



*Praca zbiorowa*

*zrealizowana na podstawie uchwały nr 3 z dnia 4 grudnia 2013 roku*

*Mazowieckiej Rady BRD*

**Warszawa, dnia 31 marca 2014 roku**

# SPIIS TREŚCI

	<b>Wstęp</b>	str. 3-6
1.	<b>Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu</b>	str. 7-25
2.	<b>Uwarunkowania programu</b>	
	2.1 Międzynarodowe źródła Strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim	str. 26-27
	2.2 Krajowe źródła Strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim	str. 27-28
	2.3 Regionalne źródła Strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim	str. 28-30
3.	<b>Cele i struktura programu</b>	
	3.1 Cele Programu	str. 30-31
	3.2 Struktura Programu	str. 31
4.	<b>Efektywny system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego</b>	str. 31-34
5.	<b>Bezpieczny i odpowiedzialny człowiek</b>	str. 34-42
6.	<b>Przyjazna i wybacząca infrastruktura</b>	str. 42-44
7.	<b>Bezpieczne i sprawne pojazdy</b>	str. 44-45
8.	<b>Bezpieczna i przewidująca prędkość</b>	str. 45-50
9.	<b>System ratownictwa i pomocy ofiarom wypadków</b>	str. 50-52

## **Wstęp**

W wyniku rozwoju zarówno w ujęciu globalnym, jak i lokalnym, dochodzi do szeregu przemian, które kształtują ludzkie oblicza i wpływają na otaczającą nas rzeczywistość - cywilizację. Jednym z obszarów tej cywilizacji, szczególnie dotkniętym przemianami jest ruch drogowy. W rzeczywistości tempo rozwoju tej sfery implikuje wiele przemian jednocześnie. W szczególności należy do nich permanentny wzrost liczby pojazdów oraz zadań transportowych wynikających z rosnącej potrzeby migracji społecznej. Efektem tego jest zagrożenie bezpieczeństwa. Wypadek drogowy to wiele tragedii ludzkich, pociągających za sobą ogromne straty społeczne i materialne. To nie tylko ofiary (zabici, ranni, inwalidzi), ale również zniszczone lub uszkodzone pojazdy, infrastruktura oraz koszty wynikające z obsługi tych zdarzeń. W rzeczywistości to pojęcie obejmuje także niedostrzegalne skutki gospodarcze. Zatem, w tym zakresie, konieczne jest podjęcie takich działań, które pozwolą obniżyć wszelkie skutki rosnącego natężenia ruchu drogowego.

W obliczy powyższych faktów utrzymująca się wysoka liczba wypadków drogowych i ich ofiar, w obecnym wymiarze, staje się newralgicznym aspektem społecznym. W rezultacie zapobieganie temu zjawisku wymaga podjęcia skoordynowanych, interdyscyplinarnych działań. W szczególności dotyczy to instytucji szczebla administracji rządowej, jak i samorządowej. W działania powinny włączać się wszelkie podmioty administracji drogowej, a także Policja, służba zdrowia, łączności, instytucji badawczo-naukowych, szkolnictwa, projektantów i producentów pojazdów, środków masowej komunikacji, instytucji ubezpieczeniowych i innych.

We współczesnym świecie motoryzacja, poza siłą rozwoju społecznego, rodzi wiele problemów społeczno-ekonomicznych, medycznych, prawnych, organizacyjnych itp. Sposób ich rozwiązania rzutuje na stan porządku i bezpieczeństwa publicznego w szerszym pojęciu, a w szczególności bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wielowymiarowy i odnosi się zarówno do sfery lokalnej, regionalnej, jak i krajowej. To wysoka liczba wypadków i ich ofiar oraz wynikające z tego zagrożenia dla jego uczestników spowodowały, że te zagadnienia nabierają negatywnego wymiaru społecznego. Bowiem w znaczącym stopniu wpływają na bezpieczeństwo i porządek publiczny. Wypadki drogowe i ich konsekwencje, których dostrzegalność, do pewnego stopnia, nie stanowiła społecznego zaangażowania, dzisiaj osiąga wymiar szkodliwości społecznej, zagrożenia podstawowej potrzeby bezpieczeństwa.

W rezultacie stopnia wypadkowości drogowej, w szczególności w odniesieniu do społeczności lokalnych, wzrastają oczekiwania społeczne na zdecydowane działania zmierzające do przywrócenia równowagi tej sytuacji. W konsekwencji zapobieganie wypadkom drogowym stało się jednym z istotnych zadań całego aparatu państwowego oraz organizacji społecznych. Jak się okazało działań, które w praktyce stały się trudne do rozwiązania, ale i odpowiedzialność jest większa.

Zatem skoncentrowanie uwagi na działaniach prewencyjnych staje się koniecznością. Bowiem, m.in. rozwiązania organizacyjno-prawne decydują o stanie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego, mierzone liczbą strat materialnych i szczególnie bolesnych strat biologicznych. Można by stwierdzić, że u podłoża niepożądanych skutków współczesnego ruchu drogowego leży ekspansyjny postęp natury technicznej przy jednoczesnym braku (lub niedostatku) świadomości społecznej (wychowania drogowego) oraz niedostatecznej działalności organizacyjnej i kontrolnej.

Do opracowania Strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Mazowsza na lata 2013-2020 wykorzystano metodologię, opartą na analizie treści nadesłanych odpowiedzi na zapytanie Pełnomocnika Marszałka do spraw wdrożenia Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Mazowszu. Dotyczyło ono podejmowanych lub zamierzonych działań różnych jednostek w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa mazowieckiego. Zakres merytoryczny pytania obejmował przyjęte w Narodowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego priorytety. W rezultacie wystosowano 693 zapytania, w tym uwzględniono 37 powiatów i 5 miast na prawach powiatów oraz 314 gmin wchodzących w skład województwa mazowieckiego. W odpowiedzi otrzymano informacje jedynie z 26 powiatów i kilkudziesięciu gmin. W ocenie wartości merytorycznej otrzymanego materiału można stwierdzić, iż cechą wspólną wyróżniającą większość otrzymanych odpowiedzi były konkretne propozycje działań w obszarze edukacji. Natomiast pozostałe odpowiedzi ograniczały się jedynie do ogólników. Taka sytuacja pozwala na stwierdzenie, iż poprawą stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego są zainteresowane jedynie nieliczne instytucje.

Przeprowadzone przez WORD działania w zakresie opracowania Strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Mazowsza, w szczególności odnoszące się do analizy odpowiedzi, pozwoliły sformułować wniosek, iż zarówno merytoryczna wartość odpowiedzi, jak i ich brak mogą również wynikać z zaburzenia w przepływie informacji oraz niewłaściwej koordynacji pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie mazowieckim. Z przeprowadzonej analizy dokumentów wynika, że otrzymane odpowiedzi, w znakomitej większości, odnosiły się do 3 (trzech) priorytetów z 6 (sześciu) wskazanych. Natomiast najniższy wskaźnik odpowiedzi dotyczył modułu Ratownictwa i Systemu Zarządzania - większość instytucji pominęła te aspekty w ogóle. Ponadto należy podkreślić, że wśród otrzymanych treści, większość odpowiedzi dotyczy potrzeby realizacji zadań w obszarach objętych wskazanymi priorytetami, a co istotne również dostrzega słabość systemu (brak koordynacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Analizując zagadnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie sposób pominąć ekonomicznych konsekwencji wypadków. W dalszej perspektywie, straty w wypadkach drogowych generują deficyt gospodarczy i ekonomiczny Państwa. Skala tego zjawiska obejmuje działania, które rozpoczynają się

od interwencji (uruchomienie służb ratowniczych), poprzez leczenie (hospitalizacja), a kończą się na odpowiedzialności (administracja i sądownictwo, ubezpieczenia - likwidacja szkody i obsługa odszkodowań) oraz terapii (rekonwalescencja fizyczna i psychiczna).

Koszty związane z obsługą wypadków drogowych to ok. 30 mld rocznie (źródło: Instytut Badawczy Dróg i Mostów). W obliczu tych faktów należy uznać, że wypadki drogowe stanowią znaczący problem społeczno-ekonomiczny z powodu masowości tego zjawiska i tragicznych, często traumatycznych jego konsekwencji. Rozmiar tego zjawiska najlepiej obrazują poniższe tabele:

### KOSZTY ZDARZEŃ DROGOWYCH W POLSCE

Metodologia	Koszty wypadków (mld PLN)	
	2011 rok	2012 rok
Metodologia z 2011	20,1	19,2
<b>Metodologia z 2012</b>	-	<b>29,4</b>

Źródło: KRBRD

Koszty wynikające z powyższej tabeli (ok. 30 mld PLN) pobudzają wyobraźnię. Tym bardziej, że de facto ponosi je obywatel. Natomiast w celu określenia rozmiaru zjawiska, dla porównania można wskazać, iż koszty związane z obsługą zdarzeń drogowych w 2012 roku, stanowiły 10% budżetu Państwa w analogicznym okresie.

### KOSZTY WYPADKÓW DROGOWYCH W POLSCE W PODZIALE NA RODZAJE ZDARZEŃ DROGOWYCH

Koszty zdarzeń drogowych w Polsce 2012 rok		
Koszty wypadków	29,37 mld PLN	≈1,6% PKB
Koszty kolizji	5,16 mld PLN	≈0,3% PKB
<b>Koszty ogółem</b>	<b>34,53 mld PLN</b>	<b>≈1,9% PKB</b>

Źródło: KRBRD

W oparciu o dane z powyższej tabeli, można stwierdzić, że największy wskaźnik kosztów obsługi zdarzeń drogowych dotyczy wypadków, rozumianych jako stan, w którym występują ofiary – zabici lub ranni. Natomiast należy również podkreślić, że statystyczne koszty kolizji, dotyczą wyłącznie sytuacji, zdarzeń zgłoszonych na Policję. Wg nieoficjalnych danych szacuje się, że liczba niezgłoszonych kolizji drogowych przewyższa wskaźnik statystyczny.

## JEDNOSTKOWE KOSZTY ZDARZEŃ DROGOWYCH W 2012 ROKU

Koszty jednostkowe zdarzeń drogowych w Polsce 2012 rok	
Kategoria kosztu	Koszt jednostkowy
<b>Ofiara śmiertelna</b>	<b>2,47 mln PLN</b>
Ofiara ciężko ranna	1,09 mln PLN
Wypadek drogowy	0,73 mln PLN
Kolizja drogowe	0,02 mln PLN

Źródło: KRBRD

Największy koszt obsługi zdarzenia drogowego obywatel ponosi w sytuacji wypadku ze skutkiem śmiertelnym, co w skrajnym przypadku może kosztować owe 2,47 mln PLN. Zatem łatwo obliczyć, że ogólny koszt wszystkich ofiar śmiertelnych rocznie kosztuje budżet Państwa (obywatela) blisko 8,7 mld PLN (źródło: KGP, ok. 3500 osób - wskaźnik zabitych za 2012 rok). Taka sytuacja powinna budzić refleksje. Bowiem w przypadku obniżenia liczby ofiar wypadków drogowych („wizja zero”), redukuje się również istotnie koszty Państwa związane z obsługą zdarzeń drogowych. Tym samym zaoszczędzone środki (ok. 35 mld PLN rocznie) można wykorzystać na inne cele. W odniesieniu do Mazowsza, wysokość tych środków mogłaby zostać przeznaczona, chociażby na konkretne działania edukacyjno-szkoleniowe, stworzenie i utrzymanie realnie działającego systemu zarządzania brd oraz rozbudowę infrastruktury drogowej. Wniosek przedstawia w układzie liczbowym poniższa tabela:

### KOSZTY ZDARZEŃ DROGOWYCH NA MAZOWSZU

Koszty zdarzeń drogowych na Mazowszu wg wskaźników z 2012 rok			
Kategoria kosztu	Wskaźnik Liczby zabitych (osoby)	Wskaźnik kosztów jednostkowych	Koszty ogólne
Ofiara śmiertelna	584	2,47 mln PLN	≈ 1,5 mld PLN
<b>Ofiara ranna</b>	<b>5384</b>	<b>1,09 mln PLN</b>	<b>≈ 5,9 mld PLN</b>
Wypadek drogowy	4509	0,73 mln PLN	≈ 3,3 mld PLN

Źródło: KRBRD oraz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

Jak pokazują dane z powyższej tabeli, z uwagi na wysokość ogólnego wskaźnika skutków zdarzeń drogowych, dominującą grupą osób generujących koszty są ranni. W celu uświadomienia sobie znaczenia skutków obsługi zdarzeń drogowych, należy wskazać, iż w 2011 roku ogólne wydatki Państwa, ponoszone z tytułu wypadków drogowych wyniosły ≈ 20,2 mld PLN. Oznacza to, że w roku 2012, nastąpił wzrost wydatków o 46% (źródło: Instytut Badawczy Dróg i Mostów).

## 1. GŁÓWNE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA MAZOWSZU

Problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wieloaspektowa i obejmuje trzy zasadnicze zagadnienia – człowiek, pojazd i droga, które są ze sobą istotnie powiązane.

**Pojazd**, jako element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego często istotnie wpływa na rozmiar skutków wypadków drogowych. Pojazdów na mazowieckich drogach niestety ciągle przybywa. Wyraża się to poprzez istotny przyrost liczby zarejestrowanych pojazdów. Jak wynika z danych GUS ogólna liczba pojazdów samochodowych i ciągników w 2012 roku, zarejestrowanych na terenie województwie mazowieckiego wynosiła ok. 3819533 sztuk i była o 3,2 % większa niż przed rokiem ubiegłym. Dominującym rodzajem pojazdów były samochody osobowe, które stanowiły 74,3% ogólnej liczby pojazdów samochodowych i ciągników. Na koniec 2012 roku w województwie mazowieckim na 1000 mieszkańców przypadło 535 samochodów (o 17 pojazdów więcej niż w 2011 roku).

Wraz z postępującym poziomem motoryzacji rośnie również liczba kierowców oraz powszechność w korzystaniu z prywatnych środków komunikacji. Skutkiem tego zjawiska jest wzrost indywidualnych, rocznych przebiegów, co powoduje nieproporcjonalne zatłoczenie na drogach (źródło: GUS – „Transport w województwie mazowieckim w 2012 r.”). Ilustruje to poniższa tabela:

**PRZYROST POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH NA OBSZARZE MAZOWSZA**

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
			samochody osobowe		samochody ciężarowe		Motocykle	
	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%	Ogółem	2002=100%
<b>2002</b>	<b>15 525 733</b>	<b>100,0</b>	11 028 852	100,0	2 162 614	100,0	868 850	100,0
2003	15 899 195	102,4	11 243 827	101,9	2 191 762	101,3	845 456	97,3
2004	16 701 072	107,6	11 975 191	108,6	2 262 923	104,6	835 791	96,2
2005	16 815 923	108,3	12 339 353	111,9	2 177 901	100,7	753 648	86,7
2006	18 035 047	116,2	13 384 229	121,4	2 246 294	103,9	784 176	90,3
2007	19 471 836	125,4	14 588 739	132,3	2 345 068	108,4	825 305	95,0
2008	21 336 913	137,4	16 079 533	145,8	2 511 677	116,1	909 144	104,6
2009	22 024 697	141,9	16 494 650	149,6	2 595 485	120,0	974 906	112,2
2010	23 037 149	148,4	17 239 800	156,3	2 767 035	127,9	1 013 014	116,6
<b>2011</b>	<b>24 189 370</b>	<b>155,8</b>	18 125 490	164,3	2 892 064	133,7	1 069 195	123,1

Źródło: GUS

Wskazane w powyższej tabeli dane w sposób przekonujący dowodzą, że na obszarze Mazowsza następuje wzrost rejestracji pojazdów samochodowych. Ma on charakter postępujący wzrost o 55,8% w skali dekady). Elementem istotnym jest sprawność techniczna pojazdów. Warto już w tym miejscu zasygnalizować, że w tej dziedzinie należy zintensyfikować działania kontrolne zarówno w obszarze działania stacji kontroli pojazdów jak również kontroli ruchu drogowego. Drugi aspekt zagadnienia

to dążenie do zmniejszenia ilości pojazdów poruszających się po drogach Mazowsza z uwagi na fakt, iż nigdy zwiększeniu ilości pojazdów nie będzie odpowiadał proporcjonalny przyrost infrastruktury drogowej.

**Droga**, jako element bezpieczeństwa ruchu drogowego, ma wpływ na ilość wypadków oraz rozmiar ich skutków (obrażeń). Do wypadków dochodzi na różnych rodzajach dróg. Obraz tej sytuacji przedstawia poniższa tabela:

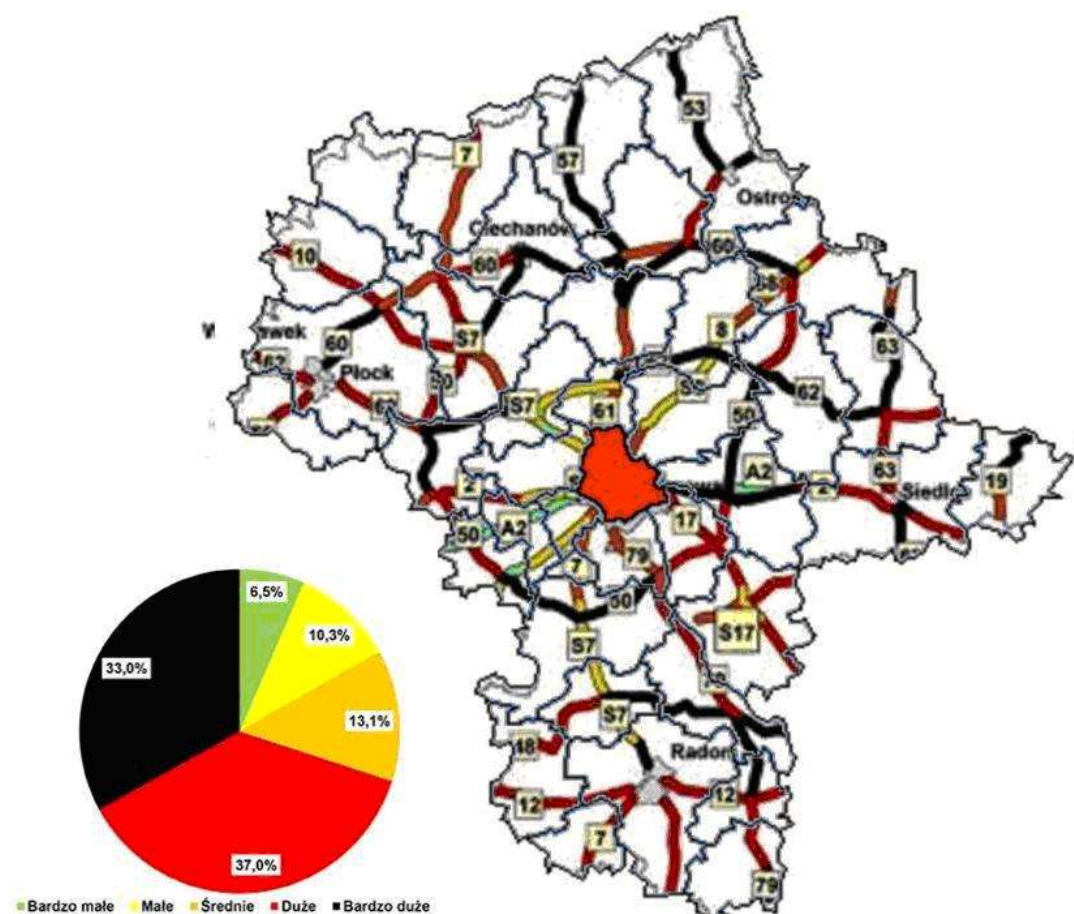
#### SKUTKI WYPADKÓW DROGOWYCH WG RODZAJU DROGI NA MAZOWSZU W 2012 ROKU

Rodzaj drogi	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada	1	4,1	0	0	1	0,03
Dwujezdniowa	135	5,5	17	4,25	150	5,14
Ekspresowa	20	0,8	8	2	20	0,69
<b>Jednojezdniowa dwukierunkowa</b>	<b>2256</b>	<b>91,9</b>	<b>371</b>	<b>92,8</b>	<b>2694</b>	<b>92,39</b>
Jednokierunkowa	44	1,8	4	1	51	1,75

Źródło: KWP Radom

Na podstawie tych danych można stwierdzić, że problem ilości i skutków wypadków jest związany z rodzajem i jakością dróg na Mazowszu. Nadal brakuje nam dróg o wysokim wskaźniku bezpieczeństwa (bezpiecznych autostrad, dróg ekspresowych, czy dwujezdniowych). Ponadto, należy zauważyć, że koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych – dwukierunkowych, w powiązaniu z najczęstszymi przyczynami wypadków, powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonywanie manewrów) może świadczyć o nieproporcjonalnym dostosowaniu istniejącej infrastruktury drogowej do gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu. Brak postępu w tej dziedzinie jest jednym z istotnych czynników, wpływających na utrzymywanie się wysokiego poziomu zagrożeń w ruchu drogowym na terenie Mazowsza. Rezultat tego zjawiska wyraźnie obrazuje wskaźnik ryzyka wypadków drogowych na obszarze Mazowsza, w odniesieniu do dróg krajowych.





Źródło: EuroRAP

Analizując problem zagrożenia brd należy podkreślić, że drogi krajowe w województwie mazowieckim mają ok. 2,3 tys. km, co stanowi 12% ogólnej sieci dróg krajowych w Polsce. W rezultacie tak gęstej sieci, na przestrzeni 2010-2012, na drogach tych miało miejsce 1417 poważnych wypadków, w których zginęło 731 osób, a 1093 odniosły ciężkie obrażenia ciała (źródło: EuroRAP). W konsekwencji tych zdarzeń Mazowieckie jest województwem o największej liczbie poważnych wypadków na drogach krajowych. Obraz na powyższej mapie pokazuje, że stosunkowo niewielki obszar Mazowsza objęty jest drogami o średnim i mniejszym wskaźniku ryzyka.

Drugą z przyczyn jest nadmiar złego oznakowania. W tej dziedzinie należy istotnie poprawić dotychczasowe praktyki. Trzecia kwestia to audyt brd, bez którego nie powinno dochodzić do jakichkolwiek działań związanych z budową, rozbudową lub modernizacją dróg leżących na obszarze Mazowsza.

**Człowiek**, jest najbardziej odpowiedzialny za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sfera „ludzka” w brd powinna być postrzegana w kilku istotnych obszarach:

- Edukacja
- Uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami
- Reeducacja i nadzór
- Ratownictwo

Działania w dziedzinie poprawy brd nakierowane na człowieka przede wszystkim powinny dominować w sferze edukacji realizowanej od najmłodszych lat życia.

Nie sposób pokusić się o zdefiniowanie głównych problemów brd bez analizy statystyk wypadków drogowych. Najlepiej byłoby uwzględnić analizę trendów, niemniej z uwagi na realne możliwości będziemy posiłkować się w tym opracowaniu statystykami rocznymi. W tym momencie jednak warto uświadomić potrzebę posiadania najbardziej obiektywnej informacji o stanie brd uzyskiwanej na drodze badań – nie tylko obejmujących wypadki i kolizje.

Warto tu najpierw przyjrzeć się rozkładowi wskaźnika liczby wypadków w odniesieniu do poszczególnych województw, w szczególności dlatego, że każdy region posiada różne, społeczno – ekonomiczne uwarunkowania. Układ graficzny prezentuje poniższa tabela:

#### WSKAŹNIK LICZBY ZABITYCH I RANNYCH WG WOJEWÓDZTW W 2012 ROKU

WOJEWÓDZTWA	WYPADKI	ZABICI	RANNI	WSKAŹNIK LICZBY ZABITYCH NA 100 WYPADKÓW	WSKAŹNIK LICZBY RANNYCH NA 100 WYPADKÓW
Dolnośląskie	3 211	238	4 263	7,4	132,8
Kujawsko-pomorskie	1 319	222	1 486	16,8	112,7
Lubelskie	1 623	241	1 877	14,8	115,7
Lubuskie	803	99	1 086	12,3	135,2
Łódzkie	3 903	295	4 844	7,6	124,1
Małopolskie	3 902	253	4 775	6,5	122,4
<b>Mazowieckie (bez KSP)</b>	<b>2 454</b>	<b>400</b>	<b>2 911</b>	<b>16,3</b>	<b>118,6</b>
Opolskie	798	82	977	10,3	122,4
Podkarpackie	1 801	184	2 247	10,2	124,8
Podlaskie	767	131	970	17,1	126,5
Pomorskie	2 763	179	3 568	6,5	129,1
Śląskie	4 675	336	5 707	7,2	122,1
Świętokrzyskie	1 393	136	1 713	9,8	123,0
Warmińsko-mazurskie	1 607	145	2 066	9,0	128,6
Wielkopolskie	2 565	315	3 085	12,3	120,3
Zachodniopomorskie	1 407	131	1 744	9,3	124,0
<b>Komenda Stołeczna Policji</b>	<b>2 055</b>	<b>184</b>	<b>2 473</b>	<b>9,0</b>	<b>120,3</b>
Polska	37 046	3 571	45 792	9,6	123,6

Źródło: KGP

Powyższe liczby pokazują negatywną dominację województwa mazowieckiego. W regionie występuje najwyższy stopień zagrożenia drogowego (4509 wypadków, co stanowi ok. 12,2% ogólnej liczby wypadków). Taki stan determinuje podjęcie działań strategicznych, w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poniższe tabele charakteryzują skalę opisanych zjawisk. Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz innych uwarunkowaniach, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych:

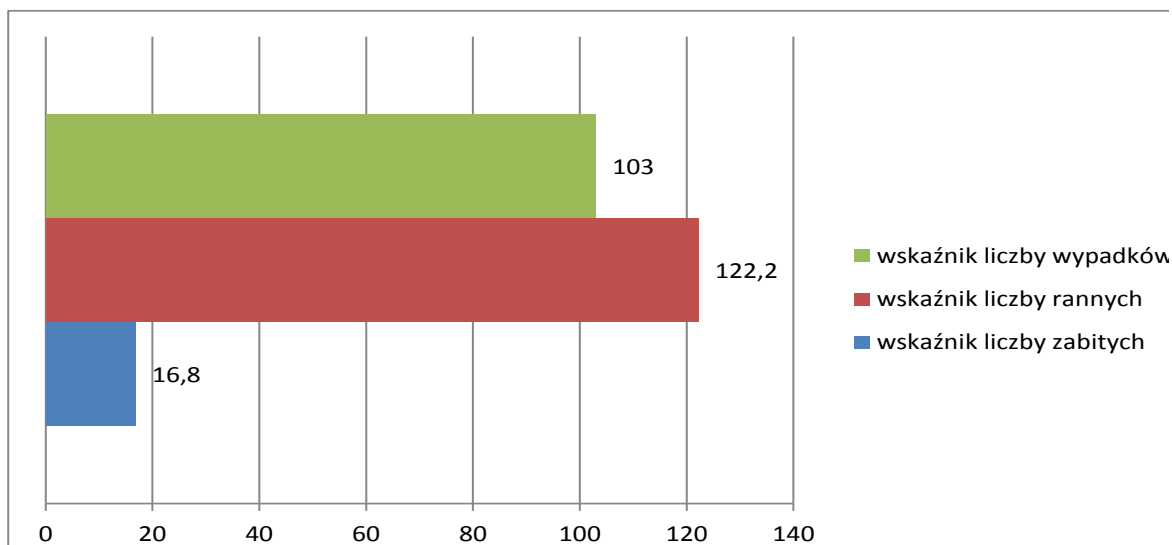
#### WSKAŹNIKI STANU BEZPIECZEŃSTWA W ZALEŻNOŚCI OD LICZBY MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTWACH W 2012 ROKU

Województwo	Ludność	Wskaźnik liczby wypadków na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby zabitych na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby rannych na 100 000 mieszkańców
Dolnośląskie	2 916 577	110,1	8,2	146,2
Kujawsko-pomorskie	2 098 370	62,9	10,6	70,8
Lubelskie	2 171 857	74,7	11,1	86,4
Lubuskie	1 023 158	78,5	9,7	106,1
Łódzkie	2 533 681	154,0	11,6	191,2
Małopolskie	3 346 796	116,6	7,6	142,7
<b>Mazowieckie (bez KSP)</b>	<b>2 382 478</b>	<b>103,0</b>	<b>16,8</b>	<b>122,2</b>
Opolskie	1 013 950	78,7	8,1	96,4
Podkarpackie	2 128 687	84,6	8,6	105,6
Podlaskie	1 200 982	63,9	10,9	80,8
Pomorskie	2 283 500	121,0	7,8	156,3
Śląskie	4 626 357	101,1	7,3	123,4
Świętokrzyskie	1 278 116	109,0	10,6	134,0
Warmińsko-mazurskie	1 452 596	110,6	10,0	142,2
Wielkopolskie	3 455 477	74,2	9,1	89,3
Zachodniopomorskie	1 722 739	81,7	7,6	101,2
<b>Komenda Stołeczna Policji</b>	<b>2 903 126</b>	<b>70,8</b>	<b>6,3</b>	<b>85,2</b>
P o l s k a	38 538 447	96,1	9,3	118,8

Źródło: KGP

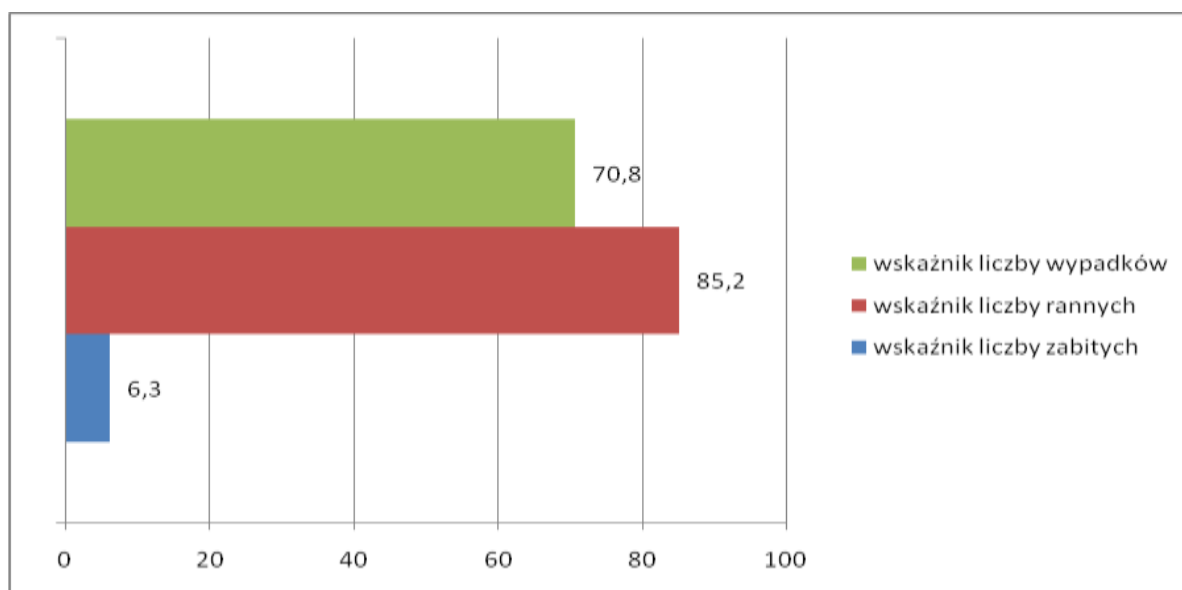
Analizując dane należy dobitnie stwierdzić, że stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu nadal jest dalece niezadowolający. Tylko wskaźniki z miasta stołecznego Warszawy można uznać za względnie – na ten moment – tolerowane. Poniższa tabela zawiera informacje dotyczące obszaru Mazowsza.

### WSKAŹNIK LICZBY WYPADKÓW, LICZBY ZABITYCH I RANNYCH NA 100 000 MIESZKAŃCÓW W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM W 2012 ROKU (GARNIZON MAZOWIECKI)



Źródło: KWP Radom

### WSKAŹNIK LICZBY WYPADKÓW, LICZBY ZABITYCH I RANNYCH NA 100 000 MIESZKAŃCÓW W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM W 2012 ROKU (KOMENDA STOŁĘCZNA POLICJI)



Źródło: KSP Warszawa

W podsumowaniu danych zawartych w tabelach widać, że obszar Mazowsza jest terenem o największym prawdopodobieństwie występowania niepożądanych zdarzeń drogowych. Z danych tych wynika, że mieszkańcy województwa mazowieckiego powinni żyć w permanentnym dyskomforcie, wynikającym z poczucia wysokiego ryzyka związanego z uczestnictwem w ruchu drogowym.

Należy ono do największych w naszym kraju. W istocie, mieszkańcy województwa mazowieckiego są najbardziej narażoną na niebezpieczeństwa drogowe częścią ludności w kraju.

W celu wzmocnienia odbioru informacji o aktualnym stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego użyto liczbowej formy porównania w odniesieniu do krajów Unii Europejskiej:

**DANE STATYSTYCZNE DLA POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH DOTYCZĄCE LICZBY  
ŚMIERTELNYCH OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH W 2012 ROKU**

Państwo członkowskie	Liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców			
	1965	2010	2011	2012
Belgia	147	77	78	73
Bułgaria	91	103	89	82
Republika Czeska	150	76	74	71
Dania	212	46	40	32
Niemcy	234	45	49	44
Estonia	178	58	75	65
Irlandia	124	47	41	36
Grecja	89	111	101	92
Hiszpania	114	54	45	41
Francja	249	62	61	56
Włochy	186	68	64	62
Cypr	162	73	85	59
Łotwa	290	97	86	86
Litwa	250	90	97	100
Luksemburg	250	64	64	65
Węgry	86	74	64	60
Malta	36	36	51	26
Niderlandy	202	32	33	32
Austria	252	66	62	64
<b>Polska</b>	<b>79</b>	<b>102</b>	<b>109</b>	<b>93</b>
Portugalia	117	79	84	71
Rumunia	98	111	94	96
Słowenia	327	67	69	59
Słowacja	128	68	60	55
Finlandia	230	51	54	48
Szwecja	170	28	34	31
Wielka Brytania	146	31	31	28
<b>UE</b>	<b>171</b>	<b>62</b>	<b>60</b>	<b>55</b>

Źródło: europa.eu

Na tle państw Unii Europejskiej, wskaźnik liczby wypadków w Polsce, w zależności od liczby mieszkańców, nadal zajmuje niechlubną czołową pozycję. Polska wybija się, jako kraj szczególnie narażony na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2012 roku w Polsce z powodu wypadków drogowych straciło życie ponad 3500 osób, a wskaźnik śmiertelności w wyniku wypadków drogowych osiągnął poziom 93 na milion mieszkańców. Wskaźnik ten jest istotnie wyższy niż średnia dla Unii Europejskiej (tzn. istnieje różnica 38 ofiar śmiertelnych). W tej sytuacji, w dalszym ciągu, Polska zajmuje jedno z najniższych miejsc pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród krajów UE. Chociaż Polsce udało się obniżyć liczbę ofiar śmiertelnych na drogach o 35% w latach 2001 – 2012, UE w tym samym okresie obniżyła liczbę ofiar o 49 % . To wskazuje na pilną potrzebę podjęcia bardziej intensywnych działań (źródło: raport Banku Światowego za 2012 rok).

Dokonując prostego porównania stanu bezpieczeństwa na obszarze Polski i Mazowsza z ubolewaniem można stwierdzić, że na tle innych krajów europejskich sytuacja w województwie mazowieckim jest bardzo zła. Wskaźnik zagrożenia statystycznego mieszkańca województwa mazowieckiego wynosi 110 ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców i jest prawie dwa razy wyższy niż średnia w krajach Unii Europejskiej (55 ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców).

Poniższa tabela przedstawia wskaźniki opisujące trendy występowania niepożądanych zdarzeń drogowych na terenie garnizonu mazowieckiego oraz stołecznego Policji:

#### WYPADKI ORAZ JEGO SKUTKI NA TERENIE GARNIZONU MAZOWIECKIEGO

GARNIZON MAZOWIECKI	2010	2011	2012	SPADEK/WZROST (2010+2011)/2=100%
WYPADKI	2861	2866	2455	spadek o 14%
<b>ZABICI</b>	424	461	<b>400</b>	spadek o 10%
RANNI	3553	3435	2914	spadek o 17%

Źródło: KWP Radom

#### WYPADKI ORAZ JEGO SKUTKI NA TERENIE GARNIZONU STOŁECZNEGO POLICJI W 2012 R.

GARNIZON STOŁECZNY	2011	2012	SPADEK/WZROST (ilość/osoba)
WYPADKI	2266	2055	211
<b>ZABICI</b>	253	<b>183</b>	70
RANNI	2728	2452	274

Źródło: KSP Warszawa

#### ZESTAWIENIE WYPADKÓW ORAZ JEGO SKUTKÓW NA TERENIE MAZOWSZA W 2012 R.

GARNIZON MAZOWIECKI I STOŁECZNY	WYPADKI	ZABICI	RANNI
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	4510	<b>583</b>	5366

Źródło: KWP I KSP

#### OFIARY WYPADKÓW

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że największy stopień zagrożenia wypadkami drogowymi ze skutkiem śmiertelnym dotyczy niechronionych uczestników ruchu oraz miejsc, w których przekraczają jezdnię (brak wahań w okresie ostatnich 3 lat). Bardzo niepokojący jest również stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu lokalnym. Na drogach województwa mazowieckiego, od lat liczba zabitych

i rannych pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. Ilustruje to poniższa tabela.

<b>OFIARY WYPADKÓW WG KATEGORII UŻYTKOWNIKA DROGI W 2012 ROKU NA TERENIE GARNIZONU MAZOWIECKIEGO</b>						
<b>KATEGORIA UŻYTKOWNIKA DROGI</b>	<b>OFIARY</b>		<b>ZABICI</b>		<b>RANNI</b>	
	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Piesi</b>	<b>761</b>	<b>649</b>	<b>163</b>	<b>124</b>	<b>598</b>	<b>525</b>
<b>Rowerzyści</b>	<b>327</b>	<b>318</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>290</b>	<b>269</b>
Motorowerzyści	150	113	5	7	145	106
Użytkownicy autobusów	64	52	0	0	64	52
Użytkownicy ciągników	18	27	2	2	16	25
Użytkownicy motocykli	186	138	29	26	157	112
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	4	2	1	0	3	2
Użytkownicy samochodów ciężarowych	153	120	16	8	137	112
<b>Użytkownicy samochodów osobowych</b>	<b>2212</b>	<b>1880</b>	<b>208</b>	<b>183</b>	<b>2004</b>	<b>1697</b>

Źródło: KWP Radom

Z danych zawartych w tabeli wynika, że największe zagrożenie w ruchu drogowym na terenie garnizonu mazowieckiego Policji (z wyłączeniem KSP) powoduje grupa użytkowników samochodów osobowych. Jednakże na szczególną uwagę zasługuje grupa niechronionych uczestników ruchu. Poza pieszymi, grupą o wysokim stopniu zagrożenia są kierujący pojazdami jednośladowymi (rowery, motorowery i motocykle).

#### **SPRAWCY WYPADKÓW**

Analiza płci kierowców wykazuje, że najczęściej sprawcami wypadków drogowych w 2012 roku byli mężczyźni. Spowodowali oni około 80% tych zdarzeń, natomiast kobiety tylko ok. 20%. W 2012 roku na terenie garnizonu mazowieckiego w grupie sprawców – kierujących pojazdami, najliczniejszą grupę (75%) stanowili kierujący samochodami osobowymi. Byli oni sprawcami 1501 wypadków drogowych, w których zginęło 219 osoby, a 1961 odniosło obrażenia ciała. Drugą w kolejności podgrupą wśród kierujących byli rowerzyści. Spowodowali oni 135 wypadków (6,7%), w których zginęło 23 osób, a 117 zostało rannych. Następną grupą wśród sprawców byli kierujący samochodami ciężarowymi do przewozu ładunków bez przyczepy, którzy spowodowali 103 wypadków drogowych (5,1%), gdzie zginęło 11 osób, a 126 zostało rannych. Należy również podkreślić problem motocyklistów, którzy spowodowali mniej wypadków niż kierujący innymi pojazdami, ale skutki tych zdarzeń najczęściej miały tragiczne zakończenie – 13 osób zabitych. Wypadki drogowe w odniesieniu do płci i pojazdów przedstawiono graficznie:

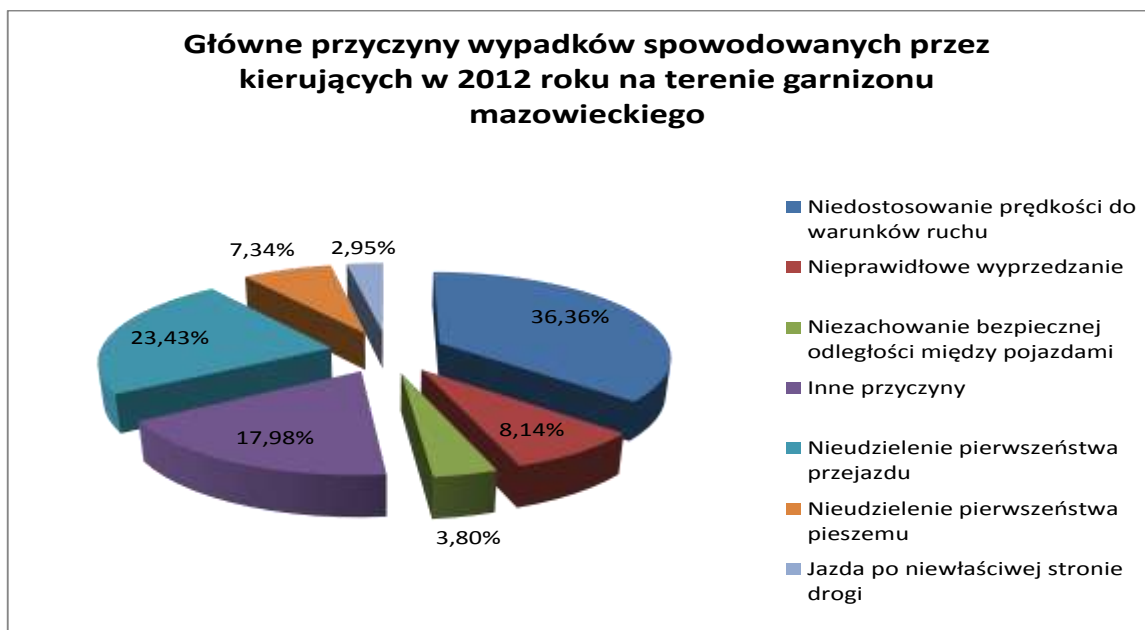
#### **SPRAWCY WYPADKÓW DROGOWYCH NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO (BEZ KSP)**

<b>Płeć</b>	<b>Wypadki</b>	<b>%</b>	<b>Zabici</b>	<b>%</b>	<b>Ranni</b>	<b>%</b>
Kobiety	380	19,0	29	10,0	476	18,9
Mężczyźni	1576	78,7	257	88,9	1995	79,3

Źródło: KWP Radom

## PRZYCZYNY WYPADKÓW

Dane statystyczne wskazują, że około 75% wypadków dzieje się z winy kierowcy. Pozostałe wydarzenia to wyniki zadziałania innych przyczyn. Na polskich drogach co roku ginie ponad 3,5 tys. ludzi. To wiodący wynik w Europie. Ten niechlubny ranking świadczy w dużej mierze o lekkomyślności kierowców, którzy częstokroć nieprawidłowo oceniają swoje umiejętności. Powody dla których dochodzi do zdarzeń drogowych zaprezentowano w układzie graficznym:



Źródło: KWP Radom

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że w 2012 roku na terenie garnizonu mazowieckiego, kierujący pojazdami byli sprawcami 2002 wypadków, w następstwie których 2517 osób zostało rannych, a śmierć poniosło 289 osób. Główną przyczyną wypadków drogowych, spowodowanych przez kierujących pojazdami było niedostosowanie prędkości do warunków drogowych i atmosferycznych na drodze (36,4%). Drugą podstawową przyczyną wypadków było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, stanowiące 23,4% ogólnej liczby kolizji.

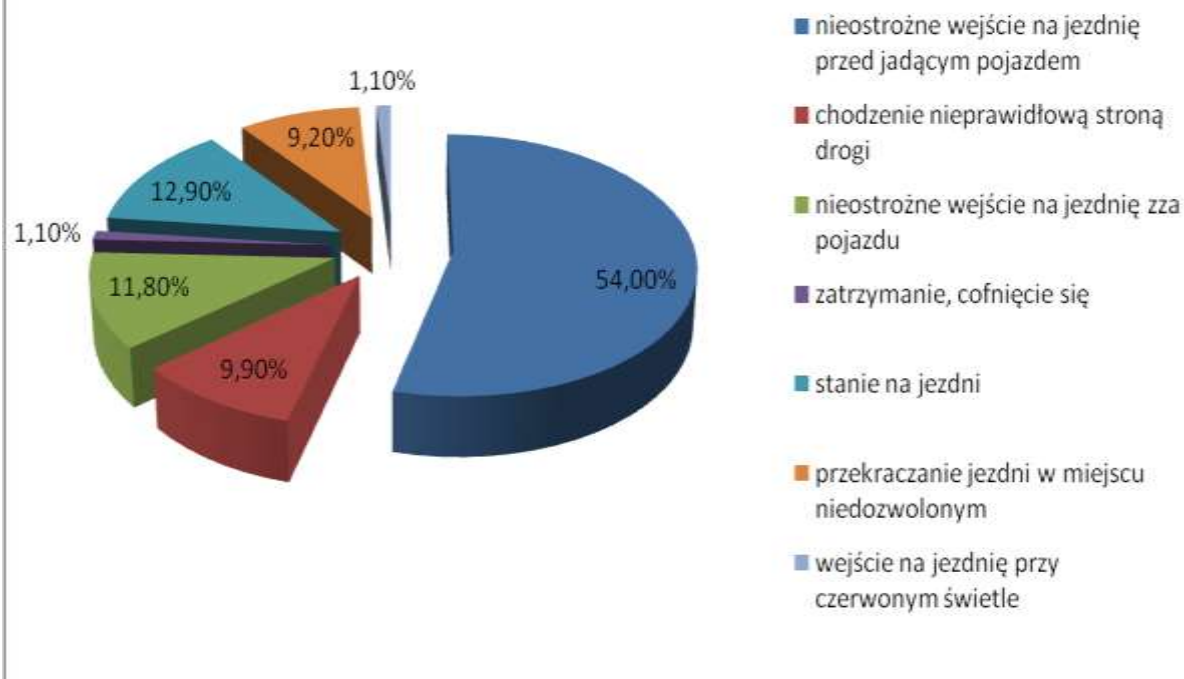




Źródło: KWP Radom

W odniesieniu do obszaru garnizonu stołecznego, w roku 2012 sprawcami największej liczby wypadków byli kierujący pojazdami - 854 wypadków, w następstwie których 1007 osób zostało rannych, a śmierć poniosło 38 osób. Przyczyną największej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących na tym obszarze było nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych (30%). Drugą przyczyną było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (26%).

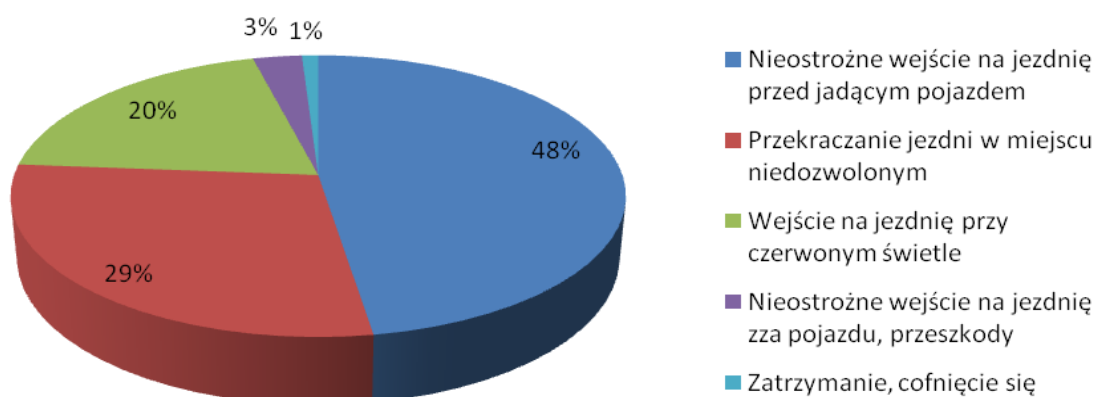
### Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych w 2012 roku na terenie garnizonu mazowieckiego



Źródło: KSP Warszawa

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. Jak wynika z policyjnych statystyk w 2012 roku, na terenie garnizonu mazowieckiego spowodowali oni 272 wypadki, w następstwie których 196 osób zostało rannych, a śmierć poniosło 77 osób. Główną przyczyną wypadków spowodowanych przez pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, które stanowiło 54% ogółu wypadków. Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców wypadków, najwięcej wypadków, bo 96 (tj. prawie 35,3%) spowodowały osoby w wieku 40 – 59 lat. Zginęły w nich 33 osoby, a 63 zostały ranne. Również grupa wiekowa 25 – 39 lat przyczyniła się do znacznej liczby wypadków – 58 (tj. 21,3%), gdzie zginęło 16 osób, a 43 zostały ranne. Stosunkowo duży udział wśród tych grup, stanowiły również osoby starsze w wieku powyżej 60 lat, które spowodowały 51 wypadków (ok. 18,8%), w wyniku czego 21 osób poniosło śmierć, a 30 zostały ranne. Powyższe dane ilustruje prezentacja graficzna.

### Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych w 2012 roku na terenie garnizonu stołecznego

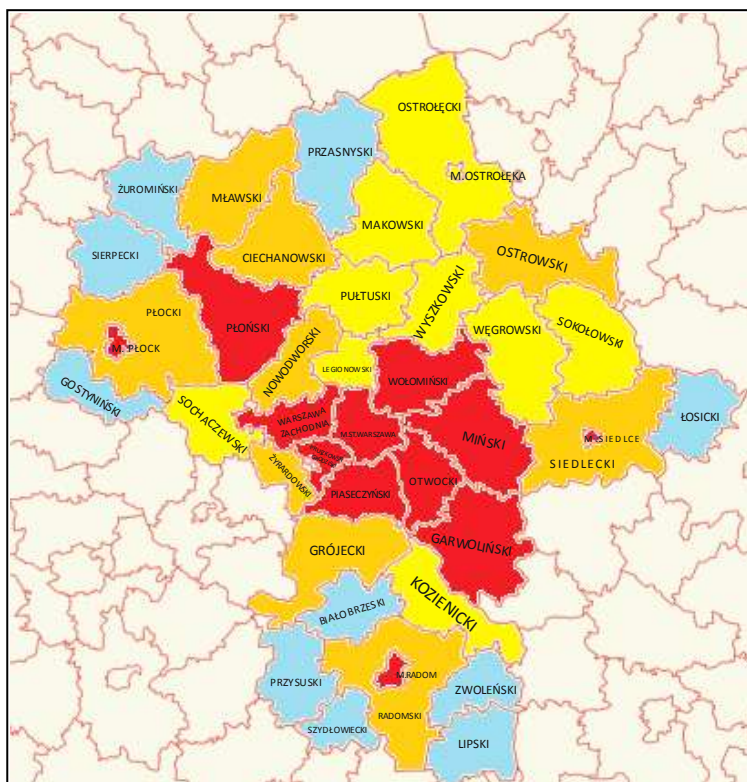


Źródło: KSP Warszawa

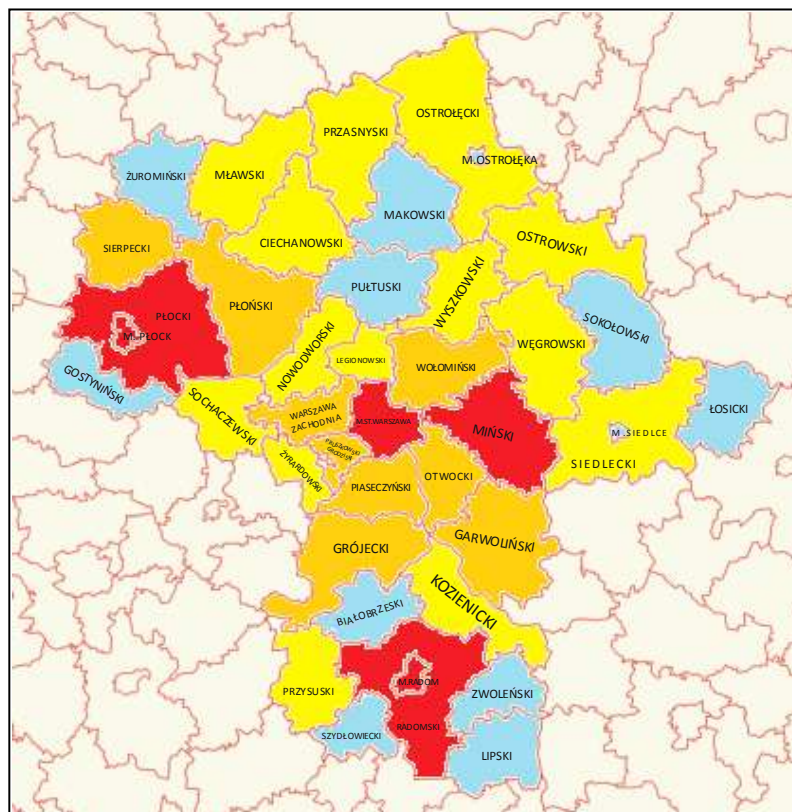
Dalsza analiza policyjnych statystyk ujawnia, iż w okresie od stycznia do grudnia 2012 roku, na terenie garnizonu stołecznego, piesi spowodowali 128 wypadków, w wyniku których 17 osób zginęło, a rannych zostało 117 uczestników ruchu. Najczęstszą przyczyną wypadków z winy pieszego jest nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, co stanowi 48% ogółu wypadków oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, co stanowi 28,91% ogółu wypadków spowodowanych przez pieszych.

Najbardziej jednak istotne dla realizacji strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa są dane dotyczące konkretnych powiatów. Stan bezpieczeństwa w tych jednostkach w 2013 roku jest zaprezentowany poniżej.

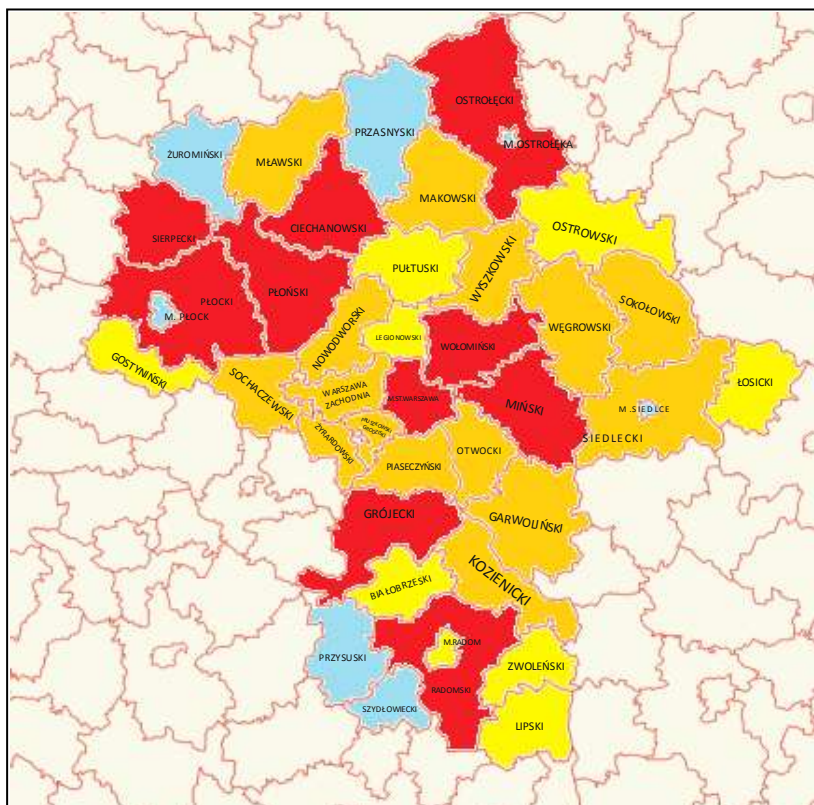
Zdarzenia	
POWIAT WARSZAWA	22398
POWIAT RADOM	2313
POWIAT WOŁOMIŃSKI	2226
POWIAT PRUSZKOWSKI	2213
POWIAT PŁOCK	1674
POWIAT MIŃSKI	1549
POWIAT PIASECZYŃSKI	1432
POWIAT OTWOCKI	1213
POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI	1141
POWIAT GARWOLIŃSKI	1137
POWIAT SIEDLCE	1131
POWIAT PŁOŃSKI	1024
POWIAT CIECHANOWSKI	996
POWIAT GRODZISKI	986
POWIAT RADOMSKI	963
POWIAT PŁOCKI	952
POWIAT GRÓJECKI	940
POWIAT NOWODWORSKI	937
POWIAT MŁAWSKI	922
POWIAT OSTROWSKI	871
POWIAT SIEDLECKI	851
POWIAT ŻYRARDOWSKI	828
POWIAT SOCHACZEWSKI	757
POWIAT LEGIONOWSKI	745
POWIAT WYSZKOWSKI	702
POWIAT OSTROŁĘCKI	588
POWIAT WĘGROWSKI	575
POWIAT KOZIENICKI	508
POWIAT OSTROŁĘKA	504
POWIAT PUŁTUSKI	437
POWIAT MAKOWSKI	411
POWIAT SOKOŁOWSKI	401
POWIAT SIERPECKI	389
POWIAT PRZASNYSKI	377
POWIAT ZWOLEŃSKI	313
POWIAT ŁOSICKI	306
POWIAT GOSTYNIŃSKI	300
POWIAT BIAŁOBRZESKI	291
POWIAT ŻUROMIŃSKI	240
POWIAT SZYDŁOWIECKI	229
POWIAT PRZYSUSKI	222
POWIAT LIPSKI	179



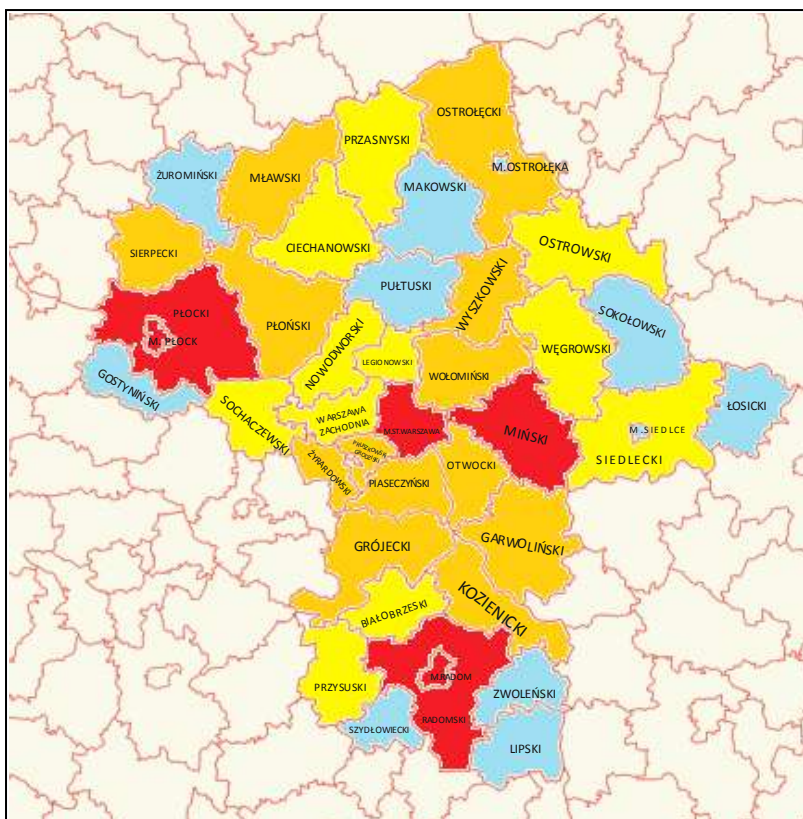
Wypadki	
<b>POWIAT WARSZAWA</b>	<b>1163</b>
<b>POWIAT RADOM</b>	<b>259</b>
<b>POWIAT RADOMSKI</b>	<b>181</b>
<b>POWIAT MIŃSKI</b>	<b>169</b>
<b>POWIAT PŁOCKI</b>	<b>169</b>
<b>POWIAT PŁOCK</b>	<b>161</b>
<b>POWIAT OTWOCKI</b>	<b>137</b>
<b>POWIAT GRÓJECKI</b>	<b>129</b>
<b>POWIAT WOŁOMIŃSKI</b>	<b>123</b>
<b>POWIAT PIASECZYŃSKI</b>	<b>114</b>
<b>POWIAT PRUSZKOWSKI</b>	<b>110</b>
<b>POWIAT GARWOLIŃSKI</b>	<b>106</b>
<b>POWIAT PŁOŃSKI</b>	<b>102</b>
<b>POWIAT SIERPECKI</b>	<b>101</b>
<b>POWIAT WYSZKOWSKI</b>	<b>98</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘCKI</b>	<b>87</b>
<b>POWIAT MŁAWSKI</b>	<b>84</b>
<b>POWIAT KOZIENICKI</b>	<b>82</b>
<b>POWIAT SOCHACZEWSKI</b>	<b>79</b>
<b>POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI</b>	<b>78</b>
<b>POWIAT ŻYRARDOWSKI</b>	<b>77</b>
<b>POWIAT LEGIONOWSKI</b>	<b>70</b>
<b>POWIAT NOWODWORSKI</b>	<b>66</b>
<b>POWIAT OSTROWSKI</b>	<b>66</b>
<b>POWIAT CIECHANOWSKI</b>	<b>58</b>
<b>POWIAT PRZASNYSKI</b>	<b>58</b>
<b>POWIAT SIEDLECKI</b>	<b>57</b>
<b>POWIAT WĘGROWSKI</b>	<b>55</b>
<b>POWIAT GRODZISKI</b>	<b>54</b>
<b>POWIAT PRZYSUSKI</b>	<b>51</b>
<b>POWIAT BIAŁOBRZESKI</b>	<b>48</b>
<b>POWIAT SOKOŁOWSKI</b>	<b>39</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘKA</b>	<b>38</b>
<b>POWIAT ZWOLEŃSKI</b>	<b>38</b>
<b>POWIAT MAKOWSKI</b>	<b>37</b>
<b>POWIAT PUŁTUSKI</b>	<b>35</b>
<b>POWIAT LIPSKI</b>	<b>34</b>
<b>POWIAT GOSTYNIŃSKI</b>	<b>32</b>
<b>POWIAT ŁOSICKI</b>	<b>31</b>
<b>POWIAT SIEDLCE</b>	<b>30</b>
<b>POWIAT ŻUROMIŃSKI</b>	<b>29</b>
<b>POWIAT SZYDŁOWIECKI</b>	<b>22</b>



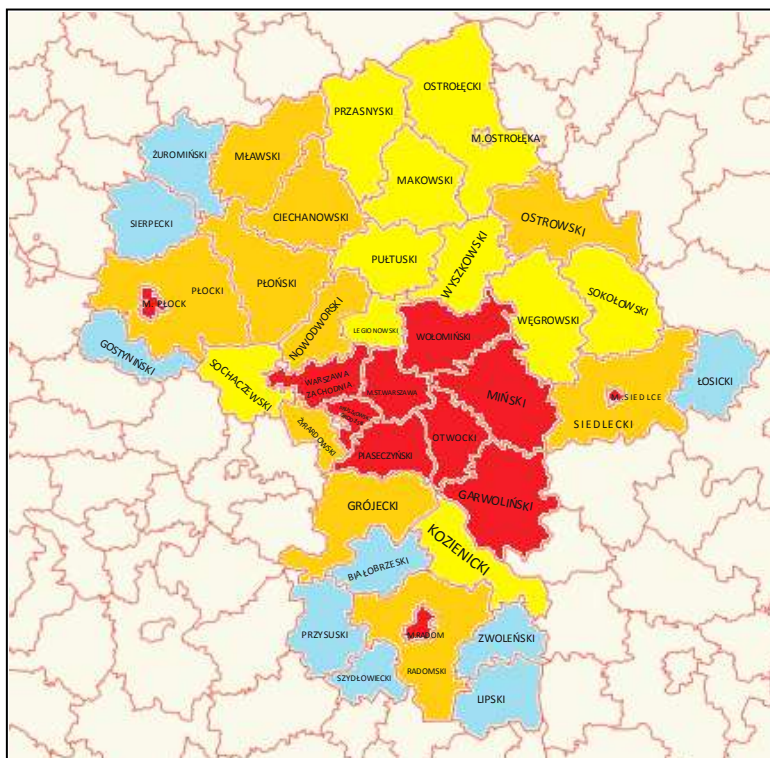
Liczba zabitych	
<b>POWIAT WARSZAWA</b>	<b>74</b>
<b>POWIAT WOŁOMIŃSKI</b>	<b>38</b>
<b>POWIAT PŁOCKI</b>	<b>25</b>
<b>POWIAT CIECHANOWSKI</b>	<b>22</b>
<b>POWIAT PŁOŃSKI</b>	<b>21</b>
<b>POWIAT RADOMSKI</b>	<b>21</b>
<b>POWIAT MIŃSKI</b>	<b>20</b>
<b>POWIAT GRÓJECKI</b>	<b>19</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘCKI</b>	<b>19</b>
<b>POWIAT SIERPECKI</b>	<b>18</b>
<b>POWIAT OTWOCKI</b>	<b>16</b>
<b>POWIAT SIEDLECKI</b>	<b>16</b>
<b>POWIAT WĘGROWSKI</b>	<b>16</b>
<b>POWIAT WYSZKOWSKI</b>	<b>16</b>
<b>POWIAT NOWODWORSKI</b>	<b>14</b>
<b>POWIAT PIASECZYŃSKI</b>	<b>14</b>
<b>POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI</b>	<b>14</b>
<b>POWIAT GARWOLIŃSKI</b>	<b>13</b>
<b>POWIAT SOCHACZEWSKI</b>	<b>13</b>
<b>POWIAT SOKOŁOWSKI</b>	<b>13</b>
<b>POWIAT MAKOWSKI</b>	<b>12</b>
<b>POWIAT MŁAWSKI</b>	<b>12</b>
<b>POWIAT PRUSZKOWSKI</b>	<b>12</b>
<b>POWIAT KOZIENICKI</b>	<b>10</b>
<b>POWIAT ŻYRARDOWSKI</b>	<b>10</b>
<b>POWIAT BIAŁOBRZESKI</b>	<b>8</b>
<b>POWIAT GOSTYNIŃSKI</b>	<b>7</b>
<b>POWIAT LEGIONOWSKI</b>	<b>7</b>
<b>POWIAT ŁOSICKI</b>	<b>7</b>
<b>POWIAT OSTROWSKI</b>	<b>7</b>
<b>POWIAT ZWOLEŃSKI</b>	<b>7</b>
<b>POWIAT GRODZISKI</b>	<b>5</b>
<b>POWIAT LIPSKI</b>	<b>5</b>
<b>POWIAT PUŁTUSKI</b>	<b>5</b>
<b>POWIAT RADOM</b>	<b>5</b>
<b>POWIAT PŁOCK</b>	<b>4</b>
<b>POWIAT PRZASNYSKI</b>	<b>4</b>
<b>POWIAT PRZYSUSKI</b>	<b>4</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘKA</b>	<b>3</b>
<b>POWIAT SZYDŁOWIECKI</b>	<b>3</b>
<b>POWIAT ŻUROMIŃSKI</b>	<b>3</b>
<b>POWIAT SIEDLCE</b>	<b>0</b>



Liczba rannych	
<b>POWIAT WARSZAWA</b>	<b>1315</b>
<b>POWIAT RADOM</b>	<b>335</b>
<b>POWIAT RADOMSKI</b>	<b>232</b>
<b>POWIAT PŁOCK</b>	<b>209</b>
<b>POWIAT PŁOCKI</b>	<b>209</b>
<b>POWIAT MIŃSKI</b>	<b>205</b>
<b>POWIAT OTWOCKI</b>	168
<b>POWIAT GRÓJECKI</b>	153
<b>POWIAT PŁOŃSKI</b>	146
<b>POWIAT PIASECZYŃSKI</b>	141
<b>POWIAT WOŁOMIŃSKI</b>	139
<b>POWIAT GARWOLIŃSKI</b>	135
<b>POWIAT PRUSZKOWSKI</b>	132
<b>POWIAT SIERPECKI</b>	124
<b>POWIAT WYSZKOWSKI</b>	123
<b>POWIAT MŁAWSKI</b>	116
<b>POWIAT ŻYRARDOWSKI</b>	107
<b>POWIAT KOZIENICKI</b>	105
<b>POWIAT OSTROŁĘCKI</b>	101
<b>POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI</b>	93
<b>POWIAT SOCHACZEWSKI</b>	92
<b>POWIAT LEGIONOWSKI</b>	90
<b>POWIAT NOWODWORSKI</b>	79
<b>POWIAT PRZASNYSKI</b>	73
<b>POWIAT SIEDLECKI</b>	71
<b>POWIAT GRODZISKI</b>	70
<b>POWIAT OSTROWSKI</b>	70
<b>POWIAT BIAŁOBRZESKI</b>	69
<b>POWIAT PRZYSUSKI</b>	63
<b>POWIAT CIECHANOWSKI</b>	59
<b>POWIAT WĘGROWSKI</b>	59
<b>POWIAT ZWOLEŃSKI</b>	46
<b>POWIAT OSTROŁĘKA</b>	43
<b>POWIAT LIPSKI</b>	41
<b>POWIAT MAKOWSKI</b>	39
<b>POWIAT PUŁTUSKI</b>	39
<b>POWIAT SIEDLCE</b>	36
<b>POWIAT SOKOŁOWSKI</b>	36
<b>POWIAT GOSTYNIŃSKI</b>	33
<b>POWIAT ŻUROMIŃSKI</b>	31
<b>POWIAT ŁOSICKI</b>	29
<b>POWIAT SZYDŁOWIECKI</b>	22



Liczba kolizji	
<b>POWIAT WARSZAWA</b>	<b>21235</b>
<b>POWIAT PRUSZKOWSKI</b>	<b>2103</b>
<b>POWIAT WOŁOMIŃSKI</b>	<b>2103</b>
<b>POWIAT RADOM</b>	<b>2054</b>
<b>POWIAT PŁOCK</b>	<b>1513</b>
<b>POWIAT MIŃSKI</b>	<b>1380</b>
<b>POWIAT PIASECZYŃSKI</b>	<b>1318</b>
<b>POWIAT SIEDLCE</b>	<b>1101</b>
<b>POWIAT OTWOCKI</b>	<b>1076</b>
<b>POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI</b>	<b>1063</b>
<b>POWIAT GARWOLIŃSKI</b>	<b>1031</b>
<b>POWIAT CIECHANOWSKI</b>	<b>938</b>
<b>POWIAT GRODZISKI</b>	<b>932</b>
<b>POWIAT PŁOŃSKI</b>	<b>922</b>
<b>POWIAT NOWODWORSKI</b>	<b>871</b>
<b>POWIAT MŁAWSKI</b>	<b>838</b>
<b>POWIAT GRÓJECKI</b>	<b>811</b>
<b>POWIAT OSTROWSKI</b>	<b>805</b>
<b>POWIAT SIEDLECKI</b>	<b>794</b>
<b>POWIAT PŁOCKI</b>	<b>783</b>
<b>POWIAT RADOMSKI</b>	<b>782</b>
<b>POWIAT ŻYRARDOWSKI</b>	<b>751</b>
<b>POWIAT SOCHACZEWSKI</b>	<b>678</b>
<b>POWIAT LEGIONOWSKI</b>	<b>675</b>
<b>POWIAT WYSZKOWSKI</b>	<b>604</b>
<b>POWIAT WĘGROWSKI</b>	<b>520</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘCKI</b>	<b>501</b>
<b>POWIAT OSTROŁĘKA</b>	<b>466</b>
<b>POWIAT KOZIENICKI</b>	<b>426</b>
<b>POWIAT PUŁTUSKI</b>	<b>402</b>
<b>POWIAT MAKOWSKI</b>	<b>374</b>
<b>POWIAT SOKOŁOWSKI</b>	<b>362</b>
<b>POWIAT PRZASNYSKI</b>	<b>319</b>
<b>POWIAT SIERPECKI</b>	<b>288</b>
<b>POWIAT ŁOSICKI</b>	<b>275</b>
<b>POWIAT ZWOLEŃSKI</b>	<b>275</b>
<b>POWIAT GOSTYNIŃSKI</b>	<b>268</b>
<b>POWIAT BIAŁOBRZESKI</b>	<b>243</b>
<b>POWIAT ŻUROMIŃSKI</b>	<b>211</b>
<b>POWIAT SZYDŁOWIECKI</b>	<b>207</b>
<b>POWIAT PRZYSUSKI</b>	<b>171</b>
<b>POWIAT LIPSKI</b>	<b>145</b>





## PODSUMOWANIE

W podsumowaniu problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu, w oparciu o dane statystyczne krajowe i regionalne za 2012 rok, należy z całą stanowczością stwierdzić, że obecny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu jest wysoce niezadowolający i wymaga podjęcia planowych i skoordynowanych działań o stabilnych źródłach finansowania i akceptacji społecznej.

Wiodącym czynnikiem, powodującym zagrożenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim jest człowiek - uczestnik ruchu na drodze. To czynnik ludzki decyduje o właściwym zachowaniu w ciągu komunikacyjnym oraz odpowiedzialność za bezpieczeństwo w otoczeniu pojazdów. Zagrożeniem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są kierujący pojazdami, a także piesi, znajdujący się w otoczeniu ciągów komunikacyjnych.

W odniesieniu do kierujących, główny problem bezpieczeństwa stanowi prosty odcinek drogi. Jak wynika ze statystyk, najwyższy wskaźnik wypadków, odnotowuje się na prostym odcinku drogi. Powodem tego problemu jest nadmierna prędkość oraz brawura kierowców. Kolejnym zagrożeniem bezpieczeństwa jest brak znajomości przepisów ruchu drogowego, nadmierny pośpiech kierujących i fałszywe przekonanie o ocenie ryzyka, szczególnie w okolicach skrzyżowań dróg oraz łuków drogowych.

W odniesieniu do pieszych, głównym problemem bezpieczeństwa jest niewłaściwe zachowanie w okolicach i na przejściach dla pieszych, spowodowane najczęściej nieuwagą, brakiem podstawowej wiedzy o prawach fizyki oraz błędnym przeświadczeniem o bezwarunkowym bezpieczeństwie na samych przejściach. Dodatkowym czynnikiem potęgującym zagrożenie pieszych na drogach jest niewłaściwe oznakowanie oraz oświetlenie przejść dla pieszych. W przypadku dużych miast sytuację pogarsza nieprawidłowa lokalizacja przejść dla pieszych.

W odniesieniu do obszaru czy kategorii drogi, do najczęstszych wypadków dochodzi w ruchu miejskim. Na ilość wypadków czy kolizji drogowych znaczący wpływ ma także pora roku i dnia. Do najczęstszych zdarzeń na drodze, dochodzi w lecie oraz jesienią. Niebezpieczną porą dnia jest poranek i wieczór, szczególnie godzina pomiędzy 16 a 18. Czynnikiem wpływającym na zagrożenie w zakresie bezpieczeństwa jest pośpiech związany z dotarciem do pracy i powrotu do domu, dekoncentracja po dniu pracy pełnym napięciem oraz stres „zabrany” z domu. W skali tygodnia, najczęstszym dniem wypadków lub kolizji na drogach jest weekend z piątkiem na czele oraz poniedziałek (około 50 % ogółu zdarzeń). Wśród populacji w ujęciu metryki, najwięcej sprawców zdarzeń drogowych jest w przedziale wieku 25 – 39 lat. Jako pierwotna przyczyna dominuje tu fałszywe przekonanie o wysokich umiejętnościach i sprawności uczestników ruchu drogowego.

Największe zagrożenie generuje relacja kierujący-pieszy i kierujący-kierujący (największy wskaźnik przyczyn wypadków).

Zagrożenie pieszego jest za wysokie w obrębie przejść dla pieszych. Problem pieszych stanowi około 40 % ogólnej liczby wszystkich wypadków.

Kierujący wykazują brak wyobraźni w zakresie ustalania poziomu prędkości zapewniającej panowanie nad pojazdem, a około 40% zdarzeń wynika z błędnego uzurpowania sobie przez kierujących prawa do pierwszeństwa na drodze.

Z całą odpowiedzialnością musimy stwierdzić, że obecnie możliwe do uzyskania statystyki wypadkowe nie pozwalają na pełną i adekwatną do faktów diagnozę stanu bezpieczeństwa.

## 2. UWARUNKOWANIA PROGRAMU

### 2.1 Strategia poprawy BRD w województwie – źródła międzynarodowe

**Zgromadzenie Organizacji Narodów Zjednoczonych** w marcu 2010 roku ogłosiło lata 2011-2020 Dekadą Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ideą tego programu jest stabilizacja, a następnie redukcja prognozowanej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych całego świata. Założenia Planu ma bardzo konkretny cel: uratowanie 5 milionów uczestników ruchu drogowego, zapobiegnięcie urazów 50 milionów ludzi, a także uzyskanie znacznych, oscylujących ok. 5 trylionów USD oszczędności. Oznacza to, że w 2020 roku dzienna liczba zgonów na drogach nie powinna przekroczyć 900 tysięcy osób.

Założenia Programu w stosunku do każdego kraju wchodzącego w skład ONZ są następujące:

- ustanowiony zostanie własny program bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wyznaczony zostanie cel redukcji liczby ofiar śmiertelnych,
- powołane zostaną jednostki odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- poprawiona zostanie jakość zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- przeprowadzony zostanie monitoring realizacji zadań i efektów działań,
- zwiększone zostaną środki finansowe przeznaczone na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W Planie Globalnym przygotowano 5 kierunków działań, tzw. filarów dla strategii krajowych:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu drogowego (szczególnie pieszych, rowerzystów i motocyklistów),
- bezpieczniejsze pojazdy,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

## IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały również podjęte przez Komisję Europejską jako odpowiedź na bardzo wysoką liczbę ofiar wypadków na drogach Europy. Potwierdzają to następujące dane: w 2009 roku, w wyniku wypadków drogowych w UE życie straciło 35 tysięcy osób (liczba mieszkańców średniego miasta). Na jedną ofiarę śmiertelną wypadku - przypadają średnio 4 ofiary z trwałym kalectwem, 10 osób ciężko rannych oraz 40 lekko rannych. W 2009 roku odnotowano w sumie około 1,5 miliona rannych. Koszt cytowanych wypadków to około 130 miliardów Euro.

Komisja Europejska, kontynuując swoje działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, 20 lipca 2010 roku przyjęła nowy, czwarty już program poprawy bezpieczeństwa na drogach, obowiązujący do 2020 roku. Szacuje się, że dzięki działaniom podjętym w ramach III Programu Działań (lata 2001-2010), uratowano ponad 78 tysięcy ludzi.

Unia Europejska, ponownie zobowiązała państwa członkowskie do zmniejszenia liczby zabitych w wypadkach drogowych. Postawiono cel – zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50 % w 2020 roku, w stosunku do roku 2010. Jest to cel bardzo ambitny, możliwy jednak do zrealizowania przy zaangażowaniu całej Europy.

Państwa wchodzące w skład UE powinny skoncentrować swoje działania w obszarach w których skuteczność była do tej pory najniższa i uwzględnić w swoich strategiach działania, które wpłyną na osiągnięcie głównego celu Programu. Przyjęte przez Komisję Europejską 7 celów – ma dotyczyć

działań, podjętych przede wszystkim w obszarze uczestnika ruchu drogowego, w obszarze bezpiecznej infrastruktury oraz bezpiecznych pojazdów.

## **2.2 Strategia poprawy BRD w województwie – źródła krajowe**

Województwo mazowieckie, w podejmowanych działaniach na rzecz poprawy BRD, zakłada kontynuowanie przyjętych na szczeblu krajowym strategicznych założeń dotyczących rozwoju kraju, transportu oraz poprawy sprawności działania państwa do 2020 roku.

**Strategia Rozwoju Kraju 2020.** Dokument zakłada, że ze względu na bardzo wysokie zagrożenie utratą życia w wypadku drogowym w Polsce, przygotowane i realizowane będą programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego skorelowane z pracami nad poprawą stanu infrastruktury oraz kampaniami informacyjno-edukacyjnymi w zakresie zasad ruchu drogowego, jak również promocją bezpiecznych zachowań na drodze. Jako najważniejsze zadania wskazano:

- budowę i rozwój systemów automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym,
- rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami,
- rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów,
- usprawnianie form i kanałów komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- tworzenie Inteligentnych Systemów Transportowych,
- stworzenie systemu finansowania inwestycji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020.** Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. W dokumencie poza ogólnymi celami, uwzględniającymi nowe koncepcje wspólnej polityki transportowej UE i wypracowanymi w ostatnich latach głównymi założeniami polskiej polityki transportowej, wskazano kierunki strategiczne z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bezpieczne zachowania uczestników ruchu,
- bezpieczna infrastruktura drogowa,
- bezpieczne pojazdy,
- efektywny system ratownictwa i pomocy medycznej.

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

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

**Narodowy Program BRD 2013-2020.** Celem strategicznym Narodowego Programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010 oraz zmniejszenie liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010. System transportu drogowego powinien zapewniać prawo człowieka do przemieszczania się, które powinno odbywać się w sposób bezpieczny. Śmierć czy obrażenia nie mogą być postrzegane jako nieunikniony koszt mobilności.

Narodowy Program BRD opiera się na **Wizji ZERO**, która wymaga umiejętnego, całościowego wykorzystania efektu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego takich czynników jak:

- edukacja i szkolenie użytkowników dróg,
- dyscyplina w przestrzeganiu ustanowionych reguł oraz nieuniknione konsekwencje ich łamania,
- prędkość z jaką poruszamy się po drodze,
- standardy bezpieczeństwa zapewnione przez nasze pojazdy,
- projektowane oraz modernizowane drogi wraz z ich otoczeniem.

Efektom realizacji Programu powinno być oprócz minimalizowania liczby wypadków, doprowadzenie do sytuacji w której jeśli już dojdzie do wypadku, jego skutki nie będą śmiertelne. Wizja ta jest celem Unii Europejskiej, która jako światowy lider bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu, pragnie osiągnąć w 2050 roku liczbę ofiar śmiertelnych zbliżoną do zera.

### **2.3 Strategia poprawy BRD w województwie mazowieckim – źródła regionalne**

Strategia na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu do 2020 roku wpisuje się w założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku m. in. poprzez zwiększenie konkurencyjności regionu dzięki zwiększeniu poczucia bezpieczeństwa obywateli oraz zmniejszeniu ogólnych kosztów codziennej egzystencji.

**Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku - Innowacyjne Mazowsze**, przyjęta przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 28 października 2013 roku, kreuje wizję systemu transportowego województwa jako całości, obejmującej nie tylko infrastrukturę, lecz również sposób w jaki jest wykorzystywana.

Priorytetowo traktowano przy tym infrastrukturę drogową, dzięki czemu znaczącej poprawie mają ulec warunki podróży transportem samochodowym, zarówno indywidualnym jak i zbiorowym. Przykładowo, długość dróg o twardej nawierzchni ulepszonej w województwie wzrosła w latach 2005-2011 o ponad 19% – do poziomu 92 km/100 km<sup>2</sup>, długość dróg ekspresowych i autostrad wzrosła z 38 do ponad 200 km, a w budowie jest 35 km dróg ekspresowych.

Mankamentem wielu dróg w województwie jest jednak brak rozwiązań ułatwiających podróże niezmotoryzowanym – niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Należy pamiętać, iż poza jezdnią o wpływie drogi na dostępność obszaru decydują takie elementy, jak infrastruktura piesza i rowerowa oraz dostosowanie jej do potrzeb osób starszych bądź osób o ograniczonej sprawności ruchowej (np. matek z wózkami lub osób z ciężkimi bagażami).

Pomimo rozbudowy systemu dróg liczba ofiar śmiertelnych wypadków w województwie mazowieckim utrzymywała się na niezadowalającym poziomie. Czyli samą rozbudową dróg nie doprowadzi się do poprawy stanu brd.

Skalę problemu zabitych na drogach Mazowsza może zilustrować fakt, że gdyby udało się zapobiec wszystkim wypadkom śmiertelnym, przyrost naturalny w województwie w 2011 roku byłby o około 17% wyższy. Niedostateczny poziom bezpieczeństwa na drogach (opracowanie: SRWM do 2030 roku) wynika m.in. ze zbyt rzadkiego stosowania rozwiązań zapobiegających niebezpiecznym zachowaniom kierowców, nie pogarszając przy tym warunków ruchu niechronionych jego uczestników. Jednym z takich rozwiązań jest wyprowadzanie ruchu w ciągach dróg krajowych poza miasta, co również wpłynie na poprawę w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez budowę obwodnic,

przy równoczesnym dostosowywaniu dróg niższych kategorii do swoich kategorii i funkcji, co umożliwi osiągnięcie efektu synergii. Problematycznym aspektem wielu dróg niższych kategorii jest brak rozwiązań zachęcających do ruchu lokalnego i subregionalnego (w tym niezmotoryzowanego) i zniechęcających do korzystania z nich w celach tranzytowych.

Przewadze inwestycji drogowych towarzyszył wzrost liczby pojazdów w województwie. W latach 2006-2011 wzrosła ona o 40%, przez co na jeden pojazd w 2011 roku przypadało już 1,4 osoby (na samochód osobowy – 1,9). W państwach Europy Zachodniej takich jak Niemcy, Szwecja, Francja czy Anglia, wskaźniki te były w 2010 roku niższe niż w 2006 roku. Różnice są szczególnie widoczne na przykładzie Warszawy, w której liczba samochodów na 1000 mieszkańców wzrosła w latach 2006-2011 z 478 do ponad 560. W tym samym czasie w największych miastach Niemiec liczba ta spadała – we Frankfurcie nad Menem z 512 do 447, w Monachium z 558 do 512, a w Berlinie z 361 do 324. W 2010 roku w Polsce w przeliczeniu na 1000 osób przypadało 451 samochodów osobowych, co nie odbiegało od wartości wskaźnika w Anglii (457), Szwecji (462) czy Holandii (466).

Województwo mazowieckie, w zakresie prac związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako naczelny priorytet przyjmuje ochronę życia i zdrowia jego uczestników. Bezpieczny człowiek jest podmiotem wszystkich działań podejmowanych w ramach podejścia Bezpieczny system.

Jak wynika z analizy SWOT zawartej w części obejmującej przestrzeń i transport Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku - w regionie występuje problem zdefiniowany jako niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ww. analizie uwzględniono najistotniejsze czynniki mające decydujący wpływ na przebieg procesów rozwojowych. Zidentyfikowano je na podstawie diagnozy społeczno-gospodarczej oraz przedstawionego potencjału wybranych dziedzin. Analiza ta umożliwiła określenie wyzwań, które stanowią fundament formułowania celów.

Wyzwaniem dla województwa mazowieckiego będzie m.in. doprowadzenie do zwiększenia znaczenia transportu zbiorowego, rowerowego i separacji ruchu pieszych w systemie transportowym.

*Strategia rozwoju województwa mazowieckiego, w części poświęconej problematyce transportu* kładzie nacisk na:

- rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym,
- poprawę dostępności komunikacyjnej z obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych,
- zwiększenie udziału ruchu rowerowego oraz transportu zbiorowego w ogóle podróży,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych.

### **Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020.**

W celu uruchomienia konkretnych działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykorzystać możliwości jakie stwarza absorpcja środków finansowych z Unii Europejskiej. Idąc tym tropem przystąpiono do społecznych konsultacji w zakresie projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020 szczególnie w filarze „człowiek”.

W osi Priorytetowej VIII „Edukacja dla rozwoju regionu”, w celu szczegółowym 1 „Poprawa dostępności i jakości edukacji przedszkolnej i kształcenia ogólnego”, w celu poprawy BRD w zakresie edukacji dzieci i młodzieży - proponuje się rozszerzenie interwencji o kształtowanie postaw oraz podniesienie poziomu wiedzy wśród dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Edukacja w tym zakresie jest nieodzownym elementem kształtowania właściwych

postaw społecznych. W ramach tego celu szczegółowego proponuje się dodatkowe, nowe typy projektów:

- edukacja na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- kształtowanie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie BRD,
- promowanie pożądaných postaw oraz kształtowanie indywidualnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Wsparcie w tym zakresie, będzie miało na celu zainteresowanie dzieci i młodzieży szkolnej tematyką BRD, kształtowanie postaw „właściwego zachowania na drodze” i odpowiedzialności za siebie, najbliższych oraz za szeroko pojęte otoczenie ( ekologia → eco driving → bezpieczeństwo ). Po raz kolejny warto przypomnieć o konieczności edukacji dzieci i młodzieży w zakresie umiejętności udzielania pierwszej pomocy.

### 3. CELE I STUKTURA PROGRAMU

#### 3.1 Cele Programu

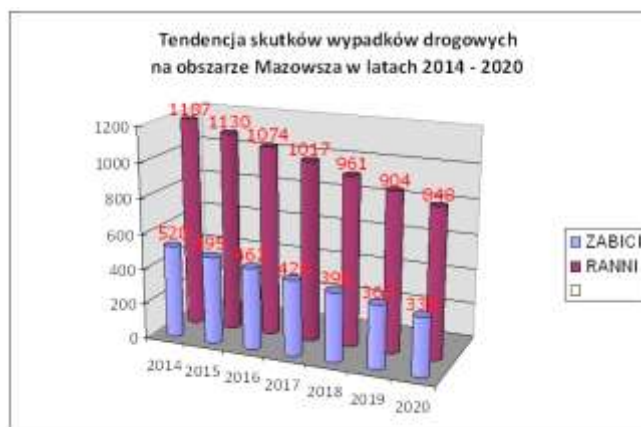
Identyfikując się z przyjętymi założeniami, twierdzącymi że życie i zdrowie ludzkie jest wartością nadrzędną oraz wpisując się w przyjętą w Narodowym Programie BRD „Wizję ZERO”, województwo mazowieckie będzie kontynuować działania, dążące do zmniejszenia liczby zabitych w województwie mazowieckim w ruchu drogowym do zera.

W Strategii przyjęto dwa główne cele strategiczne które mają być osiągnięte przez województwo do 2020 roku. Pierwszy cel to coroczne sukcesywne zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych oraz drugi, zmniejszanie liczby ciężko rannych.

Cele strategiczne dla województwa mazowieckiego:

- 1. Zmniejszenie, w porównaniu do 2010 roku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50 %, tj. do nie więcej niż 330 ofiar w 2020 roku.**
- 2. Zmniejszenie, w porównaniu do 2010 roku liczby ofiar ciężko rannych wypadków drogowych o 40 %, tj. do nie więcej niż 848 ofiar w 2020 roku.**

Poniżej zaprezentowano graficzną formę prognozy realizacji celów strategicznych dla obszaru województwa mazowieckiego:



Na podstawie powyższej prognozy, możliwe będzie monitorowanie realizacji celu w ujęciu rocznym, półrocznym, kwartalnym i miesięcznym. W razie potrzeby, należy przewidzieć działania korekcyjne. Wskazane założenia powinny mieć charakter obligatoryjny.

### 3.2. Struktura Programu

Struktura Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa mazowieckiego wynika z Narodowego Programu BRD 2013 – 2020. Jest oparta na sześciu podstawowych filarach działań w poszczególnych obszarach:

- efektywny system zarządzania BRD,
- bezpieczny i odpowiedzialny człowiek,
- przyjazna i wybacząca infrastruktura,
- bezpieczne i sprawne pojazdy,
- przewidująca i bezpieczna prędkość,
- system ratownictwa i pomocy ofiarom wypadków.

Kierunki działań i działania wdrożeniowe zostały określone w wyniku konsultacji społecznych *Strategii programu poprawy BRD województwa mazowieckiego do 2020 roku*. Opis potrzeb i stosownych działań przedstawiony został w ujęciu interwencyjnym w podziale na sześć wyróżnionych w *Strategii* obszarów (filarów) tematycznych z uwzględnieniem przyjętych w poszczególnych obszarach priorytetów.

## 4. EFEKTYWNY SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

System zarządzania BRD w województwie mazowieckim wpisuje się w założenia przyjęte przez Krajową Radę BRD w NPBRD 2013 – 2020. Proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga zastosowania się do trzech następujących po sobie i powiązanych ze sobą elementów: funkcji zarządzania instytucjonalnego, konkretnych działań (interwencji) oraz rezultatów. Do podstawowych funkcji zarządzania instytucjonalnego należą:

- koordynacja,
- legislacja,
- finansowanie i zapewnianie zasobów,
- promocja i komunikacja,
- monitoring i ocena,
- badania, rozwój oraz transfer wiedzy.

Jak wskazuje ocena istniejącego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, każda z tych funkcji wymaga usprawnienia pod kątem realizacji działań ujętych w rozdziałach 5-9. Funkcje te są sprawowane w różnych proporcjach w zależności od konkretnej instytucji i od szczebla administracji publicznej.

### Usprawnienie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego i koordynacji

**Instytucja wiodąca.** Rola instytucji wiodącej na poziomie kraju powinna przypadać Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przewodniczącym KRBRD powinien być Premier, V-ce Premier lub Minister Finansów. Aby ją należycie spełniać Rada musi przede wszystkim:

- skutecznie pełnić obowiązki koordynacyjne:
  - poziome – między Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a poszczególnymi resortami i jednostkami nadzorowanymi przez resorty, np. podczas prac nad Programami Realizacyjnymi, czy też prac nad konkretnymi interwencjami zawartymi w tych programach,
  - pionowe – między Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz instytucjami zarządzającymi bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie wojewódzkim, powiatowym i gminnym, społecznościami lokalnymi, przedsiębiorstwami i organizacjami pozarządowymi,
- wyznaczać kierunki w zakresie bezpieczeństwa drogowego,
- rozbudować zaplecza eksperckie,
- pełnić wiodącą rolę w promocji komunikacji Programu i działaniach w zakresie edukacji i kampanii społecznych,
- dbać o odpowiednie i stabilne finansowanie dla systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

W nawiązaniu do powyższego:

**Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** powinna być rzeczywistym liderem i koordynatorem działań zamierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionu, pełniąc funkcje zarządcze w zakresie:

- koordynacji:
  - poziomej – pomiędzy wszelkimi instytucjami odpowiedzialnymi wprost lub pośrednio za bezpieczeństwo w ruchu drogowym,
  - pionowej – z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz powiatowymi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- legislacji,
- finansowania i dedykowania zasobów,
- promocji i komunikacji,
- monitoringu i oceny,
- transferu wiedzy.

Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinna być wspierana przez odpowiednie jednostki badawcze (np. w postaci lokalnego ośrodka naukowego).

Dodatkowo powinien być powołany stały Sekretariat Rady pełniący jednocześnie funkcję Wojewódzkiego Obserwatorium BRD. Proponuje się aby za to działanie odpowiadały Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Powinna być dalej utrzymywana funkcja Pełnomocnika Marszałka ds. Wdrożenia Programu Poprawy BRD oraz funkcje Pełnomocników Regionalnych. Istotne z prakseologicznego punktu widzenia jest też dalsze realizowanie większości zadań wynikających z Gambitu Mazowieckiego.

**Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** powinny wypełniać analogiczne funkcje zarządcze, w szczególności w zakresie koordynacji:

- poziomej,
- pionowej – z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz miejskimi i gminnymi moderatorami bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Poza tym powinny zostać powołane – **Lokalne Centra Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, pełniące funkcje platformy współpracy miejscowych społeczności z instytucjami zarządzającymi systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego na danym obszarze, (monitorujące zagrożenia i potrzeby mieszkańców), które także powinny być odpowiedzialne za propagowanie wiedzy o zasadach bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Centra powstałyby w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego na terenie województwa.

Ich działanie wówczas w sposób naturalny byłoby połączone z pracami stałego sekretariatu Mazowieckiej Rady BRD.

### **Wprowadzenie spójnego systemu przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest w polskim prawodawstwie ujęte w sposób nieadekwatny do problemu. Podstawowym dokumentem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Ustawa Prawo o ruchu drogowym. Istnieje również wiele innych przepisów prawa wiążących się bezpośrednio lub pośrednio z systemem. Niestety, obecne zapisy są rozproszone, mało precyzyjne lub niedostosowane do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych.

Należy dążyć do ustawowego wskazania systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako ważnego problemu społecznego, poprzez wprowadzenie jednej ustawy, która obejmie go w sposób całościowy.

Należy przede wszystkim uregulować zagadnienia związane z wprowadzeniem stabilnego systemu finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu ratownictwa.

Dzięki takiej ustawie będzie możliwe efektywne i skuteczne funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Prace należy rozpocząć od analiz zmierzających do określenia niezbędnego zakresu zmian prawa, gwarantującego ich spójność, możliwość wdrażania nowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i skuteczne funkcjonowanie konstruowanego systemu zarządzania, a następnie na tej podstawie przygotować propozycje i projekty zmian odpowiednich aktów prawnych.

### **Wprowadzenie stabilnego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Obecną słabością systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w kraju, a tym samym w poszczególnych województwach jest niedostateczne i niestabilne finansowanie. Należy dokonać pewnej analizy i przeprowadzić dyskusję społeczną, nad modelem i kształtem systemu finansowania tej dziedziny, a następnie określić jaka część wpływów z systemu nadzoru nad prędkością może być reinwestowana w bezpieczeństwo ruchu drogowego (wydawana na edukację z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, programy pomocy ofiarom wypadków, usuwanie miejsc niebezpiecznych na drogach publicznych), a także w jaki sposób powiązać wysokość obowiązkowych składek ubezpieczeniowych użytkowników pojazdów z finansowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na wszystkich szczeblach administracji oraz wśród osób i podmiotów zaangażowanych w bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym opinii publicznej, konieczne jest uświadamianie całościowych, społecznych kosztów wypadków drogowych i ich wpływu na zdrowie publiczne. Tym samym wydatki na działania naprawcze, profilaktyczne oraz prewencyjne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy traktować jako inwestycje, które przyniosą mierzalne korzyści.

Jeśli obecna sytuacja ograniczonego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie się przedłużać, to należy skoncentrować się na wzmacnianiu opisanych w niniejszym rozdziale funkcji zarządczych, co powinno przynieść wymierne korzyści. Konsekwentne trzymanie się w pierwszych latach trwania programu, zasad koncentracji na rezultatach i operowania faktami, pozwoli na lepszą ocenę efektywności działań w aktualnym modelu i strukturze finansowania. W konsekwencji,

do przyszłej dyskusji, dostarczone zostaną mierzalne argumenty, co ułatwi podejmowanie decyzji o ewentualnym przemieszczaniu środków, czy przyznawaniu dodatkowych.

Istotnym elementem finansowania w okresie objętym niniejszym Programem może stać się kolejna perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020, przewidująca nowe sektorowe programy operacyjne.

Ważną rolę mogą pełnić konkursy o dofinansowanie przez wyższy poziom administracji, organizowane na poziomie gmin i powiatów.

### **Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu i komunikacji**

Zastosowanie silnej koncentracji na rezultatach rodzi konieczność prowadzenia sprawnego, ciągłego, kompleksowego monitoringu i oceny, czy podjęte działania zmierzają w wyznaczonym kierunku.

Niezbędne jest dążenie do usprawnienia systemu zbierania danych. Należy dążyć do stworzenia kompletnej bazy danych, obejmującej całościowo system bezpieczeństwa ruchu drogowego. Umożliwi to zebranie i analizę danych, z obecnie rozproszonych źródeł i ich integrację. Pozwoli to na udzielanie odpowiedzi na konkretne zagadnienia problemowe.

W tym celu należy stworzyć jednolity system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego poprzez stworzenie sieci obserwatoriów.

### **Wprowadzenie systemu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego i transferu wiedzy**

Ponieważ tylko obiektywna wiedza o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego i sposobach ich eliminacji pozwoli na podejmowanie racjonalnych decyzji bez obciążeń subiektywnymi sędziami, to należy prowadzić badania naukowe związane z tą dziedziną. Podstawowym celem badań jest doskonalenie narzędzi analiz i programowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także ich ocena i modyfikacja w dostosowaniu do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych. Badania te powinny być realizowane w dwóch głównych obszarach:

- wieloletnie długookresowe badania nakierowane na poznawanie podstawowych mechanizmów i zależności wpływających na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- badania nakierowane na rozwiązywanie podstawowych i bieżących problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i określanie skuteczności zastosowanych środków poprawy.

Należy również wprowadzić system badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci wieloletniego planu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Należy także stworzyć mechanizm uczestnictwa Polski w europejskiej platformie badawczej bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak by móc korzystać z doświadczeń innych państw Unii Europejskiej.

## **5. BEZPIECZNY I ODPOWIEDZIALNY CZŁOWIEK**

Najważniejszym celem działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. To człowiek jest podmiotem i adresatem wszystkich działań podejmowanych w ramach podejścia „bezpieczny system”. Kierunki podejmowanych działań mają na celu kształtowanie właściwych zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Diagnoza stanu brd w regionie oraz wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych, prowadzą do przyjęcia trzech priorytetów w filarze Bezpieczny człowiek:

Priorytet 1 – Działania w obszarze edukacji przedszkolnej i szkolnej na wszystkich jej etapach (szkoły podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne),

Priorytet 2 – Działania w obszarze edukacji pozaszkolnej, rola instytucji w kształtowaniu świadome bezpiecznych postaw,

Priorytet 3 – Poprawa efektywności systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania (szkolenie, egzaminowanie, reedukacja)

Zgodnie z ustawą z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty (tj. Dz. 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z zm.), zwanej dalej ustawą o systemie oświaty, system zapewnia między innymi upowszechnianie wśród dzieci i młodzieży wiedzy o bezpieczeństwie oraz kształtowanie właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych.

**Podstawa programowa** dla poszczególnych typów szkół określona została w rozporządzeniu ministra edukacji narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 roku w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (Dz. U. poz. 977), zaś **ramowy plan nauczania** w szkołach publicznych określa rozporządzenie ministra edukacji narodowej z dnia 7 lutego 2012 roku (Dz. U. poz. 204)

### **Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w przedszkolach i szkołach**

#### **Zasady ogólne**

Zadania oświatowe, związane z zapewnieniem kształcenia, wychowania i opieką dzieci i młodzieży, w tym także profilaktyką społeczną należą do gmin (m.in. w odniesieniu do przedszkoli i większości typów szkół i gimnazjów) oraz do powiatów (m.in. w odniesieniu do szkół ponadgimnazjalnych).

Zgodnie z art.7 ustawy o systemie oświaty - organ prowadzący szkołę lub przedszkole odpowiada za jej działalność. Do zadań takiego organu należy w szczególności:

- ✓ zapewnienie warunków działania szkoły lub przedszkola, w tym bezpiecznych i higienicznych warunków nauki, wychowania i opieki;
- ✓ zapewnienie obsługi administracyjnej i finansowej;
- ✓ wyposażenie szkoły lub przedszkola w pomoce dydaktyczne i sprzęt niezbędny do pełnej realizacji programów nauczania, programów wychowawczych, przeprowadzania sprawdzianów i egzaminów oraz wykonywania innych zadań statutowych.

#### **Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, a podstawa programowa i ramowy plan nauczania**

Na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 2 lit. a i b ustawy o systemie oświaty, w ww. rozporządzeniu ministra edukacji narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 roku, określono **podstawy programowe** dla przedszkoli i różnego typu szkół.

#### **Przedszkola**

Podstawa programowa wychowania przedszkolnego opisuje proces wspomagania rozwoju i edukacji dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Przedszkola, zapewniają dzieciom możliwość wspólnej zabawy i nauki w warunkach bezpiecznych, przyjaznych i dostosowanych do ich potrzeb rozwojowych.

Celem wychowania przedszkolnego jest m.in:

- ✓ wspomaganie dzieci w rozwijaniu uzdolnień oraz kształtowanie czynności intelektualnych potrzebnych im w codziennych sytuacjach i w dalszej edukacji;
- ✓ budowanie systemu wartości, w tym wychowywanie dzieci tak, żeby lepiej orientowały się w tym, co jest dobre, a co złe;
- ✓ kształtowanie u dzieci odporności emocjonalnej koniecznej do racjonalnego radzenia sobie w nowych i trudnych sytuacjach, w tym także do łagodnego znoszenia stresów i porażek;
- ✓ rozwijanie umiejętności społecznych dzieci, które są niezbędne w poprawnych relacjach z dziećmi i dorosłymi;

Założeniem podstawy programowej dla przedszkola jest zrealizowanie ustalonych celów. Wypełnieniem tych założeń będzie wystarczająca wiedza i umiejętności dzieci, którymi powinny wykazywać się pod koniec wychowania przedszkolnego.

Podstawa programowa dla przedszkoli wskazuje obszary, w których należy wspomagać rozwój, wychowywać i kształcić dzieci, by mogły bezpiecznie poruszać się po drodze i podróżować pojazdem, a także w późniejszej fazie nauki, mogły płynnie zgłębić trudniejsze elementy związane z BRD. Do obszarów tych należy m.in. wdrażanie dzieci do dbałości o bezpieczeństwo własne oraz innych. Zatem, charakterystyka absolwenta przedszkola w tym obszarze przedstawiać powinna się następująco:

- ✓ wie, jak trzeba zachować się w sytuacji zagrożenia i gdzie można otrzymać pomoc, umie też o nią poprosić;
- ✓ orientuje się w bezpiecznym poruszaniu się po drogach i korzystaniu ze środków transportu;
- ✓ zna zagrożenia płynące ze świata ludzi i unika ich;
- ✓ ma rozeznanie, gdzie można się bezpiecznie bawić, a gdzie nie;
- ✓ rozróżnia stronę lewą i prawą, określa kierunki i ustala położenie obiektów w stosunku do własnej osoby, a także w odniesieniu do innych obiektów;
- ✓ rozumie sens informacji podanych w formie uproszczonych rysunków oraz często stosowanych oznaczeń i symboli, np. w przedszkolu, na ulicy, na dworcu.

Wpajanie wiedzy i ćwiczenie umiejętności przedszkolaków w zakresie „wychowania komunikacyjnego” powinno odbywać się w trosce o ich prawidłowy rozwój psychoruchowy oraz właściwy przebieg wychowania i kształcenia. Zatem, co najwyżej jedną piątą czasu w rozliczeniu tygodniowym zajmować mogą różnego typu zajęcia dydaktyczne (np. związane z bezpiecznym zachowaniem na drodze), realizowane według wybranego programu wychowania przedszkolnego.

## Szkoły

Kształcenie ogólne w szkole podstawowej podzielone jest na dwa etapy:

- ✓ I etap edukacyjny, obejmujący klasy I-III – (edukacja wczesnoszkolna);
- ✓ II etap edukacyjny, obejmujący klasy IV-VI.

Celem kształcenia ogólnego w szkole podstawowej jest m.in. kształtowanie u uczniów postaw warunkujących sprawne i odpowiedzialne funkcjonowanie we współczesnym świecie.

Do najważniejszych umiejętności zdobywanych przez ucznia w trakcie kształcenia ogólnego w szkole podstawowej zalicza się myślenie naukowe, jako umiejętność formułowania wniosków opartych na obserwacjach empirycznych dotyczących m.in. społeczeństwa;

Działalność edukacyjna szkoły jest określona przez:

- ✓ szkolny zestaw programów nauczania, obejmujący całą działalność szkoły z punktu widzenia dydaktycznego;
- ✓ program wychowawczy szkoły obejmujący wszystkie treści i działania o charakterze wychowawczym;
- ✓ program profilaktyki dostosowany do potrzeb rozwojowych uczniów oraz potrzeb danego środowiska, **obejmujący wszystkie treści i działania o charakterze profilaktycznym.**

Szkolny zestaw programów nauczania, program wychowawczy szkoły oraz program profilaktyki tworzą spójną całość i muszą uwzględniać wszystkie wymagania opisane w podstawie programowej. Ich przygotowanie i realizacja są zadaniem zarówno całej szkoły, jak i każdego nauczyciela.

**W edukacji wczesnoszkolnej** występuje nauczanie zintegrowane (nie ma wyodrębnionych przedmiotów nauczania i nie ma ocen punktowych).

W ramach charakterystyki absolwenta trzeciej klasy, dziecko powinno co najmniej:

- ✓ znać zagrożenia ze strony ludzi;
- ✓ potrafić powiadomić dorosłych o wypadku, zagrożeniu czy niebezpieczeństwie;
- ✓ znać numery telefonów: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji oraz ogólnopolski numer alarmowy 112;
- ✓ dbać o bezpieczeństwo własne i innych poprzez bezpiecznie poruszanie się po drogach (w tym na rowerze) i korzystać ze środków komunikacji;
- ✓ wiedzieć, jak trzeba zachować się w sytuacji wypadku.

#### Klasa IV-VI

Według założeń podstawy programowej w klasach IV-VI, elementy związane z BRD realizowane powinny być podczas **zajęć technicznych i etyki/religii**.

Wśród treści nauczania zajęć technicznych powinno być kształtowanie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta. Natomiast w odniesieniu do etyki - prawa i obowiązki, zasady i reguły postępowania, w tym także w ruchu drogowym.

Zajęcia techniczne dla uczniów drugiego etapu nauczania, realizowane są w ilości **95 godzin w okresie trzyletnim** (ok. 1 godzina tygodniowo). Podczas czasu przeznaczonego na zajęcia techniczne - zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, wg wytycznych podstawy programowej – wypełniać będą **jedynie jego część** (zajęcia techniczne obejmują również poznawanie różnego rodzaju procesów technologicznych oraz naukę umiejętności posługiwania się podstawowymi narzędziami stosowanymi do obróbki ręcznej (piłowania, cięcia, szlifowania, wiercenia).

Przedmiot „etyka”, jako zamiennik „religii” zajmować będzie wyłącznie niektórych uczniów. Treści przekazywane wówczas, a dotyczące praw i obowiązków oraz zasad i reguł postępowania, w tym także w ruchu drogowym – nie trafią do dużej rzeszy odbiorców. O wiele większa szansa występuje w przypadku religii, gdzie oparcie motywów prawidłowych zachowań o racje wertykalne może przynieść pozytywne skutki.

#### Gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne.

Po ukończeniu szkoły podstawowej uczeń kontynuuje kształcenie ogólne na III i IV etapie edukacyjnym. III etap edukacyjny realizowany jest w gimnazjum, zaś IV etap edukacyjny realizowany jest w szkole ponadgimnazjalnej.

Od 2009 roku, w gimnazjach i szkołach ponadgimnazjalnych występuje przedmiot „edukacja dla bezpieczeństwa”. Zastąpił on przedmiot „przysposobienie obronne”. Zakres jego nauczania obejmuje szeroko pojętą obronę cywilną, metody ochrony przed różnymi zagrożeniami i przygotowanie do postępowania w wypadku katastrof. Podczas nauki uczniowie są także szkoleni w udzielaniu pierwszej pomocy.

Niestety, podczas zajęć z „edukacji dla bezpieczeństwa”, zbyt wiele czasu poświęcane jest na sferę obronności (wynika to z obowiązującej podstawy programowej, jak i z zakorzenionych wzorców tj. lekcji przysposobienia obronnego). Sprawia to, że znikoma część czasu poświęcana jest na sferę „wychowania komunikacyjnego”, a także udzielanie pierwszej pomocy. Elementy związane z bezpiecznym poruszaniem się po drodze, właściwym zachowaniu jako pasażer pojazdu czy jako kierujący (rowerem, motorowerem) – zostały pominięte.

Wymiar godzinowy „edukacji dla bezpieczeństwa” kształtuje się następująco:

- ✓ III etap nauczania (gimnazjum) – 30 godzin w przeciągu trzech lat /przedmiot realizowany w trzeciej klasie gimnazjum w wymiarze 1 godziny tygodniowo/;
- ✓ IV etap nauczania (szkoła ponadgimnazjalna) – 30 godzin w przeciągu trzech lat /przedmiot realizowany w pierwszej klasie szkoły ponadgimnazjalnej o profilu podstawowym, w wymiarze 1 godziny tygodniowo.

## Podsumowanie

Stosowane dotychczas rozwiązania nie wyczerpują tematu przeciwdziałania niepożądanym skutkom zdarzeń drogowych. Konieczne staje się zatem nakreślenie nowych długofalowych strategii, przyczyniających się do realnej poprawy bezpieczeństwa w regionie.

Element strategii, związany z edukacją, jest z tego względu jednym z najistotniejszych, gdyż pozwoli w nieodległej przyszłości wprowadzić standardy pożądanych zachowań na drodze. Jedynie nacechowane realizmem umiejętności oraz odpowiednio dawkowane i trafnie ukierunkowane nauczanie, przyczyni się do zrealizowania celów strategii związanych z edukacją. Strategia to myślenie długofalowe.

Uczestników ruchu drogowego, którzy mają zakorzeniony w sobie brak poszanowania dla prawa, których cechuje brak empatii do innych, których zasady moralne tkwią w sprzeczności z tolerowanymi normami – nie uda się wyedukować. W tym przypadku, nieuchronność i dotkliwość kary wydają się być jedynym środkiem zaradczym. Natomiast właściwa edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zaowocuje w przyszłości oczekiwanymi rezultatami.

## Analiza SWOT jako narzędzie opracowania strategii

W planowaniu strategicznym przy pomocy analizy SWOT, wyróżnić należy cztery czynniki (mocne i słabe strony, szanse, zagrożenia), określające łącznie szanse powodzenia czy ryzyko fiasku całego przedsięwzięcia.

**Mocną stroną** czynionych założeń jest bez wątpienia społecznie akceptowana potrzeba edukacji w bezpieczeństwie dzieci, poczynwszy od najmłodszych lat.

Wśród **słabych stron** wyróżnia się:

- ✓ wady obecnego nauczania - edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym stosowana obecnie nie przyniesie pozytywnych rezultatów w perspektywie lat, bowiem powielanie standardów nie przełoży się realną poprawę bezpieczeństwa. Kluczowym błędem jest nauczanie szablonów, zamiast wspomagania i ukierunkowania samodzielnego myślenia dziecka. Slogan, iż „dzieci nie myślą” – jest błędnym założeniem
- ✓ na etapie rozwoju przedszkolnego i szkolnego – brak pozytywnych wzorców ze strony rodziców, starszego rodzeństwa, dotyczących bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym;
- ✓ na wczesnoszkolnym etapie nauczania (nauczanie zintegrowane) – brak ukierunkowania i wspomagania nauczyciela we właściwym przekazywaniu treści bezpieczeństwa;
- ✓ na drugim etapie nauczania (klasy IV-VI) – nakierowanie treści nauczania na znajomość przepisów ruchu drogowego, zamiast na krzewienie pozytywnych wzorców zachowań. Niejednokrotne wychodzenie z założenia, że posiadanie karty rowerowej jest równoznaczne z posiadaniem przez dziecko wystarczającej wiedzy, umiejętności i odpowiedzialności do właściwych zachowań na drodze. Brak profesjonalnego szkolenia praktycznego w realnych warunkach drogowym przed egzaminem na kartę rowerową.

✓ na trzecim i czwartym etapie nauczania (gimnazjum i szkoła ponadgimnazjalna) – niedoskonałe założenia zawarte w podstawie programowej, dotyczące kierunków nauczania przedmiotu „edukacja w bezpieczeństwie”. „Edukacja w bezpieczeństwie” zastąpiła w 2009 roku przedmiot „przysposobienie obronne”. Niestety wraz ze zmianą nazwy nie nastąpiły kluczowe zmiany w sposobie przekazywania treści nauczania. Nadal obowiązuje błędny wzorzec, że edukacja w bezpieczeństwie, powinna obejmować przede wszystkim sferę obronności państwa. Nieliczne elementy umiejętności udzielania pierwszej pomocy, zawarte w treściach nauczania tego przedmiotu, nie rozwiązują kwestii prewencyjnego działania ku bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Dostrzegalny jest brak spójności przekazywanych przez nauczycieli treści oraz niewystarczający czas (wynikający z ramowego planu nauczania) na kompleksowe zrealizowanie materiału.

**Szanse** jako działania w obszarze edukacji przedszkolnej oraz szkolnej na wszystkich jej etapach (przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazjalne i ponadgimnazjalne) - mają na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i przestrzegającego prawa innych. Priorytet ten będzie osiągnięty głównie poprzez wprowadzenie nowych lub kontynuację dotychczasowych działań.

Priorytetowo, stosowane będą następujące typy działań:

- kampanie prewencyjno-edukacyjne, mające na celu kształtowanie postaw do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym prowadzone w przedszkolach, szkołach podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, realizowane w ramach dni otwartych, pokazów i prelekcji tematycznych, uroczystościach szkolnych a także w ramach programów edukacyjnych realizowanych przez placówki oświatowe,
- konkursy wiedzy o ruchu drogowym z udziałem przedstawicieli policji, straży, pracowników Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego,
- współdziałanie w organizacji Ogólnopolskiego Turnieju „Bezpieczeństwo w Ruchu Drogowym”,
- pogadanki uświadamiające (informujące) dzieci i młodzież o skutkach wypadków w ruchu drogowym,
- instruktaże dla dzieci i młodzieży w zakresie powiadamiania służb ratowniczych, udzielania pierwszej pomocy oraz sposobu zabezpieczania miejsca wypadku,
- kontynuacja realizacji programu „Edukacja dla Bezpieczeństwa”, opracowanego przez Komendę Wojewódzką Policji z siedzibą w Radomiu, we współpracy z Urzędem Miejskim w Radomiu i Komendą Miejską Straży Pożarnej w Radomiu,
- kontynuacja działań „Bezpieczna droga do szkoły”, w ramach których, policjanci dokonują lustracji dróg w rejonach przyszkolnych oraz wspierają placówki oświatowe w edukacji komunikacyjnej dzieci, ze szczególnym uwzględnieniem pierwszoklasistów,
- propagowanie wiedzy o zachowaniu kierujących w rejonie przejść dla pieszych, w ramach działań „Bezpieczne przejście”, realizowanych wspólnie z uczniami szkół podstawowych, podczas których - w rejonie przejść dla pieszych - policjanci wraz z dziećmi sprawdzają wiedzę kierujących na temat przepisów ruchu drogowego związaną z zachowaniem się w obrębach przejść,
- kontynuowanie kampanii „Zabłyśnij na drodze”, propagującej korzyści wynikające z używania elementów odblaskowych przez rowerzystów i pieszych oraz kreującej swoistą modę na korzystanie z odblasków i kasków rowerowych,
- doskonalenie techniki jazdy na rowerach i znajomości przepisów ruchu drogowego w „Miasteczkach Ruchu Drogowego”,
- utworzenie (wzorem niemieckim) stanowiska konsultanta ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego dla potrzeb placówek oświatowych. (Nauczyciel specjalizujący się w dziedzinie szeroko pojętego bezpieczeństwa, w tym drogowego, służący pomocą i wsparciem dla innych nauczycieli oraz dla rodziców i opiekunów dzieci. Jego zadaniem byłoby

inicjowanie ciekawych programów edukacyjnych, zachęcanie rodziców do czynnej współpracy, a także kontrola nad sposobem prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa w komunikacji oraz koordynacja wszelakich działań związanych z promocją bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym),

- wprowadzenie wzorca brytyjskiego (Bikeability) w odniesieniu do bezpiecznego poruszania się po drodze na rowerze poprzez umożliwienie uczestnictwa w trójmodułowych zajęciach przez zainteresowanych tematem uczniów. Szkolenie takie stanowiłoby podstawę do późniejszego przeprowadzenia egzaminu na kartę rowerową oraz doskonalenie umiejętności już po zdobyciu uprawnień. Moduł pierwszy realizowany począwszy od drugiej klasy szkoły podstawowej poświęcony byłby „panowaniu” nad rowerem. Zajęcia odbywałyby się na obszarze odizolowanym od ruchu drogowego. Wszystkie dzieci nosiłyby kaski, kamizelki, ochraniacze na łokcie i kolana, aby uniknąć poważniejszych urazów. Obejmowałby on co najmniej 2-godzinne zajęcia grupowe (15 osób) z co najmniej trzema instruktorami. Moduł drugi realizowany byłby na drogach o małym natężeniu ruchu, zazwyczaj na uczęszczanej przez dzieci trasie szkoła – dom. Składałby się z 5 sesji z dwoma instruktorami (z grupą liczącą nie więcej niż 10 osób). Sesja pierwsza obejmowałaby powtórzenie wiadomości i umiejętności z modułu pierwszego. Moduł ten jest przeznaczony dla dzieci w wieku 10 lat. Moduł trzeci realizowany byłby na drogach o normalnym natężeniu ruchu, z bardziej skomplikowanymi skrzyżowaniami, a adresowany do gimnazjalistów powyżej 13 roku życia. Składałby się on z 3 sesji z dwoma instruktorami (z grupą liczącą nie więcej niż 10 osób) i stałby się praktycznym wstępem (pod okiem eksperta) do ewentualnego szkolenia na prawo jazdy kategorii AM,
- współprowadzenie z nauczycielem (w przedszkolu i w szkołach) zajęć z zakresu brd dla dzieci i młodzieży przez tzw. „wolontariusza BRD” - osoby odpowiednio przeszkolonej, w ramach statutowych obowiązków swojej instytucji (np. egzaminator WORD),
- wykorzystanie „godziny z wychowawcą” na rozszerzenie zagadnień poprawy bezpieczeństwa w komunikacji. Zajęcia te mogłyby być współprowadzone przez tzw. „wolontariuszy BRD” i powinny dotyczyć zarówno części teoretycznej, jak i praktycznej’
- uczestnictwo w zebraniach z rodzicami konsultanta ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podczas tych spotkań, w krótkich kilkuminutowych cyklach konsultant starałby się między innymi uświadamiać rodziców o zagrożeniach w komunikacji, przed jakimi stoją ich pociechy,
- wprowadzenie (dla odpowiednio wyselekcjonowanych grup uczniów w przedziale wiekowym 17-19 lat) oddziałującego na emocje programu „moduł close to”. Metoda „peer-to-peer” (jak równy z równym) wykorzystywana podczas tego programu, służy konfrontowaniu wchodzących w świat dorosłości młodych osób, z przeżyciami innych kierowców, którzy spowodowali ciężkie wypadki drogowe. Kierowcy ci zwani peer-mentorami są wcześniej odpowiednio przygotowywani do zajęć pod kierunkiem opiekującego się nimi wyznaczonego patrona. Przyszli trenerzy – młodzi sprawcy wypadków drogowych są rekrutowani zazwyczaj za pośrednictwem organów sądowniczych lub organizacji i instytucji związanych z problematyką wypadków drogowych np. stowarzyszeń zajmujących się pomocą poszkodowanym w wypadkach drogowych. Zlecenie sprawcom wypadków udziału w zajęciach, a więc wykonanie nieodpłatnej pracy społecznej jest pożyteczniejsze niż orzekanie im małych wyroków sądowych; jest również pewną formą zadośćuczynienia. Obecność na zajęciach trenera-rówieśnika i opowiedzenie jego własnej historii o tym jak stał się sprawcą wypadku drogowego uświadamia uczniom jak niewiele trzeba, aby spowodować wypadek. Mała różnica wieku między peer-mentorem, a uczniami oraz pochodzenie z tej samej miejscowości lub okolic sprawiają, że trudno jest im wypowiedzieć częste stwierdzenie, jakim jest „to mnie nie dotyczy”. Jest, więc duża szansa, że spotkanie z trenerem przyczyni się do zmiany nastawienia i postaw u przyszłych kierowców odnośnie ich uczestnictwa i stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym.



## Zagrożenia

- niechęć do zmian;
- konieczność dokonania zmian w dotychczas realizowanych programach;
- wykorzystanie „godziny z wychowawcą” do innych celów,
- utrudnianie możliwości „pozyskania” peer-mentorów;
- w zakresie przedmiotu „edukacja w bezpieczeństwie” - uznanie tematów związanych z bezpieczeństwem państwa i tzw. przysposobieniem obronnym jako nadrzędnych wobec bezpieczeństwa w komunikacji.

Działania w obszarze edukacji pozaszkolnej, rola instytucji w kształtowaniu świadome bezpiecznych postaw - głównym celem szeroko pojętej edukacji pozaszkolnej jest wzrost poczucia bezpieczeństwa uczestników ruchu. Jednym ze sposobów osiągnięcia celu jest eliminowanie lub ograniczenie negatywnych zjawisk i tendencji w zakresie porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania realizowane przy właściwej diagnozie zagrożeń i oczekiwań społecznych, obejmować mogą wiele obszarów i charakteryzować się otwartością na wszelkie instytucje. Priorytetowo, stosowane będą następujące typy działań:

- kształtowanie postaw do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach kampanii prewencyjno-edukacyjnej, prowadzonej wśród osób dorosłych lokalnych społeczności na terenach powiatów, gmin, itp. (realizacja w ramach otwartych dni, pokazów i prelekcji, udziału w lokalnych programach i uroczystościach, a także programach edukacyjnych realizowanych przez placówki oświatowe i resortowe),
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu w sytuacjach nietypowych na drodze (przemierzające się pojazdy uprzywilejowane) prowadzone przez Policję,
- prowadzenie pogadarek uświadamiających o skutkach wypadków w ruchu drogowym,
- prowadzenie instruktażu w zakresie powiadamiania służb ratowniczych, udzielania pierwszej pomocy oraz zabezpieczenia miejsca wypadku,
- zwiększenie edukacji osób dorosłych jak również starszych poprzez spotkania z policją, służbą medyczną, strażą pożarną, strażą gminną,
- realizacja bardziej efektywnego działania profilaktyczno-edukacyjnego, mającego na celu podniesienie poziomu edukacji, tj. kultury użytkowników dróg, znajomości przepisów ruchu drogowego, ograniczenia niechęci do ich stosowania,
- kształtowanie nawyków i umiejętności bezpiecznego korzystania z dróg oraz szacunku dla własnego i cudzego życia,
- promowanie programu „Edukacja dla Bezpieczeństwa”, opracowanego przez KWP w Radomiu we współpracy z Urzędem Miejskim w Radomiu i Komendą Miejską Straży Pożarnej w Radomiu, którzy wyposażą uczestników w wiedzę i umiejętności, służące radzeniu sobie ze współcześnie identyfikowanymi zagrożeniami, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń występujących w ruchu drogowym,
- kontynuowanie kampanii „Zabłyśnij na drodze”, propagującej korzyści wynikające z używania elementów odblaskowych przez rowerzystów i pieszych oraz kreowania swoistej mody na korzystanie z odblasków i kasków rowerowych,
- prewencyjne pogadanki, pokazy promujące bezpieczne zachowania uczestników ruchu, np.: „NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO”, działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz egzekwowanie stosowania się uczestników ruchu do przepisów dotyczących relacji kierujący-pieszy. „PASY”, działania polegające na egzekwowaniu stosowania się kierujących i pasażerów do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa oraz stosowania urządzeń do przewozu dzieci,
- upowszechnianie wiedzy na temat zagrożeń i dobrych praktyk w ruchu drogowym.

Poprawa efektywności systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania (szkolenie, egzaminowanie, reedukacja) - głównym celem priorytetu jest realizacja działań profilaktyczno-edukacyjnych, mających na celu ukształtowanie postawy odpowiedzialnego i bezpiecznego kierowcy rozumiejącego i akceptującego znaczenie znajomości przepisów ruchu drogowego, respektującego zasady kultury i poszanowania dla wszystkich użytkowników dróg. Zachodzi konieczność przyjęcia nowych, efektywniejszych rozwiązań, pozwalających na podniesienie kwalifikacji kierowców, uzasadniają to obiektywne fakty i liczby osób rannych i zabitych rocznie na naszych drogach w Polsce. Priorytetowo, stosowane będą następujące typy działań:

- wprowadzenie istotnych zmian w sposobie przeprowadzania szkoleń i egzaminów zmierzających do urealnienia uzyskiwanych kwalifikacji,
- nadzór i kontrola całego procesu dydaktycznego, prowadzonego w ramach szkolenia kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy,
- racjonalne wymagania stawiane na egzaminie państwowym pod kątem ich zgodności z rzeczywistymi potrzebami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.
- organizowanie zajęć teoretyczno-praktycznych dla młodych kierowców.

## **6. PRZYJAZNA I WYBACZAJĄCA INFRASTRUKTURA**

Z analizy badań wynika, że ogromny wpływ na zmniejszenie liczby osób które giną na drogach ma poprawa bezpieczeństwa infrastruktury. Oznacza to, że poprawieniu infrastruktury drogowej należy nadać odpowiednią rangę. Droga w sposób pośredni i bezpośredni wpływa na powstanie wypadków. Aby poprawić stan bezpieczeństwa infrastruktury transportu drogowego w województwie mazowieckim należy ukierunkować działania na dwa priorytety:

Priorytet 1 – Działania w obszarze infrastruktury (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne),

Priorytet 2 – Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego w odniesieniu do dróg (celowość i prawidłowość zastosowanego oznakowanie, projekty organizacji ruchu w kontekście spieniania standardów audytu brd).

Działania w obszarze infrastruktury (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) - głównym celem priorytetu jest realizacja działań dot. usprawnienia powiązań komunikacyjnych poprzez rozwój infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym. Projekty realizowane w ramach tego działania będą miały na celu przezwyciężenie cech peryferyjności regionu (województwa mazowieckiego) poprzez poprawę stanu sieci powiązań drogowych. Priorytetowo, stosowane będą następujące typy działań:

- roboty budowlane i modernizacja dróg wojewódzkich (w tym mostów, wiaduktów, tuneli, obwodnic i innych obiektów inżynierskich w ciągach tych dróg) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Realizowane projekty będą dotyczyć głównych powiązań krajowych i regionalnych, w celu uzyskania poprawy dostępności komunikacyjnej województwa,
- roboty budowlane i modernizacja sieci dróg i ulic miejskich w miastach (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne), z wyłączeniem dróg wewnętrznych wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi i towarzyszącą infrastrukturą drogową,
- przy projektowaniu nowych dróg, wprowadzenie strefy bezpieczeństwa 6 m z każdej strony,
- dla osiągnięcia zakładanego celu w ramach działania, jako infrastruktura towarzysząca, realizowane będą elementy dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, inteligentnych systemów transportowych, ochrony środowiska, turystyki i społeczeństwa informacyjnego,

- upowszechnianie i wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu w szczególności pieszych i rowerzystów (infrastruktura dla pieszych i rowerzystów; organizacja ruchu uwzględniająca potrzeby rowerzystów),
- wdrażanie infrastrukturalnych środków uspokajania ruchu (wspierających zarządzanie prędkością),
- wprowadzanie bezpiecznych barier,
- dążenie do „zdjęcia” z dróg tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego poprzez separację ruchu (ogrodzenia, balustrady, bariery drogowe),
- podejmowanie działań mających na celu modernizację istniejących dróg poprzez dostosowanie ich parametrów do obowiązujących norm technicznych,
- działania inżynierskie w ramach prowadzonych inwestycji i remontów w zakresie wynikających z dokumentacji budowlanej, w tym z projektu organizacji ruchu zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem, obejmującą m.in.; oddzielenie ruchu pieszego i rowerzystów od ruchu kołowego poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych lokalizowanych w pasach dróg,
- działania zmierzające do wprowadzenia audytu BRD przy nowoprojektowanych drogach,
- poprawa jakości oznakowania przez stosowanie grubowarstwowego oznakowania poziomego, aktywnego oznakowania przejść dla pieszych i oznakowania pionowego z folii pryzmatycznej odbłaskowo-fluorescencyjnej,
- stosowanie środków planistycznych przez budowę dróg zbiorczych dla obsługi ruchu lokalnego, budowę obwodnic, ograniczenie bezpośredniej dostępności do dróg wojewódzkich itp.,
- dążenie do uzyskania założonych celów w szczególności zmniejszenia liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej, szczególnie wypadków z pieszymi i rowerzystami,
- montaż luster drogowych w miejscach szczególnie niebezpiecznych, ze względu na ograniczoną widoczność dla kierujących pojazdami t. j. skrzyżowaniach i łukach dróg,
- eliminacja wypadnięcia z drogi poprzez przestrzeganie budowy łuków poziomych i pionowych o promieniach normatywnych,
- eliminacja zderzeń bocznych i tylnych poprzez zwiększenie ilości pasów prowadzących w jednym kierunku.

#### Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego w odniesieniu do dróg

Działania w obszarze kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego są jedną z podstawowych czynności w trakcie codziennej służby policji, czuwanie nad jego bezpieczeństwem i porządkiem. Czynności te wykonywane są w związku z różnymi sytuacjami dotyczącymi między innymi naruszeń porządku prawnego:

- wspomaganie służb w prewencyjnym i systematycznym przeglądzie dróg pod kątem stanu nawierzchni i oznakowania a co za tym idzie wskazywanie właściwym zarządcom drogi miejsc niebezpiecznych,
- przegląd dróg pod kątem ilości znaków drogowych często wzajemnie wykluczających się,

- proponowanie rozwiązań inżynierskich mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- prowadzenie kontroli mas, wymiarów i nacisków pod kątem przeciwdziałania degradacji dróg oraz eliminowania z ruchu pojazdów naruszających warunki techniczne pojazdów,
- zwiększenie liczby miejsc umożliwiających bezpieczne przeprowadzanie kontroli drogowych a w szczególności pojazdów ciężarowych i autobusów.

## 7. BEZPIECZNE I SPRAWNE POJAZDY

Diagnoza stanu obecnego, doświadczenia wzorcowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego krajów Unii Europejskiej oraz przeprowadzone konsultacje społeczne w tym obszarze na terenie województwa mazowieckiego, prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze Bezpieczny pojazd:

Priorytet 1 – Działania związane z bezpieczeństwem konstrukcyjnym i stanem technicznym,

Priorytet 2 – Działania związane z edukacją.

Wśród czynników, które mają decydujący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, najbardziej znaczący jest błąd człowieka. W zdecydowanej większości jest on przyczyną powstawania wypadków drogowych. Konstrukcja pojazdu lub jego stan techniczny, wskazywane są bardzo rzadko jako bezpośrednia przyczyna wypadków drogowych. Jednakże konstrukcja pojazdu jego stan i wyposażenie mają duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W województwie mazowieckim w 2011 roku liczba samochodów osobowych była o 4,3% większa w stosunku do roku poprzedniego i wynosiła 27,3 mln sztuk. Stan techniczny pojazdu był w 2012 roku przyczyną 55 wypadków drogowych (w roku 2011: 80), zginęło w nich 6 osób (5), a rany odniosło 66 (97). Najwięcej stwierdzono braków w oświetleniu (52,7% ogółu przypadków) oraz w ogumieniu (21,8%). Z powodu niezawinionej przez kierujących niesprawności technicznej pojazdów miało miejsce 100 wypadków, w których zginęło 6 osób, a 130 odniosło obrażenia.

Usterki techniczne, które mogą być przyczyną wypadków, jest wiele: braki w ogumieniu, częściowo zapowietrzony układ hamulcowy, niesprawne oświetlenie, nieprawidłowa geometria podwozia. Z pewnością, zły stan techniczny samochodów jest czynnikiem mającym bezpośredni wpływ na dużą liczbę wypadków w Polsce. Zwłaszcza, że na naszych drogach przeważają samochody używane. Przeglądy techniczne to dla wielu właścicieli samochodów wciąż tylko obowiązek, a nie rutyna związana z odpowiedzialnym i bezpiecznym poruszaniem się po drogach. Już po zakupie używanego samochodu, właściciel powinien wykonać dodatkowe badania oraz niezbędną obsługę techniczną pojazdu. Odpowiednio skonstruowany i wyposażony oraz sprawny technicznie pojazd, zmniejsza ryzyko wystąpienia kolizji lub wypadku drogowego.

Działania związane z bezpieczeństwem konstrukcyjnym i stanem technicznym - powinny obejmować:

- kontrolowanie stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach w celu eliminowania z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie (w szczególności dokonujących przewozu osób – prywatne busy, gimbusy, autobusy), nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz nadmiernie zanieczyszczających środowisko,
- certyfikację obligatoryjnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów,
- modernizację systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i monitoring ich prac,
- wprowadzanie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów.

Działania związane z edukacją - powinny obejmować:

- doskonalenie kwalifikacji policji i diagnostów w zakresie zagadnień brd,
- szkolenia okresowe dla osób nadzorujących stacje kontroli pojazdów,
- prowadzenie kampanii informacyjnych, promujących zalety utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i ich wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym,
- zajęcia w ramach kompleksowego systemu edukacji w zakresie utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi.

## **8. BEZPIECZNA I PRZEWIDUJĄCA PRĘDKOŚĆ**

Wśród wiodących przyczyn powstałych zdarzeń drogowych czołowe miejsce zajmuje prędkość niedostosowana do zmieniających się warunków ruchu drogowego. Wskutek powyższego realnym zadaniem staje się potrzeba przyjęcia priorytetów w zakresie działań prowadzących do umiejętnego zarządzania prędkością w zakresie indywidualnym ( działania kierujących ) jak też administracyjno-społecznym ( działania osób i instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem na drogach i sprawowanie na nim nadzoru).

W obszarze tych działań należy przyjąć następujące priorytety:

Priorytet 1 – Edukacja i reedukacja jako czynniki kształtujące świadomość i zachowanie człowieka,  
Priorytet 2 – Logistyka prędkości, jako czynnik usprawniający system zarządzania, koordynowany przez władze rządowe i samorządowe.

Z punktu widzenia prawa, ruch drogowy oparty jest na tzw. zasadzie zaufania. A zatem każdy użytkownik drogi ma prawo liczyć na respektowanie przepisów i zasad bezpieczeństwa przez współuczestników ruchu, chyba, że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Każdy z uczestników ruchu drogowego może więc słusznie zakładać, że inni posiadli w stopniu wystarczającym wiedzę na temat prędkości i jej skutków. To samo zaufanie powinno towarzyszyć wobec obecnego na drodze oznakowania. Uczestnik ruchu ma pełne prawo zakładać, że wszelkie regulacje dotyczące prędkości dopuszczalnej są przemyślane i zasadne.

Fakty jednak częstokroć temu przeczą. Pojawia się w tym miejscu dezyderata: tak ukształtować uczestnika ruchu oraz osoby odpowiedzialne za kształt tego ruchu aby kwestia doboru prędkości nie stanowiła problemu.

Synteza powyższych zjawisk pozwala na sformułowanie następujących koncepcji:

1/ Z punktu widzenia człowieka, prędkością bezpieczną jest taki ruch pojazdu, który odpowiada zarówno aktualnym warunkom panującym na drodze, jak i zasadom współczesnej dynamiki ruchu drogowego, co w szczególności generuje zależność pomiędzy umiejętnościami kierowcy a sprawnością pojazdu. Oznacza to, że działania skierowane na ukształtowanie świadomości mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

2/ Z punktu widzenia Państwa, przepisy prawa o ruchu drogowym, nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze sytuacją lub skuteczniej unikać potencji ich występowania. Oznacza to, że działania skierowane na logistyczne rozwiązania w zarządzaniu prędkością mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

W wyniku podjętych konsultacji z lokalnym środowiskiem, mającym wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, wygenerowano określone działania w obszarze powyższych priorytetów:

#### Edukacja, jako czynnik kształtujący świadomość i zachowanie człowieka.

Użytkownik dróg, jako pierwsze ogniwo w łańcuchu bezpieczeństwa, jest jednym z najbardziej podatnych na błąd elementów systemu bezpieczeństwa. Niezależnie od obowiązujących środków technicznych, skuteczność polityki bezpieczeństwa na drogach zależy ostatecznie w dużym stopniu od zachowań kierowców. Stąd też tak duże znaczenie ma edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów. W szczególności, działania mają na celu wychowanie człowieka w świadomym i kulturalnym uczestnictwie w ruchu drogowym, na każdym etapie jego rozwoju. Bowiem istota powyższych działań, może osiągnąć cel jedynie na skutek realizacji zasady systematyki działań. Wychowanie komunikacyjne polegać będzie na:

- działaniach w obszarze edukacji systemowej – stymulowanie potrzeby bezpieczeństwa, poprzez kształtowanie świadomości „wrastania” w rzeczywistość komunikacyjną oraz bezpiecznych zachowań na drodze, w odniesieniu do zagrożeń wynikających z prędkości, realizowane na szczeblu przedszkolnym oraz szkolnym (podstawa programowa oraz działania w ramach kampanii prewencyjno – edukacyjnych prowadzone przez placówki oświatowe),
- działaniach w obszarze edukacji systemowej – realizacja działań profilaktyczno edukacyjnych poprzez różnego rodzaju kampanie informacyjne, konkursy, pogadanki, instruktaże mające na celu wzmocnienie poziomu kształcenia, realizowane przez jednostki ratownictwa medycznego, Policję, Straż Pożarną, WORD oraz OSK,
- działaniach w obszarze edukacji pozaszkolnej (samokształcenie) – realizacja działań mających na celu podniesienie świadomości oraz wzrost umiejętności nabytych w toku kształcenia systemowego (kontynuacja) realizowane w formie kursów i szkoleń.

Innym, istotnym celem jest eliminacja lub ograniczanie negatywnych zjawisk i tendencji powstałych na skutek zaniedbań w systemie edukacji. Powyższe działania koordynowane są przez Ośrodki Szkolenia Kierowców, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego lub podmioty komercyjne działające w sektorze BRD.

#### Logistyka prędkości, jako czynnik usprawniający system zarządzania, koordynowany przez władze rządowe i samorządowe.

Działania w zakresie procesu planowania, realizowania i kontrolowania sprawnego i efektywnego utrzymania bezpiecznej prędkości, koncentrują się na systemie zarządzania prędkością. W szczególności powyższe działania, dotyczą zasad i uwarunkowań strategicznego programowania bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowanych w obszarach:

- działań w zakresie projektowania i budowy dróg (inżynieria drogowa) – zmiana standardów projektowania i budowy dróg, w szczególności w zakresie szerokości drogi oraz stosowania pasów lub dróg alternatywnych,
- weryfikacji i alokacji znaków drogowych ograniczających lub podnoszących dopuszczalną prędkość,
- koordynacji działań w zakresie oznakowania i organizacji ruchu prowadzonej zespołowo przez przedstawicieli Policji, Straży Miejskiej, powiatu i miasta,
- ujednoczenia zasad w stosowaniu ograniczeń prędkości,
- rozpowszechniania oraz wdrażania rozwiązań bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci środków ochrony uczestników ruchu, w szczególności w odniesieniu do przejść dla pieszych, pieszych i rowerzystów,

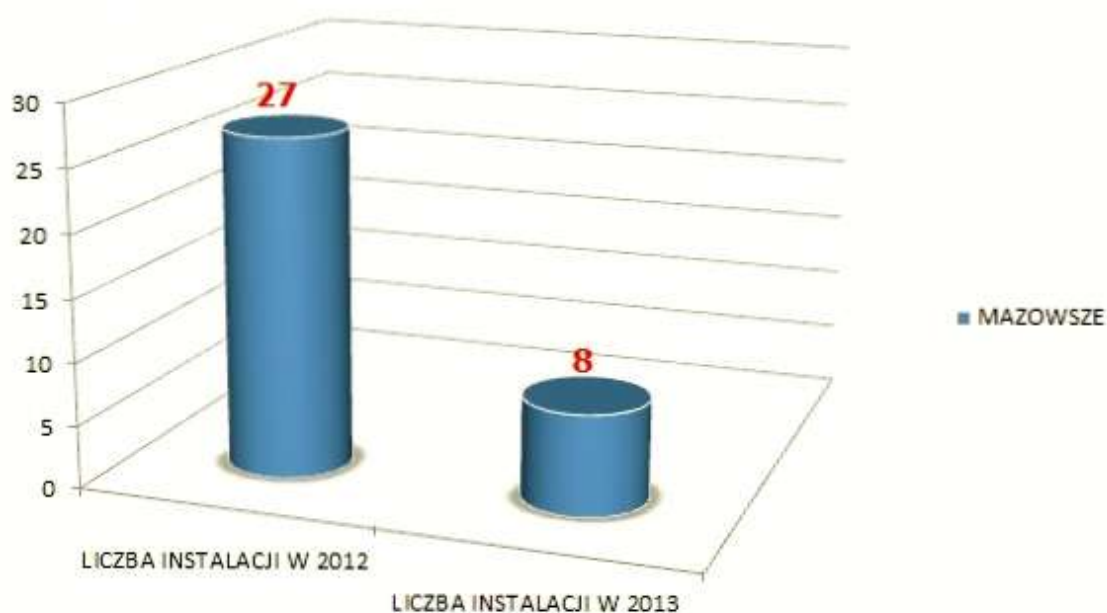
- redukcji ruchu kołowego w strefach szczególnie niebezpiecznych (tworzenie stref ograniczonej prędkości, wyprowadzenie ruchu z centrów i rynków miast),
- stosowania hierarchicznych rozwiązań w organizacji ruchu w celu jego uspokojenia przez ingerencję w strukturę drogi,
- modernizacji skrzyżowań oraz newralgicznych elementów drogi poprzez wprowadzenie rozwiązań wymuszających ograniczenie prędkości (ronda, wysepki),
- wprowadzenia na terenie zabudowanym ograniczenia prędkości do 30 km/h (prędkość zabija), elementem architektonicznym spowalniającym ruch na wjazdach do miast mogłyby być tzw. wysepki,
- działań w obszarze kontroli ruchu drogowego (nadzór na prędkością) – podejmowanie szeroko zakrojonych działań zmierzających do egzekwowania jazdy z dozwoloną prędkością, realizowane przy użyciu różnych form kontroli prędkości – mobilne (wideorejestratory, laserowe pomiary prędkości, fotoradary),
- działań prewencyjnych, promujące bezpieczne zachowania na drodze, zmierzające do taktycznych rozwiązań pomiarów prędkości (miejsca statyczne i dynamiczne w miejscach szczególnie niebezpiecznych),
- dyslokowania patroli jednostek upoważnionych do kontroli ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- usprawnienia nadzoru nad prawidłowym stosowaniem obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe, np. foteliki dziecięce,
- eliminacji z ruchu drogowego niesprawnych technicznie pojazdów, w szczególności wykonujących przewóz drogowy,
- rozbudowy systemu nadzoru ruchu, uwzględniającej m.in. odcinkowe pomiary prędkości, automatyczny nadzór nad prędkością,
- zmian legislacyjnych w zakresie wykonywania czynności na drodze odnoszące się do kompetencji służb odpowiedzialnych za nadzór oraz ich kontrolę.

### **Wpływ instalacji fotoradarów na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Jednym z aspektów realizacji priorytetu Narodowego Programu Poprawy BRD - Bezpieczna Prędkość jest kontrola ruchu drogowego wyrażona statutowymi działaniami Policji, GITD oraz straży miejskiej. W obszarze tych działań znajdują się rozwiązania systemowe ( automatyczny nadzór nad ruchem drogowym - fotoradary) oraz doraźne – pomiary prędkości przy użyciu mobilnych fotoradarów lub wideo-rejestratorów. W zakresie Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym zadanie realizowane są przy użyciu 300 stacjonarnych fotoradarów zlokalizowanych na obszarze całej Polski.

Do oceny wpływu fotoradarów na bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu wykorzystano dane pochodzące z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Wojewódzkiego Inspektora Transportu drogowego za lata 2012 i 2013. Wg tych danych na obszarze Mazowsza WITD zainstalowała i użytkuje 35 stacjonarnych fotoradarów.

### LICZBA ZAINSTALOWANYCH FOTORADARÓW WITD NA MAZOWSZU



Z przeprowadzonej analizy danych o stanie brd na obszarze Mazowsza w oparciu o miejsca gdzie zainstalowano fotoradary wynika kilka niepokojących wniosków. Po pierwsze widoczna jest skłonność kierowców do przekraczania dozwolonej prędkości - liczba ujawnionych wykroczeń w ciągu jednego dnia pracy urządzenia przekracza często 1000 zdjęć.

### ZAREJESTROWANE NARUSZENIA PRZEZ URZĄDZENIA ITD NA OBSZARZE MAZOWSZA 2012-2013



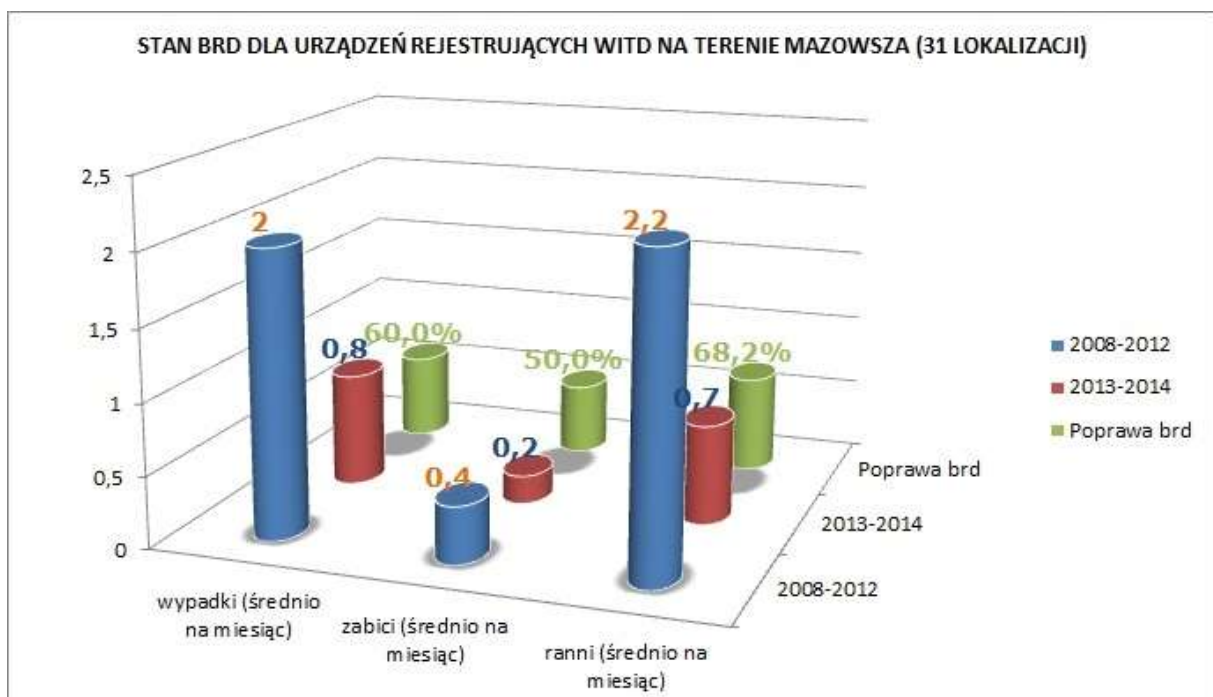
- ŚREDNIA ILOŚĆ ZAREJESTROWANYCH NARUSZEŃ MIESIĄC PO INSTALACJI 2012/2013 (DZIEŃ PRACY URZĄDZENIA)
- ŚREDNIA ILOŚĆ ZAREJESTROWANYCH NARUSZEŃ W GRUDNIU 2013 (DZIEŃ PRACY URZĄDZENIA)



Po drugie - można wywnioskować, że świadomość kierowców o zagrożeniach wynikających z nieprawidłowo ustalonego poziomu prędkości jest niezadowalająca. Pomimo zainstalowania fotoradarów liczba negatywnych zdarzeń drogowych – choć ulega zmniejszeniu - nadal pozostawia wiele do życzenia. Przekornie można tu zadać pytanie: w oparciu o jakie informacje są podejmowane decyzje o miejscach zainstalowania fotoradarów?



Po trzecie statystyczny rezultat oceny oddziaływania fotoradarów na stan brd na Mazowszu jest pozytywny i daje nadzieję na dalsze zmniejszanie ilości zabitych oraz zapobieżenia ciężkim wypadkom, co w konsekwencji doprowadzi do redukcji kosztów zdarzeń drogowych.



Oceniając wpływ Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym na poprawę stanu brd na Mazowszu, należy podkreślić, iż zarówno nastroje społeczne (zarzut co do zasadności instalacji fotoradarów w niektórych miejscach), jak i raport NIK wykazały, że ów system powinien być doskonalony i co najważniejsze powinien zapewniać w pełni skuteczne egzekwowanie odpowiedzialności sprawców wykroczeń w ruchu drogowym.

Za przykład, ilustrujący ww. potrzebę może posłużyć informacja, że 40 % kierowców nie jest ukarana za niestosowanie się do ograniczeń prędkości.

Wobec powyższego, aby osiągnąć założone cele, w zakresie priorytetu Bezpieczna Prędkość, należy zdecydowanie usprawnić działania systemowe. Nadal należy poszukiwać aktywnych rozwiązań, które pozwolą osiągnąć bardziej wymierne korzyści. Być może w większym zakresie należy wprowadzać infrastrukturalne systemy ograniczania prędkości na drodze, które przede wszystkim egzekwują nieuchronność kary w postaci dyskomfortu jazdy lub wprost uszkodzeń pojazdu.

## 9. SYSTEM RATOWNICTWA I POMOCY MEDYCZNEJ

Ratownictwo to działania w stanach nagłego lub nadzwyczajnego zagrożenia życia i zdrowia oraz mienia i środowiska, realizowane w trybie natychmiastowym. Nagłość zdarzenia będącego następstwem działania np.: siły przyrody lub człowieka i pilny tryb reakcji, to podstawowe cechy ratownictwa. Spośród licznych dziedzin ratowniczych, kluczowe dla bezpieczeństwa jest ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej, gdyż dotyczy życia i zdrowia poszkodowanych, a ponadto wymaga zaangażowania wielu podmiotów.

Aby poprawić stan pomocy medycznej i systemu ratownictwa, w województwie mazowieckim należy ukierunkować działania na trzy priorytety filaru System ratownictwa i pomocy medycznej:

Priorytet 1 – Działania związane z edukacją ratowniczą,

Priorytet 2 – Działania związane z koordynacją ratownictwa medycznego,

Priorytet 3 – Działania związane ze standaryzacją ratownictwa medycznego.

Działania związane z edukacją ratowniczą - traktowane jako element profilaktyki bezpieczeństwa, należy rozpatrywać w aspekcie *potrzeb edukacyjnych na etapie pierwszej pomocy medycznej przed przybyciem profesjonalnego zespołu ratunkowego* (utworzenie skutecznie działających dwóch pierwszych ogniw łańcucha Przeżycia) oraz *potrzeb edukacyjnych na etapie profesjonalnej pomocy medycznej* (utworzenie skutecznie działających kolejnych ogniw łańcucha Przeżycia).

### I. **Potrzeby edukacyjne na etapie pierwszej pomocy medycznej przed przybyciem profesjonalnego zespołu ratunkowego (utworzenie skutecznie działających dwóch pierwszych ogniw łańcucha Przeżycia):**

- edukacja społeczeństwa w okresie obowiązkowego szkolnego. Realne wprowadzenie nauczania zasad pierwszej pomocy na wszystkich poziomach edukacyjnych uwzględniające wprowadzenie konsultacji programowych MEN z Uniwersytetami Medycznymi, standaryzację podręczników, materiałów programowych, pomocy dydaktycznych oraz scenariuszy szkoleń zgodnych z European Resuscitation Council ERC ) i Krajowym Systemem Ratowniczo-Gaśniczym ( KSRG ),

- powtarzana certyfikacja wykładowców i ośrodków przez specjalistów z Uniwersytetów Medycznych i Akademii Medycznych),
- edukacja społeczeństwa w ramach obowiązkowych kursów pracowniczych. Standaryzacja ww. szkoleń i egzaminów zgodna z wytycznymi ERC, powtarzana certyfikacja wykładowców i ośrodków szkoleniowych,
- edukacja społeczeństwa w formie fakultatywnych lub profilowanych kursów ratowniczych w ramach szkoleń organizowanych przez WOPR, GOPR, PZM - Ratownictwo Drogowe oraz posiadające odnośne uprawnienia WORD-y,
- obowiązkowe szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców – szczególnie zawodowych i kierowców taksówek. Wprowadzenie bezwzględnego nadzoru merytorycznego ze strony Uniwersytetów Medycznych, standaryzacja szkoleń i egzaminów zgodna z wytycznymi ERC, powtarzana certyfikacja wykładowców i ośrodków szkoleniowych przez specjalistów z UM,
- standaryzacja obowiązkowych apteczek samochodowych zgodna ze standardem europejskim *np. norma DIN*,
- konieczność unifikacji i koordynacji działań edukacyjnych wszelkich instytucji z programami UM).

## **II. Potrzeby edukacyjne na etapie profesjonalnej pomocy medycznej (utworzenie skutecznie działających kolejnych ogniw łańcucha Przeżycia):**

- edukacja ratownicza w zawodzie lekarza i lekarza dentystry (wprowadzenie obowiązku nauczania medycyny ratunkowej na wszystkich wydziałach lekarskich UM i to możliwie na wczesnym etapie studiów, wprowadzenie obowiązku ukończenia kursu ALS ERC przed uzyskaniem Prawa Wykonywania Zawodu Lekarza, wprowadzanie kursu ALS ERC jako szkolenia podyplomowego obowiązkowego do specjalizacji lekarskich),
- edukacja ratownicza w zawodzie pielęgniarstwa (wprowadzanie kursu ALS ERC jako szkolenia podyplomowego obowiązkowego do specjalizacji pielęgniarstwa),
- edukacja ratownicza w zawodzie ratownika medycznego wprowadzanie kursu ALS ERC jako szkolenia obowiązkowego do licencjatu ratowniczego,
- edukacja ratownicza w innych zawodach medycznych (wprowadzenie obowiązku ukończenia kursu BLS ERC przed uzyskaniem prawa wykonywania zawodu na wydziałach farmaceutycznych, wydziałach nauki o zdrowiu),
- edukacja ratownicza w zawodzie strażaka (ratownika ogólnego) ALS,
- edukacja ratownicza w zawodzie policjanta,
- edukacja ratownicza w zawodzie strażnika miejskiego, łowieckiego itp.

Działania związane z koordynacją ratownictwa medycznego - mają na celu zapewnienie sprawnego systemu powiadamiania ratowniczego na etapie pierwszej pomocy przed przybyciem profesjonalnego zespołu ratunkowego oraz koordynację aktualnego, profesjonalnego systemu ratowniczego:

- ustalenie jasnych i obowiązujących zasad wezwania ratowniczego dla wszystkich obywateli,
- uruchomienie w pełni funkcjonującego i dostępnego numeru **112** ze wszystkich sieci telefonicznych, wszystkich operatorów. Połączenie z Centrum Powiadamiania Ratunkowego w randze wojewódzkiej lub ewentualnie randze powiatu (podobnie jak w KSRG),

- wprowadzenie nasłuchu kanałów ratunkowych radia obywatelskiego CB,
- konieczność powrotu do koncepcji Centrum Powiadamiania Ratunkowego wspólnego dla Pogotowia Ratunkowego, Straży Pożarnej, Policji, Obrony Cywilnej, Straży Miejskiej, Urzędów Wojewódzkich, Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych,
- doprowadzenie do unifikacji systemów łączności ratunkowej,
- włączenie do systemu powiadamiania ratunkowego operatorów telefonii komórkowej,
- wprowadzenie systemu pozycjonowania GPS jednostek ratowniczych wszystkich służb,
- rozważenie budowy systemu przekazywania telemetrycznego danych pacjenta.

Działania związane ze standaryzacją ratownictwa medycznego - mają na celu ujednoczenie wyposażenia, sprzętu ratowniczego, standaryzację szkoleń i procedur medycznych oraz egzaminów i certyfikacji uprawnień ratowniczych:

- stworzenie zaleceń dotyczących sprzętu ratunkowego, apteczek pierwszej pomocy dla obywatela dla warunków domowych i turystycznych,
- przyjęcie i określenie szczegółowe Polskiej Normy dla obowiązkowych apteczek zakładowych (zgodnej ze standardem europejskim),
- przyjęcie i określenie szczegółowej Polskiej Normy dla obowiązkowych apteczek samochodowych (zgodnej ze standardem europejskim),
- wprowadzenie proponowanego standardu PSP R-0 oraz zestawów osobistych dla potrzeb profesjonalnych służb policyjnych i bezpieczeństwa, formacji ochrony, organizacji ratowniczych ochotniczych,
- wprowadzenie istniejących standardów PSP R-1 do PSP R-3 dla potrzeb profesjonalnych służb KSRG (PSP, OSP, WOPR, GOPR...), gabinetów lekarskich i stomatologicznych, dużych obiektów (zakłady pracy, centra handlowe i rozrywkowe),
- ostateczna standaryzacja wyposażenia profesjonalnych zespołów ratownictwa medycznego (zespoły PR: S, P, RN, T, oraz LPR),
- określenie minimalnego standardu wymagań obowiązkowej pierwszej pomocy medycznej dla przeciętnego obywatela (w odpowiedzi na §1 162 Art. KK),
- aktualizacja standardu szkoleń i procedur medycznych dla ratowników systemu. Określenie praw i obowiązków medycznych dla ratowników systemu. Zbudowanie obowiązujących procedur i standardów współpracy jednostek systemu ratownictwa,
- aktualizacja i unifikacja standardu egzaminu dla uczestników ruchu drogowego (egzaminu dla kierowców, rowerzystów, motocyklistów),
- unifikacja standardu egzaminów dla profesjonalnych medyków,
- unifikacja standardu egzaminu dla ratowników amatorów.