

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie.

Konferencja ICRASH'24 Inowrocław 26 – 27 września 2024 roku.



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce 2023 r.

Długość dróg według kategorii

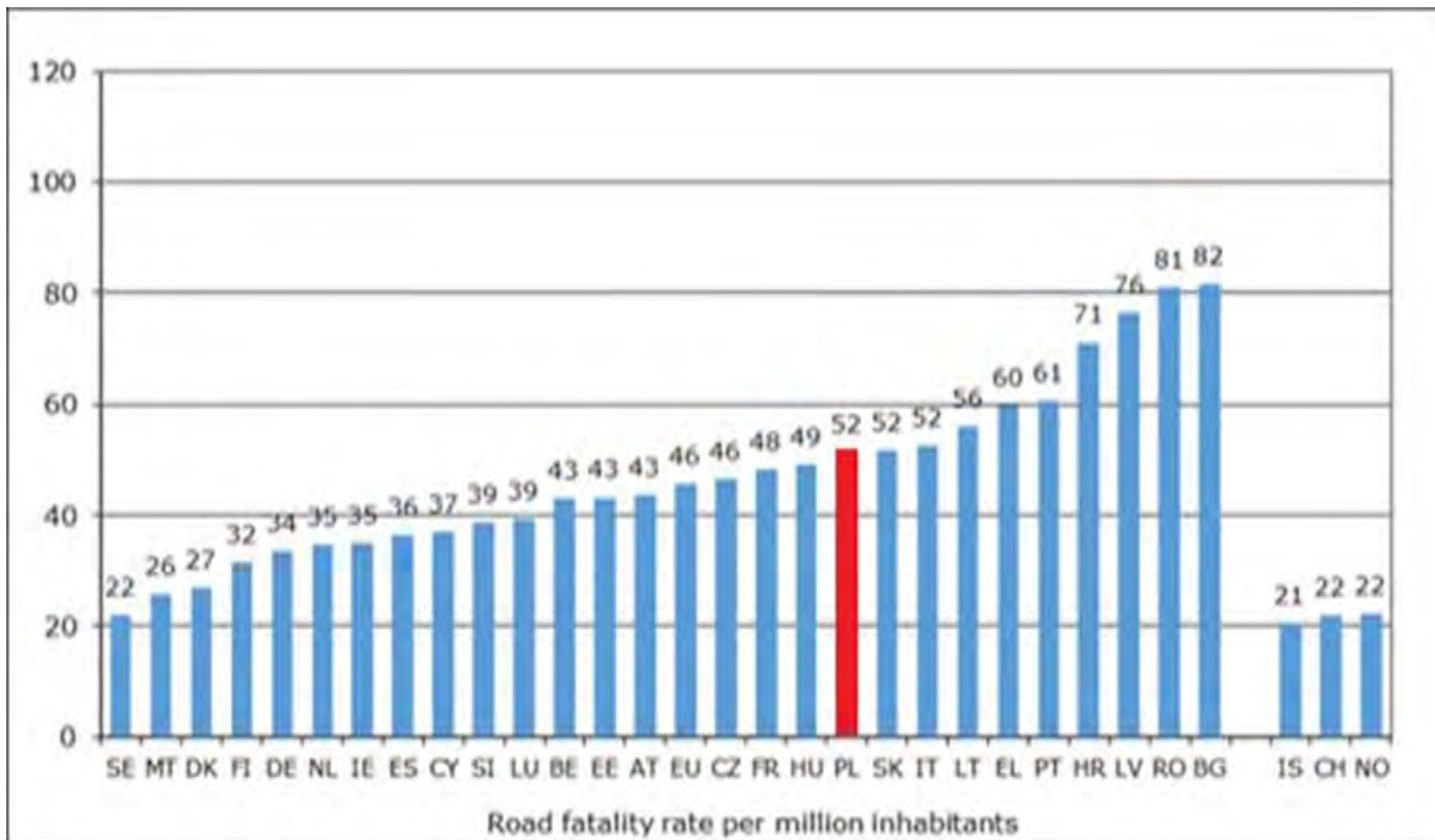
Krajowe	19 459 km (4,6%)
Wojewódzkie	29 597 km (6,9%)
Powiatowe	124 212 km (29%)
Gminne	254 313 km (59,5%)

STATYSTYKA ZDARZEŃ

Wypadki	20 936	↘
Zabici	1 893	↘
Ranni	24 125	↘
Ciężko ranni	7 595	↗
Kolizje	365 991	↗

Polska na tle państw Unii Europejskiej w 2023 roku

Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców według kraju, 2023 r.



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 podstawa działań.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 został przyjęty uchwałą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 30 września 2021 roku.

Główne cele:

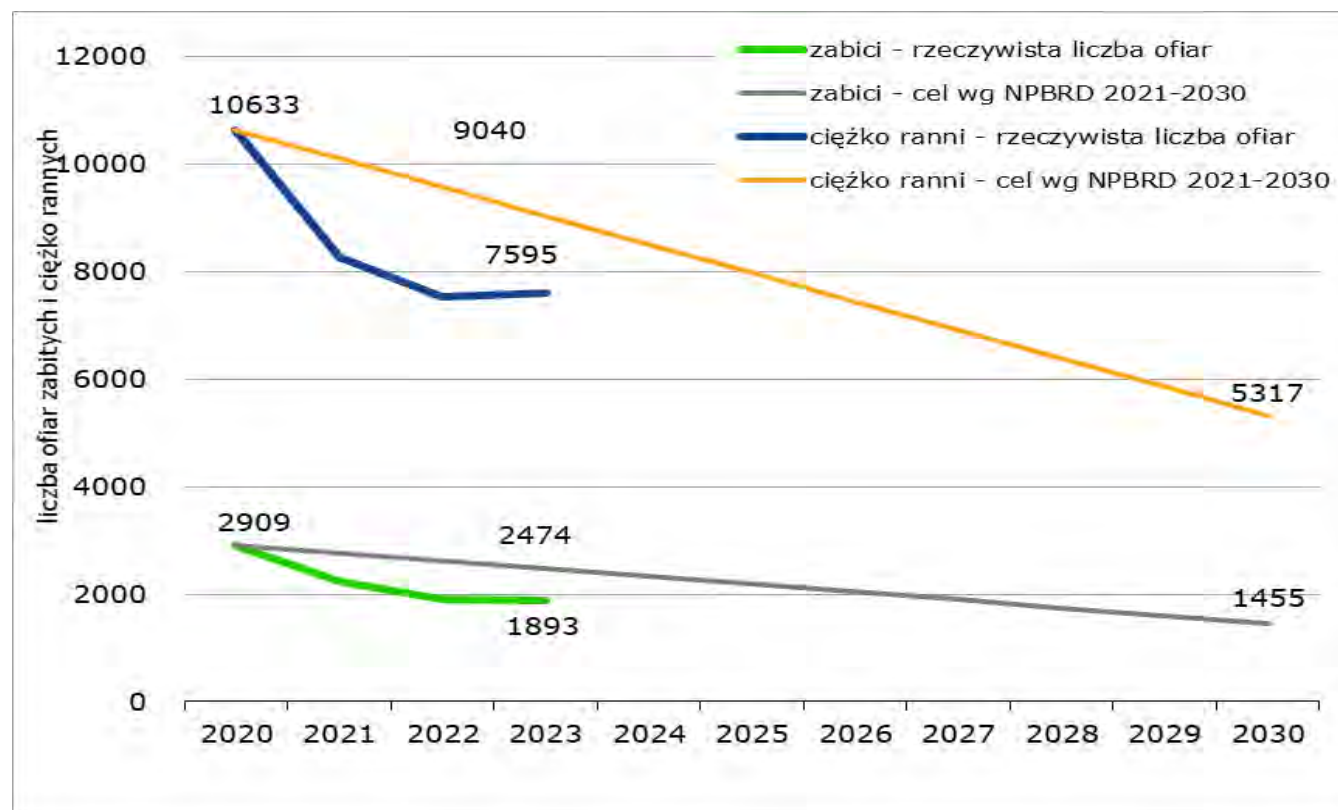
Ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% czyli **nie więcej niż 1455 w roku 2030**

Ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych o 50% czyli **nie więcej niż 5317 w roku 2030**

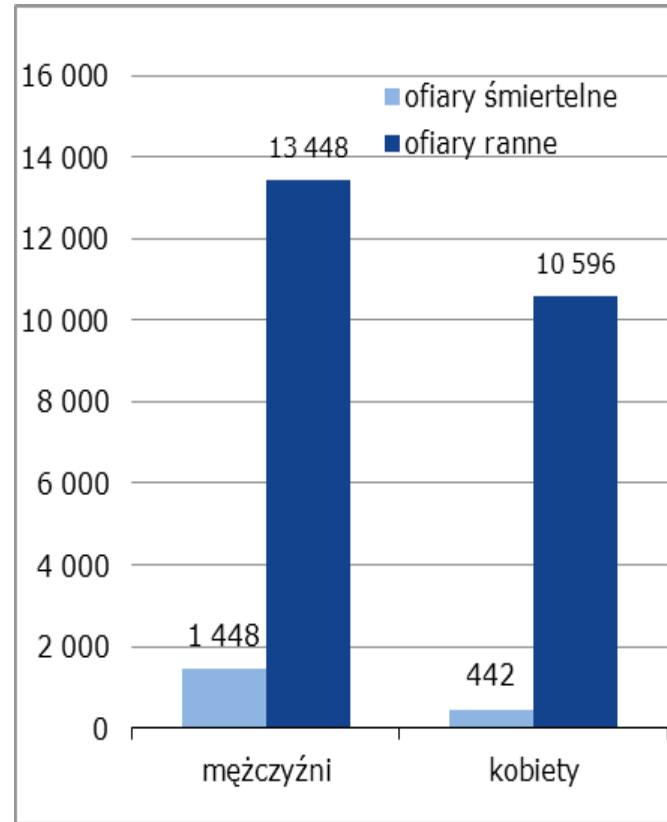
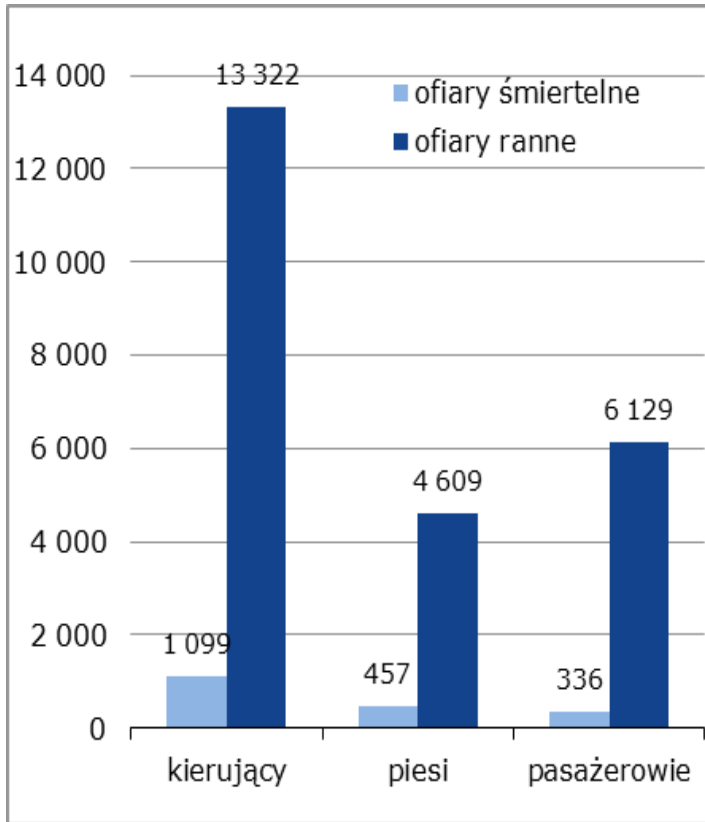


Realizacja celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 - 2030

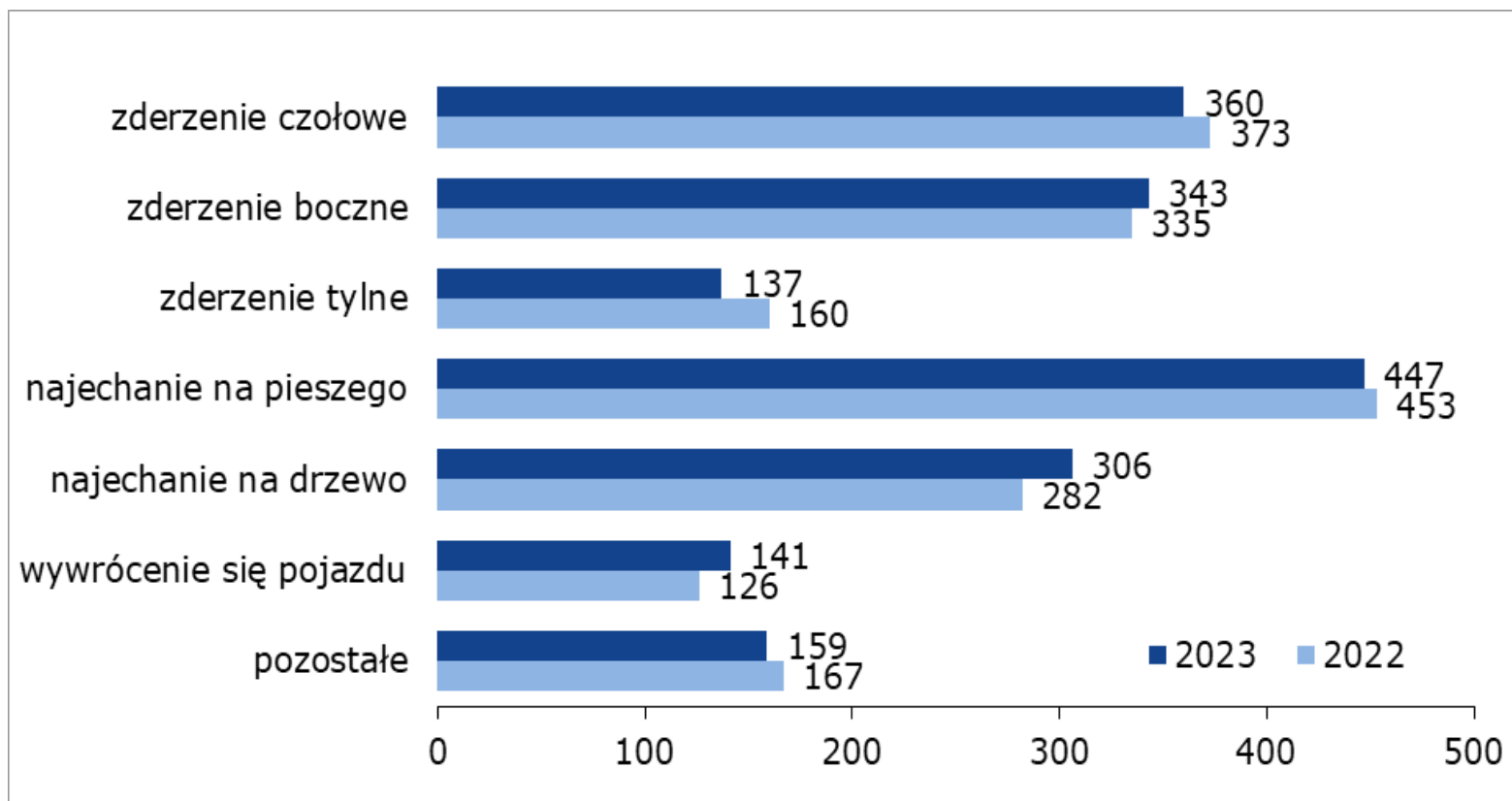
Barometr realizacji celów NPBRD 2021 – 2030



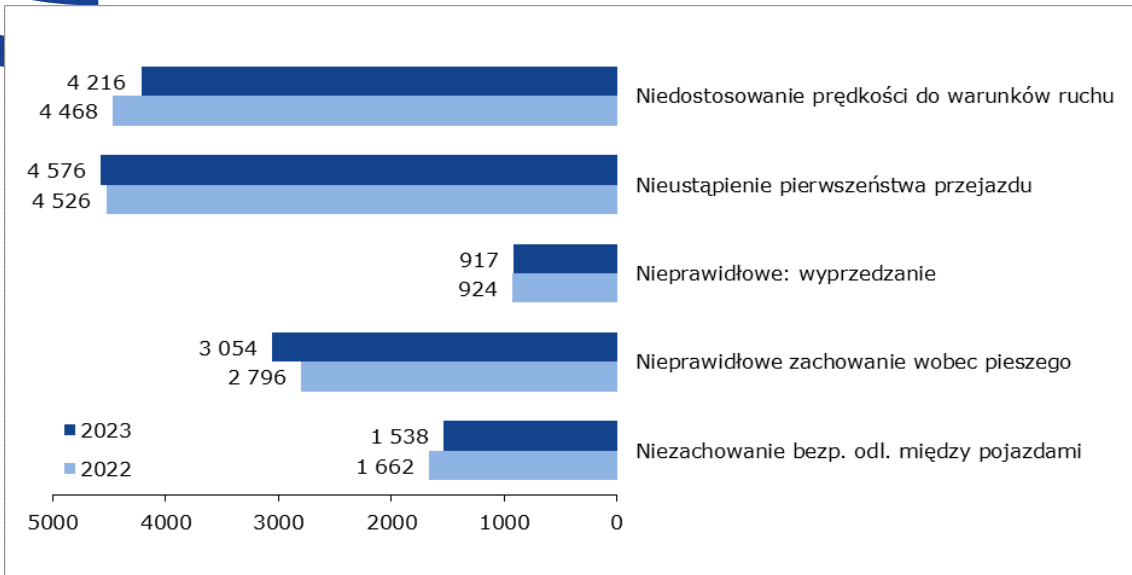
Ofiary wypadków według uczestnika ruchu



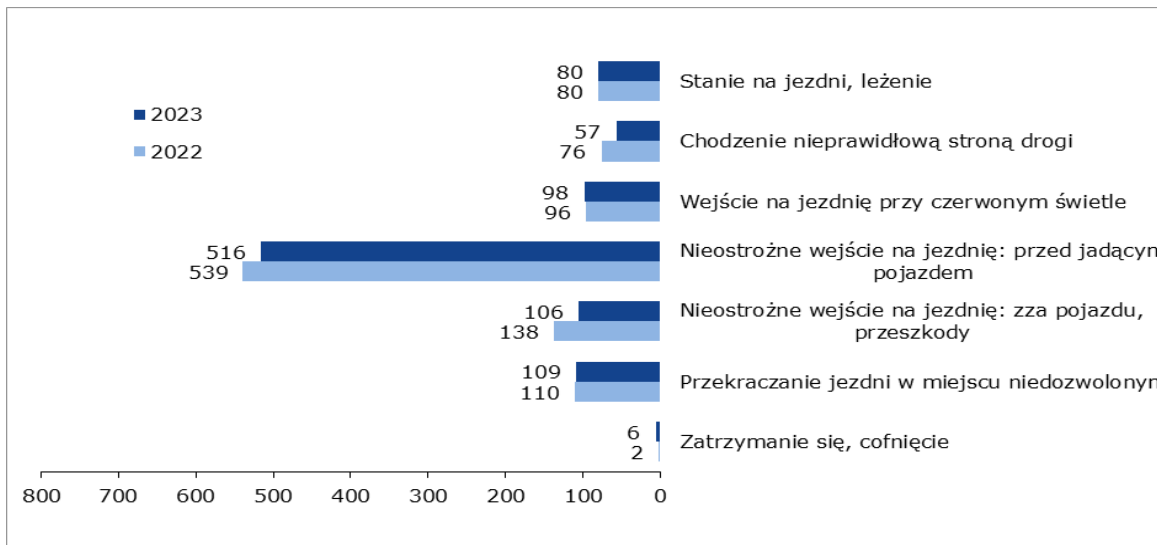
Ofiary śmiertelne wg rodzaju wypadku



Okoliczności wypadków

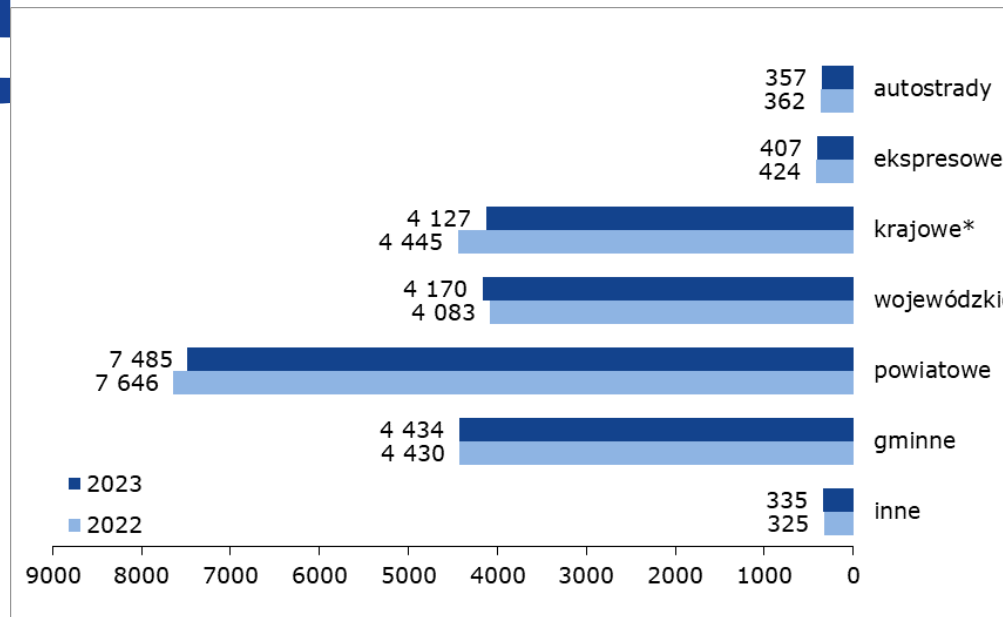


... jakie było zachowanie kierującego?



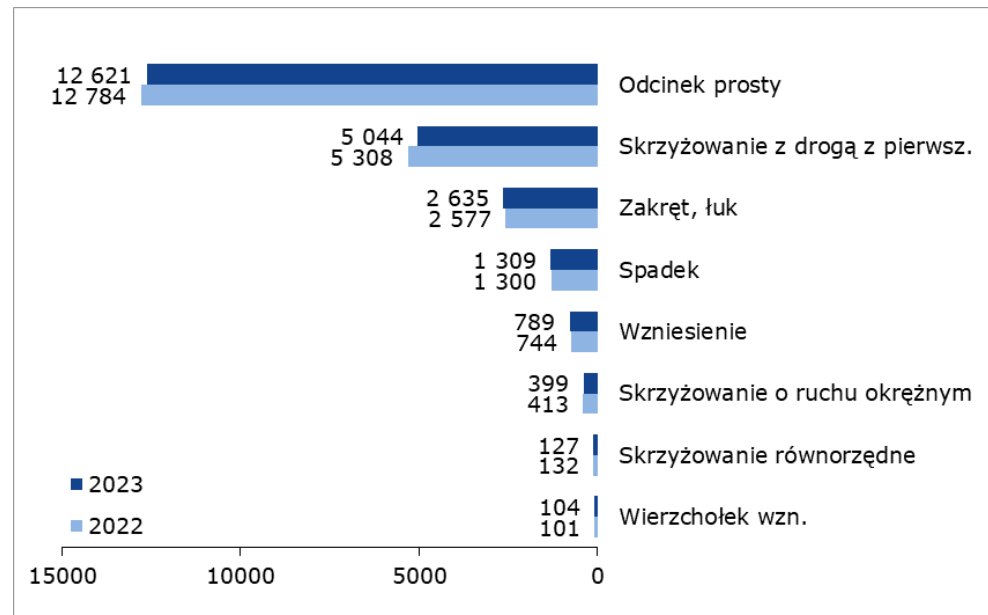
... jakie było zachowanie pieszego?

Miejsce powstania wypadków



... na drodze jakiej kategorii?

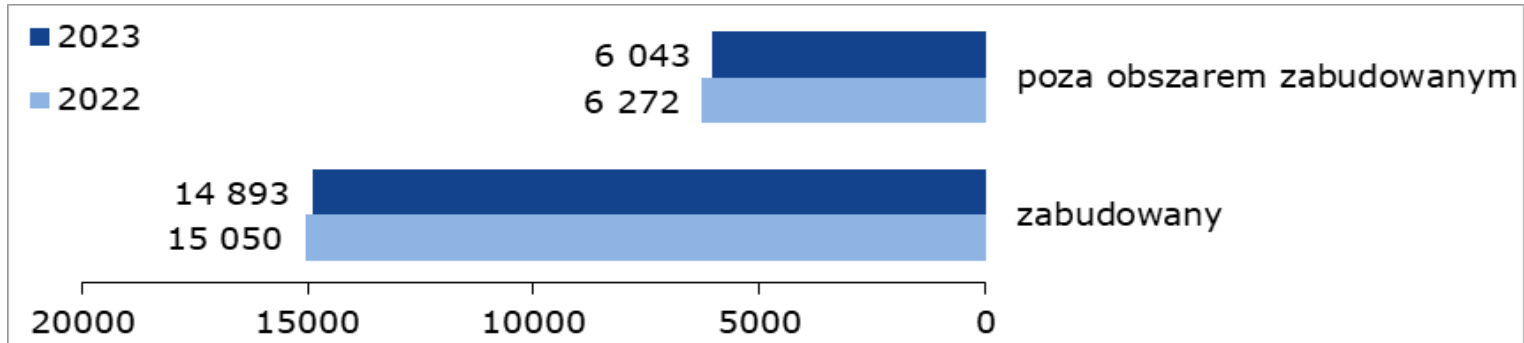
... na jakim odcinku drogi?



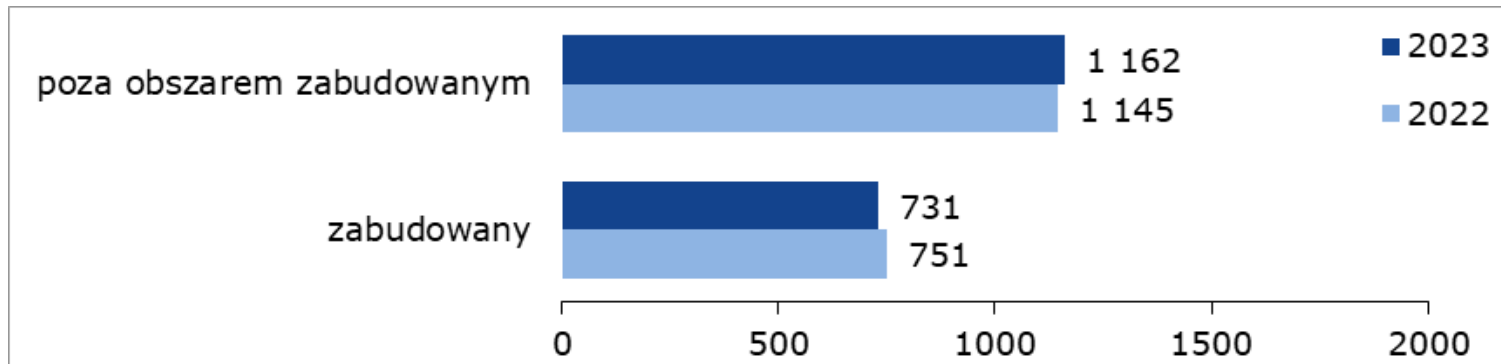
Miejsce powstania wypadków

... na jakim obszarze?

WYPADKI

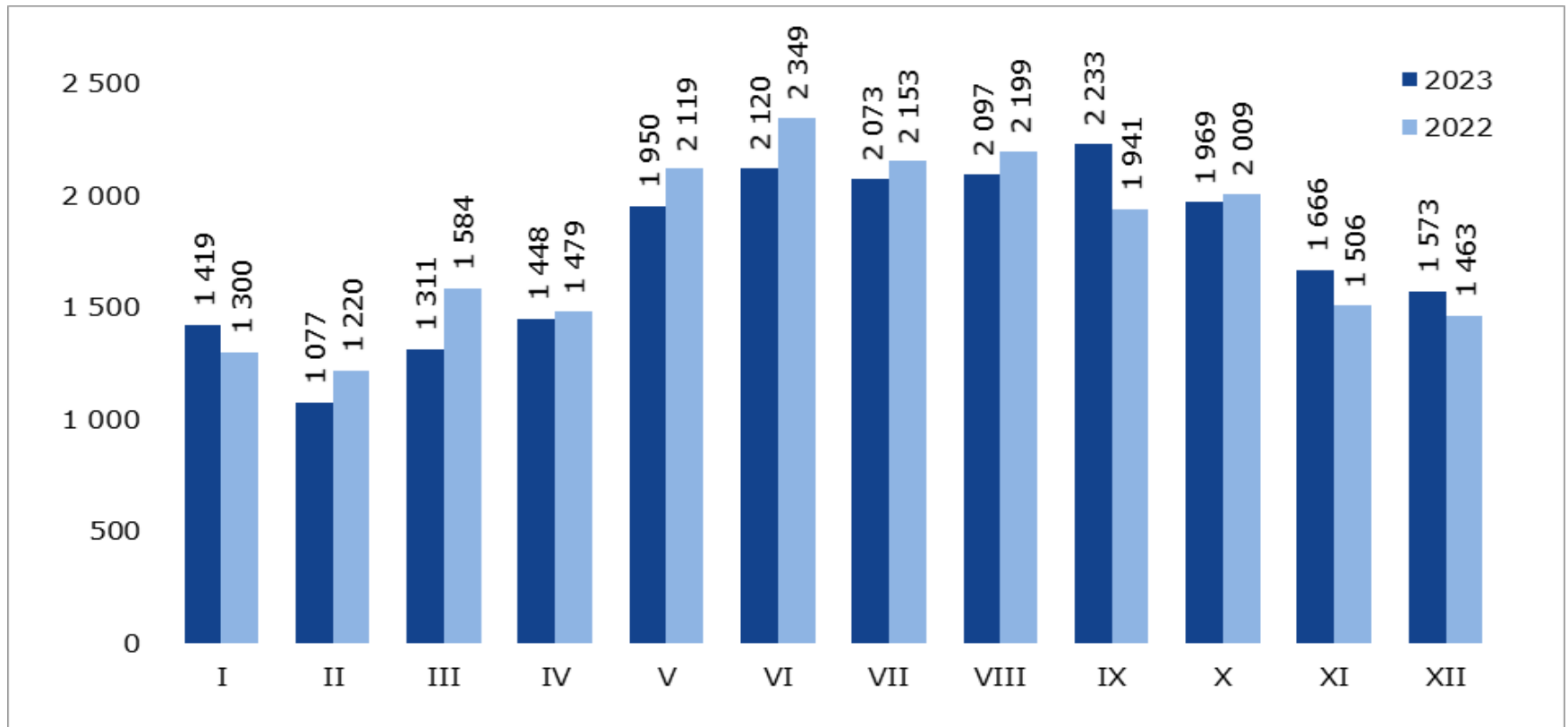


OFIARY ŚMIERTELNE



Czas powstawania wypadków

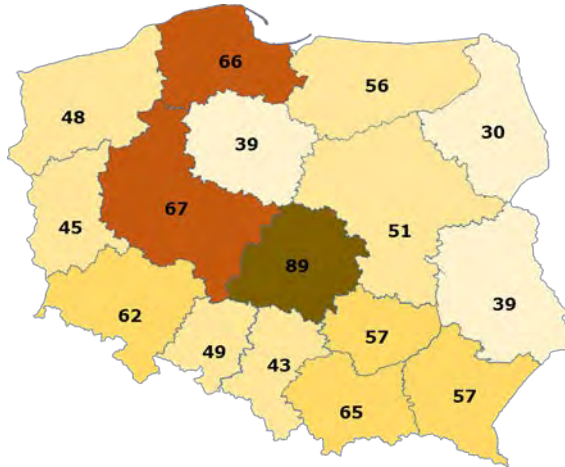
... w jakich miesiącach?



Wskaźniki zagrożenia w województwach w roku 2023

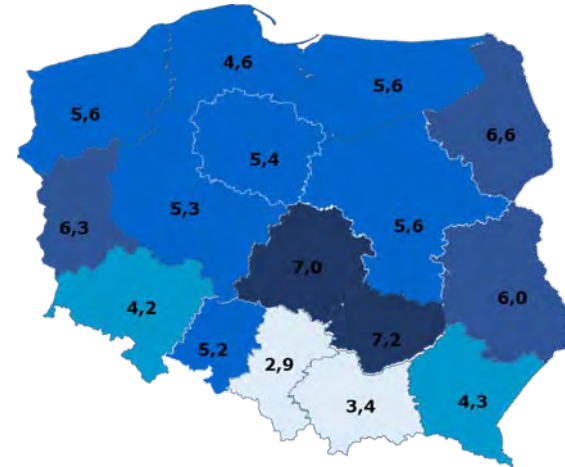
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



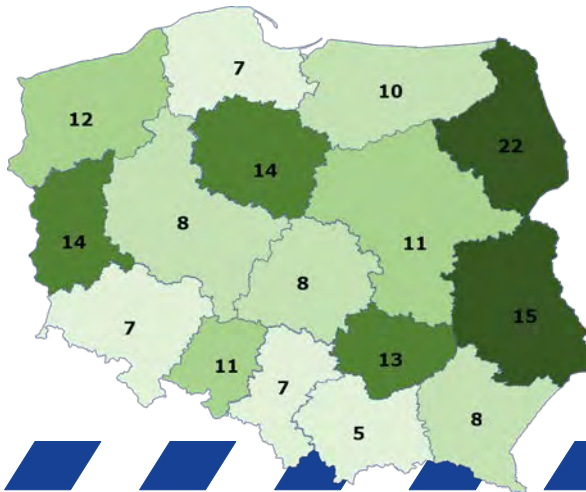
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



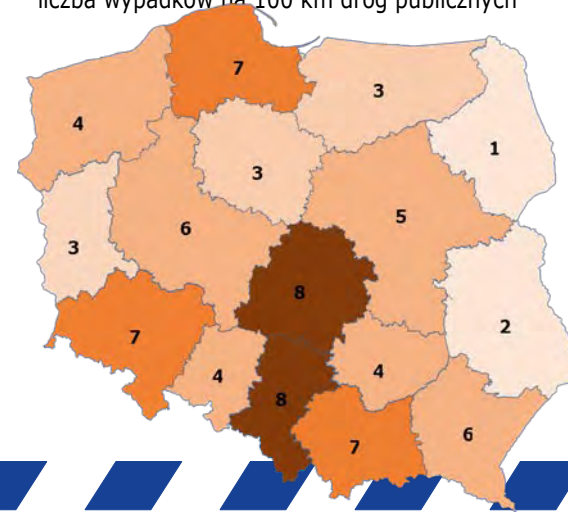
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

liczba wypadków na 100 km dróg publicznych





Koszty zdarzeń drogowych

Spółeczne koszty wypadków i kolizji drogowych w Polsce w 2022 roku:

Koszty całkowite zdarzeń drogowych w Polsce w 2022 roku wyniosły **52 mld PLN** (1,75 PKB RP), w tym:

- koszty wypadków drogowych – **37,9 mld PLN** (73% kosztów całkowitych)
- koszty kolizji drogowych – **14,1 mld PLN** (27% kosztów całkowitych)

Koszty zdarzeń drogowych

Koszty społeczne zdarzeń drogowych na Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) stanowiły **8%** kosztów wszystkich zdarzeń w Polsce w 2022 roku i wyniosły **3,9 mld PLN**,

w tym:

- koszty wypadków – **2,9 mld PLN**
- koszty kolizji – **954 tysięcy PLN**

Najwyższe koszty wypadków drogowych w Polsce w 2022 roku odnotowano w województwach: łódzkim, małopolskim, mazowieckim, śląski, wielkopolskim, dolnośląskim (66% kosztów całkowitych wypadków).

Najwyższe koszty kolizji drogowych w Polsce w 2022 roku odnotowano w województwach: mazowieckim i śląskim (29% kosztów całkowitych kolizji).

Koszty całkowite zdarzeń drogowych z udziałem osób w wieku 60+ stanowiły 10% kosztów wszystkich zdarzeń w Polsce w 2022 roku i wyniosły 5,3 mld PLN, w tym:

- koszty wypadków drogowych – **3,2 mld PLN**
- koszty kolizji drogowych – **2,1 mld PLN**

Koszty zdarzeń drogowych porównanie 2018, 2021, 2022

Kategoria	2018	2021	2022
Koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych	56,6 mld zł	39,3 mld zł	52 mld zł
Koszty wypadków drogowych	44,9 mld zł	35,8 mld zł	37,9 mld zł
Koszty kolizji drogowych	11,7 mld zł	3,5 mld zł	14,1 mld zł
Udział % w PKB, w tym	2,7%	1,5%	1,7%
koszty wypadków	2,1%	1,4%	1,2%
Koszty zdarzeń drogowych na sieci TEN-T	1,9 mld zł	2,7 mld zł	3,9 mld zł
Koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej	2,4 mln zł	2,6 mln zł	2,6 mln zł
Koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej	3,3 mln zł	3,5 mln zł	4,2 mln zł
Koszt jednostkowy ofiary lekko rannej	48,2 tys. zł	51,3 tys. zł	54,6 tys. zł
Koszt jednostkowy straty materialnej	15,4 tys. zł	4,7 tys. zł	19 tys. zł
Koszt jednostkowy wypadku drogowego	1,4 mln zł	1,6 mln zł	1,8 mln zł
Koszt jednostkowy kolizji drogowej	26,7 tys. zł	8,2 tys. zł	38,8 tys. zł



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Inicjatywy w zakresie informacji i edukacji



Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 17 lutego 2023 r.

Poz. 312

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA EDUKACJI I NAUKI¹⁾

z dnia 6 lutego 2023 r.

zmieniające rozporządzenie 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

W oparciu o propozycje zgłaszane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczące potrzeby rozszerzenia zagadnień dotyczących **wychowania komunikacyjnego** w szkole podstawowej, w klasach IV-VI Minister Edukacji i Nauki **w dniu 6 lutego 2023 r.** podpisał **rozporządzenie zmieniające rozporządzenie 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.**

W podstawie programowej **przedmiotu technika** wprowadzone zostały zmiany polegające **na rozszerzeniu treści nauczania związanych z wychowaniem komunikacyjnym i bezpieczeństwem w ruchu drogowym.**

Zmieniona podstawa programowa przedmiotu technika obowiązuje od roku szkolnego 2023/2024 w klasie IV szkoły podstawowej.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej

- Przygotowania do świadomego i odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym opartego na szacunku do drugiego człowieka oraz przestrzegania i poszanowania prawa.
- Zdobycia wiedzy na temat przepisów i zasad obowiązujących uczestników ruchu drogowego (pasażerów, pieszych i kierujących rowerem lub innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch i wózki rowerowe) oraz poznanie zagrożeń wynikające z ich nieprzestrzegania.
- Przygotowania do świadomego przestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i radzenia sobie z zagrożeniami w ruchu drogowym. **CELEM: przygotowania przyszłych adeptów sztuki prowadzenia pojazdów zanim wejdą w system szkolenia i egzaminowania kierowców w na poziomie szkole średniej (17-18 lat).**



Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej - cele kształcenia wymagania ogólne

- I. Rozpoznawanie i opis działania elementów środowiska technicznego(...)
 2. Identyfikowanie różnorodnych elementów technicznych w najbliższym otoczeniu, **również w infrastrukturze drogowej.**
 4. Rozróżnianie elementów budowy i wyjaśnianie działania wybranych narzędzi, przyrządów, urządzeń technicznych, **w tym roweru.**
 7. Wykrywanie, ocenianie i usuwanie nieprawidłowości w działaniu sprzętu technicznego, **w tym roweru.**
 8. Pozyskiwanie informacji z różnych źródeł na temat nowoczesnych dziedzin techniki, ciekawostek **i wynalazków technicznych i motoryzacyjnych.**

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – cele kształcenia wymagania ogólne

- III. Sprawne i bezpieczne posługiwanie się narzędziami, sprzętem technicznym, **rowerem oraz innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch i wózki rowerowe.**
1. Interpretacja informacji dotyczących bezpiecznej eksploatacji urządzeń technicznych i ich awaryjności. **Analiza instrukcji obsługi.**
 2. Odpowiedzialne posługiwanie się podstawowymi narzędziami i urządzeniami do obróbki ręcznej i mechanicznej, narzędziami pomiarowymi **i rowerem.**
 3. Przewidywanie i analizowanie zagrożeń wynikających z niewłaściwego użytkowania sprzętu technicznego, **w tym rowerze oraz innych urządzeń wykorzystywanych przez uczniów w ruchu drogowym.**
 4. Postępowanie podczas wypadku przy pracy i **wypadku drogowego oraz przewidywanie konsekwencji tych wypadków. Umiejętność udzielenia pierwszej pomocy przedmedycznej w typowych sytuacjach zagrożenia.**
 5. Utrzymywanie ładunku na stanowisku pracy. Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.
 6. Poszanowanie i utrzymanie w sprawności narzędzi, urządzeń, sprzętu technicznego **w tym rowerów** oraz okazywanie szacunku dla pracy własnej i drugiego człowieka.

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – cele kształcenia wymagania ogólne

- IV. Dostrzeganie wartości i zagrożeń techniki w aspekcie integralnego rozwoju człowieka i poszanowania jego godności (...)
 - 2. Charakterystyka zagrożeń występujących we współczesnej cywilizacji spowodowanych postępowaniem technicznymi (np. wojny, terroryzm, zanieczyszczenie środowiska, **w tym emisja substancji szkodliwych z silników różnych środków transportu**, zagrożenie zdrowia psychicznego i somatycznego).
 - 4. **Kształtowanie postawy odpowiedzialnego i świadomego uczestnika ruchu drogowego, szanującego prawa innych uczestników ruchu drogowego oraz respektującego przepisy ruchu drogowego.**

- VI. Przyjmowanie postawy proekologicznej (...)
 - 4. **Uświadomienie zależności między ruchem drogowym a ekologią (pojazdy hybrydowe, elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem i inne).**

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – treści nauczania wymagania szczegółowe

II. Wychowanie komunikacyjne. Uczeń:

- 1) przestrzega przepisów i zasad obowiązujących w ruchu drogowym oraz interpretuje znaki i sygnały drogowe dotyczące pasażera, pieszego oraz kierującego rowerem i innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym:
 - a) klasyfikuje uczestników ruchu drogowego oraz przedstawia prawa i obowiązki ich dotyczące,
 - b) definiuje najważniejsze pojęcia związane z ruchem drogowym (w szczególności droga, elementy i rodzaje drogi, pojazdy i ich rodzaje),
 - c) charakteryzuje podstawowe manewry w ruchu drogowym,
 - d) interpretuje zasady ruchu drogowego obowiązujące na skrzyżowaniach oraz przejazdach kolejowo-drogowych,
 - e) uzasadnia konieczność oraz wskazuje okoliczności stosowania zasady szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania,
 - f) wyjaśnia sposób zachowania się w miejscu wypadku drogowego i potrafi przekazać odpowiednim służbom informację o wypadku,
 - g) opisuje następstwa wypadków drogowych,
 - h) rozróżnia znaki drogowe pionowe, poziome i sygnały drogowe oraz objaśnia ich znaczenie,
 - i) interpretuje sygnały nadawane przez osoby uprawnione do kierowania ruchem oraz określa hierarchię ważności znaków i sygnałów.




Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – treści nauczania wymagania szczegółowe

2) bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym, jako pasażer, pieszy i rowerzysta:

- a) wyjaśnia potrzebę stosowania i konsekwencje niestosowania środków bezpieczeństwa przez pieszego (elementy odblaskowe), kierowcę i pasażerów w pojazdach samochodowych (w szczególności pasy bezpieczeństwa, foteliki, zagłówki) oraz kierującego np. rowerem (kask, elementy odblaskowe i inne),
- b) omawia zasady zachowania się na przystankach i w środkach publicznego transportu zbiorowego,
- c) interpretuje warunki dopuszczenia do uczestnictwa w ruchu drogowym kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego,
- d) dysponuje wiedzą teoretyczną dotyczącą bezpiecznego poruszania się rowerem potrzebną do przystąpienia do egzaminu w zakresie karty rowerowej,
- e) posiada umiejętność jazdy rowerem – w przypadku ubiegania się o kartę rowerową,
- f) korzysta w sposób świadomy z elementów podnoszących bezpieczeństwo w ruchu drogowym,
- g) respektuje nakazy i zakazy obowiązujące pasażera, pieszego, kierującego rowerem oraz innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym,
- h) przedstawia konsekwencje korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, podczas kierowania rowerem i innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym,
- i) przyjmuje postawę szacunku wobec innych uczestników ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami i starszych.



- 
- 3) konserwuje i reguluje rower oraz przygotowuje go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa:**
- a) rozpoznaje i klasyfikuje układy techniczne roweru ze względu na ich budowę i funkcję jaką pełnią,**
 - b) kontroluje i reguluje elementy roweru wpływające na bezpieczeństwo jazdy,**
 - c) wymienia obowiązkowe i zalecane wyposażenie roweru oraz wyjaśnia konieczność utrzymywania go w sprawności technicznej.**

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – warunki i sposób realizacji

Nauczanie techniki powinno być oparte przede wszystkim na tworzeniu różnorodnych konstrukcji technicznych obecnych w życiu codziennym i zawodowym. Przez konstrukcje techniczne należy rozumieć wszystkie wytwory w otaczającej rzeczywistości. Będzie to zarówno dom, **samochód**, komputer, robot **czy most**, ale również odzież, zabawka. Konstrukcje te powinny być filarem edukacji technicznej.

Zadaniem, realizowanym w ramach lekcji techniki, jest przygotowanie uczniów do świadomego uczestnictwa we współczesnym ruchu drogowym przez ukształtowanie w nich postaw bezpiecznego zachowania, właściwej oceny sytuacji na drodze, niepowodowanie zagrożeń dla siebie i innych, poznanie niebezpieczeństw wynikających z nieprzestrzegania przepisów i zasad obowiązujących w ruchu drogowym. Proces edukacji ucznia w zakresie wychowania komunikacyjnego powinien być prowadzony systematycznie od najmłodszych lat, a zakres treści nauczania powinien być uzupełniany o informacje i umiejętności adekwatne do wieku uczniów.

W klasach IV–VI treści dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym są kontynuacją zagadnień nauczanych na I etapie edukacji (klasy I–III) i rozszerzone o treści, które są niezbędne do uzyskania karty rowerowej. Godziny przeznaczone na realizację tych treści powinny być rozłożone w cyklu trzyletnim – z uwzględnieniem specyfiki konkretnej klasy w danej szkole.

Szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej przez ucznia, który ukończył 10 lat. Oznacza to, że egzamin w zakresie karty rowerowej może się odbywać w klasach IV–VI. Zadania dotyczące przygotowania ucznia do uzyskania karty rowerowej i przeprowadzenie egzaminu w zakresie karty rowerowej powinny być realizowane przez szkołę zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.).

Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – warunki i sposób realizacji

Ważne jest, aby szkoła posiadała na wyposażeniu różnorodne pomoce i środki dydaktyczne wspomagające zdobycie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a do praktycznej nauki jazdy niezbędny sprzęt, jakim jest rower. W celu bezpiecznego uczestnictwa w rzeczywistym ruchu drogowym, uczniowie powinni bezwzględnie opanować praktyczną jazdę rowerem najpierw w miasteczku ruchu drogowego lub na placu szkolnym odpowiednio do tego przygotowanym.

W miarę lokalnych możliwości, szkoły powinny współpracować z osobami i instytucjami mogącymi wspierać edukację komunikacyjną, szczególnie w zakresie udzielania pierwszej pomocy, doskonalenia techniki jazdy rowerem oraz prowadzenia egzaminów w zakresie karty rowerowej. Mowa tu o miasteczkach ruchu drogowego, Policji (Wydziały Ruchu Drogowego), Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego, ratownikach medycznych, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej, Inspektoratach Transportu Drogowego. W tym zakresie istotna jest też współpraca z rodzicami oraz ich pedagogizacja.

Szkoły powinny również uczestniczyć w akcjach edukacyjnych organizowanych w środowisku lokalnym lub o szerszym zasięgu, a szczególnie w corocznych ogólnopolskich turniejach wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.



Wychowanie komunikacyjne – w szkole podstawowej – warunki i sposób realizacji

Wychowanie komunikacyjne powinno być interdyscyplinarnym zadaniem szkoły. Oznacza to, że nauczyciele wielu przedmiotów powinni uwzględniać tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania, a dyrektorzy szkół i rady pedagogiczne, tworząc program wychowawczo-profilaktyczny na dany rok szkolny, powinni umieścić w nim zadania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Możliwe jest również organizowanie zajęć przygotowujących do uzyskania karty rowerowej podczas innych zajęć np. zajęć z wychowawcą, na wychowaniu fizycznym, przyrodzie. Uczniowie mogą pogłębiać wiedzę i doskonalić swoje umiejętności w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym także podczas różnych form aktywności (np. na wycieczkach, rajdach).

Dobłą praktyką jest powołanie w szkole nauczyciela – koordynatora wychowania komunikacyjnego. Osoba taka powinna planować i nadzorować cały proces edukacji komunikacyjnej w danej szkole i współpracować ze środowiskiem lokalnym.



Nowe tematyczne maskotki BRD



**Pan Fotek i
Pan Stopek**



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



Wybrane cele ogólne działań edukacyjnych skierowanych do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

W **2016** roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego po raz pierwszy w Polsce zainicjowała działania skierowane do osób starszych. Głównym założeniem wszelkich działań skierowanych do osób starszych jest wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, spadek liczby wypadków drogowych, a w konsekwencji – liczby ofiar śmiertelnych i rannych w tej stale rosnącej grupie naszego społeczeństwa tj. osób powyżej 60 roku życia.

Dotychczasowe akcje informacyjno – edukacyjne skierowane do osób powyżej 60 roku życia:

2016 rok akcja skierowana była do rowerzystów powyżej 60 roku życia pod hasłem **„Seniorowerowy Weekend. Bezpieczeństwo seniorów”**.

2017 rok akcja skierowana była do rowerzystów i pieszych powyżej 60 roku życia pod hasłem **„60+ bezpieczni w ruchu drogowym”**.

2018 rok ogólnopolska akcja skierowana była do rowerzystów, kierowców i pieszych powyżej 60 roku życia pod hasłem **„Senior na drodze. Jestem świadomy - będę bezpieczny”**.

2019 rok akcja skierowana była do rowerzystów, kierowców i pieszych powyżej 60 roku życia pod hasłem **„Senior na drodze – pamiętaj o bezpieczeństwie”**.

2023 rok ogólnopolska akcja skierowana była do rowerzystów, kierowców i pieszych powyżej 60 roku życia pod hasłem **„Senior na drodze do ... bezpieczeństwa!”**.

2024 rok ogólnopolska akcja skierowana była do kierowców powyżej 60 roku życia pod hasłem **„Bezpieczni 60+”**.



Wybrane cele ogólne działań edukacyjnych skierowanych do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

- Utrwalenie postaw wśród pieszych, rowerzystów i kierowców po 60 roku życia o braku akceptacji dla nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego m.in.: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem; przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym; nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu; nieprawidłowe skręcanie; nieprawidłowe omijanie; nieprawidłowa zmiana pasa ruchu; niedostosowanie prędkości do warunków ruchu; nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych czy niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.
- Uświadomienie osób po 60 roku życia, iż zmiany fizjologiczne związane z wiekiem mają wpływ na percepcję i możliwość kierowania rowerem czy samochodem osobowym, a możliwości psychomotoryczne z wiekiem ulegają pogorszeniu, jak choćby narząd wzroku.
- Uświadomienie, iż nawet będąc kierowcą z wieloletnim doświadczeniem należy weryfikować swoje umiejętności praktyczne i należy stale je rozwijać i doskonalić, np. sprawdzać czy funkcjonowanie układu nerwowego nie zmieniło się, czy szybkość reakcji np. w manewrach hamowania czy wymijania nie wydłuża się.
- Uświadomienie, iż efekty uboczne przyjmowania leków mają wpływ na zdolność do kierowania pojazdem i zdolności motoryczne oraz na reakcje na drodze, z czego kierowca po 60 roku życia może do końca nie zdawać sobie sprawy.


Wykorzystanie symulatorów w szkoleniu osób powyżej 60 roku życia



Wykorzystanie symulatorów w szkoleniu osób powyżej 60 roku życia



Szczegóły na stronie akcji:
www.seniornadrodze.pl



Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.


W ramach akcji zrealizowano następujące działania:

- 50 warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w formie wykładów z elementami dyskusji, konsultacji, studium przypadku i ćwiczeń praktycznych;
- we wszystkich miejscach, gdzie odbyły się Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego został zapewniony warsztat rowerowy wraz z obsługą;
- we wszystkich miejscach, gdzie odbyły się Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego był zapewniony mobilny profesjonalny symulator do przeprowadzenia szkolenia kierowcy 60+ z zakresu bezpiecznej jazdy;
- w ramach całej akcji prowadzone były działania informacyjne, a także współpraca z członkami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W ramach akcji wydany został folder informacyjny pt.: „Postaw na bezpieczeństwo osób 60+!”, którego celem było podniesienie świadomości przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, innych instytucji oraz stowarzyszeń i klubów seniora, w zakresie konieczności prowadzenia systematycznej edukacji skierowanej do grupy uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia. Folder został również umieszczony w materiałach edukacyjnych akcji na stronie dedykowanej akcji do pobrania i wykorzystywania.

Serwisowi zostało poddanych 586 rowerów. Założono, że w ramach akcji zostanie przeszkolonych 1980 osób jednak zainteresowanie akcją było tak duże, że przeszkolono 2538 osób.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.


Zakres badań obejmował **monitoring zachowań użytkowników pojazdów jednośladowych**, w tym pomiary prędkości pojazdów jednośladowych (w wybranych lokalizacjach na obszarze **województw mazowieckiego, wielkopolskiego i śląskiego**, t.j.:

- motocykliści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 400 m + pomiar poza obszarami zabudowanymi na odcinku 1000 m na drogach klas G lub GP (w przekrojach jednojezdniowych i dwujezdniowych) oraz dróg klas S lub A – obejmujący w każdym przypadku minimum 100 motocyklistów,

- motorowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 300 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 motorowerzystów,

- rowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 rowerzystów,


- użytkownicy urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych : pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów oraz na prostych odcinkach chodników pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 użytkowników takich urządzeń.



Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

Ponadto monitoring obejmował zakres stosowania przez kierujących pojazdami biernych urządzeń zabezpieczających i elementów odblaskowych oraz innych urządzeń, t.j.:

- używanie kasków i odzieży ochronnej przez motocyklistów (dla minimum 100 motocyklistów),
używanie kasków i odzieży ochronnej przez motorowerzystów (dla minimum 50 motorowerzystów),
- używanie kasków i kamizelek odblaskowych lub innych elementów odblaskowych przez rowerzystów (dla minimum 50 rowerzystów),
- używanie kasków, kamizelek odblaskowych lub innych elementów odblaskowych przez użytkowników urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych (dla minimum 50 użytkowników),
- stosowanie pasów bezpieczeństwa w pojazdach (w minimum 100 pojazdach),
- używanie telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami (w minimum 100 pojazdach),
- używanie fotelików lub innych biernych urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach (w minimum 100 pojazdach).



Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

UZYSKANE WYNIKI :

Prędkość pojazdów jednośladowych:

Motocykle

- prędkość średnia w obszarze zabudowanym 63,6 km/h,
- prędkość średnia poza obszarem zabudowanym 101,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość w obszarze zabudowanym 58,9%,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość poza obszarem zabudowanym 44,8%,
- udział odstępów niebezpiecznych w obszarze zabudowanym 15,9%,
- udział odstępów niebezpiecznych poza obszarem zabudowanym 10,5%;

Motorowery

- prędkość średnia 45,6 km/h
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 16,0%,
- udział odstępów niebezpiecznych 8,2%;

Rowery

- prędkość średnia 18,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających prędkość 20 km/h 33,0%,
- udział odstępów niebezpiecznych 4,3%;

Urządzenia transportu osobistego i hulajnogi elektryczne

- prędkość średnia 20,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 54,2%,
- udział odstępów niebezpiecznych 1,6%,



Budowa ogólnopolskiego, wyspecjalizowanego ośrodka leczenia traumy dla:
OFIAR WYPADKÓW KOMUNIKACYJNYCH
RODZIN OFIAR WYPADKÓW
SŁUŻB OBSŁUGUJĄCYCH WYPADKI KOMUNIKACYJNE

.....oraz włączenia ośrodka do państwowego system ochrony
i profilaktyki zdrowia publicznego.

Folder informacyjny – edukacyjny „Przepis na ... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaktualizowała opracowany w 2022 roku folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. Folder został przygotowany w dwóch wersjach językowych: polskiej i angielskiej.

Inicjatywy w zakresie edukacji

Kampania społeczna „**Zdaj test z odpowiedzialności**”, przygotowana w ramach projektu „Działania edukacyjne dotyczące ograniczania jazdy pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego”.



W ramach kampanii powstał 30-sekundowy spot, który był emitowany telewizji, Internecie i radiu. Adresatami szeroko zakrojonej kampanii są użytkownicy dróg, w szczególności powyżej 18 roku życia. Kampania społeczna przedstawia znowelizowane przepisy dotyczące wykroczeń w ruchu drogowym, w tym przede wszystkim dotyczące zaostrzania sankcji za jazdę po użyciu alkoholu i innych środków odurzających.

Całkowity koszt kwalifikowany kampanii wyniósł **9 946 772, 37 zł**, przy czym zasięg dotarcia kampania uzyskała na poziomie ok **26 mln osób**.

Kampania była współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach



Od połowy września 2023 r. roku realizowana była kampania społeczna pt. „Inni też popełniają błędy. Zwolnij!”, która jest polskim odpowiednikiem nowozelandzkiego spotu dotyczącego nadmiernej prędkości pod nazwą „MISTAKES” przygotowanego na zlecenie WAKA KOTHAI NZ Transport Agency.

Całkowity koszt kwalifikowany wyniósł **5 941 780 zł**, przy czym zasięg dotarcia kampania osiągnęła na poziomie ok **22 mln osób**.

Kampania była współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Inicjatywy w zakresie współpracy międzynarodowej

EU Road Safety Exchange (EURSE) był to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021, z powodu pandemii przedłużony do 2022 r.), który wspierał poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Podczas realizacji pilotażowej edycji, finansowanego przez UE projektu, dwanaście państw członkowskich UE (Austria, Bułgaria, Francja, Grecja, Irlandia, Litwa, Holandia, **Polska**, Portugalia, Rumunia, Hiszpania i Szwecja) podjęło współpracę, aby dzielić się inteligentnymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Istotą projektu była seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniali ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczenia w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmowały warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.

Celem projektu było zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach UE oraz pomoc w zlikwidowaniu różnic /dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.

Głównymi odbiorcami docelowymi byli decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynił 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.

W ramach projektu odbyły się dwie wizyty studyjne przedstawicieli polskiej administracji publicznej we Francji w styczniu 2020 roku i Austrii w kwietniu 2022 roku.

Inicjatywy w zakresie współpracy międzynarodowej

W dniach 15 -16 maja 2024 roku miała miejsce wizyta studyjna w Danii, której celem była wymiana doświadczeń w zakresie edukacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz bezpieczeństwo ruchu jednośladów. Oprócz przedstawiciela MI, w wizycie wzięli udział przedstawiciele Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, a także eksperci z Grecji i Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC).

W trakcie wizyty jej uczestnicy odbyli kilka spotkań w Ratuszu Miejskim w Kopenhadze oraz siedzibie duńskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.





Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

