**Zadania zrealizowane przez członków KRBRD przewidziane   
do realizacji w 2023 roku   
zgodnie z NPBRD 2021-2030**

**Wykaz skrótów:**

BRD/brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Dysponenci ZRM – Dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego

ETSC – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego

IBDIM – Instytut Badawczy Dróg i Mostów

ITS - Instytut Transportu Samochodowego

JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego

KAS/SCS – Krajowa Administracja Skarbowa / Służba Celno-Skarbowa

KFD – Krajowy Fundusz Drogowy

KCPU – Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom

KGP - Komenda Główna Policji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

RFRD - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

MF – Ministerstwo Finansów

MFIPR – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

MEIN – Ministerstwo Edukacji i Nauki

MRIPS – Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej

MRIT – Ministerstwo Rozwoju i Technologii

MI – Ministerstwo Infrastruktury

MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MON/RON – Ministerstwo Obrony Narodowej/Resort Obrony Narodowej

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

MZ - Ministerstwo Zdrowia

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

PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

PK – Politechnika Krakowska

PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PZM – Polski Związek Motorowy

PRM – Państwowe Ratownictwo Medyczne

STIRW – CKRW – Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk

SG – Straż Graniczna

SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

UTK - Urząd Transportu Kolejowego

WITD – Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego

ZDS – Zarządcy Dróg Samorządowych

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **Bezpieczny Człowiek**  **Zadanie** | |  | **NP BRD  2021-2030**  **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | | **Podmioty wykonawcze (wdrażające)** | |
| C.1 | **Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia** | |  | EDUKACJA |  |  | SKRBRD | | SKRBRD/KGP/ŻW/WRBRD/JST | |
| C.2 | **Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych** | |  | NADZÓR |  |  | KGP | | POLICJA | |
| C.3 | **Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości** | |  | NADZÓR |  |  | KGP | | POLICJA | |
| C.4 | **Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym** | |  | EDUKACJA |  |  | GITD | | GITD | |
| C.5 | **Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)** | |  | EDUKACJA |  |  | ITS | | ITS | |
| C.6 | **Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”** | |  | INŻYNIERIA/ EDUKACJA |  |  | MFiPR | | CUPT/JST | |
| C.7 | **Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających** | |  | LEGISLACJA |  |  | MS | | MS | |
| C.8 | **Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji** | |  | LEGISLACJA/SYSTEM/ EDUKACJA |  |  | MEIN | | MEIN | |
| C.9 | **Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu** | |  | LEGISLACJA |  |  | MRIPS | | MRiPS, MI MSWIA,MZ, MS, MRiT | |
| C.10 | **Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych** | |  | EDUKACJA |  |  | GDDKiA | | GDDKiA | |
| C.11 | **Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym** | |  | NADZÓR |  |  | KGP | | POLICJA | |
| C.12 | **Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego** | |  | EDUKACJA |  |  | KGP | | POLICJA | |
| C.13 | **Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego** | |  | EDUKACJA |  |  | KGŻW | | KGŻW | |
| C.14 | **Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze** | |  | EDUKACJA |  |  | KGŻW | | KGŻW | |
| C.15 | **Promocja wiedzy o roli substancji psychoaktywnych w wypadkach drogowych. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych** | |  | EDUKACJA |  |  | KGŻW | | KGŻW | |
| C.16 | **Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat** | |  | EDUKACJA |  |  | PZM | | PZM | |
| C.17 | **Edukacja społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań** | |  | EDUKACJA |  |  | PZM | | PZM | |
| C.18 | **Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym** | |  | EDUKACJA |  |  | PZM | | PZM | |
| C.19 | **Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”** | |  | EDUKACJA |  |  | ITS | | ITS | |
| C.20 | **Upowszechniania wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych** | |  | EDUKACJA |  |  | MEIN | | MEIN | |
| C.21 | **Podniesienie poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów okazjonalnych oraz przewozów realizowanych taksówkami** | |  | LEGISLACJA |  |  | MC/MI/DTD | | MC/MI/DTD | |
| C.22 | **Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów** | |  | EDUKACJA |  |  | SKRBRD | | SKRBRD | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  | |
| **Nr zad.** | **Bezpieczne drogi**  **Zadanie** | |  | **NP BRD  2021-2030**  **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | | **Podmioty wykonawcze (wdrażające)** | |
| D.1 | **Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA** | |  | INŻYNIERIA |  |  | MI/DDP | | GDDKIA | |
| D.2 | **Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024** | |  | INŻYNIERIA |  |  | MI/DDP | | GDDKIA | |
| D.3 | **Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030** | |  | INŻYNIERIA |  |  | MI/DDP | | GDDKIA | |
| D.4 | **Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)** | |  | INŻYNIERIA |  |  | MI/DDP | | ZDS | |
| D.5 | **Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023** | |  | INŻYNIERIA |  |  | MI/DDP | | GDDKIA | |
| D.6 | **Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych** | |  | NADZÓR |  |  | GDDKiA | | GDDKiA | |
| D.7 | **Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych w dniach 19-21 kwietnia 2023 r.** | |  | NADZÓR |  |  | MI/DTD | | MI/DTD | |
| D.8 | **Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg** | |  | NADZÓR |  |  | GITD | | GITD | |
| D.9 | **Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich** | |  | INŻYNIERIA |  |  | GDDKiA | | GDDKiA | |
| D.10 | **Budowa systemu łączności alarmowej** | |  | INŻYNIERIA |  |  | GDDKiA | | GDDKiA | |
| D.11 | **Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim** | |  | INŻYNIERIA |  |  | Woj. Dolnośląski | | Woj. Dolnośląski | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **Bezpieczny Pojazd**  **Zadanie** |  | **NP BRD  2021-2030**  **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | **Podmioty  wykonawcze** |  |
| P.1 | **Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów** |  | LEGISLACJA |  |  | MI/DTD | MI/DTD |  |
| P.2 | **Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego** |  | NADZÓR |  |  | GITD | GITD/WITD |  |
| P.3 | **Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych - bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów** |  | EDUKACJA |  |  | PZM | PZM |  |
| P.4 | **Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez określenie wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie pojazdów nienormatywnych** |  | LEGISLACJA |  |  | MI/DTD | MI/DTD |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **Ratownictwo i opieka powypadkowa**  **Zadanie** |  | **NP BRD  2021-2030**  **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | **Podmioty  wykonawcze** |
| R.1 | **Rozwój systemu ratownictwa medycznego** |  | RATOWNICTWO |  |  | MZ | wojewodowie, szpitale, JST |
| R.2.1 | **Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami** |  | RATOWNICTWO |  |  | MZ | Dysponenci ZRM |
| R.2.2 |  | RATOWNICTWO |  |  | MSWiA | KG PSP |
| R.3 | **Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych** |  | OPIEKA  POWYPADKOWA |  |  | SKRBRD | SKRBRD |
| R.4 | **Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych** |  | RATOWNICTWO  I OPIEKA POWYPADKOWA |  |  | KGŻW | KGŻW |
| R.5 | **Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych** |  | RATOWNICTWO |  |  | PZM | PZM |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **System zarządzania BRD**  **Zadanie** |  | **NP BRD  2021-2030**  **Kierunek** |  |  | **Lider (koordynator)** | **Podmioty wykonawcze (wdrażające)** |  |
| S.1 | **Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego** |  | SYSTEM |  |  | SKRBRD | SKRBRD |  |
| S.2 | **Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej** |  | SYSTEM |  |  | SKRBRD | SKRBRD |  |
| S.3 | **Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD** |  | SYSTEM |  |  | SKRBRD | SKRBRD/MI/DDP GITD/GDDKIA/KGP |  |
| S.4 | **Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD** |  | SYSTEM |  |  | ITS | ITS |  |
| S.5 | **Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego** |  | NADZÓR |  |  | KGP | KGP |  |
| S.6 | **Kontynuacja badań symulatorowych nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji Badania terenowych z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji.** |  | BADANIA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.7 | **Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna w ramach projektu Trustonomy** |  | SYSTEM/BADANIA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.8 | **Demonstracja działania modułu DIPA** |  | SYSTEM/BADANIA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.9 | **Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach** |  | SYSTEM |  |  | ITS | ITS |  |
| S.10 | **Projekt Baseline** |  | EDUKACJA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.11 | **Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)** |  | EDUKACJA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.12 | **ESRA 3 (E-Survey on Road Users Attitudes)** |  | EDUKACJA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.13 | **Analiza rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji, w ramach projektu „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych” realizowanego w ramach projektu Darts w konsorcjum Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Warszawska** |  | EDUKACJA/BADANIA |  |  | ITS | ITS |  |
| S.14 | **Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego** |  | LEGISLACJA/SYSTEM |  |  | KGP | KGP |  |
| S.15 | **Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych** |  | BADANIA |  |  | KGP | KGP |  |
| S.16 | **Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego** |  | SYSTEM |  |  | KGP | KGP |  |
| S.17 | **XV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP.** |  | EDUKACJA |  |  | STiRW-CKRW | STiRW-CKRW |  |
| S.18 | **Aktualizacja folderu informacyjnego pt. „Przepis na… bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i angielskim** |  | EDUKACJA |  |  | SKRBRD | SKRBRD |  |
| S.19 | **Aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie** |  | EDUKACJA |  |  | SKRBRD | SKRBRD |  |

**Karty zadań**

**Bezpieczny Człowiek**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia** | | |
| **Zakres działania:** Zgodnie z Programem Realizacyjnym 2022 - 2023, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizował na obszarze wszystkich województw akcję informacyjno - edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia pod hasłem: *Senior na drodze…do bezpieczeństwa!*[***www.seniornadrodze.pl***](http://www.seniornadrodze.pl)  Partnerami akcji była Policja, Żandarmeria Wojskowa i Głos Seniora – partner medialny. Warsztaty były wspierane merytorycznie przez Sekretarzy Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zgodnie z zawartą z Sekretariatem KRBRD Deklaracją o Współpracy.  W ramach akcji przeprowadzono 50 warsztatów z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie 16 województw. Lokalizacje akcji zostały wskazane jako obszar o najwyższym wskaźniku zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy docelowej i zostały poparte analizą policyjnych statystyk wypadków drogowych za lata 2019 - 2022. Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako jeden z elementów akcji, pozwoliły uczestnikom m.in. na: przypomnienie obowiązujących zasad poruszania się w ruchu drogowym, zaprezentowanie przykładów właściwego stosowania elementów odblaskowych oraz obowiązkowego wyposażenia rowerów i zwrócenie uwagi na zachodzące z wiekiem zmiany fizjologiczne oraz psychomotoryczne wpływające na percepcję i możliwość poruszania się po drodze, za także uświadomienie o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności spoczywającej na osobach po 60 roku życia jako uczestników ruchu drogowego. Uczestnicy mieli również możliwość skorzystania na wszystkich warsztatach z mobilnego profesjonalnego symulatora do przeprowadzenia szkolenia z zakresu bezpiecznej jazdy. Przed i po każdym warsztacie uczestnicy korzystali z bezpłatnego przeglądu technicznego roweru i uzupełniali ewentualne braki w oświetleniu rowerowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Serwisowi zostało poddanych 586 rowerów. Założono, że w ramach akcji zostanie przeszkolonych 1980 osób jednak zainteresowanie akcją było tak duże, że przeszkolono 2538 osób.  Celem pośrednim realizowanej akcji na danym obszarze kraju było zachęcenie władz lokalnych (jednostek samorządu terytorialnego) i przedstawicieli instytucji pozarządowych do samodzielnego prowadzenia tego typu działań wobec osób po 60 roku życia na danym obszarze. Akcja miała również na celu zwrócenie uwagi społeczności lokalnej - poprzez środki lokalnego przekazu - na rodzaj i skalę ciężkości zdarzeń drogowych w wybranej lokalizacji i zachęcenie do przeciwdziałania zagrożeniu wypadkami na danym obszarze poprzez prowadzenie działań edukacyjnych skierowanej do grupy wiekowej 60+ i tym samym również wsparcia służb publicznych w tych działaniach. W ramach akcji prowadzono anonimowe ankiety ewaluacyjne po warsztatach, których celem było zweryfikowanie stanu wiedzy/świadomości zagrożeń uczestników i ich opinii na temat warsztatów oraz rekomendowanych/oczekiwanych zmian w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie krajowym jak i samorządowym. W ramach warsztatów uczestnicy mieli możliwość kontroli ostrości wzroku czy umiejętności dostrzegania barw czerwonej i zielonej za pomocą specjalistycznych tablic okulistycznych, co umożliwiło grupie seniorów uświadomienie sobie niedoskonałości narządu wzroku, a tym samym stało się wskazówką do skorzystania z pomocy specjalisty. Na paru warsztatach została również zorganizowana Strefa Zdrowia, w ramach której zostały przeprowadzone podstawowe badania profilaktyczne. Uczestnicy warsztatów mogli zmierzyć ciśnienie, zbadać wzrok, czy zbadać poziom cukru.  W ramach działań prowadzonych podczas akcji w 2023 r. został wydany folder informacyjny pt. „*Postaw na bezpieczeństwo osób 60+!”*. Folder został umieszczony w materiałach edukacyjnych akcji na stronie [www.seniornadrodze.pl](http://www.seniornadrodze.pl). Folder został w wersji elektronicznej przekazany do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w kraju.  **Osiągnięte rezultaty:** Zgodnie z zawartym Programie Realizacyjnym 2022 - 2023 wskaźnikiem zadania planowano przeprowadzić 34 warsztaty BRD w 16 województwach. Docelowo w 2023 roku zrealizowano 50 warsztatów w każdym województwie. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa/ Budżet UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) liczba przeprowadzonych warsztatów BRD,  b) liczba województw objętych działaniem. | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 0 | a)50  b)16 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.2 Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych** | | |
| **Zakres działania:**   1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023” m.in. poprzez: 3. analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych; 4. kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych; 5. sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów); 6. egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych; 7. diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca z zarządcami dróg, samorządami, itp.).   **Osiągnięte rezultaty:**  Wypadki drogowe z udziałem pieszych oraz ich skutki w 2023 roku\*:  Liczba wypadków drogowych - 4 943, tj. więcej o 181 niż w analogicznym okresie 2022 r.  Liczba zabitych pieszych - 457, tj. mniej o 3 niż w analogicznym okresie 2022 r.  Liczba rannych pieszych - 4 609, tj. więcej o 242 niż w analogicznym okresie  2022 r.  Wypadki drogowe z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych oraz ich skutki w 2023 roku\*:  Liczba wypadków drogowych - 2 684, tj. więcej o 221 niż w analogicznym okresie 2022 r.  Liczba zabitych pieszych - 132, tj. mniej o 13 niż w analogicznym okresie 2022 r.  Liczba rannych pieszych - 2 658, tj. więcej o 267 niż w analogicznym okresie  2022 r. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | KGP |
| Źródła  finansowania | Środki budżetowe Policji |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

\*- dane z SEWiK na dzień 7.02.2024 r.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.3 Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości** | | |
| **Zakres działania:**   1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby oraz podczas dodatkowych działań wojewódzkich, powiatowych. 3. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 4. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby.   **Osiągnięte rezultaty:**  Wypadki drogowe oraz ich skutki z przyczyny niedostosowania prędkości do warunków ruchu w 2023 r.\*  Liczba wypadków drogowych - 4 216, tj. mniej o 252 w porównaniu do 2022 r.  Liczba osób zabitych - 662, tj. więcej o 36 w porównaniu do 2022 r.  Liczba osób rannych -5 170, tj. mniej o 371 w porównaniu do 2022 r. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe Policji |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

\* - dane z SEWiK na dzień 7.02.2024 r.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.4 Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym** | | |
| **Zakres działania:**   1. **Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka** – zajęcia edukacyjne dla uczniów klas 1-3 szkół podstawowych oraz przedszkoli prowadzone w ramach projektu „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka” wspófinansowanego ze środków Funduszy Europejskich. Celem wprowadzenia formuły on-line było zwiększenie zasięgu oddziaływania projektu oraz zwiększenie dostępu placówkom edukacyjnym do uczestnictwa w spotkaniach edukacyjnych. Ta forma zajęć umożliwia również zwiększenie zasięgu oddziaływania projektu oraz zwiększa dostęp placówek edukacyjnych do uczestnictwa w spotkaniach edukacyjnych. 2. Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD z wyodrębnionymi strefami edukacyjno-informacyjnymi dla dzieci oraz dorosłych, organizowane podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. 3. Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych z wykorzystaniem strony [www.gov.pl/gitd](http://www.gov.pl/gitd) oraz social mediów GITD, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego. 4. „Czy wiesz, że…” – cykl infografik przypominających najważniejsze przepisy  i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. 5. „Kto pyta nie błądzi – porady ITD” – działania informacyjne prowadzone w kanałach społecznościowych GITD, skierowane do **kierowców zawodowych  i przedsiębiorców z branży transportowej. Poprzez jedną z platform społecznościowych, kierowcy i przewoźnicy mogą zadawać pytania dotyczące przepisów transportowych oraz ruchu drogowego. Odpowiedź na pytania udzielana jest przez eksperta ITD w formie wideo.** 6. Konkurs filmowy „Moja szkoła ambasadorem bezpieczeństwa w ruchu drogowym” – konkurs filmowy o tematyce brd skierowany do uczniów klas 1-3 szkół podstawowych. 7. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla każdego”- projekt edukacyjno-informacyjny GITD skierowany do seniorów, którego celem jest przekazanie odbiorcom informacji dotyczących m.in. zmian w przepisach, najważniejszych zasad brd, a także wpływu kondycji psychofizycznej kierującego na bezpieczeństwo jazdy. Realizację projektu rozpoczęto w 2022 r. 8. „Szanuj zasady, chroń życie” – projekt edukacyjny realizowany we współpracy ze Służbą Więzienną, którego zadaniem jest podniesienie świadomości wśród uczniów szkół średnich - przyszłych kierowców, w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, znajomości przepisów brd oraz konsekwencji prawnych  i społecznych wynikających z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. Realizacja projektu rozpoczęta w 2022 r. 9. „Bezpieczny Autokar” - cykliczne działania kontrolne prowadzone przez ITD  w okresie wakacyjnej oraz zimowej przerwy szkolnej, ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa podróżującym autokarami turystycznymi,  w szczególności dzieciom i młodzieży. W trakcie zintensyfikowanych kontroli autobusów, sprawdzany jest stan techniczny pojazdów, uprawnienia, czas pracy oraz stan psychofizyczny kierujących. 10. Bezpieczna droga do szkoły – cykliczne działania kontrolno-prewencyjne mające zapewnić najmłodszym bezpieczny dojazd do szkoły i powrót z zajęć edukacyjnych do domu, szkolnymi przewozami autobusowymi. Kontrole są intensyfikowane w pierwszych tygodniach nowego roku szkolnego.   **Osiągnięte rezultaty:** Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad brd oraz negatywnych skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa w transporcie i ruchu drogowym. W tym celu w 2023 r. zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych. W ramach projektu „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka” współfinansowanego z Funduszy Europejskich, zrealizowano 276 lekcji dla blisko 30 tys. uczniów z całej Polski. Zajęcia odbywały się  w trybie stacjonarnym i zdalnym. W ramach Projektu zorganizowano także 3 pikniki edukacyjne dla najmłodszych oraz ich rodzin i opiekunów, w których liczba uczestników przekroczyła 9 tys. Mobilne Centrum Edukacji zostało wykorzystane w kilku wydarzeniach, w których GITD wzięło udział, m.in.: Bezpieczne Wakacje  z Parą Prezydencką, Dzień Dziecka w ogrodach KPRM, 19. Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK, Targi Motor Show oraz w piknikach realizowanych w ramach projektu „Zdrowe Życie”. W ramach spotkań pn. „Szanuj zasady, chroń życie” wzięło udział 1 696, uczniów z ponad 50 szkół. Zakładka „Edukacja”, w której znajdują się m.in. materiały edukacyjne do pobrania, miała ponad 17,6 tys. odsłon w 2023 r. Dla dzieci klas 1-3 zorganizowano konkurs filmowy „Moja szkoła ambasadorem bezpieczeństwa w ruchu drogowym”. Zadaniem uczestników konkursu było nagranie etiudy filmowej o wybranych zasadach bezpieczeństwa na drodze.  W ramach konkursu przesłanych zostało ponad 180 filmów, a zwycięzcy otrzymali od GITD atrakcyjne nagrody z obszaru brd, w tym miasteczka ruchu drogowego.  W ramach prowadzonych działań edukacyjno-informacyjnych GITD przekazał ponad 140 tys. elementów odblaskowych uczestnikom ruchu drogowego.  W trakcie działań „Bezpieczny autokar – ferie 2023” inspektorzy ITD skontrolowali 1 421 autobusów. Zdecydowana większość kontroli nie budziła zastrzeżeń inspektorów. 2,5% wszystkich kontroli (36 przypadków) zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych ze względu na nieprawidłowości stwierdzone w stanie technicznym pojazdów, w tym w 9 przypadkach wydano zakazy jazdy (0,6% wszystkich kontroli). Natomiast w trakcie czynności prowadzonych w okresie wakacyjnym („Bezpieczny autokar – wakacje 2023”) inspektorzy ITD skontrolowali  2 644 autokary. W 126 przypadkach (4,8% wszystkich kontroli) ze względu na stwierdzone nieprawidłowości w stanie technicznym pojazdów, zatrzymano dowody rejestracyjne autobusów. W 20 przypadkach wydano zakazy dalszej jazdy (0,76 % wszystkich kontroli).  Podczas działań „Bezpieczna droga do szkoły” inspektorzy ITD sprawdzali przede wszystkim stan techniczny pojazdów, ale również trzeźwość kierowców i ich uprawnienia. We wrześniu 2023 r. skontrolowano 2 047 autobusów. 190 kontroli (ponad 9,3% wszystkich kontroli), ze względu na stwierdzone nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego, jak m.in.: usterki układu hamulcowego, wycieki płynów eksploatacyjnych, uszkodzone ogumienie, czy brak aktualnych badań technicznych, zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych, a w 42 przypadkach (2,05% wszystkich przypadków) zakazem dalszej jazdy. Wszyscy skontrolowani kierowcy byli trzeźwi. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa  Budżet Unii Europejskiej |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych organizowanych przez ITD | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Liczba dzieci: 16 115  Liczba zrealizowanych lekcji: 267  Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000  Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.  Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: ponad 20 tys.  Liczba rozwiązań quizów: 2 300  Liczba prac konkursowych: 416 | Liczba dzieci: 29 476  Liczba zrealizowanych lekcji: 276  Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 15 000  Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ponad 560 tys.  Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: ponad 17 tys.  Liczba prac konkursowych: 180 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.5 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)** | | |
| **Zakres działania:**   * promowanie osiągnieć ITS, tj. rezultatów projektów, pakietów edukacyjnych, środków dydaktycznych, itp., związanych z edukowaniem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego różnych grup odbiorców podczas wydarzeń dot. edukacji brd; * promowanie dobrych praktyk edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas szkoleń dla koordynatorów ds. profilaktyki KWP i KSP; * wykorzystanie doświadczeń zespołu CEBR przy opracowywaniu i prowadzeniu zajęć oraz materiałów pomocniczych w ramach projektów realizowanych przez ITS, np. Centrum Wiedzy o Dostępności do Transportu.   **Osiągnięte rezultaty:**   * Uczestniczenie w wydarzeniach dotyczących edukacji brd. * Prowadzono stronę internetową [www.cebr.edu.pl](http://www.cebr.edu.pl) | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Budżet ITS |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| liczba osób uczestniczących (ok. 250 osób) | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| - | ok.250 osób |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.6 Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej.** | | |
| **Zakres działania:** Wyznaczenie, wyniesienie i doposażenie przejść dla pieszych  w urządzenia lub obiekty zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach publicznych oraz doposażenie szkół w narzędzia edukacyjne z zakresu ruchu drogowego. Konkurs „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”, jak i nowelizacja ustawy  z 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”, stanowią działania nakierowane na zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach.  **Osiągnięte rezultaty:**   * poprawa ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego -pieszych * poprawa stanu BRD na obszarze odziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego na terenach gmin * poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania wśród młodzieży szkolnej.   Wg. stanu na dzień 23.03.2023 - 257 projektów w całej Polsce otrzymało pozytywną oceną konkursową. | Kierunek | INŻYNIERIA/ EDUKACJA |
| Lider | MFiPR |
| Źródła finansowania | Fundusz Spójności/ Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a)Liczba doposażonych przejść dla pieszych  b) Liczba doposażonych szkół | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| a) 0  b) 0 | a) 238  b) 185 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.7 Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających** | | |
| **Zakres działania:** Przyjęcie Ustawy z dnia 7 lipca 2022 roku o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2022 r. poz. 2600, z późn. zm).  Głównym celem ustawy jest wzmocnienie ochrony prawnokarnej przed najcięższymi kategoriami przestępstw przez zaostrzenie odpowiedzialności karnej m.in. za spowodowanie wypadku ze średnim uszczerbkiem na zdrowiu, średnim uszczerbkiem na zdrowiu z uwzględnieniem stanu nietrzeźwości kierowcy. Ponadto podniesienie sankcji za spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym, jazdę w stanie nietrzeźwości oraz jazdę w stanie nietrzeźwości po raz kolejny.  **Osiągnięte rezultaty:**  **Zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy lub wypadku.**  W § 1 ustawy z dnia 7 lipca 2022 roku o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw przewidziano, że w razie skazania sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174 lub art. 177 § 1 znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174 lub art. 177 § 1, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę. Dodano także § 1a, w którym zaostrzono wymiar kary wobec sprawcy przestępstwa z art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2, który czyn popełnił w warunkach określonych w § 1.  **Obostrzenie kar za wypadki i katastrofy popełnione w warunkach określonych w art. 178 k.k**  Znowelizowanie art. 178 § 1a i zgodnie z nim „Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2, w warunkach określonych w § 1 lub którego dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości:  1) nie niższej niż 3 lata, jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia,  2) nie niższej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku.”  Zaostrzenie karalności wobec prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w warunkach recydywy  Zmiana art. 37a § 2 k.k. i wobec sprawy czynu z art. 178a § 4 (prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przez sprawcę który był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 popełnione  w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo) - nie można orzec grzywny albo kary ograniczenia wolności zamiast kary pozbawienia wolności.  **Przepadek pojazdu mechanicznego**  Z dniem 14 marca 2024 r. wskazano wejście w życie przepisów na mocy których orzeka się przepadek pojazdów wobec nietrzeźwych kierowcom. Na zasadach:  - Przepadek zostanie orzeczony za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, chyba że zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. (prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości po raz pierwszy) była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm3 w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia.  - Jeśli kierowca spowoduje wypadek, straci pojazd w przypadku posiadania we krwi przynajmniej promila alkoholu. Jeżeli w takich sytuacjach zawartość alkoholu we krwi wyniesie od 0,5 do 1 promila, wówczas decyzja o ewentualnym przepadku pojazdu należeć będzie do sądu.  **Zmiana Kodeksu Postępowania Karnego**  Zmieniono przepis art. 313 § 1a k.p.k. tj. można odstąpić od ogłoszenia postanowienia i przesłuchania podejrzanego, jeżeli nie jest możliwe ich przeprowadzenie ze względu na stan zdrowia podejrzanego albo stan nietrzeźwości lub odurzenia w jakim znajduje się podejrzany, a zachodzi potrzeba niezwłocznego zastosowania środka zapobiegawczego. W takim wypadku należy ogłosić postanowienie  o przedstawieniu zarzutów i przesłuchać podejrzanego w terminie 7 dni od ustania okoliczności uniemożliwiającej wykonanie tych czynności. Zmieniony został także przepis art. 249 § 3 k.p.k. dotyczący udziału podejrzanego w posiedzeniu w przedmiocie zastosowania tymczasowego aresztowania, tj. dodano § 3a, zgodnie z którym, jeżeli przesłuchanie podejrzanego przez sąd albo prokuratora nie jest możliwe ze względu na okoliczności wskazane w art. 313 § 1a, wymogu przesłuchania oskarżonego nie stosuje się. Do udziału w postępowaniu w przedmiocie tymczasowego aresztowania wyznacza się obrońcę z urzędu, chyba że podejrzany ma obrońcę. Niestawiennictwo obrońcy należycie zawiadomionego o terminie nie tamuje rozpoznania sprawy. | Kierunek | LEGISLACJA |
| LIDER | MS |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw została podpisana przez Prezydent | Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw weszła w życie z dniem 14.03.2024 r. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.8 Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji** | | |
| **Zakres działania:** Nowelizacja rozporządzenia w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej w zakresie przedmiotu technika.  **Osiągnięte rezultaty:** Wdrażanie sukcesywnie od roku szkolnego 2023/2024 (począwszy od klasy IV szkoły podstawowej) znowelizowanej podstawy programowej kształcenia ogólnego przedmiotu technika - w zakresie rozszerzonych treści wychowania komunikacyjnego. | Kierunek | LEGISLACJA/SYSTEM/EDUKACJA |
| Lider | MEIN |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Procedowanie nowelizacji rozporządzenia | Realizowana od 1 września 2023 r. znowelizowana podstawa programowa |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.9 Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu** | | |
| **Zakres działania:** Stworzenie podstaw dla pracodawców do wprowadzenia i przeprowadzania – gdy jest to niezbędne do ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia – prewencyjnej kontroli pracowników na obecność w ich organizmach alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu. Nałożenie na pracodawców obowiązku niedopuszczenia do pracy pracownika jeżeli ww. kontrola wykaże w jego organizmie obecność środka działającego podobnie do alkoholu albo obecność alkoholu wskazującą na stan nietrzeźwości albo stan po użyciu alkoholu, albo gdy zajdzie uzasadnione podejrzenie, że pracownik stawił się do pracy w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub spożywał alkohol lub zażywał ww. środek w czasie pracy. Umożliwienie pracownikowi niedopuszczonemu do wykonywania pracy oraz jego pracodawcy żądania przeprowadzenia przez policję badania stanu trzeźwości pracownika lub badania na obecność środków działających podobnie do alkoholu. | Kierunek | LEGISLACJA |
| Lider | MRIPS |
| Źródła finansowania | Budżet państwa i środki finansowe pracodawców |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| uchwale-nie ustawy przez Sejm | Ustawa weszła w życie |
| **Osiągnięte rezultaty:** Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, wprowadzająca podstawę prawną do samodzielnego przeprowadzania przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu w ich organizmach, została uchwalona przez Sejm w dniu 1 grudnia 2022 r. Dnia27 stycznia 2023 r. Prezydent RP podpisał ustawę z dnia 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.10 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych** | | |
| **Zakres działania:** Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez:   1. kampanie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego, 2. spotkania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych, 3. spotkania edukacyjne dla kierowców pojazdów ciężarowych, 4. akcje kontrolno-edukacyjne z udziałem Policji.   **Osiągnięte rezultaty:** Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania mają na celu zniwelowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracować odpowiedzialność i rozwagę na drodze wśród młodzieży i dorosłych. | Kierunek | EDUKACJA |
| LIDER | GDDKiA |
| Źródła Finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba działań promujących BRD | |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 45 | 128 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.11 Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym** | | |
| **Zakres działania:**  Do kluczowych działań w 2023 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć:   1. zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; 2. realizację ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o „Krajowy program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. W 2023 roku prowadzono ogólnopolskie działania „Prędkość”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”; 3. pełnienie służby przez zespoły pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze, we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji; 4. wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa.   **Osiągnięte rezultaty:** Prowadzone przez Policję działania w obszarze kontrolno-nadzorczym mają bezpośredni wpływ na zachowania kierowców, co przekłada się również na bezpieczeństwo na drogach. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe Policji |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
|  | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.12 Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:** Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni lat. Zgodnie z „Krajowym Programem Działań Profilaktycznych na lata 2022-2023 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP”, zrealizowano działania profilaktyczne: „Bezpieczne ferie”, „Na drodze - Patrz i słuchaj”, „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Noś odblaski”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”.  Dodatkowo promowano m.in. działania: „Dzień bezpiecznego kierowcy”, „Jedź bezpiecznie z Yanosikiem” „Bezpieczeństwo na drodze – Bądź odpowiedzialny”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”, oraz koordynowano pilotażowy konkurs pn. „Odblaskowa szkoła”. W czasie trwania Europejskiego Tygodnia Mobilności prowadzono akcję pod nazwą „ROADPOL SAFETY DAYS” (Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Przeprowadzono także akcję informacyjno-edukacyjną „Myśl Trzeźwo”. W ramach działań „Na drodze – Patrz i słuchaj” prowadzono akcję pn. „Łapki na kierownicę”, działania „Bezpieczne wakacje” zostały uzupełnione akcją „Zapnij pasy – poczuj uścisk bezpieczeństwa”, a częścią działań „Bezpieczna droga do szkoły” była akcja pn. „Zwalniaj przy szkołach”. Policja była też współorganizatorem ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.  **Osiągnięte rezultaty:**  Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne przyczyniają się do wzrostu świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe Policji |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.13 Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:**   1. Kształtowanie nawyku jazdy z bezpieczną prędkością, uświadamianie konsekwencji nie zapięcia pasów w trakcie zdarzenia drogowego. 2. Kształtowanie postawy świadomego i kulturalnego uczestnictwa ruchu drogowego, respektującego prawo i innych uczestników ruchu drogowego. 3. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych. 4. Wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji. 5. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania prędkości jazdy oraz obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa. 6. Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym. 7. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem wypadków drogowych pod wpływem alkoholu lub innych środków psychoaktywnych. 8. Uświadamianie konsekwencji przekraczania prędkości oraz jej wpływu na skutki potencjalnych zdarzeń drogowych.   **Harmonogram czasowy:** 2021 - 2030  **Osiągnięte rezultaty:** Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników wojska w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe ŻW |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość przeprowadzonych zajęć - 1804,  Ilość uczestników zajęć – 149 853 | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.14 Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze** | | |
| **Zakres działania:** Działania polegające na promowaniu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowaniu mody na prawidłowe używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego.  **Harmonogram czasowy:** 2021 – 2030  **Osiągnięte rezultaty:** Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości na temat niechronionych uczestników ruchu drogowego | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe ŻW |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość przeprowadzonych zajęć – 290  Ilość uczestników zajęć – 17 577 | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.15 Promocja wiedzy o roli substancji psychoaktywnych w wypadkach drogowych. Edukacja żołnierzy  i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych** | | |
| **Zakres działania:**   1. Udział w pogadankach, spotkaniach oraz warsztatach profilaktycznych. 2. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu substancji psychoaktywnych na percepcję kierowcy oraz narko i alkogogli. 3. Wykorzystanie walizek profilaktycznych, zawierających 24 atrapy różnych substancji psychoaktywnych (placebo). 4. Wykorzystanie prezentacji multimedialnych, jako narzędzia intensywnie oddziaływujące na potencjalnego odbiorcę.   **Harmonogram czasowy:** 2021 - 2030  **Osiągnięte rezultaty:** Podniesienie świadomości na temat negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe ŻW |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość przeprowadzonych zajęć - 1922,  Ilość uczestników zajęć –  139 733 | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.16 Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat** | | |
| **Zakres działania:** Konkurs „Najlepszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lata został w Polsce zorganizowany po raz piąty. W konkursie mógł wziąć udział „młody” kierowca, który chciał sprawdzić swoją wiedzę z zakresu przepisów prawa o ruchu drogowych i umiejętności kierowania pojazdem. Polski Związek Motorowy od 2018 roku organizuje projekt pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, który w roku 2023 zmienił nazwę na „Najlepszy Młody Kierowca”, mający m.in. na celu szkolenie „młodych” kierowców, rozwijanie w nich świadomości bezpiecznego korzystania  z przywilejów bycia uczestnikiem ruchu drogowego i poczucia odpowiedzialności za siebie i innych. W ramach projektu ogłaszany jest wieloetapowy konkurs dla kierowców w wieku 18-24 lata. Etap I – teoretyczny test online – zadaniem uczestnika jest jak najszybsze i bezbłędne udzielenie odpowiedzi na pytania wielokrotnego wyboru, które dotyczą: przepisów ruchu drogowego, pierwszej pomocy przedmedycznej, największych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, eko-jazdy i zachowania w sytuacjach krytycznych. Etap II – finał krajowy – zadaniem finalistów jest udzielenie odpowiedzi na teoretyczne pytania konkursowe z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie zadań praktycznych o tej samej tematyce. Etap III – finał europejski – zadaniem finalistów jest wykonanie zadań praktycznych z bezpiecznej jazdy, pierwszej pomocy oraz obsługi samochodu oraz udzielenie odpowiedzi na dodatkowe, teoretyczne pytania konkursowe. Corocznie do konkursu zgłaszają się tysiące młodych kierowców. Finał krajowy, z udziałem 20 finalistów, odbył się w dniu 9 września 2023 r. na Torze „Poznań”. Lauret 1 miejsca i najlepsza w kategorii kobiet poznańskiego finału reprezentowali Polskę w finale europejskim FIA Region I Best Young Driver Finał 2023, który odbył się w dniach 6-9 października 2023 r na torze testowym OAMTC w Teesdorf pod Wiedniem w Austrii, z udziałem zawodników z 6 krajów oraz gości z Kenii i Botswany. Polscy reprezentanci zajęli: 13 miejsce – Andrzej Gut-Mostowy i 20 miejsce – Gabriela Mankiewicz.  **Osiągnięte rezultaty:** Promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24 lata; wpływanie na zmianę świadomości uczestników ruchu drogowego; kształtowanie prawidłowych wzorców zachowań kierowców, popularyzacja wiedzy nt. przepisów ruchu drogowego oraz wiedzy i umiejętności udzielania pomocy przedlekarskiej.  Cel: Poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach; minimalizowanie skutków wypadków drogowych; kształtowanie wzorców bezpiecznych zachowań na drodze wśród „młodych” kierowców”. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | PZM |
| Źródła finansowania | środki własne oraz dofinansowanie z funduszu FIA |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość osób biorących udział w konkursie | |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na  31.12. 2023 |
| Ok. 10.000 osób | Ok. 10.000 osób |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.17 Edukacja społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań** | | |
| **Zakres działania:** Tradycyjnie, Polski Związek Motorowy, aktywnie włączył się w obchody nw. wydarzeń o zasięgu europejskim i światowym:  - **Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** został ustanowiony przez Komisję Europejską i obchodzony jest 6 maja. Głównym celem tego dnia jest zwrócenie uwagi na kwestie bezpieczeństwa na drogach, w tym zmianę zachowań użytkowników dróg. ED BRD to część strategii Komisji Europejskiej zmierzającej do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Jest kolejną okazją, by informować, edukować i przypominać uczestnikom ruchu drogowego, że przestrzeganie przepisów, uprzejmość i cierpliwość, wzajemny szacunek i życzliwość to czynniki, które mają istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.  - **Światowy Dzień Pierwszej Pomocy** – obchodzony w drugą sobotę września. Ustanowiony został w 2000 roku z inicjatywy Międzynarodowego Ruchu Czerwonego Krzyża. Święto to ma na celu uświadomienie, jak ważna jest umiejętność udzielenia pierwszej pomocy, a także promowanie akcji edukacyjnych wśród obywateli.  - **Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych.** Obchodzony  w trzecią niedzielę listopada. Od 26 października 2005 roku Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych ogłosiło rezolucję ustanawiającą Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, będący wyrazem pamięci o wszystkich poszkodowanych w wypadkach i ich najbliższych.  W 2023 roku PZM prowadził szeroko zakrojone działania edukacji komunikacyjnej. Podczas imprez i wydarzeń propagowano bezpieczne uczestnictwo  w ruchu drogowym; przypominano obowiązujące przepisy w tym zakresie; omawiano zmiany w przepisach o ruchu drogowym. Edukacja wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego nasiliła się w okresie września – wraz  z rozpoczęciem nowego roku szkolnego. Podczas wielu imprez plenerowych prowadzono edukację związaną z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości jazdy, kierowaniem w stanie nietrzeźwości, niekorzystaniem z pasów bezpieczeństwa. W tym celu korzystano z posiadanego sprzętu specjalistycznego, m.in.: symulatory: dachowania, zderzeń i czasu reakcji, alko i narkogogli. PZM aktywnie włączył się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności, który corocznie organizowany jest w dniach 16-22 września, organizując w wielu miastach imprezy plenerowe, poświęcone bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Tegoroczna edycja odbyła się pod hasłem „Oszczędzaj energię” Ogólnopolski Rajd Seniora po raz 15-ty, tradycyjnie 11 listopada Automobilklub Wielkopolski (członek PZM) zorganizował na Torze Poznań „Ogólnopolski Rajd Seniora”. Uczestnicy rajdu mieli okazję wziąć udział w prelekcjach: policjantów służby ruchu drogowego i prewencji, ratowników drogowych i psychologa. Jest to jedna z imprez dedykowana seniorom, którzy stanowią jedną z najbardziej zagrożonych grup ruchu drogowego.  **Osiągnięte rezultaty:** Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | PZM |
| Źródła finansowania | środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Realizacja/kontynuacja działań i projektów | |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na  31.12. 2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.18 Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym** | | |
| **Zakres działania:** Polski Związek Motorowy był głównym organizatorem turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym adresowanych do dzieci i młodzieży:  **- XLIV Ogólnopolskiego Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych –** grupa I i II,(Finał Krajowy – gr. I – młodsza 10-12 lat) przeprowadzony został w dniach 01-02.06.2022 r. w Owidzu woj. Pomorskie, – gr. II grupa – starsza pow. 12 lat) przeprowadzony został w dniach 05-07.06.2023 r. w Czarnej woj. podkarpackie  **- XIV Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych,** (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 14-16.06.2023 r. na terenie Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Policach woj. zachodniopomorskie **- XXV Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół podstawowych.** (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 13-14.06.2023 r. Dymaczewie Starym i na terenie Toru Wyścigowego Poznań w Poznaniu.  Wymienione wyżej turnieje są turniejami wieloetapowymi, począwszy od eliminacji szkolnych, poprzez gminne, powiatowe, wojewódzkie, na finale krajowym kończąc. Uczniowie rywalizując w trzyosobowych zespołach (z wyjątkiem turnieju BRD gr. I – uczniowie w wieku 10-12 lat), gdzie drużyna jest 4 osobowa – 2 dziewczynki i 2 chłopców.  Turniej BRD składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa rowerem, jazda rowerem w „miasteczku r.d.” i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej.  Turniej MTM składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa motorowerem, jazda sprawnościowa samochodem, przygotowanie pojazdu do jazdy i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej.  Zwycięska drużyna Turnieju BRD gr. I składająca się z zawodników Szkoły Podstawowej w Tarnawie Dolnej woj. małopolskie, reprezentowała nasz kraj  w XXXVI Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej (ETEC) – Czarnogóra – Bar, 24-27.09.2023. Polska drużyna zajęła 7 miejsce na 18 startujących drużyn z Europy.  **Osiągnięte rezultaty:** Wzrost wiedzy, umiejętności i świadomości komunikacyjnej wśród dzieci i młodzieży. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | PZM |
| Źródła finansowania | Środki własne, współorganizatorzy i partnerzy |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba uczestników | |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na 31.12. 2023 |
| Liczba uczestników łącznie:  - eliminacje powiatowe: 33.860,  - eliminacje wojewódzkie: 3.928,  - finały krajowe: 184. | Liczba uczestników łącznie:  - eliminacje powiatowe: około 40.000,  - eliminacje wojewódzkie: ok.4.000,  - finały krajowe:. 184. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.19 Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”** | | |
| **Zakres działania:** „Moving Stars” - Bezpieczne poruszanie się po wszystkich drogach - „Migające Gwiazdy”. Kontynuacja projektu od 2020 roku.  MOVING STARS proponuje innowacyjne podejście do edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, oparte na grach i zabawach ruchowych, zaprojektowanych z myślą o najmłodszych uczestnikach ruchu drogowego. Adresatami zadań projektowych są uczniowie, nauczyciele i szkoły.  Celem projektu MOVING STARS jest opracowanie programu edukacyjnego, przeznaczonego głównie dla nauczycieli szkół podstawowych do prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, uwzględniającego techniki nauczania-uczenia się oparte na różnego rodzaju grach i zabawach ruchowych. Ideą programu jest połączenie aplikacji cyfrowych z „tradycyjnymi” grami i zabawami, odpowiednimi dla etapu rozwoju uczniów między 5 a 11 rokiem życia, zawierającymi elementy sensomotoryczne, językowe, poznawcze, społeczne i emocjonalne, w celu promowania holistycznego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Cele projektu dla uczniów:  • Poszerzanie wiedzy i zrozumienie przez uczniów zasad i sytuacji drogowych, a także rozwijanie i doskonalenie umiejętności bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym jako piesi i rowerzyści.  • Kształtowanie umiejętności ruchowych uczniów poprzez stosowanie tradycyjnych i cyfrowych gier i zabaw edukacyjnych w celu stworzenia podstaw bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym.  • Promowanie kultury bezpieczeństwa, w tym świadomości ryzyka  i bezpieczeństwa osobistego.  • Promowanie aktywnych form przemieszczania się i świadomego wyboru środka transportu.  Cele projektu dla nauczycieli:  • Aktualizacja wiedzy i umiejętności nauczycieli na temat edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności w celu zachęcenia ich do włączenia tej tematyki do prowadzonych zajęć.  • Rozszerzenie wiedzy i umiejętności nauczycieli w zakresie projektowania i wdrażania innowacyjnych multidyscyplinarnych działań edukacyjnych, jak również metodyk i szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzonych przez podmioty z różnych krajów UE.  • Zapewnienie nauczycielom narzędzi i zasobów szkoleniowych do wdrażania działań edukacyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, opartych na grach i zabawach.  • Zwiększenie świadomości międzykulturowej nauczycieli poprzez współpracę z partnerami z krajów europejskich.  Cele projektu dla szkół:  • Utworzenie sieci 100 szkół podstawowych, które pilotażowo wdrożą opracowany program, pełniących funkcję laboratoriów tzw. „STARS HUBS” do realizacji działań związanych z edukacją z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, angażujących społeczność szkolną, w tym nauczycieli, uczniów, rodziców i społeczność lokalną.  • Zastosowanie w pracy szkoły zestawu narzędzi „MOVING STARS BOX”, składającego się z podręcznika dla nauczycieli, cyfrowej aplikacji, materiałów pomocniczych opracowanych na potrzeby gier i zabaw oraz wytycznych do stworzenia HUBu w szkole.  • Utworzenie stanowisk edukacyjnych związanych z różnymi tematami bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. bezpieczne poruszanie się pieszo, utrzymanie równowagi, przechodzenie przez ulicę, znaki drogowe, widoczność na drodze, rozproszenie uwagi itp.), przy których dzieci będą uczyć się poprzez udział w grach i zabawach.  **Okres realizacji projektu:** Lata 2020-2023  **Osiągnięte rezultaty:** W ramach projektu MOVING STARS opracowano program edukacyjny przeznaczony głównie dla nauczycieli szkół podstawowych do prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności. Program ma formę podręcznika i zawiera zestaw 66 aktywności dotyczących różnych problemów w ruchu drogowym. Aktywności są podzielone na trzy grupy wiekowe. Dodatkowo, w podręczniku zawarte są wskazówki jak utworzyć tzw. hub w szkole/placówce edukacyjnej, czyli centrum wiedzy  i działań w zakresie brd oraz jak zorganizować np. dzień brd w szkole. Ponadto, autorzy przedstawiają ogólną wiedzę na temat rozwoju dziecka i jego postrzegania zagrożeń w ruchu drogowym. Dodatkowym elementem w projekcie jest portal internetowy, na którym zainteresowani nauczyciele/szkoły mogą przystąpić do sieci szkół pilotażu Moving Stars, a także zapoznać się z ideą projektu i pobrać materiały do przeprowadzenia zajęć z uczniami.  W ramach projektu, w każdym kraju partnerskim zorganizowano sieć szkół, które korzystały z materiałów projektu i na ich podstawie nauczyciele przeprowadzili zajęcia z dziećmi w swoich placówkach, a następnie przesłali krótkie raporty z realizacji aktywności z podręcznika. Dodatkowo, krajowi koordynatorzy projektu przeprowadzili szkolenia dla nauczyciela, które pomogły im łatwiej korzystać z materiałów i utworzyć „STARS HUBs” w szkołach. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | ITS/ Hellenic research and educational institute for road safety, prevention, and reduction of traffic accidents “Panos Mylonas” – RSI “Panos Mylonas” |
| Źródła finansowania | Program Erasmus+ Unia Europejska |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Zakończenie projektu |

|  |
| --- |
| **C.20 Upowszechniania wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych.** |
| **Zakres działania:** Podstawa programowa wychowania przedszkolnego i kształcenia ogólnego zawiera kwestie dotyczące szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Cele kształcenia i treści nauczania dotyczące bezpieczeństwa są uwzględnione w podstawie programowej na każdym etapie edukacyjnym w zakresie odpowiadającym wiekowi uczniów, ich potrzebom edukacyjnym i możliwościom poznawczym.  W 2023 r. obowiązywały podstawy programowe określone w:   * rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. *w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej[[1]](#footnote-1)*, * rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. *w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia[[2]](#footnote-2)*.   Zgodnie z podstawą programową wychowania przedszkolnego, przedszkola i inne formy wychowania przedszkolnego realizowały zadanie polegające na tworzeniu sytuacji sprzyjających rozwojowi nawyków i zachowań prowadzących do samodzielności, dbania o zdrowie, sprawność ruchową i bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.  Na etapie edukacji wczesnoszkolnej (klasy I-III szkoły podstawowej) uczniowie realizowali następujące zagadnienia:  - respektowanie przepisów poruszania się w miejscach publicznych, organizacji bezpiecznych zabaw i gier ruchowych (Fizyczny obszaru rozwoju),  - dbanie o bezpieczeństwo własne i innych uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym (Społeczny obszar rozwoju),  - posługiwanie się numerami telefonów alarmowych, formułowanie wezwania o pomoc w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia skierowane do Policji, Pogotowia Ratunkowego lub Straży Pożarnej; reagowanie stosownym zachowaniem w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, zdrowia własnego lub innej osoby; znajomość podstawowych znaków drogowych oraz stosowanie przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym i miejscach publicznych (Edukacja przyrodnicza),  - respektowanie przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może tworzyć zagrożenie bezpieczeństwa (Wychowanie fizyczne).  W klasach IV-VIII szkoły podstawowej (II etap edukacyjny) uczniowie nabywali następującą wiedzę i umiejętności z zakresu bezpieczeństwa komunikacyjnego:  - na lekcjach przyrody zdobywali umiejętności umożliwiające orientację w terenie,  - na lekcjach matematyki uczyli się obliczania drogi przy danej prędkości i czasie,  - realizowali wymagania określone w dziale Wychowanie komunikacyjne zawartym w podstawie programowej przedmiotu technika, tj. zapoznania się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta oraz interpretacji znaków drogowych dotyczących pieszego i rowerzysty, konserwowania  i regulowania roweru oraz przygotowywania go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa,  - w ramach edukacji dla bezpieczeństwa poznawali zasady postępowania w razie wypadku komunikacyjnego  i wzywania pomocy; byli wdrażani do podejmowania działań z zakresu udzielania pierwszej pomocy; poznawali przykłady zagrożeń w środowisku ulicznym; zapoznali się z wyposażeniem apteczki pierwszej pomocy, w tym zestawem przedmiotów, jakie powinny znaleźć się w apteczce samochodowej i apteczce przygotowanej na wyprawę turystyczną.  Ponadto, zgodnie z zapisami zawartymi w części Warunki i sposób realizacji podstawy programowej przedmiotu technika, uczniowie, którzy ukończyli 10 lat, mieli możliwość uzyskania karty rowerowej. Uczniowie liceum ogólnokształcącego i technikum zdobywali wiadomości i umiejętności w zakresie szeroko rozumianej edukacji komunikacyjnej, realizując treści nauczania dotyczące:  - ubezpieczenia wypadkowego (wiedza o społeczeństwie),  - bezpieczeństwa indywidualnego i zbiorowego; obowiązków pieszego i kierowcy w zakresie zachowania się na drodze w momencie przejazdu karetki pogotowia lub innego pojazdu z włączonymi sygnałami uprzywilejowania; zasad postępowania w przypadku wypadków komunikacyjnych; zasad postępowania w przypadku awarii środka transportu; zasad użycia podręcznego sprzętu gaśniczego; rodzajów alarmów i sygnałów alarmowych; podstaw pierwszej pomocy; czynników środowiskowych i społecznych (korzystnych i szkodliwych), na które człowiek może mieć wpływ; wpływu substancji psychoaktywnych na sprawność kierowcy; przepisów prawa dotyczących używania substancji psychoaktywnych i prowadzenia pojazdów (edukacja dla bezpieczeństwa),  - podróżowania i turystyki - np. środki transportu i korzystanie z nich, orientacja w terenie, baza noclegowa, wycieczki, zwiedzanie, awarie i wypadki w podróży, ruch uliczny (język obcy nowożytny),  - znaczenia usług komunikacyjnych (transportu i łączności) i turystycznych oraz handlowej wymiany towarowej w rozwoju społeczno-gospodarczym świata; zalet i wad różnych rodzajów transportu oraz ich rozwoju w wybranych państwach świata, w tym w Polsce; wpływu transportu na warunki życia ludności i środowisko przyrodnicze; zróżnicowania udziału poszczególnych rodzajów transportu w przewozach na świecie i w Polsce (geografia).  Mając na uwadze znaczenie kształcenia technicznego we współczesnym świecie, a także propozycje zgłaszane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczące potrzeby rozszerzenia zagadnień dotyczących wychowania komunikacyjnego, w 2023 r. znowelizowano podstawę programową kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika w szkole podstawowej . Zmiany obowiązują od 1 września 2023 r. wdrażane stopniowo, począwszy od klasy IV (dla kl. V od roku 2024/2025 a dla klasy VI od 2025/2026).  Zmiany w podstawie programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika, objęły rozszerzenie treści nauczania związanych z wychowaniem komunikacyjnym i bezpieczeństwem w ruchu drogowym, m.in. w związku z pojawiającymi się nowymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym (hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, wózki rowerowe).  Uzupełnienie opisu założeń przedmiotu technika było podyktowane potrzebą pokazania roli przedmiotu technika w procesie wychowania ucznia jako świadomego i odpowiedzialnego uczestnika ruchu drogowego.  W celach kształcenia uzupełniono zapisy o wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście pojawienia się nowych pojazdów i urządzeń stosowanych przez uczniów w ruchu drogowym, a także poszanowania praw innych uczestników ruchu drogowego. Wskazano również na wymagania dotyczące ruchu drogowego w kontekście ochrony środowiska.  Warunki i sposób realizacji przedmiotu technika również odpowiednio zmieniono i uzupełniono, tj. określono zadania szkoły związane z przygotowaniem uczniów do świadomego uczestnictwa we współczesnym ruchu drogowym. Zwrócono uwagę na warunki, jakie musi spełnić szkoła, aby zapewnić spójność i prawidłową realizację edukacji komunikacyjnej w klasach IV–VI.  Minister Edukacji i Nauki kontynuował realizację zadań wynikających z podpisanego w 2016 r. Porozumienia  o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Sygnatariuszami Porozumienia są: Minister Edukacji Narodowej, Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji, Polski Związek Motorowy.  Strony Porozumienia współpracują w zakresie organizowania i przeprowadzania ogólnopolskich zawodów dla uczniów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:  1) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych,  2) Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego,  3) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych  Podczas zimowych i letnich ferii w 2023 r. Ministerstwo Edukacji i Nauki przypominało na stronie internetowej o najważniejszych zasadach bezpieczeństwa związanych z wypoczynkiem dzieci i młodzieży <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/bezpieczny-wypoczynek-poradnik-men-dla-rodzicow-i-opiekunow-023>.  Były wśród nich także informacje dotyczące kontroli środków transportu, odpowiedniego przygotowania  do wyjazdów indywidualnych oraz możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdów  na dedykowanej stronie internetowej https://www.bezpiecznyautobus.gov.pl/  - „Polak za granicą”, http://polakzagranica.msz.gov.pl/,  - aplikacja iPolak , https://www.msz.gov.pl/pl/ipolak,  - serwis „Odyseusz”, https://odyseusz.msz.gov.pl/.  Na stronie MEiN dostępne są ważne linki do stron internetowych związanych  z bezpieczeństwem w podróży:  - Wspomniany wyżej : Serwis bezpiecznyautobus.gov.pl,  Opracowana w Komendzie Głównej Policji w Warszawie w Wydziale Nadzoru i Profilaktyki Biura Ruchu Drogowego informacja dotycząca bezpiecznej podróży autobusem, jest dostępna na stronie MEiN: https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/bezpieczna-podroz-autobusem--materialy-informacyjne-dla-rodzicow-opiekunow-i-organizatorow-wypoczynku.  Materiał przybliża podstawowe zasady związane z organizowaniem wyjazdów autobusowych dzieci i młodzieży. Zawiera wskazówki dla rodziców i opiekunów, co powinni zrobić, jeżeli mają podejrzenia niesprawności autobusu lub nieprawidłowego zachowania kierowcy oraz gdzie mogą sprawdzić informacje na temat stanu technicznego autobusu.  Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w swoim materiale wskazuje również , jak powinny być zorganizowane postoje autobusu oraz kto odpowiada za bezpieczeństwo dzieci podczas podróży.  Ministerstwo Edukacji i Nauki przywiązuje szczególną wagę, nie tylko do zapewnienia dzieciom i młodzieży bezpiecznych warunków w szkole, ale także w drodze do i ze szkoły.  W 2023 r. Minister Edukacji i Nauki udzielił kilku patronatów honorowych przedsięwzięciom promującym bezpieczeństwo w ruchu drogowym i kolejowym. Były wśród nich m.in. następujące inicjatywy: V Ogólnopolski Konwent pt.: „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego” organizowany przez Fundację „Nadzieja” Osób Poszkodowanych w Wypadkach Drogowych, Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” organizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Akademia Bezpiecznej Jazdy Polskiego Radia Kierowców organizowana Polskie Radio Kierowców oraz Bezpiecznie w szkole i po szkole Mandoria Sp. z o.o.  Minister Edukacji i Nauki uczestniczył również w wydarzeniach promujących bezpieczny odpoczynek podczas ferii zimowych oraz bezpieczeństwo w drodze do szkoły i domu. Jednym z nich były zajęcia edukacyjne dla uczniów IV-VI szkoły podstawowej zorganizowane we współpracy Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. W bezpłatnych warsztatach edukacyjnych o bezpieczeństwie w trakcie zajęć rekreacyjnych po szkole organizowanych w parku rozrywki Mandoria wzięło udział blisko 5 tys. uczniów  z całej Polski. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.21 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów okazjonalnych oraz przewozów realizowanych taksówkami** | | |
| **Zakres działania:** Ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1123)**.** W 2023 roku dokonano nowelizacji przepisów dotyczących zasad podejmowania i wykonywania transportu drogowego samochodami osobowymi oraz taksówkami jak i działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Ustawodawca, w ramach ustawy z dnia 26 maja 2023 r.  o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadził m.in. dodatkowe obowiązki wobec pośredników przy przewozie osób, polegające na weryfikacji:  • dokumentu tożsamości kierowców realizujących zlecane przewozy;  • posiadanego przez kierowców odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem;  • kierowców pod względem niekaralności za przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w ustawie przeciwdziałaniu narkomanii;  • kierowców pod względem braku prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy.  Weryfikacja kierowców w ww. zakresie odbywa się w trybie osobistego stawiennictwa kierowcy u przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób. Wprowadzone zmiany ustanowiły również obowiązek weryfikowania przez pośredników przy przewozie osób:  • w trakcie wykonywania przewozu drogowego, co najmniej raz na 50 przewozów, jednak nie rzadziej niż raz na 7 dni, czy kierowca jest właśnie tą osobą, która została zweryfikowana przez pośrednika;  • czy przedsiębiorca, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, posiada wypis lub wypisy z licencji dla zgłoszonego pojazdu lub pojazdów.  W toku prac parlamentarnych przyjęto poprawki dotyczące: skrócenia okresu obowiązywania punktów karnych z 2 lat do 1 roku, przywrócenia do realizacji  w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego kursów redukujących o 6 liczbę punktów karnych raz na pół roku. Ostatecznie w/w przepisy weszły w życie  w dniu 17 września 2023 roku.  Jednocześnie wskazana ustawa wprowadziła wobec wszystkich kierowców wykonujących przewozy osób taksówkami oraz przewozy okazjonalne samochodami osobowymi obowiązek posiadania polskiego prawa jazdy. Obowiązek ten wejdzie w życie z dniem 17 czerwca 2024 r. Niewątpliwie wprowadzenie wskazanego rozwiązania powinno wpłynąć na poprawę przestrzegania przez kierujących przepisów prawa o ruchu drogowym, przez co zostanie wzmocnione bezpieczeństwo pasażerów oraz innych użytkowników dróg.  **Osiągnięte rezultaty:** Podstawowym celem rozwiązań przyjętych w ramach ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw jest wzmocnienie bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów taksówkami, uniemożliwienie świadczenia usług przewozowych przez podmioty, które nie spełniają wymagań ustawowych w tym zakresie oraz wzmocnienie uczciwej konkurencji pomiędzy pośrednikami i przewoźnikami operującymi na polskim rynku przewozowym. | Kierunek | LEGISLACJA |
| Lider | MC/MI DTD |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Ustawa weszła  w życie |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C.22 Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów** | | |
| **Zakres działania:** Przygotowanie polskiego odpowiednika nowozelandzkiego spotu dotyczącego nadmiernej prędkości pn. „Other people make mistake. Slow down.”  Przedmiotowy spot był elementem kampanii „Inni też popełniają błędy. Zwolnij” dotyczącej ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów i poprawy bezpieczeństwa pieszych i realizowane były w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0360/23 „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach działania 3.1 - Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, oś priorytetowa III: Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.  **Osiągnięte rezultaty:** W ramach zadania przygotowano spot „Inni też popełniają błędy. Zwolnij”, który był emitowany na antenie ogólnopolskich telewizji w okresie od września do listopada 2023 roku oraz w Internecie (m.in. na portalach społecznościowych KRBRD i Ministerstwa Infrastruktury). | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa i Budżet UE |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Projekt  zakończono  i rozliczono. |

**Bezpieczne Drogi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.1** **Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA** | | |
| **Zakres działania:** Realizacja zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, wpływających na wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.  a) kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np.:  - poszerzenie jezdni,  - korekta łuków poziomych,  - likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej,  - przebudowa skrzyżowań w tym np. budowę rond,  - budowa dróg dla pieszych lub dla pieszych i rowerzystów,  - budowa zatok autobusowych,  - doświetlenie przejść dla pieszych,  - wykonanie urządzeń brd np. wygrodzeń dla pieszych.  b) budowa nowych drogowych obiektów inżynieryjnych (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego np. chodniki, w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | MI/DDP |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km] 2. liczba zakończony zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynieryjnych (mosty, przepusty) [szt.] | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1. 48,63 2. 22 | 1. 38,5 2. 12 |
| **Osiągnięte rezultaty:**  a) zakończono rozbudowę/przebudowę i budowę jezdni na odcinku 38,5 km. W ramach realizacji tych działań kompleksowo zostały poprawione warunki drogowe wpływając na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) wszystkich uczestników ruchu. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało głównie z przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata  w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji.  b) zakończono budowę 12 drogowych obiektów inżynieryjnym co wpłynęło na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu na ruchu drogowego w tym poprawę płynności ruchu i komfortu użytkowania dróg. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało głównie z przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.2**  **Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024** | | |
| **Zakres działania:** Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych wyłącznie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych np.:   * efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych, * montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, * budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, * przebudowa skrzyżowań. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | MI/DDP |
| Źródła finansowania | Krajowy Fundusz Drogowy,  Budżet Państwa (finansowanie prac przygotowawczych) |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych poprawiających brd realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 [szt.] | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 130 | 219 |
| **Osiągnięte rezultaty:** W 2023 r. zakończona została realizacja 219 zadań infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało przede wszystkim z wydłużonych terminów postępowań przetargowych na realizację przedmiotowych zadań i przesunięcia ich realizacji na kolejne lata. Zwiększona liczba przetargów na małe zadania inwestycyjne w ramach PBID jaka została ogłoszona w krótkim czasie jak również ograniczony rynek podmiotów realizujących tego typu zadania stanowiło element wpływający na brak ofert w prowadzonych postępowaniach przetargowych bądź wartość składanych ofert, która często znacznie przewyższała budżet zamawiającego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.3 Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030** | | |
| **Zakres działania:**  Budowa 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych klasy GP o łącznej długości ok. 820 km (dla części inwestycji nie jest jeszcze znany przebieg).  Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś.  Inwestycje wyposażone będą w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia przejść dla pieszych. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | MI/DDP |
| Źródła finansowania | KFD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.] | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 2 | - |
| **Osiągnięte rezultaty:** Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, w konsekwencji czego powinna nastąpić poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez rozdzielenie różnego rodzaju ruchu; zmniejszenie ryzyka wypadków drogowych; poprawa płynności ruchu oraz redukcja zanieczyszczeń i hałasu na obszarze zabudowanym. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.4 Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)** | | |
| **Zakres działania:** Dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych; dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów;  dofinansowane zadań polegających wyłącznie na remoncie dróg powiatowych lub gminnych; dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych; dofinansowanie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich; dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa; dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu dróg wojewódzkich lub poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające  w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojściami do tych peronów na drogach wojewódzkich; finansowanie budowy, przebudowy lub remonty dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych  o znaczeniu obronnym.  **Osiągnięte rezultaty:**  - Spójny i zintegrowany system transportowy;  - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;  - Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników;  - Poprawa parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej;  - Poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych;  - Wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym z centrów miejscowości;  - Zwiększenie komfortu jazdy;  - Zminimalizowanie korków w miejscowościach;  - Zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu.  \* wykonanie  \*\*prognoza | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | MI/DDP |
| Źródła finansowania | RFRD |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| wykorzystanie puli środków | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 4,4 mld zł\* | 6,8 mld zł\*\* |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.5 Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023** | | |
| **Zakres działania:**  Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwległego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | MI/DDP |
| Źródła finansowania | KFD, w tym środki UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S [km] | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 4 943 km (w tym  1 817,1 km  autostrad) | 5 176,2 km (w tym  1 866,5 km  autostrad)  narastająco |
| **Osiągnięte rezultaty:** Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych, wzmocnienie efektywności transportu drogowego,poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu  drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar) dzięki oddaniu do użytkowania:   * A18 odc. W. Olszyna do km 11+860 (11,7 km) * A18 odc. Od km 33+760 do gr. Województwa (16,2 km) * A18 odc. Gr. Województwa – w. Golnice (21,5 km) * S7 odc. W. Lesznowola – w. Tarczyn Północ (14,8 km) * S14 odc. W. Łódź Teofilów – DK91 w m. Słowik (14,5 km) * S11 obw. Olesna (24,8 km) * S61 odc. W. Ełk Południe – w. Wysokie (22,9 km) * S17 obw. Tomaszowa Lubelskiego II jezdnia * S7 odc. Moczydło (gr. Itd. świętokrzyskiego) – węzeł Miechów (18,7 km) * S3 odc. W. Kamienna Góra – granica państwa (15,3 km) * S11 w. Koszalin Zachód – w. Zegrze Pomorskie (z węzłem) (16,9 km) * S11 w. Zegrze Pomorskie (bez węzła) – w. Koszalin Południe (z węzłem)(19,3 km) * S11 w. Koszalin Południe (bez węzła) – w. Bobolice (z węzłem) (11,6 km) * S61 odc. W. Podborze – Śniadowo (19,5) * S6 obw. Sianowa (5,5 km) | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych** | | |
| **Zakres działania:**  1. Wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej.  2. Wykonanie audytów BRD jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.  3. Przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej.  **Osiągnięte rezultaty:**  a) identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa;  b) identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego;  c) identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej.  Rezultaty a) i c) wykonywane są co 3 lata – nie były realizowane w 2023 roku. Klasyfikacja po raz ostatni wykonywana była w 2022 r. za okres od roku 2019 do roku 2021, zaś kontrola całej sieci drogowej wykonana została w 2022 roku.  \* liczba audytów wykonana w 2023 r. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) % dróg objętych klasyfikacją dróg  b) Liczba audytów brd w danym roku  c) %długości dróg krajowych objętych kontrolą | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1. 100% 2. 169 3. 100% | a) n/d  b) 270\*  c) n/d |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.7 Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych w dniach 19-21 kwietnia 2023 r.** | | |
| **Zakres działania:** Wypełniając zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu, jako organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, Departament Transportu Drogowego w roku 2023 przeprowadził ocenę organizacji ruchu na drogach krajowych. Ocena obejmowała wybrane drogi krajowe województw: mazowieckiego, łódzkiego, śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego oraz kujawsko-pomorskiego (odcinki dróg krajowych nr: S8, 74, 45, 43, A1,S1, A4, 88, 46, 94, 39, A8, S5, A2, 91, 55, 10, 7).  Przedmiotowa ocena prowadzona była przez pracowników Departamentu Transportu Drogowego wraz z przedstawicielami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych.  Podczas oceny organizacji ruchu dokonano weryfikacji zgodności oznakowania zastosowanego w organizacji ruchu na drogach krajowych:   * z wymogami określonymi w *szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,* * z dokumentacją organizacji ruchu (projektami organizacji ruchu),   pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.  **Osiągnięte rezultaty:** Z związku z ujawnionymi podczas kontroli uchybieniami, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) został zobowiązany do niezwłocznego podjęcia działań eliminujących stwierdzone nieprawidłowości oraz przekazanie do resortu niezbędnych dokumentów potwierdzających usunięcie uchybień i dokonanie zmian w organizacji ruchu. Podejmowane działania, mają istotny i pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i standard oznakowania drogowego. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | MI/DTD |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Zobowiązanie GDDKiA do niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości. Oczekiwanie na dokumentację zwrotną potwierdzającą usunięcie uchybień. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.8 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg** | | |
| **Zakres działania:** Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, dzięki automatycznej rejestracji wykroczeń, ujawnia naruszenia przepisów  w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg w obszarze wykorzystywanych urządzeń rejestrujących, CANARD prowadzi nieustanne działania związane z modernizacją  i rozbudową automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Wynikiem przedmiotowych działań jest projekt pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014-2020. Rzeczowa realizacja projektu rozpoczęła się w 2017 r., natomiast zakończyła się w dniu 21 grudnia 2023 r.  Najważniejsze cele projektu dotyczą:  1) rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg,  2) zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakupu pojazdów, oprogramowania, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej. W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zaplanowano zakup 380 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg W ramach powyższej liczby zaplanowano zakup:  • 273 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości,  • 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru  prędkości,  • 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle,  • 5 urządzeń rejestrujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych,  • 33 przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących ( etap I – 11; etap II- 22).  Instalacja urządzeń rejestrujących była przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących”. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa, Budżet UE |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| 1. Liczba zakupionych urządzeń do punktowego pomiaru prędkości służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.).  2. Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 29  0 | 345  24 |
| **Osiągnięte rezultaty:** W 2023 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 991,4 tys. naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano 876,9 tys. wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2023 r. nałożono łącznie 445 tys. grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2023 r.).    Działania realizowane przez CANARD na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspierane są przez delegatury terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie ich lokalizacji. W ramach prowadzonej działalności kontrolnej, przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących  w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy (CANARD oraz delegatur terenowych) przeprowadzili w 2023 r. łącznie 11 968 kontroli, w wyniku których wystawiono 14 162 mandatów, zatrzymano 392 dowody rejestracyjne oraz 30 praw jazdy. Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2023 r., nałożyli na kierowców spoza UE 5 919 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 1 523 502 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu. Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. do GITD wpłynęło 319 wniosków o instalację/przejęcie/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących od jednostek samorządu terytorialnego, jednostek Policji, Posłów na Sejm i Senatorów Rzeczypospolitej Polskiej oraz osób fizycznych.  W ramach realizacji projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. zainstalowano:  • 273 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości,  • 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,  • 20 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle ,  • 4 urządzenia rejestrujące niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych .  W ramach uzupełnienia sieci fotoradarów (tam gdzie nie jest możliwa instalacja urządzeń stacjonarnych)  w 2023 r. zakupiono:  • 11 pojazdów wyposażonych w urządzenia typu wideorejestrator,  • 22 pojazdy wyposażone w ręczne mierniki prędkości.  Pojazdy wraz z urządzeniami zostały przekazane do użytkowania przez inspektorów w delegaturach terenowych GITD i CANARD. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.9 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich** | | |
| **Zakres działania:** Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem.  **Osiągnięte rezultaty:** Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminacje zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba usytuowanych siatek pomiędzy pomostami obiektów inżynierskich (w danym roku). | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 653 | 260 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.10 Budowa systemu łączności alarmowej** | | |
| **Zakres działania:** Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej, w szczególności zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm).  **Osiągnięte rezultaty:** Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwienie uzyskania przez całą dobę pomocy poprzez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych. | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | GDDKiA |
| Źródła finansowania | Budżet Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba usytuowanych kolumn alarmowych  (w danym roku). | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 170 | Zadanie zrealizowane  w 2022 roku |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D.11 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim** | | |
| **Zakres działania:** Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie województwa dolnośląskiego.  **Osiągnięte rezultaty:** W 2023 r. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zweryfikowano **492 wnioski** złożone w naborach, w zakresie:  - budowy, przebudowy, remontów dróg gminnych i powiatowych - **195 wniosków**;  - zadań polegających wyłącznie na remontach dróg powiatowych i dróg gminnych – **196 wniosków**;  - zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu – **101 wniosków**.  **Na dofinansowanie zadań gminnych i powiatowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach otrzymano środki w wysokości 201 620 041,72 zł**, w tym wypłacono:  - na zadania powiatowe – 65 931 213,77 zł  - na zadania gminne – 126 031 427,52 zł  **Co daje łącznie 191 962 641,29 zł**  Pozostało: 9 657 400,43 zł  **Na dofinansowanie zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu otrzymano środki w wysokości: 48 265 116,73 zł**, w tym wypłacono:  - na zadania powiatowe – 13 888 769,77 zł;  - na zadania gminne – 23 280 737,91 zł  **Co daje łącznie – 37 169 507,68 zł**  Pozostało: 11 095 609,05 zł | Kierunek | INŻYNIERIA |
| Lider | Wojewoda Dolnośląski |
| Źródła finansowania | Skarb Państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Wykorzystanie puli środków finansowych na realizację projektu. | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Wysokość dofinasowania: 249 885 158,45 zł | Pozostało niewypłaconych środków w wysokości 20 753 009,48 zł |

**Bezpieczny Pojazd**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **P.1 Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów** | | |
| **Zakres działania:** Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów.  **Osiągnięte rezultaty:** Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48), który zapewnia prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127  z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.Zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskom zawartym w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Przedmiotowy projekt reguluje całokształt zagadnień związanych z badaniami technicznymi począwszy od wymagań dla kandydatów dla diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu diagnosty, systemu szkolenia oraz nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. Projekt ustawy  o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw pozostawia starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacjami kontroli pojazdów i zakłada wprowadzenie „technicznego” nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów przeprowadzanego przez wykwalifikowane osoby. Projekt ustawy powierza starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia, w tym wydawanie decyzji administracyjnych związanych z wpisem bądź wykreśleniem z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.  Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu, jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, powierzono kompetencje organu odpowiedzialnego za organizację, funkcjonowanie  i poprawę jakości systemu badań technicznych. Projekt ustawy wskazuje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organ właściwy do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych  z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Należy podkreślić, że jednym z kluczowych elementów nadzoru jest wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych wobec diagnostów przeprowadzających badania techniczne.  Projekt ustawy wprowadza obowiązkowe okresowe szkolenia (warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego) umożliwiające pozyskanie wiedzy z zakresu nowych technologii mających zastosowanie w pojazdach.  Zakładana zmiana systemu badań technicznych powinna spowodować, że pojazdy, które są niesprawne technicznie przez co zagrażają bezpieczeństwu  w ruchu drogowym, zostaną wyeliminowane z polskich dróg.  W dniu 15 września 2022 r. odbyło się I czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540) na posiedzeniu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, które zakończyło się skierowaniem projektu do Komisji Infrastruktury. W dniu 29 września 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury na którym został przyjęty wniosek formalny  o powołanie podkomisji liczącej 11 posłów. W dniach 4 i 6 października 2022 r. odbyły się posiedzenia podkomisji nadzwyczajnej powołanej do rozpatrzenia projektu ustawy. W dniu 6 października 2022 r. projekt został przyjęty przez podkomisję nadzwyczajną. W dniu 20 października 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury w wyniku którego projekt ustawy został skierowany do rozpatrzenia przez podkomisję. Termin na przedstawienie sprawozdania Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej, przez Komisję Infrastruktury, został wydłużony do dnia 10 lipca 2023 r.  Jednakże projekt nie został rozpatrzony przez podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540), a w konsekwencji projekt ustawy został objęty dyskontynuacją prac parlamentu. | Kierunek | LEGISLACJA |
| Lider | MI/DTD |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Skierowanie projektu do podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540) | Projekt ustawy  o zmianie ustawy –Prawo  o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540) został objęty dyskontynuacją prac parlamentu |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **P.2 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego** | | |
| **Zakres działania:** Zakończenie realizacji projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, współfinasowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w związku z zakupem nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem.  **Osiągnięte rezultaty:** Zakres rzeczowy projektu zakładał doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | GITD |
| Źródła finansowania | Budżet UE oraz budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów;  b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem; c) mobilne jednostki diagnostyczne. | |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na 31.12.2023 |
| a) 64  b) 64  c) 9 | a) 64  b) 74  c) 16 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **P.3 Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych – bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów** | | |
| **Zakres działania:**  Polski Związek Motorowy włączył się w ogólnopolską kampanię poświęconą uświadomieniu kierującym wpływu jakości i stanu oświetlenia pojazdów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Na wszystkich stacjach kontroli pojazdów należących do PZM realizowano założenia VIII edycji kampanii „Twoje światłą – Nasze bezpieczeństwo”, która odbyła się w dniach 21.10. – 09.12.2023 r. Działania miały na celu zwrócenie uwagi uczestnikom ruchu drogowego na zagrożenia związane z nieprawidłowym oświetleniem pojazdów. Zwłaszcza jesienią, gdy pogarsza się widoczność, światła pojazdu nabierają szczególnego znaczenia. Prawidłowe działanie świateł jest uwarunkowane, poza ich ogólnym stanem technicznym, właściwym ich ustawieniem – prawidłowym rozkładem granicy światła i cienia oraz natężeniem emitowanego światła. Wspomniane elementy często wymagają profesjonalnej oceny i z tego powodu, w ramach prowadzonej kampanii, odbyły się ogólnopolskie „dni otwarte” na wybranych stacjach kontroli pojazdów. Podczas tych działań, kierujący mieli możliwość bezpłatnej kontroli i sprawdzenia ustawienia świateł w swoich pojazdów. Intensyfikacja działań w SKP miało miejsce w soboty, w dniach 21 i 28 października, 18 listopada oraz 9 grudnia 2023 r. Podczas działań inspirowano działalność informacyjną i profilaktyczną w prasie, radio i telewizji.  **Osiągnięte rezultaty:** Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów, który to ma istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | PZM |
| Źródła finansowania | środki własne |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12. 2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **P.4 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez określenie wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie pojazdów nienormatywnych** | | |
| **Zakres działania:** *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych wpłynie na właściwe rozpoznawanie pojazdu wykonującego pilotowanie, ułatwi to rozpoznawalność przejazdu pojazdu nienormatywnego przez innych uczestników ruchu drogowego oraz zachowanie właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu.*Przepisy rozporządzenia określają obligatoryjne i fakultatywne wyposażenie pojazdu wykonującego pilotowanie oraz jego oznakowanie.  **Wskazują miedzy innymi na:**  - wymiary pojazdu nienormatywnego i obowiązek jego pilotowania,  - pojazd samochodowy którym może być wykonywane pilotowanie poprzez wskazanie iż jest to pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t o rodzaju nadwozia BB, AF lub AG i wysokości nie mniejszej niż 1,70 m,  - określają rodzaj nadwozia pojazdu pilotującego przy jednoczesnym ograniczeniu katalogu możliwych nadwozi - do nadwozi o kodzie homologacyjnym BB (VAN), AF (pojazd wielozadaniowy) oraz AG (pick-up) oraz określono wymóg minimalnej wysokości pojazdu – 1,7 m.  - wskazują pilota pojazdu wykonującego przejazd pojazdu nienormatywnego jako osobą odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu takiego pojazdu. Przepisy projektu rozporządzenia konkretyzują obowiązki pilota podczas pilotowania pojazdu nienormatywnego.  - określają iż pojazd wykonujący pilotowanie ma być oznakowany napisem ,,PILOT” na białym tle umieszczony na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu oraz pasami barwy białej i czerwonej umieszczonymi na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu.  - wskazują, iż pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej, umieszczone na dachu pojazdu, symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu. Wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu. Niezbędnym wyposażeniem pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego jest światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu. Dopuszcza się umieszczenie tych świateł w jednej lampie zespolonej ze światłami błyskowymi na dachu pojazdu. Napis „PILOT” ma być widoczny  z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 50 m przy dobrej przejrzystości powietrza. Ponadto pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w dwa światła umieszczone z przodu pojazdu oraz dwa światła umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu na wysokości od 250 mm do 1500 mm od dolnej krawędzi obudowy światła do powierzchni jezdni, a odległość pomiędzy ich osiami nie może być mniejsza niż 0,6 m, które umożliwiają wysyłanie przerywanego strumienia światła barwy żółtej. Wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu. Mają one działać tylko wówczas, gdy włączone są światła, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 1 i 2.  Pojazd wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego wyposaża się także w środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi, w tym  w co najmniej jedno urządzenie przenośne umożliwiające bezpośrednią łączność radiową z poza pojazdu wykonującego pilotowanie (środków bezpośredniej łączności radiowej nie stanowi łączność przez telefon komórkowy), urządzenie nagłaśniające, tarczę do zatrzymywania pojazdów, latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej do dawania sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego podczas niedostatecznej widoczności, wysokościomierz o możliwości pomiaru wysokości nie mniej niż 5 m i taśmę mierniczą o zakresie pomiaru nie mniej niż 30 m. Ponadto pojazd wykonujący pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego wyposaża się w co najmniej 4 pachołki drogowe U-23 o wysokości nie mniejszej niż 750 mm, o których mowa w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dodatkowym wyposażeniem pojazdu wykonującego pilotowanie może być umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku świetlnego (szperacz), światło to powinno być włączane niezależnie od innych świateł.  - załącznik do rozporządzenia określa wzory oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie. Zgodnie z opisem oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego napis ,,PILOT” ma być barwy czerwonej wykonany na białym tle, a barwa biała i czerwona wykonane z materiału odblaskowego powinny spełniać wymagania określone przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Ponadto napis „PILOT” wykonuje się w V albo VI grupie wielkości liter określonej w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.  Napis ,,PILOT” na przedniej masce ma być umieszczony symetrycznie względem podłużnej osi symetrii, w sposób możliwie najbardziej widoczny z przodu pojazdu, nad pasami, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia. Napisy na drzwiach przednich bocznych pojazdu powinny być umieszczone w ich centralnej części, na tej samej wysokości co pasy, o których mowa § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia.  Napis na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu, ma być umieszczony na wysokości co najmniej 600 mm, centralnie w osi symetrii pionowej.  Pasy barwy białej i czerwonej mają być wykonane z materiału odblaskowego, barwa biała i czerwona ma spełniać wymagania określone przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, szerokość każdej barwy pasów jest jednakowa i wynosi od 150 mm do 200 mm.  Pasy umieszczone na przedniej masce pojazdu mają mieć wysokość od 210 mm do 420 mm i pokrywać całą szerokość tej maski, z dostosowaniem do linii nadwozia. Dolna krawędź pasów pokrywa się z dolną krawędzią maski przedniej. Pasy ułożone są pod kątem 45° +/- 5° symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze.  Pasy na bokach pojazdu są umieszczone pod kątem 45° +/- 5° w osi podłużnej i pokrywają co najmniej 60% długość każdego boku. Ponadto są dostosowane do linii nadwozia, przy czym do długości każdego boku nie wlicza się długości drzwi przednich bocznych, na których pasów nie umieszcza się. Pasy umieszcza się na wysokości od 200 mm do 1200 mm. Wysokość pasów wynosi od 210 mm do 420 mm.  Pasy na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu powinny być umieszczone pod kątem 45°+/-5° symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze. Dolna krawędź pasów powinna pokrywać się z dolną krawędzią klapy tylnej lub drzwi tylnych pojazdu, a wysokość pasów przebiegających w dolnej części powinna wynosić od 210 mm do 420 mm. Górne krawędzie pasów umieszczonych po lewej i prawej stronie powinny pokrywać się z górną krawędzią klapy lub drzwi tylnych. Odległość między wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w lewej części pojazdu i wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w prawej części pojazdu wynosi 900 mm. Szerokość napisu „PILOT” na klapie tylnej lub drzwiach tylnych nie może przekraczać 850 mm. Całość z dostosowaniem do linii nadwozia.  Przykład oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego.    **Osiągnięte rezultaty:** R*ozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych* zostało opublikowane w dniu 16 listopada 2023 r. w Dzienniku Ustaw 2023 r. poz. 2487. Przepisy rozporządzenia wchodzą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ich ogłoszenia, tj. 17 lutego 2024 r. Wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie właściwego rozpoznawania pojazdu wykonującego pilotowanie oraz pojazdu nienormatywnego, co pozwoli zachować właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego. | Kierunek | LEGISLACJA |
| Lider | MI/DTD |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych zostało ogłoszone 16 listopada 2023 r. |

**Ratownictwo i Opieka Powypadkowa**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego** | | |
| **Zakres działania**:  a. Wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych;  b. Rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR);  c. Koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.[[3]](#footnote-3)  **Osiągnięte rezultaty:**  a) wzrost w 2023 r. o 3 szpitalne oddziały ratunkowe (4 nowe SOR, 1 SOR zlikwidowany);  b) wzrost w 2023 r. o 2 lądowiska przyszpitalne;  c) liczba dyspozytorni medycznych - bez zmian w odniesieniu do poprzedniego roku. | Kierunek | RATOWNICTWO |
| Lider | MZ |
| Źródła finansowania | budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych  b) liczba lądowisk przyszpitalnych  c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| a) 243  b) 261  c) 23 | a) 246  b) 263  c) 23 |

|  |
| --- |
| W 2023 r. łącznie w kraju funkcjonowało **246 szpitalnych oddziałów ratunkowych** posiadających umowy  z Narodowym Funduszem Zdrowia. W Instrukcji Operacyjnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wpisane były łącznie273 lądowiska, przy czym **263** to **lądowiska przyszpitalne**. Na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej na koniec 2023 r. działały **23 dyspozytornie medyczne** z **226 stanowiskami dyspozytorów medycznych**.  Z danych przekazanych przez urzędy wojewódzkie wynika również, że na potrzeby zespołów ratownictwa medycznego w 2023 r. zakupiono **236 ambulansów**. Ponadto na dzień 31 grudnia 2023 r. w Polsce funkcjonowało **17 centrów urazowych dla** **dorosłych**, w których leczeni są pacjenci urazowi, w tym także ofiary wypadków drogowych. W celu diagnostyki i wielospecjalistycznego leczenia skutków ciężkich, mnogich lub  wielonarządowych obrażeń ciała u dzieci, na koniec 2023 r. funkcjonowało **11 centrów urazowych dla dzieci**.  Zgodnie z informacją przekazaną przez Narodowy Fundusz Zdrowia w zakresie leczenia ofiar wypadków drogowych, na podstawie wskazanych kodów ICD-10 odnoszących się do urazów w wypadku komunikacyjnym, we wszystkich rodzajach świadczeń, w okresie od 1 stycznia do 30 września 2023 r. udzielono 39 270 świadczeń zdrowotnych 36 416 pacjentom. Jednocześnie należy zaznaczyć, że oprócz kierunków działań określonych  w programie realizacyjnym, które wpisane zostały w zadania R.1 i R.2.1, Ministerstwo Zdrowia podejmowało szereg innych działań w zakresie ratownictwa i opieki powypadkowej.  **Wsparcie finansowe:** Przede wszystkim wskazać trzeba ogromne wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa medycznego.Z budżetu państwa w 2023 r. dofinansowano m.in.:  - zakupy inwestycyjne Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego  (KCMRM) związane z realizacją zadań w zakresie administrowania Systemem Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego (SWD PRM) oraz w zakresie jego rozbudowy i modyfikacji w wysokości 11 030 098,80 zł, obejmujące: przedłużenie wsparcia producenta oprogramowania na potrzeby SWD  PRM, zakupy na potrzeby realizacji zadań operatora usługi kluczowej, oprogramowanie na potrzeby zadań KCMRM, urządzenia i licencje na potrzeby Podsystemu Zintegrowanej Łączności SWD PRM, zakup sprzętu na potrzeby szkoleń centrum monitorowania ratownictwa medycznego KCMRM, rozbudowa infrastruktury SWD PRM na potrzeby trzeciego ośrodka krajowego, utworzenie środowiska KCMRM, wymiana sprzętu do obsługi SWD PRM (na potrzeby urzędów wojewódzkich);  - zakup sprzętu i aparatury medycznej dla baz operacyjnych HEMS, bazy Samolotowego Zespołu Transportowego oraz lotniczych zespołów ratownictwa medycznego w wysokości 6 933 482,40 zł, tj.: zasilacze rozruchowe do statków powietrznych – 10 szt.; ultrasonografy przenośne – 27 szt.; bronchoskop; licencja na system segregacji medycznej SSM z metodologią ESI i z kartą segregacji medycznej, do wykorzystania w oprogramowaniu TOPSOR dla 232 szpitalnych oddziałów ratunkowych;  - zakup ciągnika do transportu paliwa dla baz LPR oraz zakup części do modernizacji kabin medycznych dla floty śmigłowców EC 135 w kwocie 1 331 100,00 zł – dot. zakupu zestawów części do modernizacji kabiny medycznej EC135 pod nowy typ butli tlenowych. Do wojewodów trafiły również środki w wysokości 36,6 mln zł na dofinansowanie zakupu 61 nowych ambulansów dla dysponentów ZRM, którzy przekazali swoje karetki do Ukrainy, w związku z trwającym tam konfliktem zbrojnym. W ramach działań mających na celu wsparcie Polski w związku z konfliktem zbrojnym na Ukrainie i działaniami podejmowanymi na rzecz uchodźców z UA, Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zadeklarowała przekazanie stronie polskiej sprzętu w postaci  defibrylatorów, respiratorów oraz urządzeń do kompresji klatki piersiowej, z przeznaczeniem dla zespołów ratownictwa medycznego, które w sposób czynny są zaangażowane w udzielanie pomocy medycznej osobom przybyłym na terytorium RP w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie. W ramach tego działania przy współpracy z MZ dla zespołów ratownictwa medycznego przekazanych zostało 300 urządzeń do kompresji  klatki piersiowej, 147 defibrylatorów oraz 385 respiratorów. Jest to sprzęt uznanych marek najwyższej jakości. Ponadto w 2023 r. przeprowadzone zostały dwa konkursy dedykowane szpitalom oraz dysponentom ZRM na dofinansowanie z Funduszu Medycznego w ramach Subfunduszu Modernizacji Podmiotów Leczniczych:  - zadań polegających na modernizacji, przebudowie lub doposażeniu SOR lub pracowni diagnostycznych współpracujących z SOR - w wyniku przeprowadzonej oceny wniosków wybrano 152 projekty na łączną kwotę wsparcia ok. 1,5 mld zł, realizacja inwestycji nastąpi w latach 2024 -2025;  - zakupu ambulansów dla zespołu ratownictwa medycznego wraz z dodatkowym wyposażeniem – w wyniku konkursu wsparcie finansowe otrzyma 72 dysponentów ZRM na wymianę łącznie 121 ambulansów. Łączna kwota dofinansowania wynosi 72,4 mln zł, natomiast realizacja inwestycji zaplanowana jest na 2024 r. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.2.1** **Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami** | | |
| **Zakres działania:**  Wymiana ambulansów PRM  **Osiągnięte rezultaty:**  Wzrost o 236 ambulansów.  Cel na lata 2021-2030 – 1000 nowych ambulansów.  W 2023 r. dysponenci zespołów ratownictwa medycznego zakupili 236 nowych ambulansów. Łącznie od 2021 r. w systemie PRM wymieniono 733 karetki. | Kierunek | RATOWNICTWO |
| Lider | MZ |
| Źródła finansowania | Budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| a) liczba nowych ambulansów PRM | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 497 | 733 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.2.2 Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami** | | |
| **Zakres działania:** W roku 2023 jednostki PSP kontynuowały realizację projektu finansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV” oraz pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap V”, rozpoczęto również realizację projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI”. Projekt zakłada usprawnienie działań PSP na obszarze Polski w zakresie prowadzenia działań ratowniczych podczas wypadków na drogach. Przedmiotem projektu są zakupy pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze przystosowane do ratownictwa drogowego, samochody specjalne wyposażone w specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, a także inne samochody wyposażone w sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach dla jednostek ochrony przeciwpożarowej na terenie całego kraju, stanowiące zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. Realizacja projektów pozytywnie wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Przewidujesię, żenastąpi znaczny wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej. Modernizacja sprzętu odbywa się również w ramach przyznanych dotacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji dla jednostek ochotniczych straży pożarnych. Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego realizowaną zgodnie ze „Zbiorczym planem sieci jednostek ochotniczych straży pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2021-2024”, zatwierdzonym przez Komendanta Głównego PSP. Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP.  Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach doskonalenia zawodowego  w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć:  - ratownictwo techniczne w transporcie drogowym,  - ratownictwo chemiczne i ekologiczne,  - zagrożenia i taktyka gaszenia pojazdów elektrycznych i hybrydowych,  - transport towarów niebezpiecznych,  - kierowanie ruchem drogowym,  - doskonalenie techniki jazdy dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną,  - doskonalenie techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych,  - współdziałanie z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,  - kwalifikowana pierwsza pomoc.  W roku 2023 przedstawiciele Komendy Głównej PSP uczestniczyli w następujących przedsięwzięciach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego:  1) szkolenie z zakresu działania służb ratowniczych w pojazdach nowej generacji, przygotowane i prowadzone przez ekspertów firmy Volvo,  2) prezentacja na temat akcji edukacyjnej "Ratopasy", przygotowana i prowadzona przez zespół Firetrap.  **Osiągnięte rezultaty:**  W roku 2023 jednostki PSP kontynuowały realizację trzech projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:  - projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach - etap IV”,  - projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach - etap V”,  - projekt „Wsparcie systemu ratowniczo-gaśniczego”.  W ramach ww. projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP m.in. następujące pojazdy:  - 120 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego,  - 80 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczy ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego,  - 2 szt. samochodów gaśniczych - ciągników siodłowych z naczepą - cysterną do wody,  - 2 szt. samochodów laboratoriów dla wiodących grup radiacja biologia,  - 13 szt. samochodów wsparcia dekontaminacji podczas działań medycznych przy zagrożeniach czynnikiem CBRNE,  - 1 lekki samochód rozpoznawczo ratowniczy,  - 9 szt. transporterów kołowych przystosowanych do poruszania się w trudno dostępnym terenie,  - 8 szt. zdalnie sterowanych pojazdów do gaszenia pożarów i likwidacji zagrożeń CBRNE.  W roku 2023 do krajowego systemu ratowniczo gaśniczego włączono 163 nowe jednostki ochotniczych straży pożarnych oraz 1 jednostkę wojskowej straży pożarnej. Stan jednostek OSP włączonych do ksrg na dzień 31.12.2022 r. wynosi  5 030.  Rozbudowa sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz systematyczne doposażanie w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach, przyczynia się do skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie ma wpływ na szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych. | Kierunek: | RATOWNICTWO |
| Lider: | MSWiA |
| Źródło finansowania: | budżet państwa/ MSWiA |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| * liczba samochodów ratownictwa technicznego * liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) * stan zestawów ratownictwa medycznego R1 | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| * 1 372 * 50 828 * 10 776 | * 1 844 * 60 468 * 11 581 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.3 Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych** | | |
| **Zakres działania:** Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. W organizowanych z tej okazji Centralnych uroczystościach 19 listopada 2023 r. w Zabawie pod Tarnowem wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście. W sanktuarium odbyła się Msza Święta, w intencji ofiar wypadków i ich rodzin podczas, której odbył się też koncert. Natomiast pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych zostały złożone kwiaty oraz zasadzone zostało symboliczne Drzewo Pamięci.  Po uroczystościach pod pomnikiem odbyła się konferencja prasowa, w której brali udział organizatorzy, zaproszeni goście, przedstawiciele prasy i członkowie rodzin ofiar wypadków drogowych. Jednocześnie na terenie całego kraju, odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.  **Osiągnięte rezultaty:** W roku 2023 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 1893 osoby. Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły biskich na drodze jak i prewencyjną. | Kierunek | OPIEKA POWYPADKOWA |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Działanie edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.4 Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska  w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych** | | |
| **Opis planowanych działań :**  Koordynacja szkoleń i warsztatów w zakresie pierwszej pomocy.  **Harmonogram czasowy:** 2021 – 2030.  **Osiągnięte rezultaty:**  Podniesienie świadomości, pogłębienie wiedzy oraz nabycie, utrwalenie umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy | Kierunek | RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA |
| Lider | KGŻW |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe ŻW |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| - Ilość przeprowadzonych zajęć: 28,  - ilość uczestników zajęć: 105; | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **R.5 Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych** | | |
| **Zakres działania:** Na koniec 2023 działa około 2.000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego). Większość z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy, zdobywając tytuł Ratownika. PZM dąży do pozyskania i szkolenia nowych kadr. Ratownicy Drogowi, szkoląc, uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Ratownicy Drogowi PZM zabezpieczają i uczestniczą służąc swoją wiedza i umiejętnościami w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, spotkania młodych, obchody światowych i europejskich wydarzeń o charakterze edukacji komunikacyjnej i związanej z ratowaniem ludzkiego życia i zdrowia. W ramach tych przedsięwzięć organizowali atrakcyjne pokazy ratownicze, organizowali punkty szkoleniowe i informacyjne.  **Osiągnięte rezultaty:** Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych; ratując ich życie i ograniczając niekorzystne skutki dla zdrowia wynikające z tych zdarzeń. Przeszkolenie w zakresie pierwszej pomocy przedlekarskiego uczestników ruchu drogowego. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Zwiększenie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego. | Kierunek | RATOWNICTWO |
| Lider | PZM |
| Źródła finansowania | Środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość Ratowników Drogowych PZM | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12. 2023 |
| ok.  2.000 osób | ok.  2.000 osób |

**System Zarządzania BRD**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.1 Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:** Zakres monitoringu obejmował :   * przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego; * przedstawienie wyników w/w badań wraz z wnioskami;   przeprowadzenie analizy porównawczej (zestawienia) wyników z wynikami badań postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych w 2018 roku przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.  **Osiągnięte rezultaty:** Monitoring umożliwił poznanie postaw i opinii społeczeństwa względem najważniejszych/wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rekomendowanych i oczekiwanych zmian. Dodatkowym umożliwił diagnozę zmian zachodzących w zakresie ewaluacji postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez porównanie wyników przeprowadzonych badań w 2022 roku z wynikami badań postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych w 2018 roku przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.  **Zadanie podzielono na etapy:**  Etap I - w 2021 roku przeprowadzony został monitoring zachowań użytkowników pojazdów w zakresie nieustępowania pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg. Badania przeprowadzono na 189 skrzyżowaniach na terenie 8 województw w Polsce. Analizie poddano 1.587.738 relacji między pojazdami.  Etap II – w 2022 roku przeprowadzono badania zgodnie z zaplanowanym harmonogramem. W 2023 roku planowano przeprowadzenie dodatkowych badań postaw i opinii. Planowano realizację wniosków wynikających z podsumowania wyników monitoringu oraz sformułowanie wytycznych do kolejnego Programu Realizacyjnego na lata 2024.  Ze względu na ograniczenia środków finansowych zadanie nie zostało zrealizowane. | Kierunek | SYSTEM |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Diagnoza i ewaluacja postaw społecznych względem bezpieczeństwa ruchu drogowego | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 0 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.2 Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej** | | |
| **Zakres działania:** Przedmiotem zamówienia było wykonanie opracowania pt.: „Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej”. Celem opracowania jest dostarczenie informacji o kosztach wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022. Powyższe opracowanie jest niezbędne do realizacji ustawowych zadań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD), określonych w art. 140c *ustawy Prawo o ruchu drogowym* z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) w zakresie inicjowania badań naukowych. Ponadto ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U.  z 2012 r. poz. 472) nałożono na KRBRD obowiązek ustalania, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego, w którym wystąpił zabity oraz średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego. | Kierunek | SYSTEM |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Działanie informacyjne w ramach obowiązku ustawowego SKRBRD (art. 140c, ust. 2 pkt 10 PORD). | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 0 | 1 |
| **Osiągnięte rezultaty:** Koszty wszystkich zdarzeń drogowych Polsce w 2022 r. wyniosły 52 mld zł, w tym:   * wartość wypadków drogowych wyniosła 37,9 mld złotych, tj. 73% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (wzrost o 6% w stosunku do roku 2021); * wartość kolizji drogowych wyniosła 14,1 mld złotych, tj. 27% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (wzrost trzykrotny w stosunku do roku 2021 roku). | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.3 Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD** | | |
| **Zakres działania:** „EU Road Safety Exchange” oraz jego kontynuacja “EU Road Safety +” to projekty twinningowe, wspierające poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na 19 państwach członkowskich UE (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego.Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają się ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczeniami w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk. Jako partnerzy do współpracy dla strony polskiej zostały wskazane Dania i Belgia.  **Osiągnięte rezultaty:** W Polsce w ostatnich latach odnotowuje się stałe zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych. Dzięki realizowanemu projektowi można wspierać likwidację różnic i dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE. Służy on wsparciu tych krajów, które mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynia się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze.  <https://etsc.eu/eu-road-safety-exchange-expands/> | Kierunek | SYSTEM |
| LIDER | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet UE/ETSC |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Działanie informacyjne w ramach obowiązku ustawowego SKRBRD (art. 140c, ust. 2 pkt 10 PORD) | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.4 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD** | | |
| **Zakres działania:**   * rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), * udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, * zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), * opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, * ocena programów i wdrożonych działań m.in. ocena skuteczności automatycznego nadzoru nad ruchem na przykładzie odcinkowego pomiaru prędkości na odcinku trasy S8 w Warszawie, * współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi, m.in. diagnoza stanu bezpieczeństwa w województwie mazowieckim, * współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, * współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD), WHO * nowa strona portalu POBR * nowa, nowoczesna architektura systemu informatycznego i przeniesie HD do środowiska zewnętrznego   **Osiągnięte rezultaty:**   * rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego * przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych  w Polsce * efektywna edukacja w zakresie BRD | Kierunek | SYSTEM |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | ITS |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba wyświetleń i osób odwiedzających Portal POBRD | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 20 000 wyświetleń  5000 odwiedzających | 87 000 wyświetleń  13 000 odwiedzających |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.5 Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:** Realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny.  **Osiągnięte rezultaty:** W 2023 r. w ramach projektu :  – „Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji– etap II” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono: 17 szt. pojazdów oznakowanych o podwyższonych parametrach Skoda Superb, 83 szt. pojazdów oznakowanych z segmentu C Skoda Scala oraz 100 szt. laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu LTI 20/20 TruCAM II;  – „Bezpieczniej na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono 876 kompletów strojów dla motocyklisty;  – „Bezpieczniej na drogach – pojazdy Ekip Techniki Drogowej i Ekologii dla Policji” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, zakupiono 53 pojazdy VW Crafter w policyjnej wersji Ekip Techniki Drogowej  i Ekologii (pojazdy służące do kontroli stanu technicznego pojazdów na drogach). | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Środki krajowe (współfinansowanie),  Budżet środków europejskich,  Środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa. |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | 1129 szt. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.6 Kontynuacja badań symulatorowych nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji.** **Badania terenowe z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji.** | | |
| **Zakres działania:** Kontynuacja badań symulatorowych rozpoczętych w 2021 r. miała na celu zwiększenie próbki badawczej, co w rezultacie przełożyło się na lepsze odzwierciedlenie wyników badań w populacji. W 2022 roku przeprowadzono badania terenowe nad skutecznością różnych form kształcenia kierowców. Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia pozwoli rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia.  **Opis projektu:** Trustonomy (ang. *trust* - zaufanie + ang. *autonomy* - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.  **Cel projektu:** Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.  **Okres realizacji projektu:** 05.2019-07.2022 r.  **Osiągnięte rezultaty:** Rezultatem jest stwierdzenie zbliżonej skuteczności półpraktycznego szkolenia zdalnego w stosunku do szkolenia praktycznego (zwłaszcza w kontekście scenariuszy nieprzewidywalnych, np. trudne warunki atmosferyczne). Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia pozwoli rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia. Najskuteczniejszą formą okazało się szkolenie praktyczne obejmujące zarówno przejazd po torze testowym jak i przejazd po drogach publicznych. | Kierunek | BADANIA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Fundusze UE |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na  31.12.2023 |
| Zakończenie projektu |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.7 Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna w ramach projektu Trustonomy** | | |
| **Zakres działania:** Badania interfejsów człowiek-maszyna zostały przeprowadzone w symulatorze samochodu (ITS, Univ. Gustave Eiffel) oraz na torze badawczym (Solaris) i miały na celu wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dopracowanie informacji o statusie pojazdu przekazywanych kierowcy podczas jazdy. Badania przeprowadzono w latach 2021-2022.  **Cel projektu:** Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.  **Okres realizacji projektu:** 05.2019-07.2022 r.  **Osiągnięte rezultaty:** W badaniach określono cechy piktogramów z najlepszą skutecznością informowania kierowcy o zagrożeniu oraz wpływ personalizacji komunikatu informującego o konieczności przejęcia kontroli na skuteczność tego przejęcia. | Kierunek | BADANIA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Środki europejskie |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na  31.12.2023 |
| Zakończenie projektu |  |
| **S.8 Demonstracja działania modułu DIPA** | | |
| **Opis działania:** W symulatorze jazdy zaimplementowano moduł obliczeniowy, którego celem jest bieżąca ocena gotowości kierowcy do podjęcia interwencji w pojeździe poruszającym się w trybie zautomatyzowanym. Moduł oceniał jakość przejęcia kontroli, a w przypadku wykrycia ryzyka niepowodzenia interwencji inicjował manewr minimalnego ryzyka.  **Opis projektu:** Trustonomy (ang. trust - zaufanie + ang. autonomy -autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020” Projekt charakteryzował się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.  **Cel projektu:** Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów.  **Okres realizacji projektu:** 05.2019-07. 2022 r.  **Osiągnięte rezultaty:** Zaimplementowany moduł okazał się być skuteczny  w wykrywaniu nieprawidłowej interwencji kierowcy. Zaproponowany algorytm pozwala na wykrycie sytuacji, w której kierowca pomimo ostrzeżeń nie przejmuje kontroli nad pojazdem, co w rezultacie może doprowadzić do kolizji. | Kierunek | BADANIA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Środki europejskie |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na  31.12.2023 |
| Zakończenie projektu |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.9 C**[**entrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach**](https://cwod.wim.wat.edu.pl/) | | |
| **Zakres działania:** Projekt realizowany jest w ramach Osi priorytetowej III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020.  Lider projektu: Wojskowa Akademia Techniczna (WAT). Partnerzy: Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego (UKSW) i Instytut Transportu Samochodowego (ITS). W ramach projektu powstało Centrum Wiedzy o Dostępności (CWD) w ramach obszaru „Transport i mobilność” oraz zrealizowano następujące zadania:  • wsparcie organizacyjne w prowadzeniu działalności centrum wiedzy o dostępności,  • prowadzenie punktów informacyjno-konsultacyjnych dla podmiotów zewnętrznych w zakresie dostępności i projektowania uniwersalnego,  • wsparcie WAT i UKSW w prowadzeniu kształcenia oraz w realizacji działalności szkoleniowej w zakresie projektowania uniwersalnego, we współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym,  • upowszechnianie zasad projektowania uniwersalnego,  • podnoszenie kompetencji kadry uczelni w zakresie zasad projektowania uniwersalnego.  **Okres realizacji projektu:** 01.10.2021 – 31.12.2023  **Osiągnięte rezultaty:** prowadzenie punktu informacyjno-konsultacyjnego w ITS, opracowanie: Monitorowanie skuteczności wprowadzanych układów  i urządzeń w pojazdach (Finał), opracowanie: Analiza przepisów w zakresie transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach (dotyczących m.in.: szkolenia na prawo jazdy, doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania, zmian konstrukcyjnych w pojazdach, badań diagnostycznych pojazdów, certyfikacji urządzeń adaptacyjnych, kodów ograniczeń) wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych (Finał), opracowanie inicjatyw w ramach zadania 3: Asekuracja do nauki jazdy na wózku w balansie; Wytyczne do projektowania punktów ładowania dla samochodów elektrycznych; System rezerwacji miejsc parkingowych do kierowców z niepełnosprawnościami; ultra lekka kula ortopedyczna z rękojeścią i uchylną obejmą na przedramię (ultra light orthopedic crutch). | Kierunek | SYSTEM |
| Lider | WAT |
| Źródła finansowania | Środki europejskie, dotacja celowa wkład własny |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Zatrudnienie, liczba inicjatyw, grupa pośrednia objęta wsparciem | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Zatrudnienie w wymiarze 1 etatu osoby z niepełnosprawnością-miejsce pracy ITS (1) | Zatrudnienie osoby z niepełnosprawnością w wymiarze 1 etatu (1). Liczba inicjatyw w zakresie projektowania uniwersalnego  zrealizowanych przez ITS (4). Liczba osób z kadry akademickiej objętych szkoleniami (50). Liczba osób z grupy pośredniej objętych szkoleniami specjalistycznymi (106). |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.10 Projekt Baseline** | | |
| **Zakres działania:** Kontynuowane od 2020 r. europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety)  **Opis projektu:** Komisja Europejska określiła zestaw podstawowych wskaźników efektywności (Key Performance Indicators – KPIs), obejmujący wszystkie elementy „bezpiecznego systemu” (Safe System). Ich stały monitoring ma pozwolić na podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy. Określenie wartości wskaźników oraz monitorowanie ich zmian w czasie umożliwi przeprowadzenie oceny realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dane potrzebne do wyznaczenia KPIs były zbierane przez partnerów projektu w latach 2020-2022. W projekcie BASELINE wskazano 8 podstawowych wskaźników brd, z czego Polska wyznaczyła wartości pięciu z nich.  **Cel projektu:** Celem projektu było opracowanie metodologii badań w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzenie pomiarów w krajach partnerskich. Projekt miał za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników.  **Okres realizacji projektu:** Lata 2020-2023  **Osiągnięte rezultaty:** Opracowanie ostatecznych wersji metodologii badań dla wyznaczenia 8 podstawowych wskaźników brd (w Polsce 5), po weryfikacji w trakcie prowadzenia pomiarów. Wyznaczenie wskaźników brd w 2022 r. w Polsce dla:  - KPI 1: Prędkości  - KPI 2: Pasów bezpieczeństwa i urządzeń do przewożenia dzieci  - KPI 3: Kasków: % osób stosujących kaski  - KPI 4: Alkoholu  - KPI5: Rozproszenia uwagi  Przygotowanie raportów końcowych z realizacji pomiarów w celu wyznaczenia wskaźników wraz z podaniem wartości wskaźników KPI dla poszczególnych krajów. Wszystkie raporty są dostępne na stronie projektu: <https://www.baseline.vias.be/> | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Grant DG MOVE KE, budżet państwa w ramach programu "Projekty Międzynarodowe Współfinansowane", wkład własny |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  | Zakończenie projektu |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.11 Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)** | | |
| **Zakres działania:** Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmuje swoim zasięgiem interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego działających na terenie całej Unii Europejskiej.  **Opis projektu:** Karta została zainicjowana w 2004 r. przez Dyrekcję Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) w ramach programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w 2021 r. Komisja Europejska oficjalnie wznowiła Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, największą platformę społeczeństwa obywatelskiego, której celem jest wsparcie realizacji Wizji Zero polegającej na zmniejszeniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do prawie zera do 2050 r. W ramach Karty utworzono sieć krajowych Punktów Kontaktowych i centrum informacyjne ERSC, które zapewniły dostęp do ekspertów brd i ds. komunikacji. Sygnatariusze Karty łączą siły i wysiłki, aby budować społeczność bezpieczeństwa drogowego  w ramach wspólnego celu – „Twoje zaangażowanie może uratować życie na naszych drogach”. Aby zwiększyć świadomość o zagrożeniach w ruchu  i swoją obecność na szczeblu lokalnym i krajowym, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu DG MOVE intensywnie współpracowała z siecią krajowych Punktów Kontaktowych w 27 państwach członkowskich UE, w których ok. 3500 podmiotów publicznych i prywatnych podpisało Kartę i podjęło działania i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do swoich członków, pracowników i pozostałej części społeczeństwa obywatelskiego. Te różnorodne podmioty stworzyły społeczność, której członkowie mogli dzielić się swoją wiedzą i podejmowanymi działaniami, inspirując się i ucząc od siebie nawzajem. Zróżnicowana społeczność sygnatariuszy Karty składa się z przedsiębiorstw, stowarzyszeń, władz lokalnych, instytucji badawczych, uniwersytetów i szkół.  **Cel projektu:** Celem projektu było, poprzez działania sygnatariuszy Karty, wzmocnienie kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie, pogłębienie powszechnej wiedzy na temat przyczyn wypadków drogowych oraz pomoc w tworzeniu środków i rozwiązań prewencyjnych.  W szczególności działania prowadzone w ramach Karty miały na celu:  - zachęcanie i wspieranie europejskich stowarzyszeń, szkół, uniwersytetów, przedsiębiorstw i firm oraz władz lokalnych do podjęcia działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie;  - uznanie wkładu społeczeństwa obywatelskiego w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;  - ułatwienie członkom społeczeństwa obywatelskiego zdobywanie i dzielenie się wiedzą na temat zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE;  - ułatwienie dialogu w celu transferu doświadczeń i dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich szczeblach w UE.  **Okres realizacji projektu:** Lata 2021-2023  **Osiągnięte rezultaty:** W ramach projektu Karty, utworzono Krajowy Punkt Kontaktowy Karty w ITS. Rozbudowano krajową sieć interesariuszy brd, którzy dzielą się swoimi doświadczeniami i wiedzą z innymi podmiotami. Dnia 29 września 2023 r. zorganizowano krajową konferencję Polskich Sygnatariuszy Karty BRD, w której uczestniczyło ok. 50 członków ERSC. W corocznym europejskim konkursie „Doskonałość w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego 2023” w kategorii miejskiej główną nagrodę zdobyło miasto Gdańsk, a w tej samej kategorii był również nominowany inny podmiot z Polski – Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Krajowy Punkt Kontaktowy przygotowywał polskie wersje newslettera rozsyłanego do interesariuszy brd w kraju. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | Grant Komisji Europejskiej |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| - | Zakończenie projektu |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.12 ESRA 3 (E-Survey on Road Users Attitudes)** | | |
| **Zakres działania:** Światowe badanie opinii społecznej na temat głównych problemów w ruchu drogowym ESRA3 (E-Survey on Road Users Attitudes) jest kontynuowane w ITS od 2015 r. (wcześniej prowadzone w ramach projektu SARTRE).  **Opis projektu:** Projekt polega na przeprowadzeniu badania opinii społecznej w 39 krajach na 5 kontynentach oraz przygotowaniu raportów krajowych  i tematycznych. Respondenci (5 grup uczestników ruchu drogowego: kierowcy, motocykliści/motorowerzyści, rowerzyści, piesi, użytkownicy UTO) odpowiadali na pytania zawarte w kwestionariuszu ankiety internetowej dotyczące 10 zakresów tematycznych: środek transportu, poczucie bezpieczeństwa, jazda pod wpływem alkoholu/lekarstw, prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa, stosowanie kasków przez rowerzystów/motocyklistów/rowerzystów, rozproszenie uwagi w ruchu drogowym (stosowanie telefonów komórkowych, zmęczenie), bezpieczeństwo infrastruktury, egzekwowanie przepisów nad ruchem drogowym, wsparcie działań prewencyjnych.  **Celem projektu:** Zebranie porównywalnych i wiarygodnych informacji  o opiniach, zachowaniach i postawach użytkowników dróg na temat zagrożeń występujących w ruchu drogowym i działań prewencyjnych podejmowanych w tym obszarze.  **Okres realizacji projektu:** Lata: 2022-2024  **Osiągnięte rezultaty:** Opracowanie wspólnego kwestionariusza (zawierającego 41 pytań, w tym 243 zmienne) obowiązującego we wszystkich 39 uczestniczących w projekcie krajach. Przygotowanie kwestionariusza ESRA3 w polskiej wersji językowej i przeprowadzenie badania opinii społecznej. Podsumowanie wyników w postaci opracowania raportu krajowego „Poland ESRA3 Country Fact Sheet”. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | ITS |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.13 Analiza rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji, w ramach projektu „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych” realizowanego w ramach projektu Darts w konsorcjum Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Warszawska** | | |
| **Zakres działania:** W 2023 roku przeprowadzono analizę rozwiązań infrastrukturalnych charakterystycznych dla Polski, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Dokonano tego w oparciu o przepisy w zakresie istotnych aktów prawnych. Pod uwagę wzięto także typowe dla Polski rozwiązania konstrukcyjne infrastruktury drogowej oraz oznakowania pionowego i poziomego. Przeprowadzono kategoryzację typowości iczęstości stosowanych rozwiązań, a jej wyniki odniesiono do możliwości systemów percepcji implementowanych w pojazdach zautomatyzowanych. W ramach zadania wykonano także analizę dostępnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście wytypowania fragmentów infrastruktury o dużej wypadkowości, które mogą być problematyczne dla systemów percepcji.  Ten etap projektu umożliwia wyselekcjonowanie fragmentów dróg i dobór sytuacji drogowych o największym potencjale badawczym z punktu widzenia tworzenia bazy do testowania algorytmów planowania ruchu, tj. sytuacji potencjalnie problematycznych do przeprowadzenia wnioskowania na podstawie danych z systemów percepcji.  **Opis projektu:**  DARTS (ang.) DARTS „Database of Autonomous vehicles Road Testing Scenarios (pol. Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych)” projekt realizowany przez Instytut Transportu Samochodowego i Wydział Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej.  Produktami projektu będą:   * baza scenariuszy (dane surowe, dane z adnotacjami), * serwis internetowy umożliwiający pobranie i filtrowanie scenariuszy, * działający prototyp algorytmu, umożliwiający filtrację i fuzję danych pozyskanych z sensorów, * autorskie oprogramowanie umożliwiające automatyczne generowanie adnotacji danych oraz śledzenie obiektów, * serwis internetowy umożliwiający walidację algorytmów detekcji obiektów   Zakładane rezultaty projektu zwymiarowano wskaźnikami. Zaplanowano wykonanie 3 diagnoz:   * typowości i częstości rozwiązań infrastrukturalnych * miejsc obarczonych szczególnie wysokim ryzykiem wypadkowości * identyfikacji scenariuszy drogowych krytycznych dla systemów percepcji dla AV.   **Cel projektu:**  Celem projektu jest opracowanie autorskiej bazy scenariuszy testowych dla pojazdów autonomicznych (AV), uwzględniających warunki drogowe  charakterystyczne dla Polski.  Baza będzie stanowić podstawę do projektowania, tworzenia, testowania i ewaluacji systemów percepcji pojazdów L3-L5 wg SAE J3016.  Innowacyjność projektu wynika z charakteru danych referencyjnych odznaczających się dużą różnorodnością i wysokim poziomem detali.  Realizacja projektu dostarczy narzędzie niezbędne do wdrażania AV, a rezultaty pozwolą nadać kształt polityce rozwojowej kraju w tym zakresie. Projekt DARTS wpisuje się w liczne strategie rozwojowe, np. krajowe inteligentne specjalizacje (KIS10) i stanowi odpowiedź na zapotrzebowanie społeczno-gospodarcze, umożliwiając polskiej gospodarce wpisać się w nowe trendy technologiczne i uniknąć pułapek rozwojowych.  **Okres realizacji zadania projektu:**  1.12.2022 – 31.05.2023  **Osiągnięte rezultaty:** Rezultatem jest opracowanie dwóch analiz. Pierwsza z nich skoncentrowana była na rozwiązaniach infrastrukturalnych, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Druga analiza umożliwiła identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych, tzn. takich, w których najczęściej dochodzi do zdarzeń drogowych. | Kierunek | EDUKACJA/BADANIA |
| Lider | ITS |
| Źródła finansowania | NCBR w ramach programu GOSPOSTRATEG |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.14 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:**   1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA.   **Osiągnięte rezultaty:**   1. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w zakresie skrócenia terminu, po upływie którego usuwane są punkty z ewidencji oraz przywrócenia szkolenia redukującego liczbę przypisanych punktów. W tym samym projekcie procedowano przepisy dotyczące zniesienia opłat ewidencyjnych m.in. za zwrot prawa jazdy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1123). 2. Przygotowanie i procedowanie projektu nowego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego  w związku ze zmianą upoważnienia ustawowego w zakresie przywrócenia szkolenia redukującego liczbę punktów przypisanych w ewidencji (Dz. U. z 2023 r. poz. 1897). 3. Udział w pracach nad projektem ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie zmiany art. 16 i 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, dotyczących kierujących pojazdami kat. N2 i N3 w zakresie ograniczenia możliwości poruszania się lewym skrajnym pasem ruchu drogi ekspresowej i autostrady, a także wyprzedzania na tych drogach. 4. Udział w pracach nad projektem ustawy o aplikacji mObywatel  w szczególności, w zakresie wprowadzenia „Tymczasowego elektronicznego prawa jazdy” (Dz. U. z 2023 r. poz. 1234). 5. Prace na projektem nowego zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie pełnienia służby na drogach. Prace trwają. 6. Procedowanie i wdrożenie zarządzenia nr 37 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 sierpnia 2023 r. w sprawie metod i form wykonywania przez policjantów zadań związanych z realizacją eskort policyjnych (Dz. Urz. KGP poz. 67). | Kierunek | LEGISLACJA/SYSTEM |
| Lider | KGP |
| Stan na  31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.15 Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych** | | |
| **Zakres działania:**   1. Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów na rzecz bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów. 2. Prace nad dostosowaniem ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów.   **Osiągnięte rezultaty:**   1. Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.:  * Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym, * Publikację „Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku”, * Analizy czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych, * Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023”, * Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2021-2023”, * Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa motocyklistów na lata 2021-2023”.  1. Dostosowano ewidencję kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów. | Kierunek | BADANIA |
| Lider | KGP |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.16 Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego** | | |
| **Zakres działania:**   * Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL; * Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE.   **Osiągnięte rezultaty:**   * Przyjęcie delegacji austriackich funkcjonariuszy Policji w ramach  wizyty studyjnej w Komendzie Głównej Policji w dniu 31 stycznia 2023 roku; * Udział w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 4-9 marca 2023 r. w Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie); * Udział przedstawiciela BRD KGP w spotkaniu Komitetu Współpracy dla Programu Sprawy wewnętrzne w ramach Funduszy Norweskich 2014-2021. W dniu 20 kwietnia 2023 roku zrealizowanym z udziałem przedstawicieli ambasady Norwegii oraz „Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego EOG na lata 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021”; * Realizacja wizyty studyjnej w Norwegii w dniach 24-28 kwietnia 2023 roku w ramach Projektu: „POL – NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowanego w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego EOG na lata 2014-2021  i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021; * Udział w paneuropejskich działaniach pn. „PRĘDKOŚĆ” dnia 11 sierpnia 2023 roku oraz 20 września 2023 roku prowadzonych pod patronatem ROADPOL - działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd; * Udział w „VI międzynarodowym szkoleniu w zakresie bezpiecznej jazdy dla policyjnych motocyklistów” realizowanym w Salzburgu w dniach 5-6 września 2023 roku. W VI edycji Międzynarodowego Szkolenia wzięło udział 130 funkcjonariuszy z europejskich służb mundurowych; * Udział przedstawiciela BRD KGP w dniach 13-14 września 2023 roku w międzynarodowym spotkaniu przygotowawczym do działań JAD Mobile 6 - realizowanych przez FRONTEX; * Udział w paneuropejskich działaniach pn. ROADPOL Safety Days 16-22 września 2023 roku krajowe działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd; * Honorowy udział przedstawiciela BRD KGP w Europejskim Konkursie Edukacji Drogowej (FIA European Traffic Education Contest) zrealizowanego w Czarnogórze w dniach 22-26 września 2023 roku; * Udział w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 25-29 września 2023 roku w Sofii (Bułgaria); * Udział przedstawiciela BRD KGP w inauguracji Projektu EU Road Safety Exchange II w Brukseli w dniach 17-19 września 2023 roku; * Udział polskich funkcjonariuszy ruchu drogowego w międzynarodowym konkursie policjanta ruchu drogowego w dniach 19-20 października 2023 roku w Pezinok (Słowacja) – w kategorii indywidualnej polska Policja zajęła pierwsze miejsce oraz drugie w kategorii drużynowej; * Udział przedstawicieli BRD KGP w Pierwszym Spotkaniu Regionalnej Sieci Europejskich Policji Ruchu Drogowego w Stambule (Turcja)  w dniach 8-10 listopada 2023 roku. Przedmiotowe wydarzenie zgromadziło przedstawicieli 35 państw oraz 14 organizacji międzynarodowych; * Udział przedstawiciela BRD KGP w kwartalnym spotkaniu Grupy Roboczej ROADPOL w dniu 15 listopada 2023 roku (online); * Przyjęcie delegacji litewskiej Policji ruchu drogowego w ramach wizyty studyjnej zrealizowanej w dniach 14-15 grudnia 2023 roku dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. | Kierunek | SYSTEM |
| Lider | KGP |
| Źródła finansowania | Środki budżetowe Policji  Budżet ROADPOL  Budżet NMF  i FWD EOG |
| Stan na 31.12. 2022 | Stan na 31.12.2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.17 XV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP.** | | |
| **Zakres działania:** W dniach 25-28.09.2023 r. w m. Olsztyn odbyło się szkolenie połączone z XV Konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP, organizowane pod patronatem Szefa Inspektoratu Wsparcia SZ. Konferencję, której tematem przewodnim były „Zasady planowania, przygotowania, zabezpieczenia i realizacji wojskowych transportów drogowych w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym wojskowych pojazdów mechanicznych” otworzył Szef Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk płk Piotr SZEFLER. Następnie Główny Specjalista płk Ryszard OCIESA omówił sprawy organizacyjne i wygłosił pierwszy referat.  Celem Konferencji było doskonalenie wiedzy osób funkcyjnych odpowiedzialnych za realizację transportów drogowych, wymiana doświadczeń  w tym zakresie oraz uzmysłowienie wszystkim osobom biorącym udział  w procesie przewozów drogowych o wadze tej problematyki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów.  W Konferencji uczestniczyło 75 osób, reprezentujących komórki i jednostki organizacyjne Sił Zbrojnych RP oraz środowiska naukowe, wojskowe i cywilne. Wygłoszono 12 referatów, które zostały zamieszczone na stronie SharePoint STiRW-CKRW w zakładce WCRPSZiUK i będą stanowiły materiał pomocniczy w działalności profilaktycznej przeciwdziałania wypadkom w ruchu drogowym pojazdów SZ RP. Wśród prelegentów byli przedstawiciele niemilitarnych ogniw obronnych oraz reprezentanci Resortu Obrony Narodowej.  Program szkolenia obejmował również praktyczne szkolenie z zakresu postępowania w przypadku zdarzenia drogowego (kolizji drogowej, wypadku drogowego, awarii pojazdu), w którym uczestniczyła kolumna pojazdów (pojedynczy pojazd) oraz zabezpieczenia miejsca zdarzenia.  W opinii uczestników Konferencji, zarówno referaty, jak i wnioski wygenerowane podczas dyskusji będą wykorzystane w działalności profilaktycznej mającej na celu dążenie do zmniejszenia ilości powstawania wypadków i kolizji drogowych z udziałem kierowców pojazdów Sił Zbrojnych RP. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | STiRW-CKRW |
| Źródła finansowania | Budżet MON oraz PZU |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Zaplanowano | Zrealizowano |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.18 Aktualizacja folderu informacyjnego pt. „Przepis na… bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i angielskim.** | | |
| **Zakres działania:** Sekretariat KRBRD w ramach działań edukacyjnych skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak  i za granicą, którzy korzystają z polskich dróg opracował folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. *„Przepis na… bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.*W folderze znalazły się podstawowe informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym między innymi: podstawowy zbiór praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, najważniejsze telefony alarmowe, zasady udzielania pierwszej pomocy, informacje o drogach, dopuszczalnych limitach prędkości oraz inne zasady bezpiecznego korzystania  z polskich dróg. W zaktualizowanej wersji folderu w języku polskim zostały uwzględnione zmiany prawne, które zostały wprowadzone od początku 2023 r. roku, dotyczące:  - ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w której został znowelizowany art. 98 ustawy  z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w zakresie informacji o otrzymanej liczbie punktów zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców będą z niej usuwane z upływem 1 roku, a nie jak dotychczas – z upływem dwóch lat. Ponadto w art. 8 ustawy zmieniono ustawę z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W wyniku tej zmiany, osoba wpisana do ewidencji kierujących, nie częściej niż raz na 6 miesięcy, będzie mogła na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu prowadzonym z wyłączeniem możliwości odbycia szkolenia z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego;  - ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw, gdzie zgodnie z tymi zmianami kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, będzie obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni. Ponadto kierującemu pojazdem kategorii N2 lub N3 zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze. Zakazu tego nie będzie się stosować do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe.  **Osiągnięte rezultaty:**  W związku ze zmianami prawnymi w połowie 2023 r., zaistniała konieczność aktualizacji folderu i wydanie go poza językiem polskim, również w języku angielskim. Folder stanowi ważny element edukacji wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla wielu przybywających do Polski. Celem opracowania tego folderu było podniesienie świadomości o aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a skierowany był do wszystkich uczestników ruchu drogowego, również do cudzoziemców poruszających się po polskich drogach. Folder można pobrać w wersji elektronicznej poprzez link: <https://www.krbrd.gov.pl/2738-2/> | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Aktualizacja kreacji graficznej, wykonanie komputerowego składu i łamania, korekta językowa oraz przygotowanie do druku folderu informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na… bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 1 | 1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **S.19 Aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie** | | |
| **Zakres działania:** Przedmiotem zamówienia była usługa polegająca na dostosowaniu treści na platformie „Droga z klasą” <https://drogazklasa.pl/> do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie. Głównym celem przygotowania platformy było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci  i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczas platforma znajdowała się na serwerze zewnętrznym Wykonawcy który ją przygotował. (Umowa nr SKR-POIiŚ-U-70/2020 zawarta w dniu 6 sierpnia 2020 roku). W ramach umowy Wykonawca odpowiadał do roku 2023 m.in. za administrowanie platformą, zapewnienie niezbędnych zasobów w postaci infrastruktury teleinformatycznej, sprzętu, oprogramowania, licencji oraz pracowników dla uzyskania poprawnej, wydajnej i nieprzerwanej pracy platformy, zapewnienie wsparcia technicznego oraz hosting i domenę. W związku z zbliżającym się końcem roku 2023 koniecznym stało się wyłonienie nowego Wykonawcy, który przeniósł platformę na nowy serwer oraz zapewnił jej utrzymanie. Dodatkowo w związku ze zmianami merytoryczno-prawnymi, które zastąpiły w ostatnim czasie koniecznym stało się również zaktualizowanie treści ujętych na platformie.  **Osiągnięte rezultaty:** Przygotowana i zrealizowana została aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych. Została przeniesiona na serwer zewnętrzny oraz zapewnione zostało jej utrzymanie. Platforma wyposaża nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz zapewnia podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | SKRBRD |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących zmian merytoryczno-prawnych | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 0 | 1 |

**Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2023 roku**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr zad.** | **Zadanie** | **Lider** |
| 1 | Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D. | UTK |
| 2 | Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie  bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. | UTK |
| 3 | Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych | UTK |
| 4 | Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym | UTK |
| 5 | Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112 | UTK |
| 6 | Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe | PKP PLK |
| 7 | Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród  użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych | PKP PLK |
| 8 | Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych | PKP PLK |
| 9 | Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych | PKP PLK |
| 10 | Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe | PGL LP |
| 11 | Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną | SG |
| 12 | Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową | KAS/SCS |
| 13 | Prowadzenie strony internetowej bezchemiinadrodze.pl | KCPU |
| 14 | Edukacja instruktorów prowadzących kursy w szkołach nauki jazdy oraz kandydatów na kierowców w zakresie wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów | KCPU |
| 15 | Ogólnopolska kampania edukacyjna prowadzona w mediach wirtualnych w tym  społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie | KCPU |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1. Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D** | | |
| **Zakres działania:**  Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, trwają prace związane z wprowadzeniem innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. korekcie zachowania kierujących pojazdami drogowymi, zwróceniu uwagi kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, wykrywaniu przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców oraz informowaniu odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach. Celem prac jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D. | Kierunek | SYSTEM/INŻYNIERIA/NADZÓR |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK, Budżet zarządcy infrastruktury |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Według danych na 31 grudnia 2022 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 098 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. 5 225 z nich stanowiły przejazdy należące do kategorii D - wyposażone wyłącznie w tzw. bierne systemy zabezpieczeń - krzyże św. Andrzeja  i ewentualnie znak „Stop”. Na przejazdach tej kategorii brak jest urządzeń ostrzegawczych, takich jak sygnalizacja świetlna, rogatki lub półrogatki. Z tego względu ograniczenie wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych w dużej mierze zależy od znalezienia rozwiązań zmniejszających liczbę zdarzeń na przejazdach kategorii D.  Jak wynika z analiz wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, główną ich przyczyną niezmiennie od lat jest niewłaściwe zachowanie kierujących pojazdami, którzy nie zachowują ostrożności podczas przekraczania przejazdów. Z tego względu od 2020 r. prowadzone są prace nad wprowadzeniem urządzeń, których zadaniem jest wykrycie ryzykownych zachowań kierujących pojazdami drogowymi oraz uruchomienie funkcjonalności skutkujących ich korektą. Na rynku prywatnym w 2023 roku istniały gotowe systemy: SPW-1M, ProTV, SafeCross.  W temacie dalszych działań związanych z wprowadzeniem innowacyjnych zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych w styczniu 2023 r. odbyło się spotkanie Zespołu zadaniowego do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na którym omówione zostały główne wyzwania i założenia dotyczące dalszej realizacji tego zadania. Wśród zmian obligatoryjnych do wprowadzenia wskazano prace legislacyjne, nadające uprawnienia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego do rejestrowania za pomocą urządzeń rejestrujących wykroczenia na przejazdach oraz wprowadzenie odpowiednich rozwiązań prawnych określających wzajemne relacje pomiędzy GITD, zarządcą drogi oraz zarządcą infrastruktury kolejowej na polu instalacji, obsługi i utrzymania urządzeń systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. Wprowadzenie powyżej wskazanych modyfikacji jest warunkiem niezbędnym do kontynuacji zadania. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2. Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** | | |
| **Zakres działania:**  Głównym celem prowadzonych działań nadzorczych jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również systematyczne podnoszenie jakości utrzymania infrastruktury kolejowej. Mając na uwadze, że do największej liczby wypadków dochodzi na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D  i jest to najliczniejsza grupa przejazdów, skrzyżowania te podlegają szczególnemu nadzorowi. Wskazać należy, że w trakcie czynności kontrolnych weryfikacji podlega nie tylko stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale również poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia pozostają od lat krytycznym miejscem z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego. To w tym obszarze występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu – kolejowego i drogowego, których specyfika tworzy warunki do występowania zwiększonej liczby wypadków. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez osoby funkcjonujące poza systemem kolejowym. Należy zauważyć, że wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg i pieszych. W niewielkim zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego. Niestety konsekwencjami zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu kolejowym.  Podmioty sektora kolejowego mają bardzo ograniczony wpływ na możliwość zredukowania liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Nie oznacza to jednak, że nie należy podejmować działań zmierzających do eliminowania ryzyka w tym obszarze. Czynności nadzorcze Prezesa UTK podejmowane w kontekście m.in. oznakowania czy stanu technicznego przejazdów, zachowania na nich warunków widoczności oraz kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za ich obsługę i utrzymanie, stanowią kluczową kwestię dla podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w tym obszarze. Zagadnienia związane ze stanem technicznym, procesem utrzymania i kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych od lat należą do priorytetów nadzoru Prezesa UTK i z pewnością będą kontynuowane w przyszłości. Sprawdzeniu poddawany jest m.in. stan techniczny, proces utrzymania oraz właściwa klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami. Szczególny nacisk kładziony jest na kontrolę miejsc, w których doszło do wypadków.  W 2023 r. przeprowadzono 92 kontrole, podczas których dokonano weryfikacji przejazdów kolejowo-drogowych. Należy podkreślić, że w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów znajdujących się w bliskiej lokalizacji. Dzięki takiemu podejściu, w podanym okresie, działaniami kontrolnymi objęto łącznie 270 przejazdów.  Do najczęstszych nieprawidłowości odnotowywanych w tym obszarze należą m.in.:  - błędna kwalifikacja kategorii przejazdu kolejowo-drogowego,  - uszkodzenia nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego,  - nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu,  - brak wykonania aktualnych pomiarów natężenia ruchu kolejowego oraz aktualnego określenia iloczynu ruchu na przejeździe,  - brak zapewnienia właściwej widoczności,  - nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.  Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli. W zakres tej dokumentacji wchodzi m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.  Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:  - nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie,  - nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem,  - nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością,  - nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.  Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy  w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.  W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, Prezes UTK może nakazać, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości  w określonym terminie. Natomiast w przypadku stwierdzenia, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa, w drodze decyzji administracyjnej wprowadza się ograniczenia ruchu kolejowego.  W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2023 wydano 25 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 10 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego,  z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.  Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach ściśle związane jest z zarządcą infrastruktury kolejowej i faktycznie zarządca infrastruktury musi spełnić najwięcej wymagań w tym zakresie. Jednak nie należy zapominać o obowiązkach ciążących na zarządcach dróg, którzy w świetle obowiązujących przepisów odpowiadają m.in. za utrzymanie właściwego stanu technicznego dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Z tego też względu informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach kierowane są również do zarządców dróg. W 2023 roku wysłano do nich ponad 53 pisma w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg.  Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **3. Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych** | | |
| **Zakres działania:** Publikacja artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (np. gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym). Dodatkowo są cennym źródłem informacji na temat innowacyjnych rozwiązań. | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK |
| **Osiągnięte rezultaty:** Celem publikacji artykułów na stronie utk.gov.pl oraz w prasie jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W artykułach przedstawione są bieżące statystyki dotyczące wypadków. W sposób szczególny promowane są nowe technologie i rozwiązania, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.W 2023 r. na stronie internetowej UTK ukazały się następujące materiały promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo drogowych:  Portal utk.gov.pl  • VI Ogólnopolska Konferencja Naukowo – Techniczna  https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/20042,VI-Ogolnopolska-Konferencja-Naukowo-Techniczna.html  • Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych  https://utk.gov.pl/pl/cemm/wiadomosci/20141,Goscie-ILCAD-odwiedzili-CEMM.html  • X Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2023  https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19913,Forum-Bezpieczenstwa-Kolejowego-2023.html  • Priorytety nadzoru i cele strategii nadzoru Prezesa UTK na 2023 rok  https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19726,Priorytety-nadzoru-i-cele-strategii-nadzoru-Prezesa-UTK-na-2023-rok.html  Artykuły promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i podjęte przez urząd inicjatywy ukazywały się także w prasie, np. w dwumiesięczniku „Raport Kolejowy” nr 5/2023.  Publikacje w prasie drukowanej, a także na portalu internetowym UTK, przyczyniają się nie tylko do promocji działalności urzędu, ale przede wszystkim do szerzenia wiedzy na temat bezpieczeństwa kolejowego. Szczególne znaczenie w publikacjach jest przypisywane przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych. Urząd Transportu Kolejowego promuje także inicjatywy poprawiające poziom bezpieczeństwa kolei, skłaniając do dzielenia się wiedzą i innowacyjnymi rozwiązaniami cały rynek, np. dzięki Konkursowi kultury bezpieczeństwa, w ramach projektu Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Rezultatem działań promocyjnych jest wzrost wiedzy wśród społeczeństwa w zakresie stosowania zasad bezpieczeństwa. Działania te przyczyniają się także do promocji statutowej działalności urzędu i jej wpływu nie tylko na branżę kolejową, ale także na pasażerów i uczestników ruchu drogowego. Dzięki temu Urząd Transportu Kolejowego jest postrzegany jako krajowy regulator rynku kolejowego oraz instytucja mająca wpływ na szerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym na styku kolej – drogi.  Film pt. „Bezpieczne przejazdy” został wyświetlony na kanale YouTube prowadzonym przez UTK 102 500 razy. Jego premiera odbyła się w połowie października 2019 r. Powstał jako odpowiedź na dużą liczbę wypadków na przejazdach kolejowych z myślą o obecnych i przyszłych kierowcach - by poznali zasady zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Dodatkowo jest on wyświetlany na innych kanałach YT, gdzie od premiery osiągnął liczbę ok. 2,8 mln wyświetleń.  Przedstawiciele urzędu w trakcie wystąpień w środkach społecznego przekazu (TV, radio) informowali o działaniach UTK zmierzających do wprowadzania nowych rozwiązań i technologii, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.  Prezes Urzędu Transportu Kolejowego obejmuje też honorowym patronatem wydarzenia służące promocji bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.  W 2023 r. patronat został przyznany m.in. organizowanej przez Fundację ProKolej konferencji „Przejazdy kolejowo-drogowe 2023 – zabezpieczenie, odpowiedzialność, odszkodowania” czy prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd”.  Urząd Transportu Kolejowego angażuje się też w międzynarodowe inicjatywy na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W dniach 14 - 16 czerwca 2023 r. w Warszawie odbyło się spotkanie przedstawicieli branży kolejowej z całej Europy zrzeszonej w ramach inicjatywy „Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych” (ILCAD). Punktem rozpoczynającym tegoroczne spotkania ILCAD w Warszawie była konferencja pod hasłem „Tory są dla pociągów”, podczas której przedstawiciel UTK omówił inicjatywy i wdrażane rozwiązania w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Goście uczestniczyli również w wizycie studyjnej w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (UTK-CEMM). W trakcie prezentacji i dyskusji przedstawiono nowe zasady szkolenia i egzaminowania maszynistów (z wykorzystaniem nowoczesnych symulatorów) oraz korzyści z wprowadzenia tych nowych metod dla bezpieczeństwa systemu kolejowego. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **4. Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym** | | |
| **Zakres działania:**  „Kampania Kolejowe ABC II” to druga edycja ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej z zakresu bezpieczeństwa skierowanej do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców.  Projekt trwający od 1 października 2020 r. do 30 września 2023 r. został objęty patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka oraz Ministra Edukacji i Nauki.  Projekt „Kampania Kolejowe ABC” to kolejna, trzecia edycja zainicjowanego przez Urząd Transportu Kolejowego programu z zakresu edukacji bezpieczeństwa skierowanego do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Działania edukacyjne w przedszkolach i szkołach podstawowych prowadzone były w 2023 r. na podstawie pre-umowy od 1 października 2023 r. do 31 grudnia 2023 r. | Kierunek | Edukacja |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | „Kampania Kolejowe ABC II” Fundusz Spójności w ramach POIŚ2014-2020, budżet UTK  „Kampania Kolejowe ABC”  Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, budżet UTK |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 6 485 w ramach projektu „Kampanii Kolejowe ABC II” | 10 609 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II” (POIŚ)  2 127 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC”(FENiKS) |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W listopadzie 2020 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC II” ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Był to drugi etap ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, propagującej zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem podczas korzystania z transportu kolejowego. W drugiej edycji projektu istotne było wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie zasięgu dotarcia do odbiorców. Dlatego kampania medialna, realizowana na bardzo szeroką skalę, obejmowała zarówno dzieci i młodzież, jak i ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Dzięki rozszerzeniu działań edukacyjnych do 30 września 2023 r. w ramach drugiej edycji projektu w zajęciach edukacyjnych wzięło udział dzieci 10 609 dzieci z 333 placówek z całej Polski. Działania medialne były skierowane nie tylko do dzieci  i młodzieży, ale także do dorosłych. Całkowita wartość projektu wynosiła 60 mln zł (wartość dofinansowania  z Funduszu Spójności wynosiła 51 mln zł).  W 2023 r. w ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” przeprowadzonych zostało 120 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział 4 124 dzieci. Ponadto w maju 2023 r. zespół „Kampanii Kolejowe ABC II” uczestniczył w wyjątkowych spotkaniach z dziećmi podczas 10. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich w Ogrodach Zamku Królewskiego i Arkadach Kubickiego w Warszawie. Uczestnicy wydarzenia mogli wziąć udział w grach i zabawach interaktywnych związanych z bezpieczeństwem na terenach kolejowych oraz grze symulującej jazdę samochodem, rowerem i motorowerem.  Prowadzone przez edukatorów/pracowników UTK cykle zajęć umożliwiły dzieciom naukę poprzez zabawę. Aplikacje interaktywne, edukacja z wykorzystaniem nowych technologii, wspomagały proces zapamiętywania i przyswajania wiedzy dot. bezpiecznego zachowania. W efekcie dzieci i młodzież rozwinęły zdolności poznawcze, takie jak uwaga, myślenie przyczynowo - skutkowe, spostrzegawczość; kształtowały umiejętności bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych; rozwijały umiejętności przewidywania, podejmowania właściwych decyzji, wyobraźni; rozwijały odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych. Podczas zajęć dzieci miały okazję poznać m.in. zasady bezpiecznego korzystania z przejazdów koleją oraz znaczenie znaków drogowych stawianych przed przejazdami kolejowymi. Poprzez interaktywne gry i zabawy zdobyły wiedzę na temat bezpiecznego zachowania na obszarach kolejowych w tym na dworcu, na peronie czy w pociągu.  W ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II” prowadzona była także informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośrednimi odbiorcami byli dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania realizowana była zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W ramach kampanii medialnej stworzono 5 spotów edukacyjnych (animacje) dla dzieci, 3 spoty edukacyjne skierowane do dorosłych, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Powstało także 5 spotów radiowych.  Spoty edukacyjne, które powstały w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II”, osiągnęły:  - w telewizji ponad 35 mln odbiorców,  - na portalach VOD ponad 155 mln wyświetleń,  - w serwisie YouTube ponad 11 mln wyświetleń,  - w kinie niemal 3 mln wyświetleń.  Na ekranach znajdujących się na terenach kolejowych zlokalizowanych na terenie całej Polski spoty zostały wyemitowane ponad 325 tys. razy.  Natomiast spoty radiowe emitowane były w stacjach o największej słuchalności wśród osób powyżej 20. roku życia. Skierowane były one m.in. do kierowców samochodów. Spoty usłyszało w radiu ponad 19,3 mln osób.  Działania edukacyjne realizowane były również w dzienniku elektronicznym Librus, służącym rodzicom i nauczycielom do rejestracji przebiegu nauczania, wglądu do obecności ucznia w szkole oraz jego ocen. Umieszczone w nim reklamy i artykuły edukacyjne zostały wyświetlone ponad 36 mln razy. Skierowane były do rodziców, nauczycieli i dyrektorów szkół.  O zasadach bezpieczeństwa na kolei można było dowiedzieć się stojąc na przystanku autobusowym czy jadąc samochodem. W ramach „Kampanii Kolejowe ABC II" powstały 3 różne kreacje na billboardy i trzy kreacje na citylighty. Plakaty wyeksponowano na 2 100 billboardach w 18 największych miastach wojewódzkich i na 1 200 citylightach w 10 największych miastach wojewódzkich.  Właściwe zachowania na kolei przybliżane były również poprzez media społecznościowe – kampania ma swoje profile na Facebooku, Instagramie i TikToku. Zorganizowano wiele konkursów, przygotowano zagadki, łamigłówki oraz ciekawostki ze świata kolei, za pomocą których przekazywano wiedzę o bezpieczeństwie na terenach kolejowych zarówno dzieciom, jak i dorosłym. Profile w mediach społecznościowych zgromadziły łącznie ponad 100 tys. obserwujących.  Oprócz tego, kampania z wykorzystaniem narzędzi Google dotarła do ponad 4 mln odbiorców. Reklamy skierowane były do rodziców, opiekunów, nauczycieli i wychowawców.  W lutym 2023 r. w trasę wyruszyła lokomotywa PKP Intercity w barwach „Kampanii Kolejowe ABC II” promująca hasło: „Bezpieczeństwo – ważna sprawa, na kolei to podstawa”. Dnia 14 czerwca 2023 r. na terenie stacji Gdańsk Główny został zaprezentowany skład PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście w okleinie „Kampanii Kolejowe ABC II”. Kolorowe pociągi PKP SKM w Trójmieście i Kolei Małopolskich podczas wakacji 2023 r. były mobilnymi ambasadorami kampanii edukacyjnej Urzędu Transportu Kolejowego.  Odbiorcy „Kampanii Kolejowe ABC II” spędzali również wakacje z Rogatkiem podczas rodzinnych pikników wakacyjnych. W 2022 r. i 2023 r. odbyło się łącznie osiem pikników w popularnych miejscowościach turystycznych oraz dwa duże wydarzenia edukacyjne. W okresie letnim w 2022 r. zorganizowane zostały pikniki w Zakopanem, Jastrzębiej Górze, Mikołajkach i Łebie, a w 2023 r. w Helu, Świnoujściu, Wiśle i Darłowie. Łącznie wzięło w nich udział ponad 15,6 tys. osób.  W grudniu 2022 r. odbyło się duże wydarzenie edukacyjno-informacyjne na dworcu kolejowym we Wrocławiu, a w czerwcu 2023 r. – na Placu Litewskim w Lublinie. Uczestniczyło w nich łącznie ponad 18,8 tys. osób. Transmisje online na YouTube oraz na profilach kampanii w mediach społecznościowych obejrzało niemal 10 tys. osób. Celem wakacyjnych wydarzeń plenerowych było zapewnienie dzieciom przyjaznych warunków do nauki o tym, jak bezpiecznie poruszać się w okolicy torów i przejazdów kolejowo-drogowych.  Wideomapping 3D, czyli oświetlenie fasady budynku za pomocą światła projektora animacją, to połącznie najnowszej technologii i storytellingu. Takie zapierające dech w piersiach widowiska stanowiły wyjątkową atrakcję podczas Zimowego Pikniku Rodzinnego we Wrocławiu oraz Letniego Pikniku Rodzinnego w Lublinie.  W każdy wideomapping wplecione zostały prace, które zwyciężyły w konkursach ogólnopolskich organizowanych podczas roku szkolnego 2022/2023.  Podczas „Kampanii Kolejowe ABC II” zorganizowano dwa ogólnopolskie konkursy związane z bezpieczeństwem na terenach kolejowych dla dzieci ze szkół podstawowych.  W ramach pierwszego konkursu „Kierunek – Bezpieczeństwo” uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski stworzyli ponad 4 000 prac plastycznych o tematyce bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Projekty prac  w konkursie przygotowało łącznie aż 40 454 uczniów z klas I-VI szkół podstawowych. W ramach drugiego konkursu „Akcja – Bezpieczeństwo” uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski stworzyli prawie 2 000 prac plastycznych, w tym ponad 300 filmów oraz ponad 1 600 plakatów. Projekty prac w konkursie przygotowało łącznie aż 18 727 uczniów z klas I-VI szkół podstawowych „Kampania Kolejowe ABC II” to także wiele konkursów w mediach społecznościowych i magazynach drukowanych dla dzieci, które pozwalały na rozwijanie kreatywności odbiorców oraz naukę zasad bezpieczeństwa na kolei.  W 2023 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak: Dzień Dziecka w KPRM, Noc Muzeów, X Wystawa Makiet Kolejowych w Szczecinie, Zakończenie sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice, Kolejowa Kropla Krwi w Poznaniu, Wydarzenie plenerowe „Świat ulic” w Wojniczu, „Parada Parowozów” w Parowozowni Wolsztyn, Dni Otwarte Kolei Dolnośląskich, Otwarcie Dworca Kolejowego w Stalowej Woli, Zakończenie sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice czy Festiwal Zabytków Techniki w Jaworzynie Śląskiej.  We wrześniu 2023 r. została podpisana pre-umowa o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC” ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko  2021-2027. Jest to trzeci etap programu, którego celem jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wzorców odpowiedzialnego zachowania się na drogach, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.  Od 1 października 2023 r. do końca roku 2023 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC” przeprowadzonych zostało 47 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział 2 127 dzieci. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **5. Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112** | | |
| **Zakres działania:** Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. | Kierunek | Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych |
| Lider | UTK |
| Źródła finansowania | Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury - oznakowanie przejazdów |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| 342 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A. | 342 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A. |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym, umożliwiającym szybką identyfikację konkretnej lokalizacji w systemach powiadamiania ratunkowego 112. Takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa oraz jednego zarządcę posiadającego świadectwo bezpieczeństwa. Liczba oznakowanych przejazdów jest aktualizowana przez zarządców w razie potrzeby.  W 2023 r. uzgodniono z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji schemat oznakowania przejazdu dla bocznic kolejowych. Umożliwi to proces oznakowania „żółtą naklejką” przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się na terenie bocznic kolejowych. | | |

|  |
| --- |
| **6. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe PKP PLK** |
| W ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, przebudowywane są przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie przejazdów i przejść w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami. W okresie styczeń - listopad 2023 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. działania inwestycyjne objęły łącznie 338 przejazdów kat. A-D, ponadto zostało zmodernizowane/wybudowane 26 przejść pod torami oraz 8 kładek. W celu minimalizacji ruchu poprzecznego na liniach kolejowych  w okresie styczeń – listopad 2023 r. zostało zmodernizowanych/wybudowanych 18 wiaduktów drogowych oraz 57 wiaduktów kolejowych stanowiących skrzyżowanie dwupoziomowe.  W 2023 roku kontynuowana była również realizacja odrębnego projektu inwestycyjnego obejmującego modernizację przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory w wybranych lokalizacjach (o zwiększonym ryzyku zaistnienia zdarzenia). Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku pod pozycją Nr 1.066 i podzielony na dwa etapy:  • 1.066-01. Etap I: część przejazdowa – obejmuje prace na wytypowanych 182 przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach;  • 1.066-02. Etap IIa: część wiaduktowa – obejmuje prace projektowe dla 4 skrzyżowań dwupoziomowych oraz projektowanie i wykonanie robót dla jednego skrzyżowania.  I etap projektu obejmuje modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju. Prace polegają na podniesieniu kategorii przejazdów (poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego) lub wymianie wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Zamówienie zostało podzielone na 5 zadań. Do 31 grudnia 2023 roku zakończono roboty na 182 przejazdach z czego 19 jest w trakcie odbiorów końcowych.  Ze względu na prognozowane terminy realizacji Etap II podzielono na Etap IIa (POIiŚ 14-20) oraz IIb (FEnIKS). W ramach etapu IIa i IIb projektu PKP PLK oraz projektu „Budowa tunelu drogowego w km 21,050 linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2284W w mieście Sulejówek” (KPO) 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu zostanie zastąpionych skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Prace realizowane będą na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki linii kolejowej nr 2 i obejmą skrzyżowania z ulicami: Chełmżyńską, Marsa i 1 Praskiego Pułku w Warszawie oraz al. Piłsudskiego i ul. Zygmunta Krasińskiego w Sulejówku. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi oraz MZDW i powiatem mińskim (zależnie od lokalizacji). W listopadzie 2023 zakończono prace i oddano do użytku obiekt w km 19,376 lk. nr 2 (Sulejówek) Reszta obiektów przewidziana jest do realizacji do 2027 roku. W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Dodatkowo, maszynista jest informowany o awarii poprzez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o usterce zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.  **Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych**  Drugim pozytywnym rezultatem prowadzonych przez Spółkę inwestycji oraz remontów na przejazdach kolejowo-drogowych jest poprawa stanu technicznego infrastruktury – zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu.  **Podnoszenie kategorii przejazdów**  W efekcie wyżej wymienionych prac inwestycyjnych, a także innych działań (np. likwidacji lub przekwalifikowania przejazdów), na eksploatowanych liniach kolejowych zmienia się struktura ilościowa przejazdów kolejowo-drogowych według kategorii, co przedstawia tabela:   |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Wyszczególnienie** | **Stan na 31.12.2017 [szt.]** | **Stan na 31.12.2018 [szt.]** | **Stan na 31.12.2019 [szt.]** | **Stan na 31.12.2020 [szt.]** | **Stan na 31.12.2021 [szt.]** | **Stan na 31.12.2022 [szt.]** | **Stan na 31.12.2023 [szt.]** | **Zmiana** | | **[szt.]** | | **Przejazdy kat. A** | **2392** | **2337** | **2281** | **2229** | **2179** | **2067** | **2064** | **-328** | | **Przejazdy kat. B** | **1192** | **1255** | **1336** | **1411** | **1491** | **1568** | **1652** | **460** | | **Przejazdy kat. C** | **1386** | **1415** | **1440** | **1499** | **1581** | **1638** | **1760** | **374** | | **Przejazdy kat. D** | **6343** | **6216** | **5977** | **5617** | **5181** | **4958** | **4762** | **-1581** | | **Przejścia kat. E** | **479** | **468** | **473** | **455** | **450** | **453** | **458** | **-21** | | **Przejazdy kat. F** | **562** | **584** | **649** | **727** | **789** | **861** | **905** | **343** | | **Ogółem** | **12 354** | **12 275** | **12 156** | **11938** | **11671** | **11605** | **11601** | **-753** |     Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby (zabezpieczonych jedynie pasywnie) przejazdów kategorii D. Ich liczba na przestrzeni 7 lat spadła o 1581 szt., co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz połączenia i/lub likwidacji najmniej uczęszczanych przejazdów. Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu uwarunkowana jest tym, czy zostały prawidłowo zamknięte rogatki na przejeździe. W latach 2015-2022 takie działania objęły 549 przejazdów kolejowo-drogowych W ramach tej inicjatywy w 2023 roku zaplanowano modernizację przejazdów kolejowo -drogowych w 65 lokalizacjach.[[4]](#footnote-4).  **Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę**  W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2014 roku i kontynuowały w kolejnych latach działanie polegające na umieszczaniu na dojazdach do przejazdów specjalnych oznaczeń ostrzegawczo-spowalniających. Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do skrzyżowania z linią kolejową – miejsca podwyższonego ryzyka, w którym należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Działanie ukierunkowane jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2023 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 590 przejazdów kolejowo-drogowych (w 2014 roku – 150, w 2015 roku – 98, w 2016 roku – 47, w 2017 roku – 36, w 2018 roku – 41, w 2019 roku – 43, w 2020 roku – 43, w 2021 roku – 63, w 2022 roku – 37, w 2023 roku – 32). |
|
|
|
|
|
|

|  |
| --- |
| 7. Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów  kolejowo-drogowych |
| Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” Obraz przedstawia grupę pozytywnych ludzi - Ambasadorki i Ambasadorów kampanii społecznej "Bezpieczny Przejazd". Widnieje również napis "Posłuchaj głosu rozsądku. Uważaj na przejeździe kolejowo-drogowym" oraz "Dołącz do Ambasadorek i Ambasadorów Bezpieczeństwa" ze wskazaniem adresu internetowego www.bezpieczny-przejazd.pl  PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od osiemnastu lat prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”. Jej głównym celem jest podnoszenie świadomości Polaków w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, a tym samym zmniejszenie liczby ofiar tragicznych wypadków np. na skrzyżowaniu trasy kolejowej z drogą. Jest to szczególnie istotny element działalności Spółki, ponieważ niezależnie od licznych inwestycji – np.  w udoskonalanie systemów zabezpieczeń i infrastrukturę kolejową – tym, co ostatecznie decyduje  o bezpieczeństwie na torach, jest poszanowanie przepisów i zdrowy rozsądek uczestników ruchu. „Bezpieczny Przejazd” to jedna z największych tego typu kampanii w Europie. Kampania była kilkukrotnie nagradzana  w konkursie „Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” (kategoria „czynnik ludzki”), za realizację warsztatów dot. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, skierowanych do instruktorów nauki jazdy i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów WORD.  Działania kampanijne – za pośrednictwem wielu kanałów komunikacji – kierowane są zarówno do dzieci, młodzieży, jak i dorosłych. Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei realizują m.in. prelekcje w przedszkolach, szkołach i na uczelniach, warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców, organizują akcje prewencyjne oraz symulacje wypadków. Kampania obecna jest również w mediach społecznościowych – na Facebooku, Instagramie czy YouTube.  Wśród licznych działań podejmowanych w ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” do najważniejszych należą „Bezpieczny piątek” oraz „Październik miesiącem edukacji”.  **„Bezpieczny piątek”**  Głównym ideą tej inicjatywy jest przeprowadzanie w okresie wakacyjnym wzmożonych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych w celu wyeliminowania zachowań niepożądanych wśród kierowców oraz korzystania z niedozwolonych tzw. „dzikich przejść” przez pieszych. Każdemu uczestnikowi ruchu drogowego rozdawane są ulotki. W wyniku przeprowadzonych akcji ustalono najczęstsze wykroczenia spowodowane przez kierowców. Są to: brak reakcji na znak STOP, przejeżdżanie przez przejazd mimo włączonej sygnalizacji (czerwone naprzemiennie mrugające światło), próba przejechania pod zamykającymi lub otwierającymi się rogatkami,  a także ich omijanie. Przedstawiciele służb i kolejarze pouczają użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o prawidłowym zachowaniu na terenach w pobliżu torów. Jednakże, osoby które w sposób rażący łamią przepisy ruchu drogowego mogą spodziewać się upomnień, a nawet mandatów. W ciągu jednego dnia akcja przeprowadzana jest nawet w kilkudziesięciu miastach w Polsce. „Bezpieczny piątek” jest prowadzony na najczęściej uczęszczanych przejazdach kolejowo-drogowych oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”.  **„Październik miesiącem edukacji”**  Co roku październik jest dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. miesiącem przeznaczonym na szerzenie kampanii „Bezpieczny przejazd…” wśród uczniów szkół i w przedszkolach. Poprzez organizację prelekcji edukacyjnych staramy się dotrzeć do jak największej liczby osób. Celem akcji jest uświadamianie młodych osób jak wygląda poprawne przechodzenie i przejeżdżanie przez przejazdy lub przejścia kolejowe. Zależy nam, aby każdy uczestnik ruchu drogowego, nieważne w jakim jest wieku, wiedział jakie są prawidłowe zachowania na terenach kolejowych. Podczas spotkań edukacyjnych koordynatorzy kampanii z całej Polski wraz z funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei spotykają się z dziećmi, ucząc ich podstawowych zasad przekraczania torów. Co więcej, młodzi uczestnicy poznają najważniejsze znaki oraz nabywają wiedzę o tym, czego nie wolno robić w pobliżu torów. Jest to nauka poprzez zabawę, dlatego też organizatorzy projektu urozmaicają spotkania poprzez filmy edukacyjne, gry, zabawy i konkursy. Aby dzieci zachęcić i zainteresować, otrzymują one zeszyty edukacyjne, kolorowanki, odblaski oraz wiele innych pomocy naukowych.  Warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD)  W ramach kampanii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016-2023 odbyły się łącznie 63 takie warsztaty, w których uczestniczyli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawiciele: lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego.    Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Szczegółowo omawiano specyfikę poszczególnych kategorii przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Prezentowano materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców oraz ciekawostki fizyczne przełożone na tematykę kolejową i motoryzacyjną. Warsztaty umożliwiają instruktorom nauki jazdy czynny udział w dyskusji ze specjalistami z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dają szansę wspólnego omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Łącznie ok. 5000 instruktorów otrzymało materiały dydaktyczne. Podczas warsztatów odtwarzane są filmy prezentujące zdarzenia na przejazdach, ciekawostki, omawiane są przykłady niewłaściwych oraz pożądanych zachowań kierowców. Instruktorzy dostają „pigułkę” wiedzy, którą mogą wykorzystać podczas swoich zajęć  z kursantami. Ważnym aspektem jest również możliwość wymiany doświadczeń z uczestnikami warsztatów.  W ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” od początku 2023 r. zrealizowano następujące działania:  Ogólnopolskie działania informacyjne i edukacyjne:  • 1 841 prelekcji edukacyjnych (w tym 741 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)  • 70 621 wyedukowanych dzieci (w tym 36 439 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)  • 11 warsztatów dla instruktorów ośrodków szkolenia kierowców  • 1 warsztat dla egzaminatorów WORD  • 1 513 akcji informująco-promocyjnych na przejazdach (z czego 796 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)  • 73 108 odbiorców akcji informująco-promocyjnych na przejazdach (z czego 53 565 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)  • 374 687 rozdystrybuowanych materiałów informacyjno-edukacyjnych  •720 usterek zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”  •„Przeżyj to sam!” – pierwsze w Polsce, transmitowane online, wydarzenie symulacji zderzenia lokomotywy z samochodem  • 191 imprez plenerowych  Ogólnopolska kampania medialna:  • 1 ogólnopolska kampania telewizyjna i radiowa  • 6 ogólnopolskich kampanii prasowych  • 1 ogólnopolska kampania billboardowa  • 1 lokowanie kampanii w programie śniadaniowym „Pytanie na Śniadanie”  • 1 lokowanie kampanii w programie telewizyjnym „Galileo”  • bohaterowie serialu „Klan” Ambasadorami Bezpieczeństwa – lokowanie kampanii w serialu  • 2 influencerzy (Marcin „Borkoś” Borkowski, strażak Paweł Redzik) dołączyli do grona Ambasadorów Bezpieczeństwa  • ponad 6,7 mln wyświetleń spotu kampanii na VOD  • ponad 33,5 mln wyświetleń spotu kampanii na YouTube  • ponad 7 mln osób obejrzało spot kampanii w kinach  • ponad 2,4 mln wyświetleń materiałów kampanii w mediach społecznościowych  • ponad 1,3 mlnodbiorców postów w mediach społecznościowych |
|
|
|
|
|
|

|  |
| --- |
| 8. Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych |
| Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych zakładach linii kolejowych  W 2023 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przeprowadzili cztery audyty wewnętrzne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych  w zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:  • utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, w tym nawierzchni, systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu, oznakowania od strony drogi oraz od strony toru,  • obsługi przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A przez pracowników,  • monitorowania i zarządzania ryzykiem na przejazdach kolejowo-drogowych.  W konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych zakłady linii kolejowych wdrożyły szereg działań doskonalących (w tym korygujących i zapobiegawczych) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach.  Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków z udziałem pojazdów kolejowych  Zgodnie z Decyzją Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia  20 czerwca 2011r. przeprowadzane są kontrole stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie. Ogółem w I, II i III kwartale 2023 r. przeprowadzono 392 kontrole.  Zgodnie z postanowieniami ww. Decyzji w I, II i III kwartale 2023 r. na terenie wszystkich Zakładów Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poddano kontroli wymaganą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych  i przejść (od 15 do 25).  Spośród 392 skontrolowanych skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie, dokonano kontroli 40 przejazdów kolejowo-drogowych na których w ostatnich 12 miesiącach miały miejsca wypadki.  Ilość skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w I, II i III kwartale roku 2023 wg kategorii przedstawia się następująco:  • kategoria A – 63 szt. (w tym 1, na których wystąpiły wypadki);  • kategoria B – 70 szt. (w tym 3, na których wystąpiły wypadki);  • kategoria C – 82 szt. (w tym 12, na których wystąpiły wypadki);  • kategoria D – 152 szt. (w tym 21, na których wystąpiły wypadki);  • kategoria E – 8 szt. ( w tym 1, na którym wystąpił wypadek);  • kategoria F – 17szt. (w tym 2, na którym wystąpił wypadek).  Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych podjęły działania w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości będących w gestii PKP Polski Liniii Kolejowych S.A. oraz wystąpiły pisemnie do zarządców dróg o usunięcie zidentyfikowanych usterek wg odpowiedzialności.  Zakłady Linii Kolejowych będą kontynuować działania polegające na interwencji w siedzibach Zarządców dróg, dotyczących stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu i organizacji ruchu oraz żądać pisemnych informacji o ich usunięciu. W przypadku braku współpracy wystąpią do właściwego Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o interwencję. |
|
|
|
|
|
|
| **9.Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** |
| **Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn „Żółtymi naklejkami”**  W maju 2018 roku PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi. Jednocześnie baza danych została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez osobę zgłaszającą zagrożenie lub wypadek numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala operatorowi numeru 112 łatwo i precyzyjnie zlokalizować przejazd lub przejście, co z kolei umożliwia szybszą reakcję pracowników kolejowych i, w razie potrzeby, służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.  https://multimedia.plk-sa.pl/media/cache/folder_file_thumbnail/fb80691c-747d-4547-9215-82f94ba8ee7a.jpg  Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2023 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 33 497 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2023 r.: 7 963 zgłoszeń). W 998 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej  i wezwano pomoc (od początku 2023 r.: 275 przypadków). Dla 2 212 zgłoszeń ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2023 r.: 499 przypadków). Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, jednostki organizacyjne Spółki kontynuowały w 2023 roku działania w zakresie:  − przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów, tj. pieszych i rowerzystów;  − dalszej współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.  Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców  w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, karanie użytkowników dróg łamiących przepisy ruchu drogowego, a także umożliwienie dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców wykroczeń w związku z dokonywanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń przejazdowych (sygnalizatorów, rogatek itp.).  Zabudowa urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz udostępniania informacji dla monitorowania wykroczeń osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych. Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie współpracuje z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego oraz innymi właściwymi podmiotami w zakresie udostępniania infrastruktury dla realizacji działań związanych z zabudową urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, a także urządzeń rejestrujących przypadki wykroczeń (wjazd na przejazd pomimo włączonej sygnalizacji świetlnej i/lub  z pominięciem rogatek) dokonywanych przez osoby korzystające z przejazdów kolejowo-drogowych. Na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały uruchomione pilotażowe projekty mające na celu wdrożenie innowacyjnych systemów monitoringu z automatyczną rejestracją wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Są to urządzenia różnych firm, a zadaniem projektu jest przetestowanie ich działania, funkcjonalności oraz niezawodności.  Zgodnie ze stanowiskiem Spółki, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest konieczne m.in. poprzez stosowanie innowacyjnych rozwiązań, mających na celu zmobilizowanie kierowców do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ponieważ ich łamanie stanowi najczęstszą przyczynę zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. |
|
|
|
|
|
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **10. Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe** | | |
| **Zakres działania:** Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy o lasach z 28 września 1991 r. W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha.  Ruch pojazdów w lesie jest ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy).  Funkcjonująca w ramach Lasów Państwowych Straż Leśna (w tym również pozostali pracownicy Służby Leśnej posiadający uprawnienia strażnika leśnego zgodnie z art. 48 ustawy o lasach) posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w tym także  w zakresie nakładania oraz pobierania grzywien, w drodze mandatu karnego, w sprawach i w zakresie określonym odrębnymi przepisami. Dodatkowo zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 Straż Leśna ma prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądu bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary.  W roku ubiegłym Straż Leśna odnotowała na terenie Lasów Państwowych łącznie blisko 59 000 przypadków naruszeń z art. 92, 98 oraz 161 kw.  Warto przy tym zaznaczyć, że Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania  w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.  Ponadto strażnicy leśni w roku poprzednim brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej , których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa na obszarach leśnych.  W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz  z infrastrukturą jej towarzyszącą.  W 2023 r. zrealizowano łącznie 1 604 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg oraz zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe. | Kierunek | NADZÓR/ INŻYNIRIA/EDUKACJA |
| Lider | PGL LP |
| Źródła finansowania | Środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
|  | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą.  W 2023 r. zrealizowano łącznie 1 604 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe oraz budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg.  Korzystając z uprawnień wynikających, w szczególności z ustawy o lasach, Służba Leśna w tym Straż Leśna podejmowała interwencje w związku z naruszeniami obowiązujących przepisów, również w zakresie przepisów o bezpieczeństwie oraz porządku w ruchu drogowym.  Wzorem lat ubiegłych, również w 2023 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **11. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną** | | |
| **Zakres działania:**  Funkcjonariusze SG prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym. Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG uprawnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu – tj. dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych. Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych. Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | SG |
| Źródła finansowania | Środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Statystyka czynności służbowych | |
| **Osiągnięte rezultaty:**  Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2023 r. wystawili 17 516 mandatów karnych, pouczyli 64 792 osób, 82 wnioski zostały skierowane do sądu. Jednocześnie w 2 903 przypadkach zatrzymano dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, natomiast w 15 648 przypadkach odmówiono przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Wzorem lat ubiegłych, również w 2023 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 307 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne. W działaniach tych skontrolowano 2 998 osób, podczas kontroli 5 osób zatrzymano, 103 pouczono, a 269 osób ukarano mandatem. Skontrolowano 2073 pojazdy, ujawniając 5 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 8 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2023 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 1 459 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 458 mandatów za naruszenia przepisów transportu drogowego. W ramach realizacji „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2023 – 2024”, w 2023 r. funkcjonariusze SG skontrolowali 51 258 dni pracy kierowców. | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **12. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową** | | |
| **Zakres działania:** Kontrole drogowe przeprowadzone przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową:  **Osiągnięte rezultaty:**  - liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w ramach realizacji Krajowej  Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju,  obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców w 2023 r.: 2456  kontroli.  Ponadto funkcjonariusze SCS przeprowadzili kontrole w zakresie:  - przewozu towarów w ramach systemu monitorowania przewozu i obrotu  SENT- 498.563 tys. (liczba funkcjonariuszy SCS zaangażowanych w kontrole drogowe wyniosła 566 funkcjonariuszy);  - prawidłowości uiszczania opłaty e-TOLL - 124.708 tys. | Kierunek | NADZÓR |
| Lider | KAS/SCS |
| Źródła finansowania | Środki własne |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Statystyka czynności służbowych | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12. 2023 |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **13. Prowadzenie strony internetowej bezchemiinadrodze.pl** | | |
| **Zakres działania:**  Serwis www.bezchemiinadrodze.pl powstał w ramach ogólnopolskiej kampanii prowadzonej na zlecenie Krajowego Biura do spraw Przeciwdziałania Narkomanii w latach 2020-2021, adresowanej głównie do użytkowników ruchu drogowego (kierowcy, pasażerowie i piesi). Portal ukierunkowany jest na:  a) wzmacnianie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego;  b) upowszechnianie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami oraz konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych;  c) zwrócenie uwagi rodzicom i opiekunom na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym.  **Osiągnięte rezultaty:**  Liczba użytkowników: 13 624  Liczba odsłon strony: 18 053 | Kierunek | EDUKACJA |
| Lider | KCPU |
| Źródła finansowania | Budżet państwa |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba odsłon portalu, liczba użytkowników | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| Liczba użytkowników: 20 316  Liczba odsłon:  30 908 | Liczba użytkowników: 13 624  Liczba odsłon:  18 053 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **14. Edukacja instruktorów prowadzących kursy w szkołach nauki jazdy oraz kandydatów na kierowców  w zakresie wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów** | | |
| **Zakres działania:**  Zmotywowanie instruktorów w szkołach nauki jazdy do podejmowania tematu wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów oraz zwiększenie wiedzy kursantów i instruktorów w zakresie wpływu alkoholu na organizm kierowcy poprzez  przygotowanie i przekazanie do szkół nauki jazdy pakietu materiałów edukacyjnych (broszura i film). Celem jest zmniejszenie liczby przypadków kierowania pojazdami po alkoholu.  **Osiągnięte rezultaty:**  Ilość pakietów przekazanych do szkół nauki jazdy: 4989 | Kierunek | ZDROWIE PUBLICZNE |
| Lider | KCPU |
| Źródła finansowania | dofinansowanie  ze środków  Funduszu  Rozwiązywania  Problemów  Hazardowych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Ilość pakietów przekazanych do szkół nauki jazdy | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| n.d. | 4989 pakietów  przekazanych do  szkół nauki jazdy |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **15. Ogólnopolska kampania edukacyjna prowadzona w mediach wirtualnych w tym społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie** | | |
| **Zakres działania:**  Ogólnopolska kampania edukacyjna Na Zdrowie – każdy dzień na moja korzyść prowadzona w mediach wirtualnych w tym społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie <https://kampanianazdrowie.pl/>. Kampania rozpoczęła się we wrześniu 2023 roku i obejmowała: prowadzenie strony internetowej www.kampanianazdrowie.pl, oddziaływania za pośrednictwem PR-u i mediów społecznościowych,  produkcje audiowizualne. Strona internetowa kampanii zawiera kompendium wiedzy na temat szkód, które wiążą się ze spożywaniem alkoholu. Zamieszczone tu są także informacje na temat korzyści związanych z ograniczeniem picia i abstynencją. Na stronie kampanii również można znaleźć artykuły dotyczące alkoholu w ruchu drogowym: https://kampanianazdrowie.pl/kategoria/oalkoholu/alkohol-w-ruchudrogowym/?fbclid=IwAR2WVnRCfsyZgq4d7wyyyXhE1  dglPVp3nPbRr0Gm\_9Ar6XQB9Q3ova0cbbU  **Osiągnięte rezultaty:**  W 2023 roku umieszczono 51 artykułów, 29 filmów.  Liczba użytkowników: 252 tys.  Liczba odsłon: 304.123 | Kierunek | EDUKACJA PUBLICZNA |
| Lider | KCPU |
| Źródła finansowania | dofinansowanie  ze środków  Funduszu  Rozwiązywania  Proble-mów  Hazardowych |
| WSKAŹNIK PRODUKTU | |
| Liczba odsłon strony, liczba użytkowników, liczba opublikowanych artykułów i filmów | |
| Stan na 31.12.2022 | Stan na 31.12.2023 |
| n.d. | - Wyświetlenia  filmów na  YouTube: 935.362  - Kliknięcia  (przejścia na  stronę): 304.123 |

**Działalność badawcza i publikacje**

**Instytut Transportu Samochodowego**

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) w 2023 roku realizował zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisujące się w następujące filary Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030: system zarządzania brd, bezpieczny człowiek, bezpieczny pojazd.

W 2023 roku kontynuowano działania **Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR),** którego nadrzędnym celem jest gromadzenie i upowszechnianie wiedzy o zagrożeniach na polskich drogach oraz współpraca międzynarodowa w zakresie baz danych. W ramach POBR ITS jako oficjalny reprezentant Polski współpracuje z bazami danych CARE i IRTAD, WHO dostarczając danych z Polski. Ponadto POBR jest oficjalnym dostarczycielem danych o wypadkach drogowych w Europejskim Systemie Statystycznym (ESS) i jako jednostka wskazana przez Główny Urząd Statystyczny dostarcza dane dla Eurostatu.

ITS w 2023 r. zakończył realizację **europejskiego projektu badawczego** **Baseline** polegającego na wyznaczaniu wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety), jak również rozpoczął realizację projektu **Trendlaine** (kontynuacja Baseline) aktualizując metodologię 8 podstawowych wskaźników KPIs i wyznaczając metodologię nowych 10 wskaźników eksperymentalnych. W 2024 roku zostaną przeprowadzone badania.

ITS jako **Krajowy Punkt Kontaktowy Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** (ERSC European Road Safety Charter) tworzył krajową sieć interesariuszy brd dzielącą się swoimi doświadczeniami i wiedzą   
w całej UE.

ITS stale współpracuje **z Wojewódzkimi Radami BRD**. W 2023 roku braliśmy udział w przygotowaniu Mazowieckiego Programu Poprawy BRD. Opracowaliśmy również Podkarpacki Program BRD na lata 2023-2030.

W 2023 roku ITS jako jeden z liderów **projektu ESRA3** (E-Survey on Road Users Attitudes) przeprowadził po raz trzeci, kontynuowane od roku 2015 (wcześniej w ramach projektu SARTRE) badania opinii społecznej na temat różnych aspektów ruchu drogowego w Polsce.

ITS zakończył europejski projekt „**Moving Stars**” - Bezpieczne poruszanie się po wszystkich drogach - „Migające Gwiazdy” w ramach którego powstał innowacyjny program edukacyjny z zakresu brd i mobilności oparty na grach i zabawach ruchowych.

W ramach kontynuacji realizowano w ITS projekt **Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR).** W 2023 r. przeszkolonych zostało 250 uczestników w trakcie wydarzeń dot. edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego min. dla uczestników projektu ITS pt. Centrum Wiedzy o Dostępności do Transportu (prowadzono i aktualizowano stronę internetową [www.cebr.edu.pl](http://www.cebr.edu.pl)).

Mając na uwadze problemy mobilności osób niepełnosprawnych ITS jako lider realizował projekt **Centrum Wiedzy o Dostępności** do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach.

ITS w roku akademickim 2023/2024 prowadził **zajęcia dla studentów studiów podyplomowych** pod kątem osób z niepełnosprawnością w ruchu drogowym pn. „Teoria i praktyka kształcenia i egzaminowania kierowców” (Wojskowa Akademia Techniczna).

ITS jako pomysłodawca od wielu lat wspólnie z Policją i Stacjami Kontroli Pojazdów organizuje akcję „**Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo**” podczas, której kierowcy mają możliwość nieodpłatnego sprawdzenia ustawienia świateł w pojazdach. Celem akcji jest zwrócenie uwagi kierowców na znaczenie oświetlenia zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym.

W ramach telematyki transportu i pojazdów autonomicznych w 2023 roku ITS realizował projekt **DARTS** „Database of Autonomous vehicles Road Testing Scenarios (Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych)” w ramach programu GOSPOSTRATEG wspólnie z Wydziałem Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej. Przeprowadzono analizę rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji i opracowano dwie analizy. Pierwsza z nich skoncentrowana była na rozwiązaniach infrastrukturalnych, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Druga analiza umożliwiła identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych, tzn. takich, w których najczęściej dochodzi do zdarzeń drogowych.

Kontynuowano zadania w projekcie „Badania oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych” realizowanego wspólnie z Politechniką Krakowską i Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. Zebrano ponad 500 ankiet od uczestników ruchu drogowego nt. oznakowania eksperymentalnego na drogach ekspresowych   
z 7 punktów pomiarowych (przy drogach ekspresowych).

Na Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie ITS w 2023 r. prowadził **zajęcia dla studentów studiów dziennych i zaocznych** w zakresie diagnostyki samochodów dot. aspektów badań technicznych na Stacjach Kontroli Pojazdów (SKP). Zorganizowane zostały również **3 regionalne konferencje szkoleniowe** dotyczące przyszłości okresowych badań technicznych pojazdów.

**Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, zrealizowane   
w 2023 roku

**Projekty badawcze:**

1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów uczestniczył w realizacji III ETAPU umowy na „Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych” realizowanego na zlecenie GDDKiA.

2. Został przygotowany wniosek „Nowa widoczność na stacjach i przejściach dla pieszych” (New visibility at stations and pedestrian crossings” – akronim NEW VISIBILITY), w ramach programu INTERREG BALTIC REGION. Projekt dotyczył poprawy dostępności infrastruktury transportowej pasażerom z dysfunkcją wzroku.

**Publikacje naukowe:**

1. K. Waluś, B. Rymsza, P. Gryszpanowicz pt. „Ocena odporności na poślizg zabytkowych nawierzchni chodników, Materiały Budowlane 04/2023, strona 11-14, DOI: 10.15199/33.2023.04.03.

**Udział w konferencjach:**

1. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Marcin Dębiński: Wpływ tablic o zmiennej treści na zachowania kierowców, Gambit 2023.

2. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Wpływ tablic o zmiennej treści na zachowania kierujących pojazdami, Akademia Policji w Szczytnie, Szczytno 6.09.2023 r.

3. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Jacek Chmielewski, wystąpienie pt. „System dokładnego ważenia pojazdów w ruchu”, Kongres nawierzchni 2023, Kraków 22-24.11.2023 r.

4. Tomasz Kamiński, Mariusz Piątek, konferencja naukowa pt. „Nowe osiągnięcia w dziedzinie konstrukcji, produkcji i badań silników spalinowych oraz napędów alternatywnych YSA 2023”, Leśna, 13-15.11.2023 r.

**Prace badawcze i zlecone:**

1. Badania zderzeniowe typu TB11, TB32, TB42, TB51 barier drogowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317.

2. Badania zderzeniowe typu TB11, TB51 barier mostowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317.

3. Badania zderzeniowe słupów oświetleniowych wykonane w skali rzeczywistej według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h.

4. Zrealizowano zleconą pracę badawczą pt. „Odporność na polerowanie (PSV) i ścieranie (AAV) kruszyw do nawierzchni drogowych wg PN-EN 1097-8”. Otrzymano wyniki badań - wartości odporności na polerowanie (PSV) i ścieranie (AAV) kruszyw do nawierzchni drogowych wg PN-EN 1097-8.

5. Zrealizowane 3 prace dotyczące badań wykonywanych na odcinkach autostrad. Wykonywano m.in. pomiary równości podłużnej i poprzecznej nawierzchni oraz dokonywano oceny właściwości przeciwpoślizgowych (współczynnik tarcia i tekstura). Wyniki pomiarów są wykorzystane w ocenie stanu technicznego badanych odcinków dróg, również w kwestiach związanych z BRD (równość podłużna, głębokość kolein, aquaplaning, właściwości przeciwpoślizgowe).

6. Zrealizowano prace zlecone dotyczące pomiarów współczynnika tarcia zestawem SRT-3 (17 zleceń). Prace zrealizowane przez Zakład Diagnostyki Nawierzchni IBDiM.

7. Organizacja, dwukrotnych w ciągu roku badań porównawczych zestawów SRT-3 służących do badania właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni w 2022 roku (praca na zlecenie GDDKiA).

8. Zrealizowano prace zlecone dotyczące równości podłużnej nawierzchni (3 zlecenia). Prace zrealizowane przez Zakład Technologii Nawierzchni IBDiM.

9. Zrealizowano badania terenowe oznakowania poziomego autostrady w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Qd (widzialność w dzień) oraz współczynnika odblasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników. Pomiar zrealizowany na odcinkach o łącznej długości kilkuset kilometrów.

10. Zrealizowano badania właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej na odcinkach o łącznej długości kilkudziesięciu kilometrów.

11. Zrealizowano badania odporności na poślizg oznakowania poziomego drogi ekspresowej.

12. Zrealizowano badania właściwości oznakowania poziomego ulic miasta Warszawa.

13. Czterokrotnie przeprowadzono badania laboratoryjne aktywnych stałych pionowych znaków drogowych.

14. Dwukrotnie przeprowadzono badania laboratoryjne odporności na warunki atmosferyczne folii odblaskowych do pionowych znaków drogowych.

15. Przeprowadzono badania laboratoryjne parametrów optycznych stałych pionowych znaków drogowych.

16. Przeprowadzono badania właściwości użytkowych płyt prowadzących Brajl w kolorze białym

i żółtym oraz płyt ostrzegawczych Brajl w kolorze białym i żółtym.

17. Prowadzenie badań laboratoryjnych i drogowych właściwości użytkowych farby rozpuszczalnikowej barwy białej i żółtej oraz masy chemoutwardzalnej do poziomego oznakowania dróg.

18. Przeprowadzono badania laboratoryjne odporności na poślizg systemów powłokowych.

19. Przeprowadzono badania odporności na poślizg płyt torowych betonowych prefabrykowanych.

20. Przeprowadzono badanie odporności na poślizg systemu izolacjo-nawierzchniowego na budowie kładki pieszo rowerowej.

21. Opracowano ekspertyzę dotyczącą przyczyn wystąpienia utraty odblaskowości oznakowania poziomego grubowarstwowego wykonanego w technologii struktury regularnej na drodze ekspresowej.

22. Przeprowadzono badania ogrodzeń i barier dotyczące wymiarów podstawowych oraz zabezpieczeń antykorozyjnych. Zbadano również klasy niezgodności spawalniczych.

23. Przeprowadzono badania słupków blokujących w kwestii wymiarów podstawowych.

1. Dz. U. poz. 356, z późn. zm.; [↑](#footnote-ref-1)
2. Dz. U. poz. 467, z późn. zm.; [↑](#footnote-ref-2)
3. Procedowany jest obecnie projekt ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw (UD 396), który zakłada docelowo nie 18, a 21 dyspozytorni medycznych w 2028 r. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2023 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania) [↑](#footnote-ref-4)