

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 - 2020

KONGRES

**„Zwiększanie potencjału na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego”
Warszawa, 2 października 2013 r.**



MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
i GOSPODARKI MORSKIEJ



KRAJOWA RADA
Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego

- 1) Podstawowe informacje**
- 2) Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce**
- 3) Nowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego**
- 4) Kluczowe wyzwania w krótkiej perspektywie**



Powierzchnia: 313 tys. km²

Ludność: 38,5 mln

Drogi publiczne (o twardej nawierzchni):

280 tys. km

w tym drogi krajowe:

18,5 tys. km

Zarejestrowane samochody:

24,9 mln

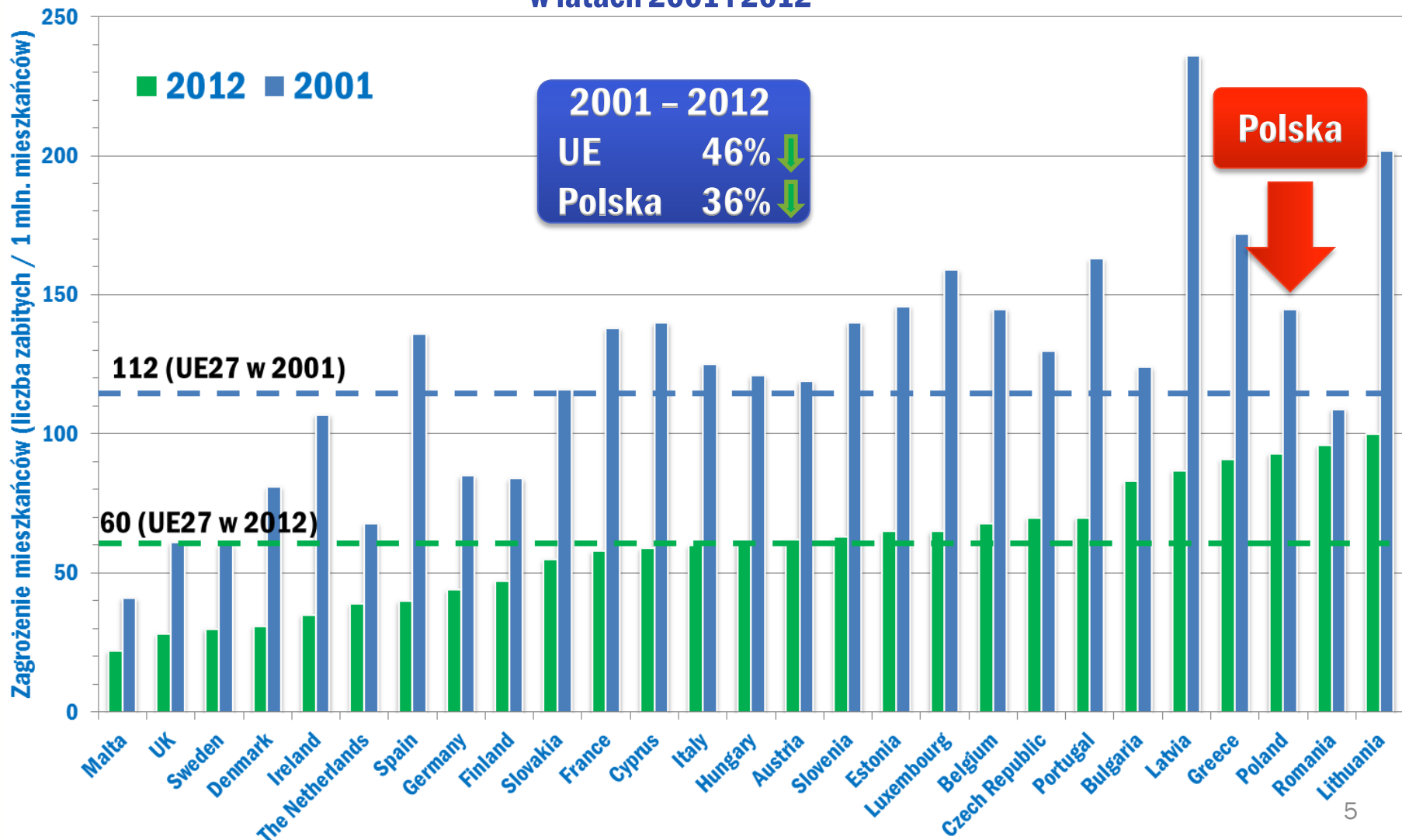
w tym samochody osobowe:

18,7 mln

Liczba województw: 16

2) Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców w krajach UE w latach 2001 i 2012



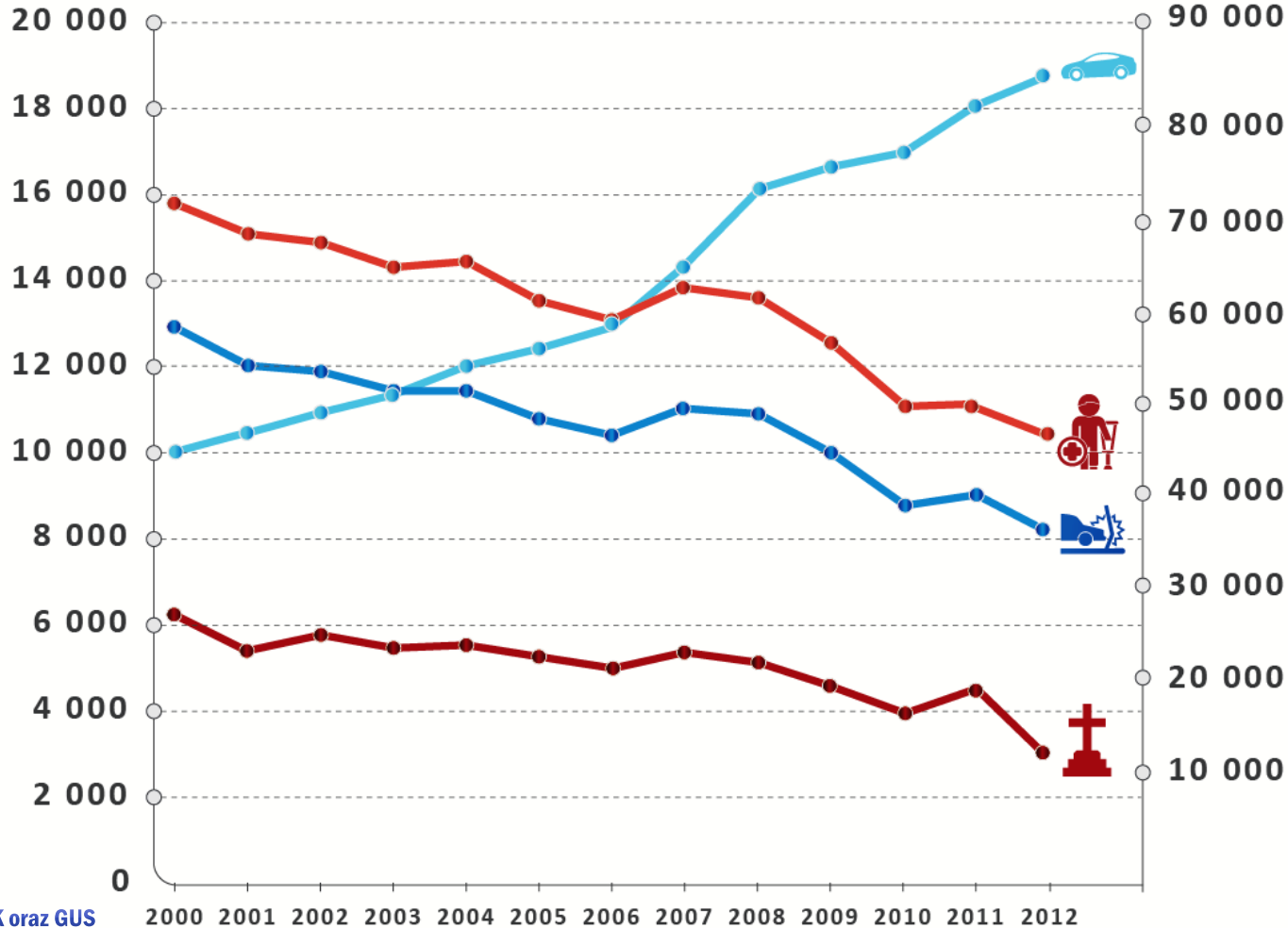
LICZBA ŚMIERTELNYCH OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W TYS.

■ Liczba samochodów os. w tys. ■ Liczba wypadków
■ Liczba rannych ■ Liczba zabitych

LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH

LICZBA RANNYCH W WYPADKACH DROGOWYCH



Źródło:
 policyjna baza SEWiK oraz GUS



29,4 mld zł
(7 mld €)

1,6% PKB

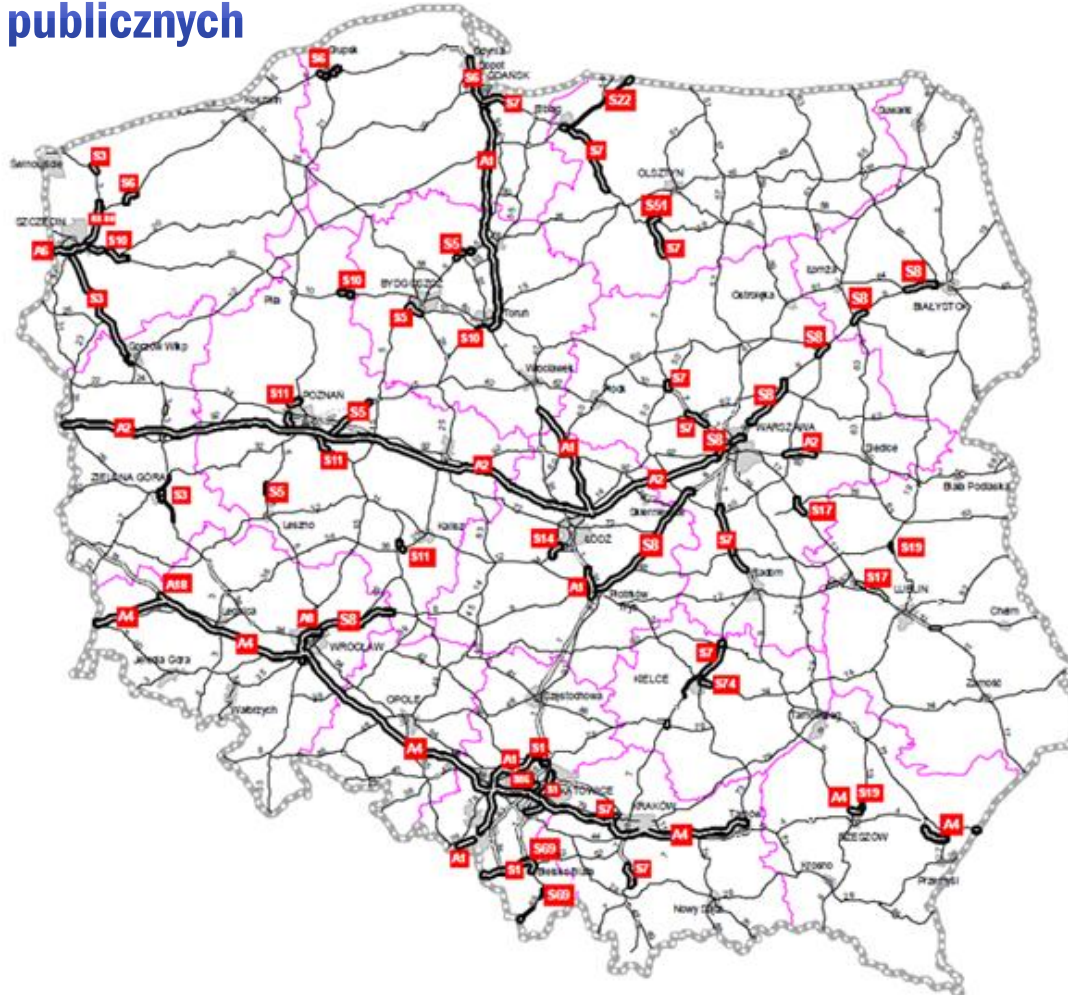
- **Koszty bezpośrednie: medyczne, administracyjne, służb ratowniczych, uszkodzenia mienia**
- **Koszty pośrednie: utracony produkt krajowy brutto z powodu zmniejszenia produkcji i konsumpcji**

Źródło:

*Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012...,
Instytut Badawczy Dróg i Mostów na zlecenie KRBRD, wrzesień 2013.*

Sieć dróg krajowych:

18,5 tys.km (7%) z 280 tys. km utwardzonych dróg publicznych



Bezpieczeństwo na drogach krajowych (2012):

- **24% wszystkich wypadków (>9.000)**
- **27% wszystkich ciężko rannych (3.300)**
- **38% wszystkich zabitych (1.392)**



Zagrożenie pieszych - 30-35% zabitych!

Przekraczanie prędkości - akceptowalne i powszechne

ok. 45% zabitych w wyniku najechania na drzewo/przeszkodę

ok. 16% zabitych w wyniku zderzenia czołowego



Wciąż zbyt niska jakość infrastruktury drogowej

Brak stabilnego źródła finansowania



Słaba dostępność i niska wiarygodność danych

3) Nowa krajowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Dlaczego powstał Narodowy Program BRD 2013-2020?

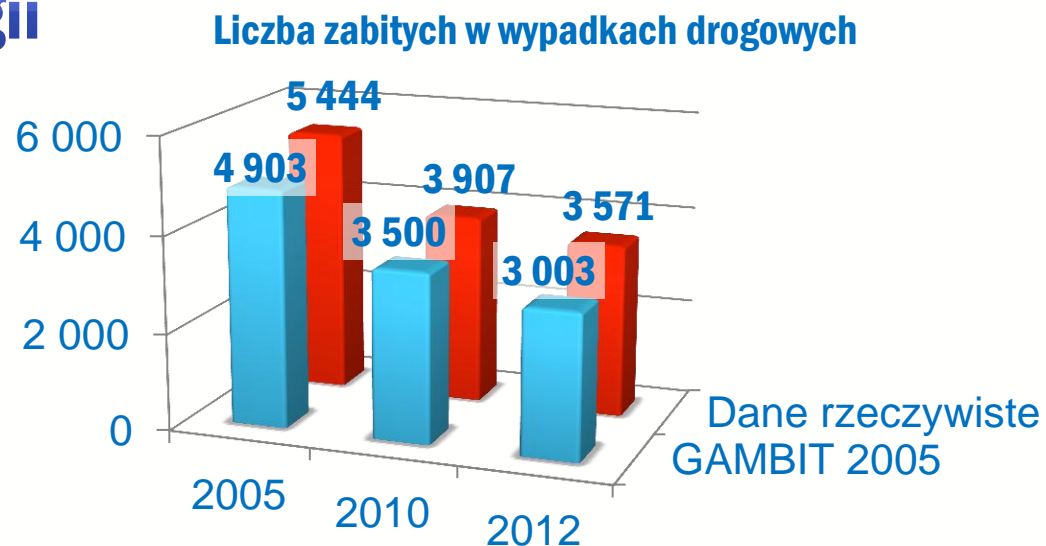
**Wysokie zagrożenie
utrąty życia w wypadku
drogowym, w
porównaniu do innych
państw UE**



Dlaczego powstał Narodowy Program BRD 2013-2020?

**Cele poprzedniej strategii
Gambit 2005 nie były
osiągane**

**Poprzednia strategia
obejmowała lata 2005-
2013**



- 1. Decyzja Ministra Transportu o nowym programie** **I kw. 2012 r.**
- 2. Rozpoczęcie prac** **II kw. 2012 r.**
- 3. Szerokie konsultacje społeczne** **I kw. 2013 r.**
- 4. Przyjęcie *Narodowego Programu BRD do 2020*** **II kw. 2013 r.**

*Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020*
Rekomendacje ONZ dla strategii narodowych (2010 r.)



Filary strategii krajowych:

1. system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
2. bardziej bezpieczna infrastruktura drogowa
3. bardziej bezpieczne pojazdy
4. kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
5. system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

*IV Europejski Program Działań
na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* (2010 r.)



Nowy cel dla państw UE:
zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50%
w 2020 roku, w stosunku do roku 2010

Polityka Transportowa Państwa

Strategia Rozwoju Transportu
do roku 2020

Narodowy Program Zdrowia
na lata 2007 – 2015

1. Zasada systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem.
2. Zasada poprawy brd w oparciu o ideę *Safe System*.
3. Zasada poprawy brd w oparciu o ideę *Wizji Zero*.
4. Zasada stawiania ilościowych celów.
5. Zasada formułowania działań strategicznych, oparta na podstawowych filarach bezpieczeństwa według ONZ.
6. Zasada koncentracji na głównych problemach według podejścia *4xE*: (1) inżynieria (*engineering*), (2) nadzór (*enforcement*), (3) edukacja (*education*) oraz (4) ratownictwo (*emergency*).



Wizja

ZERO zabitych na polskich drogach

Zabici

Ograniczyć roczną liczbę zabitych
o co najmniej **50%** do 2020 roku
nie więcej niż 2 000 zabitych w 2020 r.

Ciężko ranni

Ograniczyć roczną liczbę zabitych
o co najmniej **40%** do 2020 roku
nie więcej niż 6 900 ciężko rannych w 2020 r.

1. Diagnoza stanu brd w Polsce
2. Uwarunkowania międzynarodowe i krajowe
3. Dokąd zmierzamy?






Filary

4. Bezpieczny człowiek
5. Bezpieczne drogi
6. Bezpieczna prędkość
7. Bezpieczny pojazd
8. Ratownictwo i opieka powypadkowa



9. System zarządzania brd
10. Zasady wdrażania programu
11. Wskaźniki monitoringu realizacji Programu

Filary a kierunki strategiczne

	Filar	Rodzaj działań			Uwarunkowania realizacji działań
		Inżynieria i technologia	Nadzór	Edukacja	
	Bezpieczny człowiek	<p style="text-align: center;">Interwencje</p> <p style="text-align: center;">ujęte w kierunkach działań priorytetowych</p> <p style="text-align: center;">właściwych dla każdego filaru</p>			<p style="text-align: center;">Działania legislacyjne</p> <p style="text-align: center;">Badania i wymiana doświadczeń</p>
	Bezpieczne drogi				
	Bezpieczna prędkość				
	Bezpieczny pojazd				
	Ratownictwo i opieka powypadkowa				



- **Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu** - wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych (**edukacja; nadzór**). Nadzór nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego ma charakter działań prewencyjnych (np. świadomość nieuchronności kary).
- **Ochrona uczestników ruchu** - prowadzenie działań o charakterze zabezpieczającym poprzez **działania inżynieryjne** (kształtowanie bezpiecznych dróg i ich otoczenia), rozwój nowoczesnej technologii (systemy bezpieczeństwa w pojazdach)...





Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym - zmniejszenie liczby i skutków wypadków wskutek niedoskonałej infrastruktury

- wypadki z pieszymi i rowerzystami,
- zderzenia czołowe,
- wypadnięcia z drogi,
- zderzenia boczne i tylne,
- wypadków w nocy



Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej



Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością -

poprzez kierunki działań w obszarach **edukacji i nadzoru**



Efektywne zarządzanie prędkością -

utrzymanie prędkości pojazdów zgodnej z prędkością dopuszczalną, głównie poprzez kierunki działań związane z inżynierią, nadzorem oraz edukacją.



Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

- zmniejszenie ryzyka wypadków powodowanych złym stanem technicznym pojazdów oraz zmniejszenia ich ciężkości.

Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach -

wprowadzanie takich rozwiązań konstrukcyjnych, aby pojazd chronił osoby nim jadące lub innych uczestników ruchu, zapobiegał popełnianiu błędów przez kierującego oraz minimalizował zagrożenia w przypadku ich popełnienia.





Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa - stworzenie jednego systemu ratownictwa na drogach, który powinien funkcjonować w kooperacji z systemami ratowniczymi innych gałęzi transportu (kolejowego, lotniczego, wodnego i morskiego).



Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych - ułatwienie poszkodowanym w dotarciu do informacji dotyczącej form pomocy oraz sprawniejszego uzyskania tej pomocy głównie poprzez kierunki działań związane z inżynierią oraz edukacją.

1. Usprawnienie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego i koordynacji
2. Wprowadzenie spójnego systemu przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
3. Wprowadzenie stabilnego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego
4. Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu i komunikacji
5. Wprowadzenie systemu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego i transferu wiedzy

Strategia 2013

Narodowy Program
BRD 2013-2020



Cel 2020

≤ 2 000
zabitych
≤ 6 900
ciężko rannych

Programy realizacyjne



Monitoring programów



4) Kluczowe wyzwania bliskiej przyszłości

- **Podtrzymanie zaangażowania politycznego**
- **Skupienie uwagi opinii publicznej na problemie wypadków drogowych**
- **Usprawnienie nadzoru nad niebezpiecznymi zachowaniami**
- **Wzmocnienie funkcji zarządzania instytucjonalnego**
 - **Koordinacja działań (pozioma i pionowa; w kraju i w regionach)**
 - **Mierzenie zjawisk przed i po interwencji**
 - **Badania, rozwój i transfer wiedzy**
 - **Stabilne źródło finansowania**

Dziękuję za uwagę!

www.krbrd.gov.pl