasadności przygotowania jednego aktu prawnego w randze ustawy, odnoszącego się bezpośrednio i kompleksowo do rozwiązań systemowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety, propozycja zaproponowana w dokumencie, w perspektywie czasowej programu nie została zrealizowana. W efekcie, w warunkach krajowych wciąż funkcjonuje szereg rozproszonych aktów prawnych, bezpośrednio lub pośrednio powiązanych z problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Odnoszą się one do różnych obszarów interwencji, w tym: przepisów ruchu drogowego i edukacji w tym zakresie, funkcjonowania i zarządzania siecią dróg czy nadzoru nad ruchem drogowym.

Mając na względzie fakt, iż właściwe uwarunkowania prawne determinują możliwość realizacji konkretnych działań w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w perspektywie nowego *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* należy podjąć kroki zmierzające do optymalizacji istniejących przepisów w oparciu o jednolite zapisy ustawowe - gwarantujące spójność i komplementarność uwarunkowań prawnych, a także stabilność organizacyjną i finansową rozwiązań systemowych.

Dotychczasowy model funkcjonujący na szczeblu krajowym oparty jest o działania Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wypełniającej zadania przypisywane Krajowej Instytucji Wiodącej. Z uwagi na przynależność organizacyjną działalność tej jednostki finansowana jest z budżetu Ministerstwa Infrastruktury, a dodatkowo wspomagana środkami pochodzącymi m.in. z programów Unii Europejskiej. Aktualna struktura Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także poziom finansowania, nie są wystarczające biorąc pod uwagę skalę problemu zagrożenia na polskich drogach. Należy dążyć do przygotowania dalszych rozwiązań organizacyjnych i finansowych umożliwiających jeszcze sprawniejsze zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego, gwarantując tym samym ciągłość i efektywność prowadzonych prac. Należy pogłębiać proces merytorycznej współpracy pomiędzy instytucjami wszystkich gałęzi bezpieczeństwa transportu i realizującymi przypisane w danych obszarach zadania w taki sposób, aby zapewnić spójność podejmowanych inicjatyw.

W przypadku regionów należy dążyć do wypracowania stałego mechanizmu finansowania jednostek wykonawczych, którymi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ze środków wojewódzkich. Analogicznie do szczebla krajowego, lecz w mniejszej skali, na poziomie województw realizowane są zadania wpisujące się w katalog funkcji zarządzania instytucjonalnego - warunkujące w ostatecznym rozrachunku zdolności wdrożeniowe. Z uwagi na ten fakt należy dążyć do zapewnienia stabilnego i ciągłego finansowania zadań w tym obszarze. Struktury organizacyjne Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego funkcjonują w zdecydowanej większości w ramach Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, posiadają zatem zdolności organizacyjne oraz doświadczenie, które warto uwzględnić projektując rozwiązania docelowe. Niestety, wymienione jednostki nie posiadają stabilnego źródła finansowania. Z uwagi na posiadany statut - samorządowej wojewódzkiej osoby prawnej - oraz założony mechanizm samofinansowania, jednostki te prowadzą indywidualną politykę finansową, a ewentualne nadwyżki mogą przeznaczać na konkretne działania dedykowane bezpieczeństwu ruchu drogowego. Należy podkreślić, iż poziom zaangażowania poszczególnych ośrodków stanowi indywidualną politykę kierownictwa, nie dając gwarancji i ciągłości finansowania niezbędnych mechanizmów, szczególnie tych ukierunkowanych na regionalne rozwiązania systemowe. Sytuację pogarsza fakt zmieniających się uwarunkowań biznesowych, a w konsekwencji pogarszającej się sytuacji ekonomicznej ośrodków egzaminowania.

Ostateczny kształt rozwiązań na poziomie regionalnym będzie dodatkowo zależny od zmieniających się uwarunkowań prawnych, dotyczących ośrodków egzaminowania. W przypadku przeniesienia funkcji egzaminowania kandydatów na kierowców przypisanej obecnie marszałkom w gestię wojewodów, konieczne będzie usankcjonowanie aktywności Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w regionalnych strukturach administracji rządowej w miejsce modelu dotychczasowego.

Bez względu na ostateczne rozwiązania administracyjne, należy podkreślić konieczność wyodrębnienia celowego funduszu przeznaczonego na realizację regionalnych zadań w obszarze systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego z pełnym wyodrębnieniem systemu kontroli wydatkowanych środków. Takie rozwiązanie jest niezbędną inwestycją, bez której skuteczność krajowego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego i - w ostatecznym rozrachunku - poziom bezpieczeństwa na polskich drogach nie wzrośnie w stopniu oczekiwanym.

Optymalizacja systemu zbierania i analizy danych

Krajowa Instytucja Wiodąca powinna posiadać pełny dostęp do wiarygodnych danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W chwili obecnej większość danych odnoszących się do zdarzeń drogowych i ich konsekwencji pochodzi z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji /SEWiK/, umożliwiającego wyodrębnienie informacji o zdarzeniach w kontekście okoliczności ich powstania, charakterystyki ofiar i sprawców. Dodatkowe dane dotyczące problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pochodzą ze zbiorów zarządców dróg oraz systemu opieki zdrowotnej. Próbę integracji danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego podjął w warunkach krajowych Instytut Transportu Samochodowego, tworząc Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Rozwiązanie funkcjonujące w strukturach instytutu pozwala na dostęp i monitorowanie wielu danych, stanowi także zbiór informacji dotyczących problematyki ruchu drogowego na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat.

Mając na względzie jak najwyższą jakość danych, a także fakt, iż dotychczasowy system ich zbierania oparty jest o wiele różnorodnych źródeł należy dążyć do utworzenia kompletnej, spójnej i zintegrowanej bazy danych, stanowiącej element szerszego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego w Polsce. Taki model pozwoli na zoptymalizowanie i udoskonalenie analizy posiadanych informacji, a także wykorzystanie jej w najbardziej efektywny sposób w celu prowadzenia ukierunkowanej polityki informacyjnej we wszystkich kluczowych aspektach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Optymalizacja systemu badań i transferu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Krajowa Instytucja Wiodąca powinna posiadać najlepszy możliwy dostęp do najnowszej wiedzy wynikającej z pogłębionych badań w obszarze mobilności, a w szczególności bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Dodatkowo powinna mieć możliwość analizy pozyskanej wiedzy i informacji w większym kontekście, odnoszącym się do polityki szeroko rozumianego zdrowia społecznego oraz zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych.

W związku z powyższym jedną z kompetencji Krajowej Instytucji Wiodącej powinno być długofalowe planowanie tematyki i zakresu badań w obszarach odnoszących się bezpośrednio lub pośrednio nie tylko do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także zjawisk skorelowanych z problematyką. Udoskonalenie procesu realizowanego obecnie przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pozwoli na skuteczniejszą ocenę wszystkich czynników i okoliczności, mających wpływ na poziom zagrożenia drogowego, a także prognozowanie zmian mogących nastąpić w przyszłości.

Dodatkowo należy uwzględnić konieczność zoptymalizowania długofalowego mechanizmu współpracy pomiędzy Krajową Instytucją Wiodącą a środowiskiem naukowym prowadzącym badania w zakresie problematyki bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Doświadczenia i wnioski płynące z wielu projektów badawczych powinny zostać wykorzystane zarówno na poziomie bieżących analiz jak i w celu uzupełnienia kompletnego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego.

Rolą Krajowej Instytucji Wiodącej powinno być także planowanie i realizacja procesu szkolenia kadr, zarówno w aspektach dotyczących rozwiązań systemowych jak i w odniesieniu do konkretnych problemów. Szkolenia kadr na poziomie krajowym i regionalnym powinny być realizowane regularnie i powtarzalnie, gwarantując tym samym transfer najnowszej wiedzy w zakresie najskuteczniejszych rozwiązań oraz trendów we wszystkich obszarach i aspektach bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.

**Obszary interwencji
i kierunki działań
systemowych filaru
System Zarządzania
Bezpieczeństwem
Ruchu Drogowego**

OBSZARY INTERWENCJI

**Optimalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania
bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym**

**Optimalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania
bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu regionalnym**

**Optimalizacja przepisów prawa w odniesieniu
do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**

**Utworzenie mechanizmów finansowania w odniesieniu
do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**

Optimalizacja systemu zbierania i analizy danych

**Optimalizacja systemu badań i transferu wiedzy
w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

**Optimalizacja działań komunikacyjnych
w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

KIERUNKI DZIAŁAŃ SYSTEMOWYCH

- Wzmocnienie i restrukturyzacja KRBRD / Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Krajowej Instytucji Wiodącej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego wyposażonej w narzędzia i uprawnienia niezbędne dla skutecznego realizowania funkcji zarządzania instytucjonalnego a jednocześnie odpowiedzialnej za jakość i skuteczność wdrażanych rozwiązań we współpracy z innymi instytucjami we wszystkich obszarach bezpieczeństwa transportu, z uwzględnieniem obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego
- Wzmocnienie i restrukturyzacja jednostek wykonawczych Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, szczególnie w wymiarze organizacyjnym i finansowym.
- Określenie minimalnego zakresu oraz zasad finansowania głównych zadań systemowych Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, niezależnie od dotychczasowych rozwiązań, wynikających z przepisów Prawa o Ruchu Drogowym oraz sytuacji ekonomicznej Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.
- Weryfikacja dotychczasowych przepisów odnoszących się do rozwiązań systemowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Stworzenie optymalnych uwarunkowań legislacyjnych w odniesieniu do wszystkich filarów działań.
- Optymalizacja istniejących przepisów, odnoszących się do rozwiązań systemowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o jednolitą ustawę - gwarantującą spójność i komplementarność uwarunkowań prawnych, a także stabilność organizacyjną i finansową rozwiązań systemowych.
- Wskazanie oraz usankcjonowanie długofalowych źródeł i mechanizmów finansowania działań KRBRD/SKR
- Wskazanie oraz usankcjonowanie długofalowych źródeł i mechanizmów finansowania jednostek wykonawczych Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Przypisanie roli właściciela i operatora baz danych
- Utworzenie kompletnej i zintegrowanej bazy danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanowiącej kluczowy element szerszego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego w Polsce.
- Zoptymalizowanie analizy informacji, a także wykorzystanie jej w najbardziej efektywny sposób w celu prowadzenia ukierunkowanej i spójnej krajowej polityki informacyjnej, we wszystkich kluczowych aspektach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Określenie kompetencji w odniesieniu do planowania tematyki i zakresu badań, w obszarach odnoszących się bezpośrednio lub pośrednio do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zjawisk z tą problematyką skorelowanych.
- Zaktualizowanie i udoskonalenie długofalowego mechanizmu współpracy pomiędzy Krajową Instytucją Wiodącą a środowiskiem naukowym prowadzącym badania w zakresie problematyki bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.
- Planowanie i realizacja procesu szkolenia kadr, zarówno w aspektach dotyczących rozwiązań systemowych jak i w odniesieniu do konkretnych problemów, na poziomie krajowym i regionalnym.
- Przypisanie Krajowej Instytucji Wiodącej kompetencji i odpowiedzialności w zakresie przygotowania i realizacji spójnej polityki informacyjnej dotyczącej działań ujętych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*.
- Opracowanie jednolitego modelu strategii komunikacyjnej w oparciu o analizę aktualnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem aktywności kluczowych partnerów krajowych i regionalnych, w oparciu o tzw. roczny kalendarz działań komunikacyjnych, przygotowywany przez Krajową Instytucję Wiodącą.

Optymalizacja działań komunikacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Mając na względzie skalę i rangę problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także projektowane działania w ramach *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* należy dążyć do wypracowania spójnej polityki informacyjnej opartej na jednolitej strategii komunikacji.

Jednostką odpowiedzialną za prowadzenie długofalowej i skutecznej polityki informacyjnej powinna być Krajowa Instytucja Wiodąca. Z uwagi na fakt, iż działania komunikacyjne i promocyjne są niezbędnym elementem każdego projektu o charakterze społecznym, należy stworzyć jednolity model strategii komunikacyjnej na poziomie krajowym. Takie rozwiązanie pozwoli na uzyskanie efektu synergii wynikającego z faktu, iż zaangażowanie wielu partnerów realizujących podobne działania - bardzo często rozproszone w czasie i miejscu - uzyska wsparcie z poziomu jednostki wdrażającej i koordynującej działania na poziomie krajowym. Dotychczasowy model, funkcjonujący w oparciu o niezależną politykę informacyjną szczebla krajowego i bardzo często o samodzielne działania regionalne, nie wykorzystywał w pełni potencjału wynikającego z zaangażowania wszystkich partnerów, w szczególności jednostek samorządowych oraz organizacji pozarządowych.

Przykładem dobrej praktyki i skutecznego rozwiązania może być efektywne wykorzystanie rocznego kalendarza działań komunikacyjnych, przygotowanego przez Krajową Instytucję Wiodącą w oparciu o analizę danych i aktualnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na bazie takiego kalendarza /strategii działań komunikacyjnych/, możliwe będzie przygotowanie rocznego planu konkretnych projektów i kampanii, a następnie ustalenie ram realizacyjnych z uwzględnieniem zakresu aktywności oraz roli partnerów regionalnych. Takie rozwiązanie pozwoli na znaczne zoptymalizowanie współpracy pomiędzy krajową a regionalnymi instytucjami wiodącymi jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Bezpieczny człowiek

Bezpieczne i odpowiedzialne zachowania wszystkich użytkowników ruchu drogowego

Nieodłącznym elementem uczestnictwa w ruchu drogowym jest dokonywanie wyborów. Podejmujemy decyzje dotyczące prędkości z jaką się poruszamy, wybieramy czy odebrać telefon w trakcie prowadzenia pojazdu, a także czy kontynuować podróż w sytuacji narastającego zmęczenia. Znamiennie jest, że pomimo oczywistej zależności przyczynowo - skutkowej pomiędzy dokonanymi wyborami, decyzjami a ich konsekwencjami, większość uczestników ruchu drogowego zakłada, iż postępuje właściwie, a winą za zaistniałą sytuację obarcza innych użytkowników dróg. Mając na względzie ambitne cele *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, należy podkreślić, iż krytycznym dla ich osiągnięcia będą działania efektywnie promujące odpowiedzialne i bezpieczne zachowania kierowców pojazdów oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego.



NASZ CEL

Minimalizowanie ryzyka utraty zdrowia i życia użytkowników dróg jest podstawowym celem działań instytucji i podmiotów realizujących działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniami *Wizji Zero* oraz *Bezpiecznego Systemu* to człowiek i jego ograniczenia są punktem wyjścia dla kształtowania długofalowej polityki prewencyjnej oraz projektowania rozwiązań, które uwzględniając możliwość popełnienia błędu, w konsekwencji następstwa tego błędu minimalizują.

Należy jednak podkreślić, iż nawet najlepiej skonstruowany - ograniczający konsekwencje błędów - system bezpieczeństwa ruchu drogowego nie okaże się do końca skuteczny w sytuacji, gdy jego użytkownicy nie będą przestrzegać zasad i reguł odnoszących się do zachowań stanowiących przyczynę lub okoliczność sprzyjającą powstawaniu najcięższych w skutkach zdarzeń drogowych.

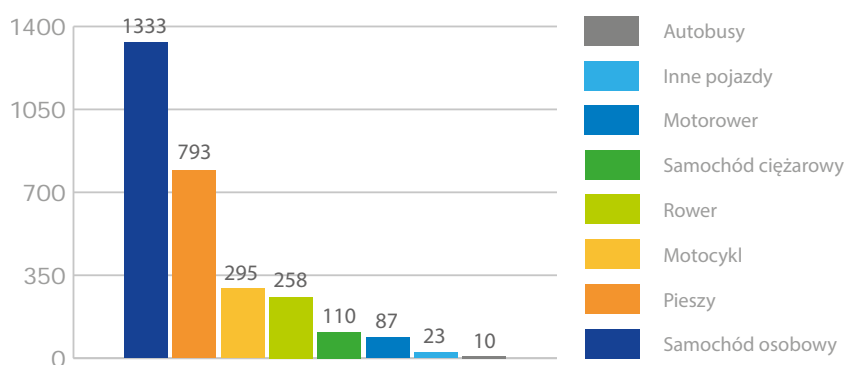
Niniejszy rozdział odnosi się bezpośrednio do tych kategorii zachowań, których konsekwencje skutkują wysokim poziomem zagrożenia na polskich drogach. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć kwestie nadmiernej lub niedostosowanej prędkości, nietrzeźwości na drodze, prowadzenia pojazdów przy rozproszonej uwadze, a także niestosowania pasów bezpieczeństwa czy urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego.

Fakty i liczby

Ofiary

Kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest bardzo wysokie zagrożenie niechronionych użytkowników dróg. Piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści są szczególnie narażeni na ciężkie konsekwencje w wyniku popełnienia błędu skutkującego wypadkiem. W 2019 r., te kategorie uczestników ruchu stanowiły 48,6% ofiar śmiertelnych i 49,2% ciężko rannych.

Rysunek 5.1
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/



Analiza liczby zdarzeń oraz ich konsekwencji w odniesieniu do niechronionych użytkowników dróg, wskazuje na niepokojący wzrost zagrożenia w grupie motocyklistów i motorowerzystów. W stosunku do roku 2018:

- liczba zabitych na drogach motocyklistów wzrosła o 24,8%,
- liczba zabitych na drogach motorowerzystów wzrosła o 12,3%.

Na przestrzeni lat 2010-2019 należy odnotować znaczną poprawę bezpieczeństwa pieszych. Liczba ofiar śmiertelnych w tej kategorii użytkowników dróg spadła w tym czasie o 36%, a liczba ofiar ciężko rannych o 24%. Oznacza to znaczny wzrost bezpieczeństwa pieszych na polskich drogach, ale jednocześnie wciąż wyższy niż średnia europejska odsetek ofiar śmiertelnych w tej grupie, względem wszystkich kategorii użytkowników dróg. W 2019 roku piesi stanowili w Polsce 27% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków przy średniej wartości notowanej w krajach UE wynoszącej 21%.

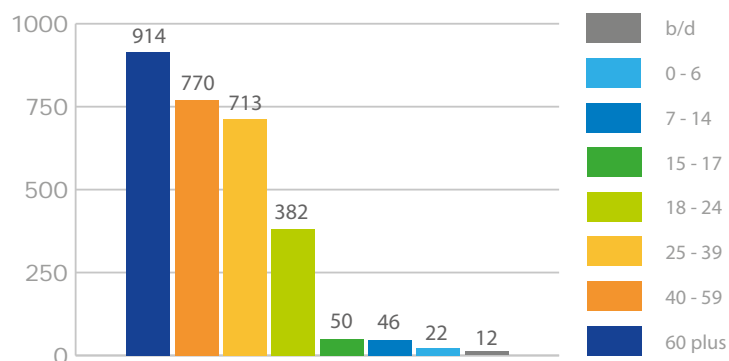
ŚRODEK TRANSPORTU	2010		2018		2019		ZMIANA 2019/2018	ZMIANA 2019/2010
	LICZBA	% OGÓŁU	LICZBA	% OGÓŁU	LICZBA	% OGÓŁU		
Piesi	1236	31,6	803	28,1	793	27,3	-1%	-36%
Samochód osobowy	1853	47,4	1291	45,1	1333	45,8	3%	-28%
Rower	280	7,2	285	10	258	8,9	-9%	-8%
Motocykl	259	6,6	238	8,3	295	10,1	24%	14%
- w tym o poj. do 125 cm ³	bd	bd	35	1,2	33	1,1	-6%	bd
Samochód ciężarowy	142	3,6	119	4,2	110	3,8	-8%	-23%
- w tym dmc do 3,5t	bd	bd	83	2,9	84	2,9	1%	bd
Motorower	83	2,1	76	2,7	87	3	14%	5%
Autobus	14	0,4	19	0,7	10	0,3	-47%	-29%
Inne pojazdy	40	1	31	1,1	23	0,8	-26%	-43%
- w tym czterokołowe	bd	bd	12	0,4	5	0,2	-58%	bd
Razem w pojazdach	2671	68,4	2059	71,9	2116	72,7	3%	-21%
Ogółem	3907	100	2862	100	2909	100	2%	-26%

Tabela 5.1

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2010, 2018, 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/

Najbardziej zagrożoną grupę użytkowników pojazdów w Polsce stanowią kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych. W 2019 r. w tej grupie użytkowników dróg odnotowano 1333 ofiary śmiertelne oraz 4584 ofiary ciężko ranne, co stanowi odpowiednio 45,8% i 43,1% wszystkich ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w roku 2019 stanowiły osoby w wieku powyżej 60 lat. W tej grupie wiekowej zginęło 914 osób, co stanowi 31,4% wszystkich ofiar śmiertelnych.



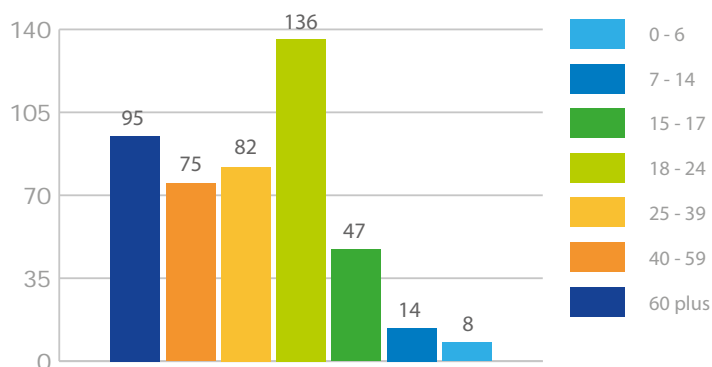
Rysunek 5.2

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg wieku użytkownika w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/

Największe ryzyko bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego w Polsce dotyczy ludzi młodych pomiędzy 18. a 24. rokiem życia. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych względem 1 miliona populacji w tej grupie wiekowej wynosi 136, co oznacza niezwykle wysoki poziom zagrożenia. Taki stan utrzymuje się od wielu lat, potwierdzając, iż wypadki drogowe stanowią największe zagrożenie dla zdrowia i życia osób młodych, rozpoczynających aktywność w zakresie kierowania pojazdami.

Rysunek 5.3

Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion populacji danej grupy wiekowej w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/

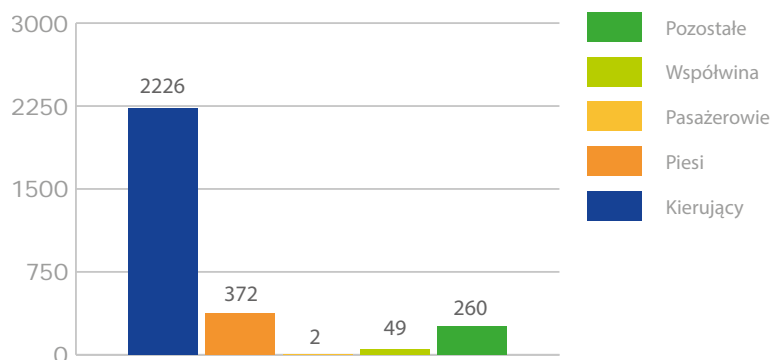


Sprawcy

Najliczniejszą grupę sprawców wypadków drogowych a także najcięższych ich konsekwencji stanowią kierujący pojazdami. W roku 2019 ta grupa użytkowników była sprawcami 26534 wypadków, w wyniku których zginęło 2226 osób. W tym samym czasie piesi byli sprawcami 1879 wypadków w wyniku których zginęły 372 osoby.

Rysunek 5.4

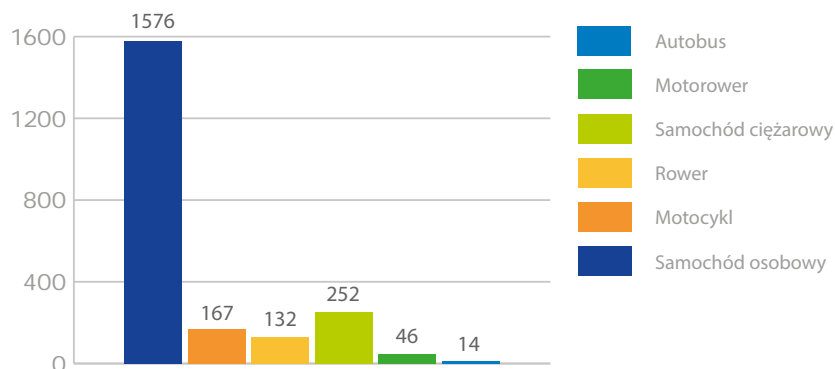
Sprawcy wypadków ze skutkiem śmiertelnym w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/



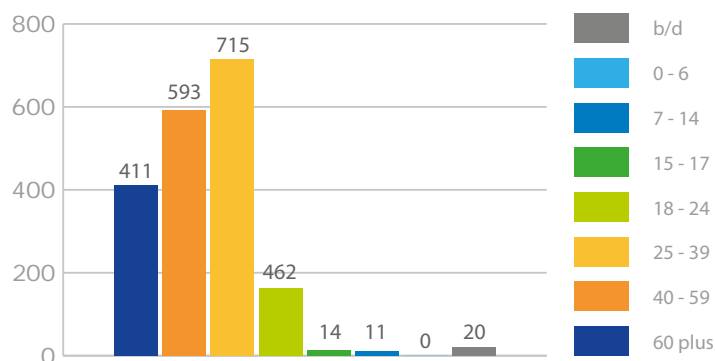
W strukturze pojazdów sprawców wypadków, skutkujących ofiarami śmiertelnymi, zdecydowanie dominują samochody osobowe. W konsekwencji wypadku z ich udziałem w roku 2019 zginęło 1576 osób.

Rysunek 5.5

Sprawcy wypadków ze skutkiem śmiertelnym wg środka transportu w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/



Sprawcami 73,1% wypadków w roku 2019 byli mężczyźni, a 22,9% kobiety. W gronie kierujących uczestników ruchu drogowego powodujących wypadki z największą liczbą ofiar śmiertelnych należy wskazać osoby w przedziale wiekowym 25-39 lat. W roku 2019 ta grupa była sprawcami wypadków drogowych, w wyniku których odnotowano łącznie 715 ofiar śmiertelnych.

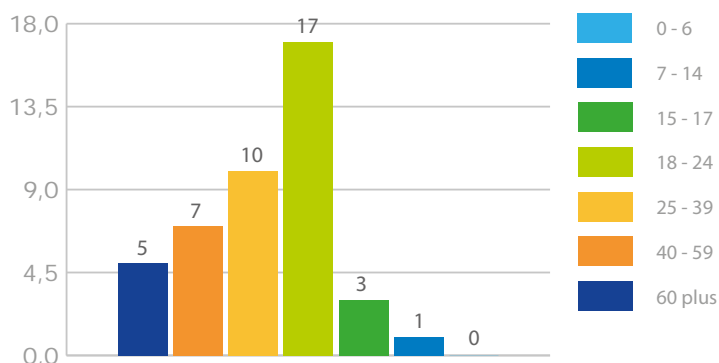


Rysunek 5.6

Sprawcy wypadków ze skutkiem śmiertelnym wg wieku kierującego w Polsce w roku 2019

/źródło: Komenda Główna Policji/

Szczególnym problemem są młodzi kierowcy w wieku 18-24. W roku 2019 spowodowali oni 4910 wypadków, w ich wyniku zginęły 462 osoby a 6409 zostało rannych. Biorąc pod uwagę populację tej grupy wiekowej taki stan oznacza, iż wskaźnik ryzyka spowodowania wypadku wyrażony liczbą wypadków na 10 tys. osób wynosi 17,4 i jest zdecydowanie najwyższy względem pozostałych grup wiekowych kierujących sprawców wypadków drogowych w Polsce.



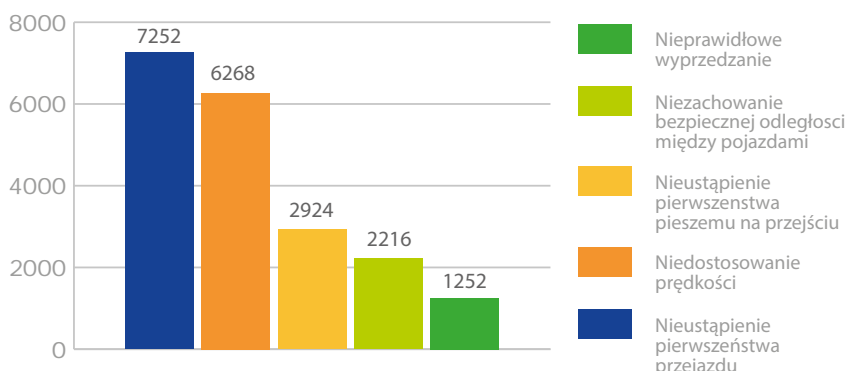
Rysunek 5.7

Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 10 tys. osób danej grupy wiekowej w Polsce w roku 2019, /źródło: Komenda Główna Policji/

Przyczyny

Do najczęstszych przyczyn wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami należą:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych.



Rysunek 5.8

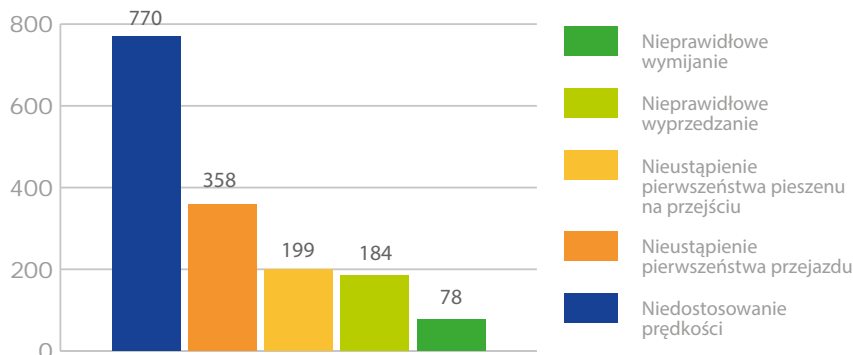
Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wg przyczyn w Polsce w roku 2019 /źródło: Komenda Główna Policji/

Główne przyczyny wypadków drogowych o najcięższych konsekwencjach są ściśle związane z prędkością. W roku 2019 do trzech kluczowych przyczyn wypadków ze skutkiem śmiertelnym, powodowanych przez kierujących, należy zaliczyć:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

Rysunek 5.9

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wg przyczyn w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/

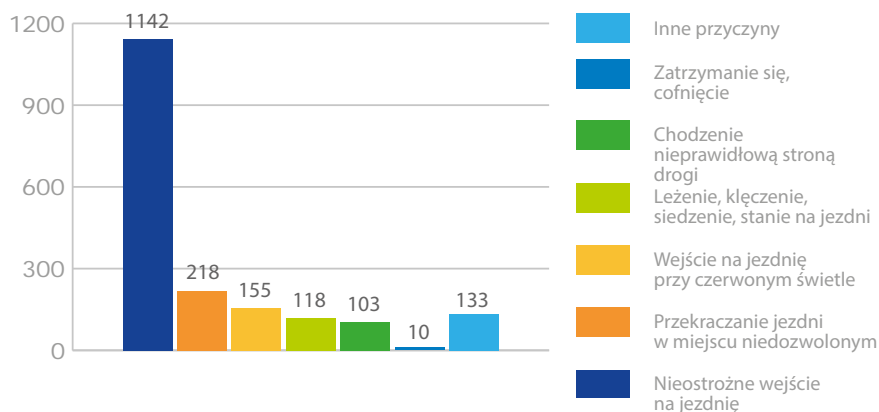


Do najczęstszych przyczyn wypadków powodowanych przez pieszych należą:

- nieostrożne wejście na jezdnię,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Rysunek 5.10

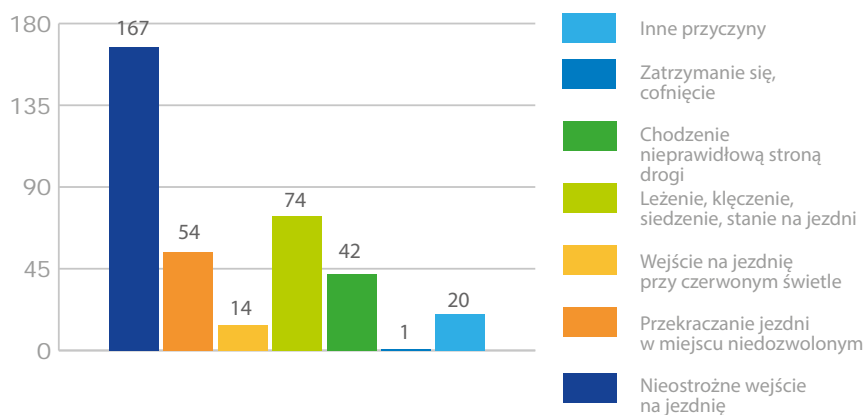
Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych wg przyczyn w Polsce w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/



W roku 2019 do trzech kluczowych przyczyn wypadków ze skutkiem śmiertelnym, powodowanych przez pieszych należy zaliczyć:

- nieostrożne wejście na jezdnię,
- przebywanie na jezdni,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

Taka sytuacja oznacza, iż w polskich realiach, w odniesieniu do zachowania pieszych jako sprawców zdarzeń o najcięższych konsekwencjach, dominują przyczyny /wskazywane w raportach/ związane z nieostrożnym lub niewłaściwym zachowaniem pieszego w ruchu drogowym.



Rysunek 5.11

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych wg przyczyn w Polsce w roku 2019, /źródło: Komenda Główna Policji/

Dane statystyczne wskazują, że istotną okolicznością zwiększającą ryzyko w ruchu drogowym jest jazda po spożyciu alkoholu. W roku 2019 nietrzeźwi kierowcy uczestniczyli w 1914 wypadkach, w wyniku których śmierć poniosło 225 osób, a 818 zostało ciężko rannych. Należy także podkreślić, iż problem alkoholu jako czynnika mającego wpływ na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie dotyczy tylko kierowców, ale także pieszych. W roku 2019 piesi uczestniczyli w 728 wypadkach, w wyniku których zginęło 86 osób a 292 zostały ciężko ranne.

ROK	WYPADKI		OFIARY ŚMIERTELNE		CIEŻKO RANNI	
	LICZBA	%	LICZBA	%	LICZBA	%
alkohol u kierujących						
2017	1820	6	218	8	766	7
2018	1864	6	227	8	786	7
2019	1914	6	225	8	818	8
2019/2018	3%		-1%		4%	
alkohol u pieszych						
2017	874	3	97	3	331	3
2018	819	3	88	3	331	3
2019	728	2	86	3	292	3
2019/2018	-11%		-2%		-12%	

Tabela 5.2

Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2017-2019, /źródło: Komenda Główna Policji/

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Bazując na wiedzy naukowej oraz dostępnych danych statystycznych, możliwe jest określenie najważniejszych czynników zagrożenia, odnoszących się do filaru *Bezpieczny Człowiek*. Mając na względzie fakt, iż najczęstszą przyczyną powstawania wypadków drogowych są ludzkie błędy, jako dominujące i mające największy wpływ na liczbę i ciężkość zdarzeń, można wskazać następujące czynniki i zachowania uczestników ruchu drogowego:

Prędkość

Jazda z nadmierną lub niedostosowaną prędkością jest największym wyzwaniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki znakomitej większości badań naukowych są zgodne - nadmierna prędkość jazdy oznacza wyższe prawdopodobieństwo wypadku drogowego, wpływa także na ciężkość takiego zdarzenia. W przypadku Polski niedostosowanie prędkości jest przyczyną około 20,7% wypadków oraz w ich konsekwencji 26,5% ofiar śmiertelnych. Dodatkowo, wysoka prędkość pojazdów przyczynia się do zwiększenia poziomu zanieczyszczenia powietrza, hałasu, zużycia paliwa, w konsekwencji obniżając jakość życia osób mieszkających w pobliżu dróg i ulic.

Zgodnie z założeniami filozofii *Wizji Zero* prędkość poruszających się pojazdów musi być ograniczona w stopniu uwzględniającym biomechaniczne ograniczenia ludzkiego ciała oraz poziom jego tolerancji na przeciążenia, powstające w wyniku zderzenia pomiędzy pojazdem, a niechronionym użytkownikiem drogi lub w sytuacji zderzenia dwóch pojazdów. Warunkiem stałej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie przede wszystkim przygotowanie i wdrożenie kompleksowych rozwiązań w zakresie skutecznego zarządzania prędkością na polskich drogach i jej egzekwowania.

Alkohol i inne podobnie działające substancje

Nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego wynikająca ze spożycia alkoholu lub innych, podobnie działających substancji, jest jednym z kluczowych czynników zwiększających zagrożenie w ruchu drogowym. Nie stanowiąc samodzielnej przyczyny wypadków poprzez wpływ na sprawność psychomotoryczną uczestnika ruchu drogowego, sprzyja popełnianiu błędów, a także niewłaściwej ocenie sytuacji i konsekwencji podejmowanych decyzji. Największym problemem, znacznie poważniejszym niż błędy nietrzeźwych pieszych czy rowerzystów są niewłaściwe zachowania nietrzeźwych kierowców, co wynika z faktu wysokich prędkości i masy prowadzonych przez nich pojazdów, a w konsekwencji wysokiej ciężkości powodowanych wypadków.

Bazując na najlepszych praktykach, należy podkreślić, iż warunkiem powodzenia w zakresie stałej redukcji zagrożenia wynikającego z zachowań nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, będą doraźnie - wielokrotnienie sankcji za tego typu czyny penalne, kompleksowe działania edukacyjno-informacyjne wspierane skutecznym nadzorem, a długofalowo - szeroko realizowana polityka państwa w odniesieniu do profilaktyki i terapii uzależnień.

Prowadzenie pojazdów przy rozproszonej uwadze oraz w stanie zmęczenia

Warunkiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest m.in. wysoki poziom koncentracji kierowcy na odbywającym się wokół niego ruchu drogowym. W wyniku rozproszenia uwagi - w sposób wizualny /odwrócenie wzroku/, poznawczy /myślenie o innych sprawach w trakcie prowadzenia pojazdu/ lub fizyczny /zdjęcie rąk z kierownicy w celu wykonania innej czynności w trakcie prowadzenia pojazdu/ - dochodzi do znacznego zwiększenia ryzyka spowodowania wypadku drogowego lub uczestniczenia w nim.

Z uwagi na dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii, w tym telefonii komórkowej i innych urządzeń nomadycznych stosowanych w pojazdach, należy zwrócić uwagę na zintensyfikowanie działań informacyjnych promujących właściwe zachowania zapobiegające rozproszeniu uwagi w trakcie ich prowadzenia. Ważne jest także edukowanie uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierowców, o wpływie i bezpośrednich konsekwencjach zmęczenia na sprawność funkcji niezbędnych dla zachowania bezpieczeństwa w czasie prowadzenia pojazdów oraz edukowania w zakresie taktyki planowania podróży i technik relaksacji.

Niestosowanie lub niewłaściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego

Brak stosowania lub niewłaściwe stosowanie urządzeń ochronnych w znacznym stopniu zwiększa konsekwencje wypadków drogowych. Do podstawowych elementów służących ochronie użytkowników ruchu drogowego należą pasy bezpieczeństwa oraz urządzenia podtrzymujące dzieci w pojazdach, a także kaski rowerowe i motocyklowe.

Z punktu widzenia profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego działania zmierzające do upowszechniania urządzeń zabezpieczających są niezwykle skutecznym środkiem ograniczającym konsekwencje wypadków drogowych. Należy podkreślić, iż największa efektywność w tym zakresie będzie możliwa w przypadku jednoczesnego zintensyfikowania interwencji w obszarze edukacji i promocji oraz efektywnego nadzoru. Powszechne informowanie o korzyściach płynących ze stosowania urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach oraz wyposażenia ochronnego, poparte wiedzą naukową i argumentacją autorytetów, w połączeniu z konsekwentną polityką prewencyjną, stanowią wciąż duże pole dla zmiany zachowań w pożądanym kierunku.

GRUPY RYZYKA

Identyfikacja problemów i zagrożeń powinna mieć miejsce w odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na odmienność zjawisk i okoliczności przynależnych poszczególnym kategoriom uczestników ruchu, różnic wynikających z wieku, doświadczenia, a także uwarunkowań społecznych, ekonomicznych czy zdrowotnych należy dokonać pełnej analizy następujących grup ryzyka:

1. Młodzi kierowcy
2. Dzieci
3. Starsi uczestnicy ruchu drogowego /60+/- 4. Niepełnosprawni,
- 5. Kierowcy wysokiego ryzyka
- 6. Piesi
- 7. Rowerzyści
- 8. Motorowerzyści
- 9. Motocykliści

Mając na względzie konieczność przyjęcia priorytetów, a następnie określenia dedykowanych im kierunków działań w oparciu o analizę aktualnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz największych problemów, jako kluczowe grupy ryzyka filaru *Bezpieczny Człowiek* należy wskazać następujące kategorie uczestników ruchu drogowego:

Niechronieni użytkownicy dróg: piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści

W roku 2019 te cztery grupy uczestników ruchu drogowego stanowiły 48,6% ofiar śmiertelnych oraz 49,2% ciężko rannych. Pogłębione analizy wskazują na wzrost zagrożenia rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów. W latach 2010-2019 odnotowano spadek liczby najciężej poszkodowanych pieszych, ale pomimo tego faktu ryzyko towarzyszące tej grupie użytkowników dróg jest wciąż bardzo wysokie i znacznie przekracza średnie wartości notowane w krajach Unii Europejskiej.

Okolicznością sprzyjającą szczególnie wysokiemu ryzyku niechronionych użytkowników dróg w Polsce jest zbyt wysoka prędkość pojazdów. Piesi, rowerzyści, (motocykliści i motorowerzyści - sami poruszający się z niedostosowanymi do warunków ruchu prędkościami) konfrontowani są z ruchem pojazdów o dużej prędkości i masie. Przy jednoczesnym braku fizycznej ochrony, podczas wypadku są szczególnie narażeni na ciężkie obrażenia. Projektowanie rozwiązań zapobiegających kolizjom niechronionych uczestników ruchu z szybko poruszającymi się pojazdami powinno być najważniejszym kryterium bezpiecznego systemu drogowego. W przypadku motocyklistów okolicznością dodatkowo zwiększającą ryzyko ciężkich obrażeń są prędkości własne pojazdów, a w efekcie mniejszy margines błędu. Konsekwencją takiej sytuacji jest niezwykle wysoki, rosnący w ostatnich latach poziom zagrożenia tej kategorii użytkowników dróg. W roku 2019 odnotowano 25% wzrost liczby zabitych motocyklistów w stosunku do roku 2018.

Kierujący pojazdami: młodzi kierowcy oraz kierowcy wysokiego ryzyka

Kierowcy oraz pasażerowie samochodów osobowych stanowią w Polsce najbardziej zagrożoną kategorię użytkowników pojazdów. W 2019 r., w tej kategorii użytkowników odnotowano 1333 ofiary śmiertelne oraz 4584 ofiary ciężko ranne, co stanowi odpowiednio 45,8% i 43,1% ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Kluczowym problemem i grupą ryzyka są tzw. młodzi kierowcy w przedziale wiekowym 18-24 lata. Wskaźnik ryzyka śmierci w tej grupie wiekowej, wyrażony liczbą ofiar śmiertelnych na 1 milion populacji, wynosi 135,5 i jest zdecydowanie najwyższy. Dodatkowo należy podkreślić, iż tzw. młodzi kierowcy są w grupie o najwyższym ryzyku spowodowania wypadku. Wskaźnik tego ryzyka, wyrażony liczbą wypadków na 10 tys. osób osiągnął w roku 2019 wartość 17,4, co oznacza, iż był najwyższy w stosunku do pozostałych grup wiekowych kierujących pojazdami.

Pogłębione analizy pozwalają na wyodrębnienie kategorii osób kierujących pojazdami, charakteryzujących się szczególnymi skłonnościami do zachowań ryzykownych. Na potrzeby opracowania przyjęto określenie tej grupy mianem „kierowców wysokiego ryzyka”. Zaliczyć do nich można stosunkowo niewielką - w skali wszystkich uczestników ruchu drogowego - grupę kierowców, których wspólną cechą są następujące, powtarzające się zachowania:

- lekkomyślność i popełnianie wielu błędów na drodze,
- duża liczba niebezpiecznych zachowań skutkująca czasowym odbieraniem uprawnień,
- kierowanie pojazdami pomimo czasowego odebrania lub braku wymaganych uprawnień,
- notoryczne przekraczanie prędkości,
- prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu i/lub narkotyków albo innych substancji o podobnym działaniu,
- „recydywa alkoholowa” za kierownicą,
- częsty udział w kolizjach i wypadkach drogowych,
- agresja drogowa.

Powyższa grupa „kierowców wysokiego ryzyka” nie stanowi największego odsetka względem wszystkich kierujących pojazdami na polskich drogach. Niestety, relatywnie niewielkie liczby przekładają się na odwrotnie proporcjonalne bardzo duże ryzyko, a w konsekwencji powstawanie najcięższych w skutkach wypadków drogowych. Ukierunkowany i skuteczny nadzór, polityka edukacyjno-informacyjna oraz systemowe rozwiązania względem tej grupy kierowców mogą być skutecznym sposobem na ograniczenie zjawiska. W sukurs mogą przyjść także najnowsze rozwiązania technologiczne, np. urządzenia typu AlcoLock lub ISA /Intelligent Speed Adaptation/.

Okolicznościami sprzyjającymi szczególnie wysokiemu zagrożeniu wskazanych grup użytkowników dróg w Polsce - poza wymienionymi wyżej - są także kwestie wynikające z młodego wieku, w tym czynniki osobowościowe /motywacje i wartości/, społeczne /styl życia, wpływ mediów, akceptacja ryzyka/ oraz fizjologiczne /alkohol, narkotyki i inne podobnie działające środki/. Powyższe czynniki mają decydujący wpływ na szereg zachowań spowodowanych błędną oceną sytuacji oraz nieumiejętnością identyfikacji zagrożeń, co w konsekwencji przekłada się na wysoki poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru *Bezpieczny Człowiek* przyjęto 2 priorytety:

- Priorytet 1 - kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego
- Priorytet 2 - ochrona uczestników ruchu drogowego

Celem działań podejmowanych w ramach filaru *Bezpieczny Człowiek* będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji niewłaściwego zachowania użytkowników dróg. Kluczowymi aspektami będą kwestie dotyczące bezpiecznej prędkości, trzeźwości na drodze, zapobiegania prowadzeniu pojazdów przy rozproszonej uwadze, stosowania

Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczny człowiek*

PRIORYTETY	INŻYNIERIA
<p>Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego</p>	<p>Wdrożenie środków uspokojenia ruchu</p> <p>Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych</p> <p>Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania hierarchicznej struktury</p>
<p>Ochrona uczestników ruchu drogowego</p>	<p>Wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu</p> <p>Rozwój i upowszechnianie środków uspokojenia ruchu</p>

pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dzieci a także wyposażenia ochronnego. Należy podkreślić, iż osiągnięcie tego celu nie może sprowadzać się do ogólnego kształtowania świadomości i kształcenia uczestników ruchu drogowego - mającego zdecydowanie mniejsze znaczenie w nowoczesnym podejściu opartym na założeniach Bezpiecznego Systemu. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, iż kluczowe dla skuteczności będą rozwiązania i działania oparte o trwałe systemy przestrzegania i egzekwowania przepisów prawa, wspomagane ukierunkowaną edukacją w odniesieniu do kluczowych z punktu bezpieczeństwa zachowań uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na bardzo wysoki poziom zagrożenia wśród wszystkich kategorii tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego bardzo ważnym, dodatkowym kierunkiem działań będą interwencje w zakresie promocji, rozwoju oraz szerokiego wdrażania drogowych (inżynieryjnych) środków ochrony i uspokojenia ruchu.

KIERUNKI DZIAŁAŃ

NADZÓR

Optymalizacja systemu nadzoru nad zachowaniami związanymi z:

- przekraczaniem prędkości,
- prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji,
- prowadzeniem pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne,
- niestosowaniem lub nieprawidłowym stosowaniem pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorowerzystów i motocyklistów.

Modyfikacja i optymalizacja systemu penalizacji za wykroczenia związane z przekraczaniem prędkości.

EDUKACJA

Rozwój spójnego systemu edukacji komunikacyjnej w zakresie kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakimi są:

- nadmierna prędkość,
- skutki i konsekwencje prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości,
- skutki i konsekwencje prowadzenia pojazdów w warunkach rozproszonej uwagi,
- skutki i konsekwencje niestosowania zabezpieczeń w pojazdach oraz wyposażenia ochronnego.

Realizacja działań edukacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem osób w wieku 60+.

Kompleksowe działania promocyjne dotyczące drogowych środków ochrony oraz uspokojenia ruchu.

UWARUNKOWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznych interwencji w ramach filaru *Bezpieczny Człowiek* będzie optymalizacja istniejących rozwiązań legislacyjnych w odniesieniu do problematyki zawartej w przyjętych priorytetach. Dodatkowo, niezwykle istotne dla powodzenia działań będzie zapewnienie wsparcia w postaci transferu najnowszej wiedzy w zakresie rozwiązań gwarantujących maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów.

Działania legislacyjne

będą się odnosić do przyjętych priorytetów i kierunków działań oraz przewidywać wprowadzenie optymalnych rozwiązań w zakresie:

- odnoszącym się do niepożądanych zachowań uczestników ruchu drogowego, w szczególności tych związanych z prędkością, prowadzeniem pojazdów w stanie nietrzeźwości oraz pod wpływem innych środków odurzających, prowadzeniem pojazdów przy rozproszonej uwadze, niestosowaniem pasów oraz urządzeń podtrzymujących dzieci w pojazdach i urządzeń ochronnych,
- ukierunkowanym na ujednoczenie systemu edukacji komunikacyjnej ze szczególnym zaakcentowaniem problematyki zachowań uczestników ruchu, kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ukierunkowanym na zoptymalizowanie systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, ze szczególnym uwzględnieniem dodatkowych wymagań względem grupy tzw. młodych kierowców,
- ukierunkowanym na wprowadzenie optymalnych i skutecznych rozwiązań prewencyjnych i reedukacyjnych, dedykowanych grupie tzw. kierowców wysokiego ryzyka,
- ukierunkowanym na zwiększenie ochrony niechronionych uczestników ruchu, w szczególności rowerzystów, motorowerzystów, motocyklistów poprzez penalizację niewłaściwych zachowań.

Transfer wiedzy

będzie dotyczyć:

- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie monitorowania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie monitorowania aktualnych trendów zachowań uczestników ruchu drogowego i ich wpływu na poziom zagrożenia,
- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie doboru metod i środków podejmowanych w celu minimalizowania zagrożenia w ruchu drogowym wynikającego z niewłaściwych zachowań użytkowników dróg,
- skutecznych i nowoczesnych metod oceny prowadzonych działań,
- kompleksowych i skutecznych rozwiązań w obszarze edukacji komunikacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem działań ukierunkowanych na kształtowanie odpowiedzialnych postaw kierowców oraz bezpiecznych zachowań niechronionych użytkowników dróg.

Bezpieczna droga

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz skuteczne zarządzanie prędkością

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy od wielu czynników. Do najważniejszych i leżących u podstaw nowoczesnego i systemowego podejścia należy zaliczyć jakość infrastruktury drogowej oraz rozwiązań stosowanych w zakresie zarządzania prędkością. Aktualne, coraz wyższe standardy budowy i wyposażenia pojazdów dają kierowcom zwiększone poczucie bezpieczeństwa, zmniejszając tym samym świadomość istnienia ryzyka w ruchu drogowym. Taka sytuacja, w zestawieniu z rozwiązaniami infrastrukturalnymi niespełniającymi kryterium „dróg samowyjaśniających” i „dróg wybaczących błędy” powoduje, iż skłonność uczestników ruchu do podejmowania zachowań ryzykownych - zwłaszcza tych związanych z przekraczaniem prędkości - jest powszechna. Działania, które należy podjąć w ramach realizacji *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, powinny doprowadzić do sytuacji, gdy drogi i ich otoczenie będą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom, a faktyczna prędkość poruszających się po nich pojazdów będzie skorelowana ze standardami bezpieczeństwa obowiązującymi w danym miejscu.



NASZ CEL

Niewłaściwe rozwiązania w obszarze infrastruktury drogowej w połączeniu ze zbyt wysoką lub niedostosowaną prędkością należą do głównych przyczyn powstawania wypadków drogowych i ich ciężkich konsekwencji. W przypadku obu wymienionych czynników występuje ścisła korelacja, prędkość poruszających się pojazdów wraz z rozwojem sieci drogowej najczęściej rośnie, a rozwój sieci drogowej z punktu widzenia oczekiwań zwykłych użytkowników powinien zapewnić możliwość szybszego przemieszczania się pojazdów. Konsekwencją takiego stanu, przy jednoczesnym braku skutecznych rozwiązań ograniczających skutki popełnionego błędu oraz redukujących prędkość, jest wysokie zagrożenie zarówno kierujących i pasażerów pojazdów jak i niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.

Niniejszy rozdział odnosi się do kwestii priorytetowych z punktu widzenia opartego na podejściu *Bezpieczny System*. Czynniki zagrożenia oraz okoliczności towarzyszące wypadkom drogowym w Polsce potwierdzają kluczowe znaczenie działań, których zaprogramowanie i skuteczne wdrożenie będzie warunkować trwałą poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu na polskich drogach.

FAKTY I LICZBY

Miejsca powstawania wypadków

Charakterystyka wypadków i ich konsekwencji, mając na względzie miejsce ich wystąpienia, w roku 2019 przedstawia się następująco:

- w terenie zabudowanym wydarzyło się 21359 wypadków /70,5% ogółu/, w których poniosło śmierć 1177 osób /40,5%/, a 24229 osób zostało rannych /68,3%/,
- w terenie niezabudowanym wydarzyło się 8929 wypadków /29,5% ogółu/, w których poniosło śmierć 1732 osoby /59,5%/, a 11248 osób /31,7%/, zostało rannych,

Tabela 5.3

Obszar występowania wypadków drogowych w Polsce i ich konsekwencje w roku 2019
/źródło: Komenda Główna Policji/

OBSZAR	WYPADKI		ZABICI		RANNI	
	OGÓŁEM	%	OGÓŁEM	%	OGÓŁEM	%
Zabudowany	21359	70,5	1177	40,5	24229	68,3
Niezabudowany	8929	29,5	1732	59,5	11248	31,7
OGÓŁEM	30288	100	2909	100	35477	100

- najwięcej wypadków - 16698 wydarzyło się na prostym odcinku drogi, w ich wyniku 1810 osób poniosło śmierć, a 19095 zostało rannych,
- drugim najniebezpieczniejszym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu, na których doszło do 8688 wypadków, w wyniku których zginęło 470 osób, a 10461 zostało rannych,

- najwięcej wypadków - 24378 /80,5%/ odnotowano na drogach dwukierunkowych, jednojezdniowych, w ich wyniku 2540 /87,3%/ osób poniosło śmierć, a 28406 /80,1%/ zostało rannych.

Główne przyczyny wypadków

Liczba wypadków w odniesieniu do najczęstszych miejsc występowania, mając na względzie główne przyczyny, w roku 2019 przedstawia się następująco:

Na prostych odcinkach

- w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu - 3202 wypadki
- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu - 2136 wypadków
- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 1767 wypadków

Na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu:

- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu - 4511 wypadków
- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 960 wypadków
- w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu - 624 wypadki

Na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych:

- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu - 5954 wypadki
- w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu - 5278 wypadków
- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 2231 wypadków

Na drogach dwóch jezdniach jednokierunkowych:

- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu - 998 wypadków
- w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu - 621 wypadków
- w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 514 wypadków

Rodzaje wypadków

Charakterystyka wypadków, mając na względzie rodzaj zdarzenia, w roku 2019 przedstawia się następująco:

- najwięcej wypadków zakwalifikowano do kategorii „zderzenia pojazdów w ruchu” - 16421 /54,2%/, w ich wyniku śmierć poniosły 1352 osoby /46,5%/, a 20938 osób /59%/, zostało rannych
- drugim, najczęściej występującym rodzajem wypadku było „najechanie na pieszego” - 6721 /22%/, w ich wyniku śmierć poniosło 780 osób /26,8%/, a 6276 osób /17,7%/, zostało rannych

W 2019 ROKU,
W POLSCE

NAJWIĘCEJ, BO

1819

OSÓB ZGINĘŁO
NA PROSTYM
ODCINKU DROGI

GŁÓWNĄ PRZYCYNĄ
TYCH ZDARZEŃ BYŁO
NIEDOSTOSOWANIE
PRĘDKOŚCI DO
WARUNKÓW RUCHU

ZDERZENIA
POJAZDÓW
POCHŁONĘŁY

1352

OFIARY ŚMIERTELNE

NAJECHANIA
NA PIESZEGO
POCHŁONĘŁY

780

OFIAR
ŚMIERTELNYCH

53

**OFIARY
ŚMIERTELNE/1000 KM,
TYLE WYNOSI WSKAŹNIK
RYZYKA ŚMIERCI NA
DROGACH EKSPRESOWYCH**

18

**OFIAR ŚMIERTELNYCH/100
WYPADKÓW,
TYLE WYNOSI WSKAŹNIK
CIĘŻKOŚCI
WYPADKÓW NA DROGACH
EKSPRESOWYCH**

**NAJCIEŹSZYMI
KONSEKWENCJAMI CHARAK-
TERYZUJĄ SIĘ**

**„NAJECHANIA
NA DRZEWO”**

**NA 100 WYPADKÓW
TEJ KATEGORII GINIE**

**26
OSÓB**

Ryzyko i ciężkość wypadków

Ryzyko oraz ciężkość wypadków w roku 2019 przedstawia się następująco:

- najczęściej wypadków miało miejsce na drogach powiatowych - 10237, w ich konsekwencji 874 osoby poniosły śmierć
- najczęściej ofiar śmiertelnych odnotowano na drogach krajowych, gdzie w wyniku 6939 wypadków, 991 osób poniosło śmierć
- najwyższy wskaźnik ryzyka wypadku odnotowano na drogach krajowych, gdzie wyniósł on 358 wypadków/1000 km
- największy wskaźnik ryzyka śmierci w wypadku odnotowano na drogach ekspresowych, gdzie wyniósł on 53 ofiary śmiertelne/1000 km
- najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków odnotowano na drogach ekspresowych, gdzie wyniósł on 18 ofiar śmiertelnych/100 wypadków, co oznacza, iż był dwukrotnie wyższy niż na drogach powiatowych /9/ i blisko czterokrotnie wyższy niż na drogach gminnych /5/
- najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków odnotowano w kategorii „najechanie na drzewo”, gdzie wyniósł on blisko 26 ofiar śmiertelnych/100 wypadków, co oznacza, iż był ponad dwukrotnie wyższy niż w kategorii „najechanie na pieszego”

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Bezpieczeństwo systemu transportowego zaczyna się na etapie planowania. Zarządzanie mobilnością, intermodalnością oraz rozwojem struktury modalnej transportu stanowi wstępny potencjał bezpieczeństwa transportu.

W przypadku transportu i ruchu drogowego, zarówno rozwiązania dotyczące projektu drogi jak i prędkości z jaką się po niej będziemy poruszać, mają decydujące znaczenie w kontekście ryzyka wypadku oraz jego konsekwencji. Pomijanie powyższych kryteriów na etapie planistyczno-projektowym jest pierwotną przyczyną powstawania zjawisk niekorzystnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najistotniejszych problemów i czynników zagrożenia występujących na polskich drogach należy zaliczyć:

- niski poziom integracji transportu zbiorowego skutkujący aktualnym, wciąż niewielkim udziałem podróży publicznymi środkami transportu względem transportu indywidualnego,
- wielofunkcyjność dróg i ulic skutkująca mieszaną strukturą pojazdów – charakteryzujących się różną masą i prędkością – w jednym miejscu i czasie,
- błędy w zakresie planowania dostępności drogi oraz strefowania przestrzeni ruchu skutkujące wzrostem poziomu zagrożenia niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych,

- nieuwzględnianie lub niski poziom stosowania podstawowych zasad projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do geometrii drogi, widoczności oraz organizacji ruchu,
- w rezultacie niewłaściwego stosowania lub braku stosowania projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego - niespełnianie kryteriów drogi samowytłumaczającej i wybaczej,
- próby naprawiania złych rozwiązań planistyczno-projektowych skomplikowaną organizacją ruchu a w efekcie „przeznakowanie dróg”.

Znaczna część z powyższych zjawisk wynika z niejasno sformułowanych lub nieprzystających do zmieniających się uwarunkowań i potrzeb wytycznych projektowania dróg i ulic. Mając na względzie kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako kluczowy warunek funkcjonowania infrastruktury drogowej, należy wskazać dążenie do zmniejszania negatywnych skutków błędów planistycznych i projektowych poprzez przekształcanie istniejącej sieci drogowej. Działania powinny prowadzić do usuwania najczęstszych mankamentów, skutkujących największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe z nich to:

- wciąż niski udział dróg spełniających najwyższe standardy techniczne /autostrady i drogi ekspresowe/,
- niedostateczna liczba obwodnic miast i miejscowości,
- brak powszechnego stosowania kompleksowych rozwiązań w zakresie ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- niedostateczny poziom stosowania środków uspokojenia ruchu,
- nieprawidłowe rozwiązania w zakresie geometrii drogi, np. przekroju poprzecznego, planu i profilu, skrzyżowań i węzłów,
- odstępstwa w zakresie rzeczywistego standardu drogi względem rozwiązań nominalnych określonych w warunkach technicznych,
- niewłaściwe stosowanie metod bezpiecznego kształtowania otoczenia drogi, a w konsekwencji otoczenie dróg nie spełniające standardów technicznych i bezpieczeństwa, np. występowanie słupów i drzew,
- niski poziom stosowania inteligentnych systemów transportowych /ITS/ w ramach zarządzania ruchem drogowym.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru *Bezpieczna Droga*, przyjęto 2 priorytety:

- **Priorytet 1 - zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych**
- **Priorytet 2 - rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**

Celem działań podejmowanych w ramach filaru *Bezpieczna Droga* będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji w postaci wypadków drogowych i ich ofiar, wynikających z mankamentów infrastruktury drogowej.

Kluczowym zadaniem będzie zmniejszenie ciężkości wypadków na polskich drogach. W tym celu należy wdrożyć kompleksowe rozwiązania pozwalające na dokładną analizę oraz identyfikację dróg i ulic o dużym stopniu ryzyka, a następnie dobrać i przeprowadzić interwencje o największym potencjale redukcji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na kluczowe założenia Bezpiecznego Systemu w kontekście działań infrastrukturalnych, należy dokonać bardzo szczegółowej oceny infrastruktury drogowej pod kątem rozwiązań minimalizujących ryzyko wystąpienia i wybaczących błędy jego użytkowników. Z uwagi na powyższe, ważnym działaniem będzie prowadzenie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego.

Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego ma na celu eliminację zagrożeń, występujących podczas eksploatacji infrastruktury drogowej. Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez przygotowanie narzędzi i procedur, umożliwiających wdrażanie poszczególnych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: niezależne procedury audytu bezpieczeństwa ruchu oraz przeglądów dróg, powszechną klasyfikację dróg i ulic pod kątem bezpieczeństwa ruchu, a także rozwój kompleksowych rozwiązań ITS /Inteligentne Systemy Transportowe/ w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Należy wskazać, iż interwencje w filarze *Bezpieczna Droga* będą obejmować swoim spektrum nie tylko fizyczną stronę dróg i ulic, ale także szereg działań o wymiarze nadzorującym i edukacyjnym warunkującym powszechność, efektywność oraz właściwy odbiór społeczny stosowanych rozwiązań. Przykładem takich działań będą szkolenia kadr realizujących proces audytu i klasyfikacji, wdrażanie środków ITS w odniesieniu do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, a także rozwijanie i wdrażanie nowoczesnych technologii wspomagających, np. bezzałogowych statków powietrznych czy elementów automatycznego systemu adaptacji prędkości jazdy /ISA/.

UWARUNKOWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznych interwencji w ramach filaru *Bezpieczna Droga* będzie optymalizacja istniejących rozwiązań legislacyjnych w odniesieniu do problematyki zawartej w przyjętych priorytetach. Dodatkowo, niezwykle istotne dla powodzenia działań będzie zapewnienie wsparcia w postaci transferu najnowszej wiedzy w zakresie rozwiązań gwarantujących maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów.

Działania legislacyjne

będą się odnosić do przyjętych priorytetów i kierunków działań oraz przewidywać wprowadzenie optymalnych rozwiązań w zakresie:

- uwarunkowań prawnych dotyczących planowania infrastruktury drogowej oraz sporządzania planów zagospodarowania terenu - w kontekście współczesnych kryteriów i wymagań bezpieczeństwa ruchu,
- uwarunkowań prawnych dotyczących budowy i przebudowy dróg oraz zarządzania ruchem - w kontekście współczesnych kryteriów i wymagań bezpieczeństwa ruchu,
- uwarunkowań prawnych dotyczących audytu, standaryzacji, sposobów klasyfikacji i ratingu dróg pod kątem oceny bezpieczeństwa ruchu,
- uwarunkowań prawnych dotyczących procesu szkolenia kadr odpowiedzialnych za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego w kontekście najnowszej wiedzy dotyczącej rozwiązań systemowych, ukierunkowanych na ograniczanie ciężkości wypadków drogowych w Polsce,
- uwarunkowań prawnych niezbędnych dla optymalizacji procesu zarządzania prędkością w wymiarze budowy i utrzymania niezbędnej infrastruktury oraz działań nadzorujących.

Transfer wiedzy

będzie dotyczyć:

- najskuteczniejszych rozwiązań w zakresie typowych i nietypowych infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- badań nad skutecznością wpływu różnych elementów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu wraz z rozwojem modeli prognozowania wpływu tego bezpieczeństwa,
- badań i rozwiązań stosowanych w zakresie audytu, ratingu oraz klasyfikacji dróg pod kątem oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- badań w obszarach dotyczących kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego - w kontekście istniejących rozwiązań infrastruktury drogowej - w tym problematyki bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, wysokiego zagrożenia kierujących oraz pasażerów pojazdów, a także ciężkości zdarzeń związanej z niewybaczającym otoczeniem drogi oraz wysoką prędkością pojazdów,
- badań wpływu inteligentnych systemów transportowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego wraz z rekomendacjami oraz oceną skuteczności wybranych rozwiązań w uwarunkowaniach krajowych.

**Priorytety i kierunki działań
w zakresie filaru
Bezpieczna Droga**

PRIORYTETY	INŻYNIERIA
<p>Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych</p>	<p>Identyfikacja dróg o dużym zagrożeniu, w tym przygotowanie ratingu bezpieczeństwa w oparciu o mapy ryzyka.</p> <p>Analiza i weryfikacja otoczenia drogi pod kątem bezpiecznych i wybaczących błędy rozwiązań.</p> <p>Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Wybór oraz wdrożenie działań i interwencji infrastrukturalnych o największym potencjale redukcji zagrożenia w ruchu drogowym, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - środków uspokojenia ruchu, - środków redukujących liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów - środków redukujących wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów - środków redukujących ciężkość wypadków, związanych z tzw. niewybaczającym otoczeniem drogi.
<p>Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego</p>	<p>Upowszechnianie i wdrażanie niezależnych procedur audytu bezpieczeństwa ruchu oraz optymalizacja metod przeglądu dróg.</p> <p>Rozwój kompleksowych rozwiązań ITS w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.</p>
<p>Usprawnienie systemu zarządzania prędkością</p>	<p>Ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości.</p> <p>Wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością.</p> <p>Wdrażanie nowoczesnych technologii wspomagających, np. bezzałogowych statków powietrznych oraz elementów infrastruktury automatycznego systemu adaptacji prędkości jazdy.</p>

KIERUNKI DZIAŁAŃ

NADZÓR

EDUKACJA

Wdrażanie rozwiązań ITS do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Regularne szkolenia kadr zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem najnowocześniejszych i najskuteczniejszych metod poprawy bezpieczeństwa oraz rozwiązań opartych na założeniach *Bezpiecznego Systemu*.

Powszechne wdrożenie niezależnego audytu oraz przeglądów dróg pod kątem bezpieczeństwa ruchu na całej sieci dróg w Polsce.

Optimalizacja systemu szkolenia kadr dokonujących klasyfikacji odcinków dróg oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także osób realizujących kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

Rozbudowa automatycznego systemu nadzoru nad prędkością.

Uporządkowanie kompetencji instytucji odpowiedzialnych za nadzór nad prędkością.

Stworzenie i upowszechnienie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg z uwzględnieniem prędkości jako kluczowego elementu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prowadzenie spójnych kampanii informacyjnych w zakresie:

- prędkości jako okoliczności kluczowej dla ryzyka i ciężkości zdarzeń drogowych,
- celów i założeń kompleksowych rozwiązań dot. nadzoru nad prędkością, w tym systemów automatycznych /fotoradary, odcinkowe pomiary prędkości itp./.

Bezpieczny pojazd



NASZ CEL

Wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach

Rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa stosowane w pojazdach mają bardzo istotne znaczenie. Nie tylko zmniejszają prawdopodobieństwo wypadku, ale także chronią kierujących, pasażerów oraz innych użytkowników ruchu drogowego, minimalizując jego konsekwencje. Jednym z celów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest poprawa aktualnego poziomu bezpieczeństwa pojazdów poruszających się po polskich drogach jak również stworzenie uwarunkowań sprzyjających stopniowej zmianie struktury floty pojazdów w kierunku nowoczesnej oraz spełniającej najwyższe standardy i normy w zakresie systemów wspomagających i ochronnych. Ważnym zadaniem będzie stworzenie społecznego zapotrzebowania na pojazdy zapewniające nowoczesne i skuteczne rozwiązania z dziedziny bezpieczeństwa, co w połączeniu z systemowymi działaniami nadzorującymi stan techniczny pojazdów przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach.

Bezpieczeństwo użytkowników dróg jest wypadkową wielu czynników. Obok jakości infrastruktury drogowej czy właściwych zachowań uczestników ruchu także stan techniczny oraz szereg ochronnych rozwiązań technologicznych stosowanych w pojazdach - w zakresie bezpieczeństwa czynnego oraz biernego - wpływa na ostateczny poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

Niniejszy rozdział wskazuje na bardzo istotny aspekt problematyki zagrożenia w ruchu drogowym, jakim jest bezpieczeństwo pojazdów. O ile stan techniczny pojazdu lub jego nagła usterka nie stanowią głównej przyczyny zdarzeń drogowych, o tyle odgrywają bardzo ważną rolę dopełniającą, tzw. triadę systemowego podejścia definiującego zjawisko wypadków jako wynik połączenia trzech elementów: zachowań człowieka, właściwych rozwiązań drogowych oraz wysokich standardów bezpieczeństwa pojazdu.

Niezbędnym komponentem *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będą działania ukierunkowane na podniesienie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po polskich drogach. Z uwagi na strukturę floty należy położyć szczególny nacisk na zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów używanych, w szczególności samochodów osobowych, których wiek, rozwiązania technologiczne czy niewłaściwy stan techniczny nie sprzyjają ochronie kierujących i pasażerów, a także pieszych czy rowerzystów.

FAKTY I LICZBY

Duża liczba pojazdów o niskich standardach bezpieczeństwa

Od wielu lat na polskich drogach obserwowana jest duża dynamika liczby rejestrowanych pojazdów. Obok pojazdów nowych, znaczący odsetek stanowią pojazdy używane, w szczególności samochody osobowe bardzo często pochodzące z prywatnego importu. Według najnowszych danych Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR w 2019 r. import samochodów używanych do Polski wyniósł 1 009 184 sztuk. Wiek statystycznego pojazdu wynosił średnio 11 lat i 11 miesięcy, a samochody osobowe stanowiły 92% całego importu.



Liczba oraz struktura pojazdów na polskich drogach w ciągu ostatniej dekady nie uległa znaczącej zmianie. Całkowita liczba pojazdów szacowana w 2019 r. wyniosła około 31,4 mln, z czego 23,9 mln to

ŚREDNI WIEK IMPORTOWANYCH AUT

15 LAT
- TO ŚREDNI WIEK SAMOCHODU W POLSCE

LICZBA SPROWADZONYCH W 2019 R. SAMOCHODÓW UŻYWANYCH PRZEKROCZYŁA

1 MLN

Rysunek 5.12

Struktura importu 2019 roku.
Typ pojazdu.
/źródło: Instytut SAMAR/

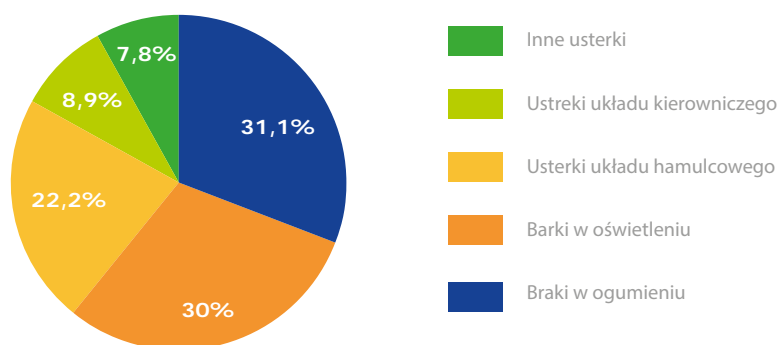
samochody osobowe. Średni wiek samochodu w Polsce wyniósł około 15 lat. Taka sytuacja oznacza, iż flota pojazdów poruszających się po drogach kraju nie należy do najmłodszych, często budzi wiele zastrzeżeń w zakresie stanu technicznego, co w efekcie nie sprzyja poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Oficjalne krajowe dane statystyczne wskazują zdarzenia, których bezpośrednią przyczynę określono jako „niesprawność techniczna pojazdu”. W 2019 r. odnotowano 38 takich wypadków. W ich wyniku zginęło 6 osób a 40 zostało rannych. Dodatkowo, podczas oględzin pojazdów wykonywanych na miejscu zdarzeń drogowych stwierdzono 90 usterek niemających bezpośredniego związku z zaistnieniem wypadku lub kolizji. Większość z nich dotyczyła braków w oświetleniu oraz ogumieniu pojazdów.

Rysunek 5.13

Rodzaje usterek technicznych stwierdzonych w pojazdach biorących udział w wypadkach drogowych w 2019 roku.
/źródło: Komenda Główna Policji/



BRAKI TECHNICZNE	LICZBA
Braki w ogumieniu	28
Braki w oświetleniu	27
Usterki układu hamulcowego	20
Usterki układu kierowniczego	8
Inne usterki	7
RAZEM	90

Powyższe dane mogłyby wskazywać, iż wpływ czynników związanych ze stanem technicznym pojazdu na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest stosunkowo niewielki. Należy jednak zdecydowanie podkreślić, iż faktyczny ciąg przyczynowo - skutkowy jest możliwy do zdefiniowania dopiero po szczegółowych i pogłębionych analizach dotyczących każdego konkretnego zdarzenia. Ponadto, w statystykach pochodzących z dostępnych baz danych wskazano 792 wypadki, których przyczyna została określona jako „nieustalona”. Znamienne jest, że zginęło w nich aż 219 osób, a kolejne 807 osób zostało rannych. Taka sytuacja, w zestawieniu z aktualną wiedzą dotyczącą faktycznego wpływu stanu technicznego pojazdu oraz jego wyposażenia na poziom bezpieczeństwa, oznacza konieczność wdrażania rozwiązań mających bezpośrednie i pośrednie przełożenie na jakość i standard pojazdów, a także wspieranie i prowadzenie systematycznych badań w tym zakresie.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Analiza struktury pojazdów poruszających się po polskich drogach, a także danych dotyczących zdarzeń drogowych, w których wskazano udział okoliczności związanych z niesprawnością pojazdu, pozwala zdefiniować problemy i czynniki zagrożenia w odniesieniu do filaru *Bezpieczny Pojazd*. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

Aktualne modele mobilności oraz wysoka popularność samochodów osobowych jako środka transportu

Środkiem transportu cieszącym się w Polsce największą popularnością jest indywidualny transport samochodowy. Sytuacja taka wynika pośrednio z faktu dużej podaży tanich samochodów używanych. Wpływ na ten stan ma także poziom i dostępność rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej, która w ostatnich latach - szczególnie na terenach pozamiejskich - znajduje się w recesji. Efektem takiej sytuacji jest powszechność przemieszczania się znacznego odsetka społeczeństwa przy wykorzystaniu pojazdów indywidualnych, bardzo często niższej jakości oraz w znacznej mierze po drogach lokalnych również o niższych standardach bezpieczeństwa.

Wiek oraz stan techniczny pojazdów

Zgodnie z obowiązującymi przepisami stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach podlega okresowej kontroli wykonywanej w uprawnionych Stacjach Kontroli Pojazdów /SKP/. Mając na względzie średni wiek pojazdów poruszających się po drogach oraz idący za tym stan techniczny - często pogarszający się na skutek zaniedbań lub fizycznego zużycia poszczególnych elementów - należy przyjąć, że poziom oddziaływania powyższych czynników na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce może być bardzo wysoki

Niewielki odsetek pojazdów wyposażonych w najnowsze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa

Rozwój technologiczny przekłada się na usprawnienie wielu systemów i elementów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego. Nowe pojazdy wyposażone są w szereg rozwiązań, których działanie ogranicza ryzyko wystąpienia zdarzenia drogowego /ABS, ESP, asystent pasa ruchu, systemy awaryjnego hamowania itp./ lub minimalizuje jego skutki /konstrukcja nadwozia, poduszki powietrzne, udoskonalane systemy pasów bezpieczeństwa oraz podtrzymywania dzieci/. W przypadku Polski mamy niestety do czynienia z dużym odsetkiem pojazdów, których wiek wynosi więcej niż 10 lat. Oznacza to, iż w znacznej mierze nie posiadają one najnowszych rozwiązań bezpieczeństwa stosowanych w pojazdach nowych lub kilkuletnich. Taka sytuacja, w połączeniu z nie najlepszym stanem technicznym, przekłada się na wzrost zagrożenia zarówno kierujących i pasażerów jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do filaru *Bezpieczny Pojazd* przyjęto 2 priorytety:

- **Priorytet 1 - podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów**
- **Priorytet 2 - usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów**

Celem działań podejmowanych w ramach filaru *Bezpieczny Pojazd* będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji spowodowanych mankamentami w zakresie bezpieczeństwa oraz kontroli stanu technicznego pojazdów.

Kluczowym zadaniem będzie zapewnienie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po polskich drogach, zarówno nowych jak używanych. W przypadku tych ostatnich proces adaptacji jest bardziej skomplikowany, ale w niektórych obszarach jak najbardziej możliwy. Przykładem mogą być urządzenia typu AlcoLock montowane w pojazdach w celu ograniczenia

Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Bezpieczny Pojazd*

PRIORYTETY	INŻYNIERIA
<p>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów</p>	<p>Określenie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów /nowych i używanych/, pod kątem wyposażenia w systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego</p>
<p>Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów</p>	<p>Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych usprawniających proces kontroli stanu technicznego pojazdów</p> <p>Optymalizacja wymagań technicznych, homologacyjnych oraz eksploatacyjnych w zakresie niezbędnych urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach</p>

problemu wypadków powodowanych pod wpływem alkoholu. Ważne będzie także zwrócenie szczególnej uwagi na kategorie kierowców i pasażerów pojazdów obarczonych szczególnym ryzykiem. Przykładem mogą być motocykle o pojemności do 125 cm³, w przypadku których, należy podjąć dodatkowe działania w zakresie zwiększenia wymagań technicznych, ograniczających ryzyko wypadku, np. poprzez obowiązek montowania układu ABS zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania.

W perspektywie długofalowej należy podjąć współpracę z przemysłem motoryzacyjnym w zakresie szybszego wyeliminowania z dróg pojazdów o niższym poziomie bezpieczeństwa. Podstawowym miernikiem poziomu bezpieczeństwa pojazdów powinny być jasno sprecyzowane formy klasyfikacji i oceny oparte na niezależnych testach określających skuteczność zastosowanych rozwiązań ochronnych, np. Euro NCAP. Rozwiązania w tym zakresie powinny iść w parze z oczekiwaniami dotyczącymi niższej emisji oraz szeroko rozumianego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko.

Usprawnienie bezpieczeństwa pojazdów powinno być wsparte jednoczesną optymalizacją procesu kontroli stanu technicznego. Z uwagi na przyjętą formę realizacji zadań kontrolnych opartą o funkcjonowanie niezależnych podmiotów gospodarczych konieczne jest

KIERUNKI DZIAŁAŃ	
NADZÓR	EDUKACJA
Intensyfikacja nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych	Kompleksowe działania edukacyjne i promocyjne w zakresie nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa pojazdów/urządzeń ochronnych oraz korzyści płynących z ich poprawnego stosowania
Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością Stacji Kontroli Pojazdów Intensyfikacja oraz optymalizacja działań Policji i Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów	Szkolenia okresowe oraz dodatkowe /w zakresie najnowszych technologii i wyposażenia pojazdów oraz ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu/ dla diagnostów oraz pracowników Policji i Inspekcji Transportu Drogowego Kompleksowe działania edukacyjne i promocyjne w odniesieniu do stanu technicznego pojazdów i jego wpływu na bezpieczeństwo i komfort podróżowania

zoptymalizowanie wstępnych wymagań dla prowadzenia działalności oraz zwiększenie nadzoru prowadzonego z poziomu jednostek samorządu terytorialnego. Istotne jest także usprawnienie pracy służb / Policja, Inspekcja Transportu Drogowego/ poprzez wyposażenie w nowoczesne - adekwatne do zmieniających się uwarunkowań technologicznych - narzędzia i urządzenia kontrolne pozwalające na zwiększenie skuteczności prowadzonych działań.

Elementem niezbędnym dla skuteczności działań w obszarze filaru *Bezpieczny Pojazd* będą także kompleksowe działania komunikacyjne wskazujące na korzyści płynące z nowoczesnych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony ich użytkowników. Przekaz informacyjny i edukacyjny powinien wskazywać na bezpośrednią korelację pomiędzy najbardziej pożądanymi produktami rynku motoryzacyjnego a najnowocześniejszymi rozwiązaniami w dziedzinie bezpieczeństwa. Mówiąc w skrócie, nowoczesny i pożądanym samochód czy motocykl powinien równocześnie oznaczać pojazd najbardziej bezpieczny.

UWARUNKOWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznych interwencji w ramach filaru *Bezpieczny Pojazd* będzie optymalizacja istniejących rozwiązań legislacyjnych w odniesieniu do problematyki zawartej w przyjętych priorytetach. Dodatkowo, niezwykle istotnym dla powodzenia działań będzie zapewnienie wsparcia w postaci transferu najnowszej wiedzy w zakresie rozwiązań gwarantujących maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów.

Działania legislacyjne

będą się odnosić do przyjętych priorytetów i kierunków działań oraz przewidywać wprowadzenie optymalnych rozwiązań w zakresie:

- uwarunkowań prawnych dotyczących obowiązkowego, minimalnego wyposażenia wszystkich pojazdów w systemy bezpieczeństwa biernego i aktywnego,
- uwarunkowań prawnych dotyczących obowiązkowych szkoleń z umiejętności prawidłowego korzystania z systemów bezpieczeństwa biernego i aktywnego stanowiących obowiązkowe, minimalne wyposażenie pojazdów,
- uwarunkowań prawnych, premiujących w wymiarze ekonomicznym zakup lub wymianę pojazdów starszej generacji na nowe i wyposażone w nowoczesne systemy bezpieczeństwa,
- uwarunkowań prawnych dotyczących usprawnienia procesu nadzoru nad działalnością Stacji Kontroli Pojazdów,
- uwarunkowań prawnych dotyczących ciągłego procesu szkolenia kadr odpowiedzialnych za nadzór i kontrolę stanu technicznego pojazdów w zakresie najnowszych technologii i wyposażenia pojazdów oraz ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu /pracownicy Stacji Kontroli Pojazdów, funkcjonariusze Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego/.

Transfer wiedzy

będzie dotyczyć:

- badań w zakresie wpływu poszczególnych elementów wyposażenia pojazdów na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wzorcowych rozwiązań międzynarodowych w zakresie minimalnego wyposażenia pojazdów w systemy bezpieczeństwa oraz zasad ich wprowadzania,
- pogłębionych badań w zakresie faktycznego wpływu stanu technicznego pojazdów na ryzyko i ciężkość wypadków drogowych,
- inteligentnych systemów transportowych oraz ich roli w zakresie współpracy pomiędzy urządzeniami, w które wyposażono pojazdy oraz infrastrukturę drogową,

Ratownictwo i opieka powypadkowa



NASZ CEL

Szybkie i skuteczne ratownictwo oraz opieka powypadkowa

Dostępne dane dotyczące wypadków drogowych oraz ich konsekwencji wskazują, iż mniej więcej 50% zgonów następuje w ciągu kilku minut od zdarzenia lub w drodze do szpitala przed dotarciem na miejsce. Skuteczna opieka po zaistnieniu wypadku drogowego, w tym sprawny transport osoby poszkodowanej do placówki medycznej, warunkują przeżycie oraz znaczne zmniejszenie późniejszych konsekwencji zdarzenia. Jednym z celów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest usprawnienie działań w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej do tego stopnia, by w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia będącego następstwem wypadku drogowego zagwarantować najwyższy możliwy standard działań ratunkowych w jak najkrótszym czasie.

Ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej stanowią kluczowy element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sytuacji, gdy z powodu niewłaściwego zachowania uczestnika ruchu, awarii pojazdu czy błędnych rozwiązań w obszarze infrastruktury drogowej dojdzie do wypadku, skuteczne i niezwłoczne procedury ratownicze powinny zminimalizować jego konsekwencje. Niezwykle istotnym aspektem jest koordynacja działań na poziomie wszystkich właściwych służb, począwszy od jednostek Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego, poprzez Policję, na jednostkach Państwowego Ratownictwa Medycznego skończywszy.

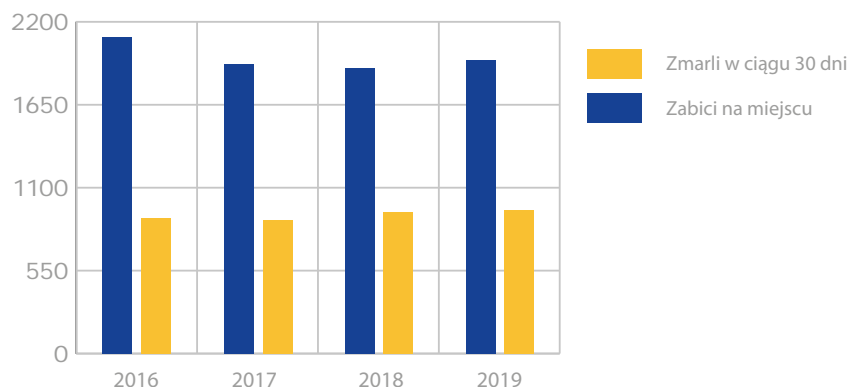
Niniejszy rozdział stanowi syntezę kierunków działań przyjętych względem wskazanych priorytetów, które zostały uznane za kluczowe dla sprawnego i efektywnego funkcjonowania systemu ratownictwa i opieki powypadkowej w Polsce. W tym kontekście, za najważniejsze uznano w dalszym ciągu prace ukierunkowane na doskonalenie i rozwój systemu ratownictwa medycznego oraz modernizację sprzętu i doposażanie służb ratownictwa drogowego, a także rozwój systemu wspierającego ofiary wypadków drogowych w procesie rehabilitacji oraz powrotu do aktywności społeczno-zawodowej.

FAKTY I LICZBY

Wysoka ciężkość zdarzeń

Podstawowym problemem i jednocześnie wyzwaniem dla systemu ratownictwa i opieki powypadkowej w Polsce jest bardzo wysoka ciężkość zdarzeń drogowych. W strukturze ofiar śmiertelnych wypadków - pod względem ich rodzaju - dominują pieszacy oraz ofiary zderzeń pojazdów. Charakterystyczne jest, że największa ciężkość wypadków towarzyszy kategorii „najechanie na drzewo”, gdzie przy niespełna 4,9% odsetku wypadków ma miejsce aż 13% ofiar śmiertelnych. Powyższa sytuacja potwierdza bardzo duży udział prędkości jako czynnika decydującego o końcowych konsekwencjach zdarzeń.

W 2019 r. na terenie Polski śmierć w wypadkach poniosło 2909 osób, a 10633 odniosło ciężkie obrażenia. Pomimo znacznej 36% redukcji liczby ofiar śmiertelnych w latach 2009-2019, ciężkość wypadków na polskich drogach jest wciąż wysoka. Konsekwencją takiego stanu jest duża liczba ofiar zabitych na miejscu zdarzenia oraz ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku. Z wieloletnich statystyk wynika, iż średni odsetek ofiar zabitych na miejscu wynosi 70%, a ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku utrzymuje się na poziomie 30%.



Rysunek 5.14

Liczba ofiar zabitych na miejscu zdarzenia oraz ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku
/źródło: Komenda Główna Policji/

Kluczowe znaczenie czasu

Wyniki najnowszych badań potwierdzają, iż krytyczne dla ograniczenia konsekwencji wypadku drogowego jest jak najszybsze udzielenie pomocy przez wykwalifikowany personel medyczny. Skrócenie czasu, od chwili wypadku do przybycia służb ratownictwa medycznego z 25 do 15 minut, może potencjalnie ograniczyć liczbę zgonów o jedną trzecią.

Zgodnie z wynikami dostępnych badań i analiz wskazuje się na kluczową rolę zasady tzw. złotej godziny, zgodnie z którą sekwencja działań ratowniczych ukierunkowanych na utrzymanie rannego przy życiu oraz przekazanie go pod szpitalną opiekę medyczną nie powinna trwać dłużej niż 60 minut. Podkreśla się także znaczenie pierwszych 10 minut, w którym to czasie powinna być udzielona pierwsza pomoc osobie poszkodowanej przez personel wykwalifikowany w tym zakresie.

Bardzo istotne są wysokie kwalifikacje zespołów ratunkowych. Szacuje się, iż systematyczne i specjalistyczne szkolenia mogą spowodować skrócenie czasu wydobywania ofiar uwięzionych w pojazdach po wypadku o 40-50%.

Nowoczesne rozwiązania technologiczne

W kontekście krytycznego znaczenia czasu dotarcia zespołu ratowniczego do ofiar wypadków, a następnie udzielenia pomocy przez wykwalifikowany personel medyczny zgodnie z założeniami najnowszej polityki Unii Europejskiej w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, wskazuje się na istotną rolę nowoczesnych systemów automatycznego powiadamiania o wypadku.

Komisja Europejska na podstawie danych zebranych w ciągu ponad dwóch lat od wdrożenia ogólnoeuropejskiego systemu szybkiego powiadamiania o wypadkach eCall monitoruje jego dotychczasowe efekty oraz analizuje możliwości rozszerzenia na inne kategorie pojazdów /poza osobowymi oraz dostawczymi do 3,5 tony/. Według szacunków, obowiązkowe automatyczne powiadamianie może skrócić czas reakcji służb ratowniczych o 50% na obszarach miejskich oraz o 40% w terenie pozamiejskim. Zgodnie z wstępnymi założeniami, wprowadzenie i upowszechnienie systemu eCall umożliwi zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 4%, a ciężko rannych o 6%, co oznacza redukcję liczby zabitych na europejskich drogach o 2,5 tysiąca w stosunku rocznym.

Mając na względzie powyższe, interwencje realizowane w ramach filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa* oprócz dotychczasowych i ukierunkowanych na integrację krajowych systemów ratownictwa powinny uwzględniać wsparcie rozwoju najnowszych rozwiązań technologicznych, umożliwiających optymalizację działań wszystkich służb, skrócenie czasu dotarcia do poszkodowanych w wypadkach, a w konsekwencji poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.

Wsparcie ofiar wypadków

Straty z tytułu wypadków drogowych i kolizji w 2018 r. wyniosły 2,7% PKB, w tym koszty samych wypadków 2,1% PKB. W przypadku Polski oznacza to wymiar ekonomiczny strat na poziomie blisko 45 miliardów PLN. Szacunkowy koszt jednej ofiary śmiertelnej wynosi prawie 2,4 miliona PLN, a ofiary ciężko rannej 3,3 miliona PLN.

Badania Europejskiej Federacji Ofiar Ruchu Drogowego /FEVR/ oraz Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu /ETSC/ wskazują jednoznacznie, iż konsekwencje zdarzeń drogowych mają charakter długofalowy i wymagają właściwej polityki także w postaci planowania długofalowych działań strategicznych, ograniczających społeczne koszty wypadków.

Ogólne wnioski z analiz prowadzonych w Polsce potwierdzają, iż kluczowymi problemami w kontekście pomocy ofiarom wypadków są: niski poziom dostępności do informacji o procedurach odszkodowawczych, brak systemowej pomocy państwa /wsparcie tylko ze strony rodzin poszkodowanych/, a także pogłębiające się konsekwencje psychologiczne po wypadku. Konkluzja z dotychczasowych badań wskazuje na duże braki w zakresie rozwiązań systemowo wspierających ofiary wypadków, w szczególności w aspekcie administracyjnym, zdrowotnym i prawnym. Mając na względzie powyższe, należy dążyć do optymalizacji procesów leczenia traumy powypadkowej oraz rozwoju systemowej opieki nad ofiarami wypadków drogowych.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Analiza problematyki związanej z systemem ratownictwa i opieki powypadkowej, a także obszarów wskazywanych jako wymagające interwencji, pozwala na zdefiniowanie kluczowych problemów i czynników zagrożenia w odniesieniu do filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa*. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

Ograniczony potencjał Krajowego Systemu Ratownictwa

Skuteczność działań w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej warunkowana jest między innymi pełnym wykorzystaniem istniejących rozwiązań organizacyjno - finansowych. W tym kontekście należy zwrócić szczególną uwagę na potencjał jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, których możliwości w zakresie skutecznego wsparcia działań systemowych w ostatnich latach znacząco wzrosły. Jak najszersze włączenie wymienionej organizacji w struktury Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego - po spełnieniu koniecznych standardów - spowoduje zwiększenie efektywności całego systemu ratownictwa, zwłaszcza w zakresie krytycznego elementu jakim jest czas dotarcia do poszkodowanych ofiar wypadków drogowych.

Istotnym zagrożeniem dla Krajowego Systemu Ratownictwa mogą być okoliczności wyjątkowe, stanowiące ponadnormatywne obciążenie szeroko rozumianej służby zdrowia. Do takich okoliczności

**STRATY Z TYTUŁU
WYPADKÓW W POLSCE W
2018 R. TO**

45 MLD PLN

**JEDNOSTKOWY KOSZT
OFIARY CIĘŻKO RANNEJ
TO OKOŁO**

3,3 MLN PLN

można zaliczyć np. zjawisko wystąpienia epidemii lub wypadki i katastrofy o charakterze masowym. Doświadczenia pokazują, że w takiej sytuacji skuteczność działania służb funkcjonujących w obszarze ratownictwa drogowego może zostać znacznie ograniczona, co w efekcie może wpłynąć na istotne obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Niewystarczający poziom koordynacji działań

Działania zaprogramowane w perspektywie *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* doprowadziły do wielu pozytywnych zmian dotyczących kwestii optymalizacji współpracy służb ratowniczych. Jednym z najważniejszych działań było wprowadzenie jednolitego europejskiego numeru alarmowego 112, funkcjonującego obecnie w całym kraju w oparciu o 17 centrów powiadamiania ratunkowego. Dzięki takiemu rozwiązaniu nastąpił znaczny wzrost poziomu koordynacji pomiędzy ratownictwem medycznym, Państwową Strażą Pożarną oraz Policją, czyli głównymi służbami odpowiedzialnymi za zaangażowanie odpowiednich jednostek w sytuacji wystąpienia zagrożenia, także wypadku drogowego.

Pomimo powyższych zmian wciąż obserwowany jest niewystarczający poziom koordynacji działań, w szczególności wynikający z oddzielnych struktur organizacyjnych, oddzielnych systemów łączności czy różnic w standardach używanego sprzętu. Konsekwencją takiego stanu może być wydłużenie czasu zadziałania służb, a w efekcie - obniżony standard i wydłużony czas interwencji skutkujący późniejszym dotarciem do poszkodowanych ofiar wypadków.

Brak jednolitej bazy danych o ofiarach wypadków drogowych

Jednym z kluczowych czynników warunkujących prowadzenie skutecznej i długofalowej polityki prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest dostęp do wiarygodnej bazy danych o wypadkach drogowych i ich konsekwencjach. Zgodnie z najlepszą praktyką i rozwiązaniami krajów o najwyższym poziomie zaawansowania w dziedzinie redukcji zagrożenia drogowego, należy dążyć do integracji danych zbieranych z systemów policyjnych z danymi pochodzącymi z systemu opieki zdrowotnej. Docelowym modelem, ze względu na najważniejszą rolę informacji dotyczącej faktycznych konsekwencji wypadków, powinno być rozwiązanie opierające programowanie działań profilaktycznych w głównej mierze o dane pochodzące z systemu opieki zdrowotnej. W przypadku polskich uwarunkowań szczególnie istotne jest wypracowanie modelu pośredniego, optymalizującego proces uzupełnienia informacji pochodzących z policyjnego systemu SEWIK danymi szpitalnymi, co w efekcie pozwoli na zmianę optyki postrzegania wypadków drogowych - z poziomu sprawców w kierunku ofiar. Taki model pozwoli na lepszą identyfikację i zrozumienie kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji skuteczniejsze działania prewencyjne.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze ratownictwa i pomocy ofiarom wypadków w odniesieniu do filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa* przyjęto 2 priorytety:

- **Priorytet 1 - integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa**
- **Priorytet 2 - jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych**

Celem działań podejmowanych w ramach filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa* będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji zdarzeń drogowych, w szczególności zapewnienie szybkiej i skutecznej pomocy po wypadku, a w dalszej kolejności minimalizowanie długofalowych skutków społecznych wypadków drogowych.

Kluczowym zadaniem będzie dalsza integracja Krajowego Systemu Ratownictwa opartego o działanie Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego. Najważniejsze interwencje w obszarze KSRG będą wspierać doposażenie w sprzęt ratowniczy, rozwój jego potencjału poprzez włączanie do systemu jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, a także ciągłe szkolenia kadr w zakresie nowoczesnych i skutecznych technik wykorzystywanych w procesie pomocy ofiarom wypadków. Do najważniejszych zadań zaplanowanych w obszarze Państwowego Ratownictwa Medycznego będzie należeć dalszy rozwój systemu ratownictwa medycznego, w tym: wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych, rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, a także działania optymalizujące koncentrację dyspozytorni medycznych. Dodatkowym elementem będzie modernizacja sprzętu i doposażanie służb ratownictwa drogowego, w szczególności wymiana ambulansów. W tym obszarze powinny zostać także przeprowadzone prace, ukierunkowane na utworzenie jednolitej bazy danych dotyczących konsekwencji zdrowotnych wypadków drogowych pozwalającej następnie na zintegrowanie z danymi pochodzącymi z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji.

Równolegle z procesem usprawnienia procedur ratowniczych powinny być wprowadzone działania zmierzające do wdrożenia jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych. Dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie są bardzo rozproszone i nie zapewniają właściwego poziomu wsparcia poszkodowanych w kontekście pomocy administracyjnej, zdrowotnej czy prawnej. W perspektywie *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* należy wdrożyć kompleksowe i spójne rozwiązania polegające na opracowaniu założeń systemowych, uwzględniających elementy organizacyjne i finansowe ukierunkowane na kompleksową pomoc najczęściej poszkodowanym ofiarom wypadków drogowych. Wartością dodaną takiego rozwiązania będzie także stworzenie wiarygodnej bazy danych o faktycznych i długofalowych konsekwencjach wypadków, co pozwoli na optymalizowanie podejmowanych działań profilaktycznych.

UWARUNKOWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznych interwencji w ramach filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa* będzie optymalizacja istniejących rozwiązań legislacyjnych w odniesieniu do problematyki zawartej w przyjętych priorytetach. Dodatkowo, niezwykle istotnym dla powodzenia działań będzie zapewnienie wsparcia w postaci transferu najnowszej wiedzy w zakresie rozwiązań gwarantujących maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów.

Działania legislacyjne

będą się odnosić do przyjętych priorytetów i kierunków działań oraz przewidywać wprowadzenie optymalnych rozwiązań w zakresie:

- uwarunkowań prawnych umożliwiających integrację i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa,
- uwarunkowań prawnych umożliwiających wdrożenie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów organizacyjnych i finansowych,

Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru *Ratownictwo i opieka powypadkowa*

PRIORYTETY	INŻYNIERIA
<p>Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa</p>	<p>Rozwój systemu ratownictwa medycznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wsparcie i rozbudowa SOR - wsparcie i rozbudowa LPR - optymalizacja koncentracji dyspozytorni medycznych <p>Rozwój potencjału KSRG poprzez szerokie włączanie do systemu jednostek OSP</p> <p>Modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego oraz KSRG /z uwzględnieniem najbardziej zagrożonych odcinków dróg/</p> <p>Wsparcie technologiczne dla autonomicznych rozwiązań automatycznego powiadamiania o wypadkach</p> <p>Utworzenie bazy danych o faktycznych zdrowotnych konsekwencjach wypadków</p>
<p>Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych</p>	<p>Opracowanie założeń systemowych, oraz wdrożenie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków z uwzględnieniem elementów pomocy administracyjnej, zdrowotnej i prawnej, w tym budowa wyspecjalizowanych ośrodków leczenia traury powypadkowej</p>

- uwarunkowań prawnych ukierunkowanych na integrację baz danych dotyczących wypadków drogowych oraz następstw zdrowotnych ich ofiar.

Transfer wiedzy

będzie dotyczyć:

- badań dotyczących jednolitych i zintegrowanych systemów ratownictwa oraz najskuteczniejszych rozwiązań w tym zakresie w odniesieniu do obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- badań dotyczących najskuteczniejszych metod doboru potencjału służb ratowniczych do rodzaju zagrożeń oraz ich lokalizacji,
- wzorcowych rozwiązań oraz badań nad zintegrowanymi bazami danych o wypadkach drogowych ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia danych pochodzących z systemu opieki zdrowotnej.

KIERUNKI DZIAŁAŃ	
NADZÓR	EDUKACJA
<p>Optimalizacja działań nadzorujących właściwe wykorzystanie sił i środków systemu ratownictwa medycznego oraz KSRRG</p>	<p>Kompleksowe działania edukacyjne i promocyjne w zakresie pierwszej pomocy</p> <p>Optimalizacja systemu szkolenia kandydatów na kierowców w zakresie pierwszej pomocy, w oparciu o standaryzację usług realizowanych przez OSK</p>
<p>Optimalizacja działań nadzorujących proces pomocy ofiarom wypadków z uwzględnieniem działań odszkodowawczych i rehabilitacyjnych</p>	<p>Kompleksowe działania edukacyjne i informacyjne w zakresie możliwego wsparcia ofiar wypadków drogowych</p>

JAK BĘDZIEMY WDRAŻAĆ I MIERZYĆ POSTĘP



STRESZCZENIE

Głównym celem *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest znaczna poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg w perspektywie 10 lat. Będzie to możliwe pod warunkiem skutecznego i systematycznego wdrożenia działań obejmujących wszystkie obszary systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zarządzanie wdrażaniem programu powinno mieć charakter ściśle określony i uporządkowany. Do kluczowych elementów tego procesu należy zaliczyć kwestie jednoznacznego wskazania instytucji koordynującej i odpowiedzialnej za całość działań, zdefiniowania narzędzi wdrożeniowych oraz zasad monitorowania, a także określenie w sposób niebudzący wątpliwości modelu finansowania prowadzonych interwencji. Bez spełnienia powyższych kryteriów powodzenie jakiegokolwiek strategicznego programu ukierunkowanego na minimalizowanie złożonych zjawisk i problemów - jakim jest bez wątpienia problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego - będzie mało prawdopodobne.

ZASADY WDRAŻANIA PROGRAMU

Rozdział 6

Warunkiem osiągnięcia celów przyjętych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będą systematyczne zarządzanie i końcowe, policzalne efekty wdrożenia. Zgodnie z założeniami filaru *System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego* jednostką zarządzającą w modelu przejściowym powinien być Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Do najważniejszych zadań krajowej instytucji wiodącej wyposażonej w niezbędne narzędzia prawne, organizacyjne i finansowe, umożliwiające zarządzanie kluczowymi procesami w obszarze tzw. zarządzania instytucjonalnego będą należeć:

- kompleksowa koordynacja prac podejmowanych w ramach *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*,
- wyznaczanie kierunków działań oraz wskazywanie obszarów wymagających interwencji prawnych i organizacyjnych,
- przygotowywanie narzędzi wdrożeniowych, w tym Programów Realizacyjnych zawierających aktualne priorytety oraz dedykowany działaniom zestaw wskaźników stopnia realizacji,
- prowadzenie kompletnej i zintegrowanej bazy danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanowiącej element kompletnego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,
- monitorowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- monitorowanie stopnia realizacji *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*,
- optymalizacja systemu badań i transferu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapewnienie zaplecza eksperckiego,
- optymalizacja mechanizmów finansowania w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- prowadzenie i koordynacja kompleksowych działań komunikacyjnych w zakresie problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- współpraca z kluczowymi partnerami krajowymi reprezentującymi administrację rządową i samorządową, w tym regionalnymi instytucjami i jednostkami koordynującymi działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, ośrodkami naukowymi i badawczymi oraz organizacjami pozarządowymi,
- współpraca z kluczowymi partnerami szczebla międzynarodowego, w tym reprezentowanie polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na arenie międzynarodowej.

Narzędzia wdrażania

Programy Realizacyjne

Głównym narzędziem wdrażania *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będą Programy Realizacyjne. Zgodnie z dotychczasową praktyką dokument ten będzie stanowił roczny lub dwuletni plan działań, przygotowany z uwzględnieniem wszystkich filarów i ukierunkowany na przyjęte dla danego okresu priorytety. W ramach przyjętego planu wskazane zostaną instytucje/podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zakres czasowy oraz zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania i jego szacowany wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mając na względzie powyższe założenia, Program Realizacyjny powinien zawierać:

- informację o przyjętych, krótkookresowych priorytetach Programu Realizacyjnego,
- informację nt. zadań przypisanych zgodnie z filarami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* i uwzględniających zdefiniowane priorytety oraz kierunki działań,
- informację nt. liderów poszczególnych zadań,
- informację nt. terminów realizacji poszczególnych zadań,
- wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- informację nt. źródła ich finansowania.

Programy Sektorowe

Realizacja *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie dodatkowo wsparta działaniami zaprogramowanymi w innych dokumentach strategicznych, ukierunkowanych na poprawę szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego, także w kontekście szeroko rozumianego transportu oraz polityki zdrowia publicznego. Szczególną rolę odgrywać będą wewnętrzne programy opracowywane w ramach resortów i instytucji administracji rządowej, w tym GDDKiA, KGP, KGPS, GITD, ŻW. Z racji stałej współpracy wymienionych jednostek w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego istotne jest, by działania planowane w przygotowywanych programach były komplementarne względem krajowej strategii. Pozwoli to na uzyskanie efektu synergii, wzmocni współpracę oraz wpłynie pozytywnie na końcowy efekt podejmowanych prac.

Programy Wojewódzkie

Doświadczenia wynikające z kolejnych lat wdrażania programów bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują wyraźnie na bardzo ważną rolę i znaczenie programów wojewódzkich. Z uwagi na strukturę podziału terytorialnego kraju oraz funkcji i zadań przypisanych administracji samorządowej należy dążyć do pełnej współpracy pomiędzy Krajową Instytucją Wiodącą a podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie obszarem bezpieczeństwa ruchu drogowego w wymiarze regionalnym. Wojewódzkie programy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny nawiązywać do programu krajowego,

uwzględniając jednocześnie uwarunkowania wynikające z zapisów właściwych strategii rozwoju czy regionalnych programów operacyjnych. Przygotowanie wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być poprzedzone wypracowaniem mechanizmów stałej współpracy pomiędzy Krajową Instytucją Wiodącą a uprawnioną jednostką koordynującą na poziomie regionalnym. Szczególnie istotne jest wypracowanie mechanizmów finansowania regionalnych działań systemowych, w tym monitorowania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szkolenia kadr a także spójnej polityki komunikacyjnej.

Programy Lokalne

Z uwagi na zróżnicowanie problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, właściwe programowanie działań, a następnie skuteczne ich wdrażanie na poziomie lokalnym ma bardzo duże znaczenie. Charakterystyka wypadków drogowych oraz struktura ofiar na terenie miast jest odmienna niż zdarzeń zaistniałych w terenie niezabudowanym. W obu przypadkach warunkiem poprawy bezpieczeństwa jest przede wszystkim właściwa diagnoza, a następnie zaplanowanie długofalowej strategii ukierunkowanej na eliminowanie problemów kluczowych dla danego obszaru. Działania doraźne nie przyniosą długotrwałej i pozytywnej zmiany. W związku z powyższym należy dążyć do wspierania rozwiązań systemowych na poziomie lokalnym, wskazując skuteczne modele interwencji, mechanizmy finansowania oraz szeroki wymiar korzyści płynących z kompleksowych rozwiązań prewencyjnych.

Zasady monitorowania

Systematyczny monitoring *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest niezbędnym elementem warunkującym skuteczność długofalowych działań oraz osiągnięcie założonych celów. Bazując na uwarunkowaniach europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dokumencie pn. *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 - kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero*, podstawą monitorowania będą wskaźniki wyników - w zakresie skutków zdarzeń drogowych oraz poziomu zagrożenia, a także wskaźniki efektywności - przyjęte w odniesieniu do poszczególnych filarów programu i przypisanych im priorytetów.

Podstawowe wskaźniki wyników Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

- liczba ofiar śmiertelnych
- liczba ofiar ciężko rannych
- liczba ofiar rannych
- liczba wypadków
- liczba ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców
- liczba wypadków/1 mln mieszkańców
- liczba zabitych/100 wypadków
- liczba wypadków/100 km drogi

Podstawowe wskaźniki efektywności Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

- prędkość - odsetek pojazdów przestrzegających ograniczenia prędkości
- pasy bezpieczeństwa - odsetek użytkowników pojazdów poprawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci
- wyposażenie ochronne - odsetek motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów noszących kaski ochronny
- alkohol - odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących stężenia alkoholu we krwi
- rozproszenie uwagi - odsetek kierowców nieużywających mobilnych urządzeń klasy handheld
- bezpieczeństwo pojazdów - odsetek pojazdów spełniających określone, minimalne standardy bezpieczeństwa pod kątem wyposażenia w systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego pojazdu /alternatywnie - odsetek pojazdów nieprzekraczających określonego wieku/
- infrastruktura - odsetek odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu /alternatywnie - odsetek odległości przebytej drogami, które posiadają albo oddzielony ruch w przeciwnych kierunkach (barierami lub pasem), albo ograniczenie dopuszczalnej prędkości do uzgodnionej, maksymalnej wartości/
- opieka po wypadku - czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku

Szczegółowe wartości w odniesieniu do wskaźników wyników *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, stanowiące jednocześnie podstawowy materiał w zakresie jego monitorowania, zostały zebrane w tabeli zbiorczej na końcu niniejszego rozdziału.

Podstawowe narzędzia monitoringu

Kompleksowymi narzędziami monitoringu będą zbiorcze dokumenty opisujące stopień zaawansowania realizacji programu oraz poziom uzyskanych wyników. Z uwagi na długofalową perspektywę założono dwa rodzaje dokumentów:

- sprawozdania roczne - zawierające kompletne zestawienie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*,
- trzyletnie sprawozdania okresowe - zawierające kompletne zestawienie informacji o wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* oraz ewaluację zaplanowanych priorytetów i kierunków działań programu pod kątem słuszności oraz efektywności przyjętych.

Wskazane jest, by powyższy model sprawozdawczości dotyczył także kompleksowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych na poziomie regionalnym i lokalnym.

Finansowanie

Zapewnienie właściwego dla skali problemu mechanizmu finansowania *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest warunkiem koniecznym jego powodzenia. Dotychczasowe doświadczenia wynikające z wdrażania kolejnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wskazują, iż kluczową przeszkodą w skutecznej realizacji oraz osiągnięciu wyznaczonych celów był brak określenia oraz usankcjonowania długofalowych źródeł i mechanizmów finansowania działań, w szczególności działań zarządczych realizowanych przez krajową oraz regionalne instytucje wiodące ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W wyniku podjętej optymalizacji uwarunkowań prawnych powinny zostać jednoznacznie wskazane źródła i mechanizmy finansowania działań systemowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarówno na szczeblu krajowym jak i regionalnym. Postulat w tym zakresie stanowi jeden z najważniejszych obszarów interwencji i kierunków działań przypisanych do filaru *System Zarządzania Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Bez optymalizacji wymienionej kwestii realizacja zadań planowanych w ramach *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie stanowić wyłącznie zestawienie szeregu działań zaangażowanych partnerów, bez faktycznej realizacji funkcji zarządzania instytucjonalnego ze strony krajowej i regionalnych instytucji wiodących.

Podstawowe źródła finansowania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

- budżet państwa wyodrębniony do finansowania działań systemowych, w tym skuteczne funkcjonowanie Krajowej Instytucji Wiodącej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego /w wariantcie docelowym - Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego/ w wariantcie przejściowym
- budżet Państwa wyodrębniony na współfinansowanie działań systemowych ukierunkowanych na funkcjonowanie regionalnych instytucji wiodących ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego /Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego/
- budżety sektorowe /Policja, Państwowa Straż Pożarna, GDDKiA, GITD, środki z systemu opieki zdrowotnej itp./
- programy i instrumenty finansowe Unii Europejskiej, fundusze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz innych międzynarodowych instytucji finansowych
- programy, fundusze i środki instytucji państwowych, w tym ministerstw, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, Funduszu Sprawiedliwości, Funduszu Ochrony Środowiska, Narodowego Funduszu Zdrowia itp.
- inwestorzy i partnerzy biznesowi

Pierwsze kroki wdrożeniowe

Efektywne wdrożenie *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie wymagało szeregu decyzji i działań przygotowawczych, a następnie wdrożenia kompleksowych rozwiązań w wielu obszarach. Z uwagi na skalę problemu wypadków drogowych w Polsce, a także niekorzystną pozycję naszego kraju na tle europejskich liderów charakteryzujących się najniższym poziomem zagrożenia, kluczowe znaczenie dla powodzenia programu będzie miało jednomyślne poparcie dla planowanych działań wyrażone przez polityków i decydentów najwyższego szczebla.

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania

Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

FILARY PROGRAMU	
Wskaźniki finalne dla całego programu	
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ⁸)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ⁹)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów	
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)
Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)
	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ¹⁰ (ofiar/rok)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok)

Mając powyższe na względzie, realizacja *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, powinna zostać poprzedzona uchwałą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie przyjęcia programu jako kluczowego i strategicznego dokumentu określającego kierunki polityki państwa w obszarze działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zabici		Ciężko ranni	
2019	2030	2019	2030
2909	1455 (-50%)	10633	5317 (-50%)
75,7	37,9	276,8	138,4
94,4	47,2	345,2	172,6
12,2	6,1	44,6	22,3
793	397	2474	1237
258	129	1371	686
382	191	1516	758
265	133	884	442
585	293	1494	747
767	384	3975	1988
473	237	994	497
486	243	2981	1491
518	259	1385	693
1024	512	2579	1290
770	385	2428	1214
6	3	13	7

⁸Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: pojazdy samochodowe i motorowery).

⁹Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: ruch drogowy na terytorium Polski wg rodzaju pojazdów i kategorii dróg).

¹⁰Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

- Deklaracja Sztokholmska, 3 Światowa Konferencja Ministerialna o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego, Organizacja Narodów Zjednoczonych, Sztokholm, 2020
- Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty, Rada Unii Europejskiej, Valetta, 2017
- Europa w ruchu - zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna, Komisja Europejska, Bruksela, 2018
- Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 - kolejne kroki w kierunku realizacji *Wizji Zero*, Komisja Europejska, Bruksela, 2019
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2019
- Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 /z perspektywą do 2030/, Rada Ministrów, Warszawa, 2017
- Strategia Sprawne Państwo 2020, Rada Ministrów, Warszawa, 2013
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2013
- Programy Realizacyjne Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2013-2020
- Raport na temat struktury instytucjonalnej zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce, Bank Światowy, Warszawa, 2015
- Raport dotyczący rozwoju systemów informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce. Diagnoza i plan działania na wysokim szczeblu, Bank Światowy, Warszawa, 2015
- Raport na temat finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Polski, Bank Światowy, Warszawa, 2015
- Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych. Informacja o wynikach kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa, 2016
- Strategia poprawy bezpieczeństwa w Polsce, Polska Izba Ubezpieczeń, Warszawa, 2017
- Ekspertyza prawna. Obowiązujący stan prawny w krajach członkowskich Unii Europejskiej, z wyłączeniem Polski, w zakresie funkcjonowania instytucji wiodących odpowiedzialnych za koordynację działań w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, Kancelaria Łazor i Wspólnicy S.K.A, Olsztyn, 2014
- Raport końcowy z śródkresowego badania ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, 2017
- Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej, Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy w Siedlcach, Warszawa, 2019
- Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2015 r., Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2015


- Stosowanie kasków ochronnych przez użytkowników dróg w Polsce w 2015 r., Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2015
- Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w Polsce w 2015 r., Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2015
- Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2015 r., Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2015
- Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r., Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2019
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, www.krbrd.gov.pl
- Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, www.obserwatoriumbrd.pl
- Komenda Główna Policji, www.policja.pl
- Główny Urząd Statystyczny, www.gus.pl
- Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, www.etsc.eu
- Komisja Europejska, Mobilność i Transport, Bezpieczeństwo Drogowe, www.ec.europa.eu/road_safety/
- Organizacja Narodów Zjednoczonych, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego www.who.int/roadsafety/en/

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jest dokumentem strategicznym określającym kierunki polityki państwa w zakresie działań zmierzających do redukcji zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym. Główne założenia programu uwzględniają najważniejsze uwarunkowania europejskie i krajowe, w tym aktualne strategie rozwoju oraz kluczowe dokumenty odnoszące się do polityki bezpieczeństwa transportu.


Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań, a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji. Redukcja liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych o 50% do roku 2030, zgodnie z długofalowymi założeniami ma stanowić jedynie cel pośredni na drodze do całkowitego wyeliminowania ofiar najczęściej poszkodowanych w wyniku wypadków drogowych na polskich drogach. Niniejszy program powinien być drogowskazem dla wszystkich instytucji i organizacji - bez względu na różnice w głoszonych poglądach - wyznaczającym kierunki i sposób podejmowania działań, w efekcie których bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego ulegnie znacznej poprawie, a idąca za tym wysoka jakość życia przybliży Polskę do grona krajów postrzeganych za wzorcowe.

Dane wykorzystane do opracowania pochodzą z Komendy Głównej Policji, Głównego Urzędu Statystycznego, a także bazy danych i wiedzy Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Źródłem informacji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej były dane Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu.

Ministerstwo Infrastruktury
Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

 ul Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

 (22) 630 12 55

 www.krbrd.gov.pl

 sekretariat@krbrd.gov.pl