



XIV
Międzynarodowa
Konferencja
Bezpieczeństwa
Ruchu
Drogowego
GAMBIT 2023

**XIV Międzynarodowa Konferencja
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
GAMBIT 2023**

Nowa Dekada – Nowe Działania – Nowe Technologie

Politechnika Gdańska, 29-31 maja 2023

**NARODOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO 2021 – 2030 –
REALIZACJA I ZADANIA NA PRZYSZŁOŚĆ**

Konrad Romik

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

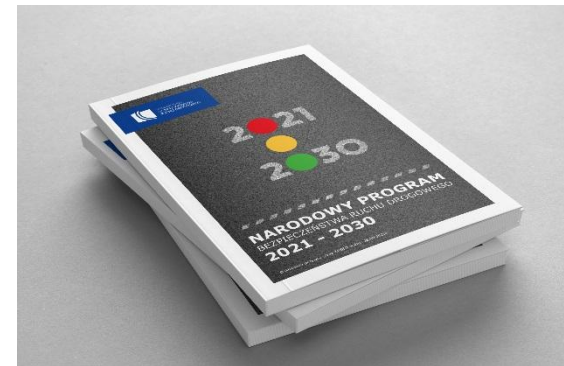


Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

.....został przyjęty uchwałą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 30 września 2021 roku.

Cele główne

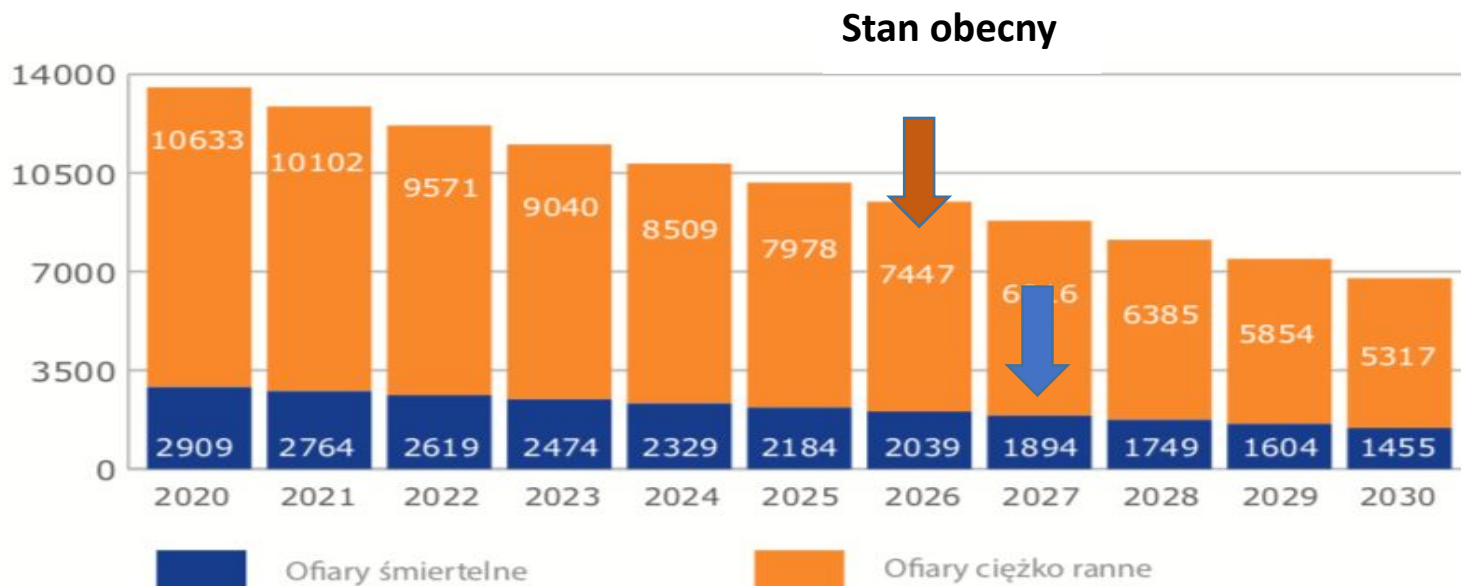
- Ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% czyli **nie więcej niż 1455 w roku 2030**
- Ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych o 50% czyli **nie więcej niż 5317 w roku 2030**



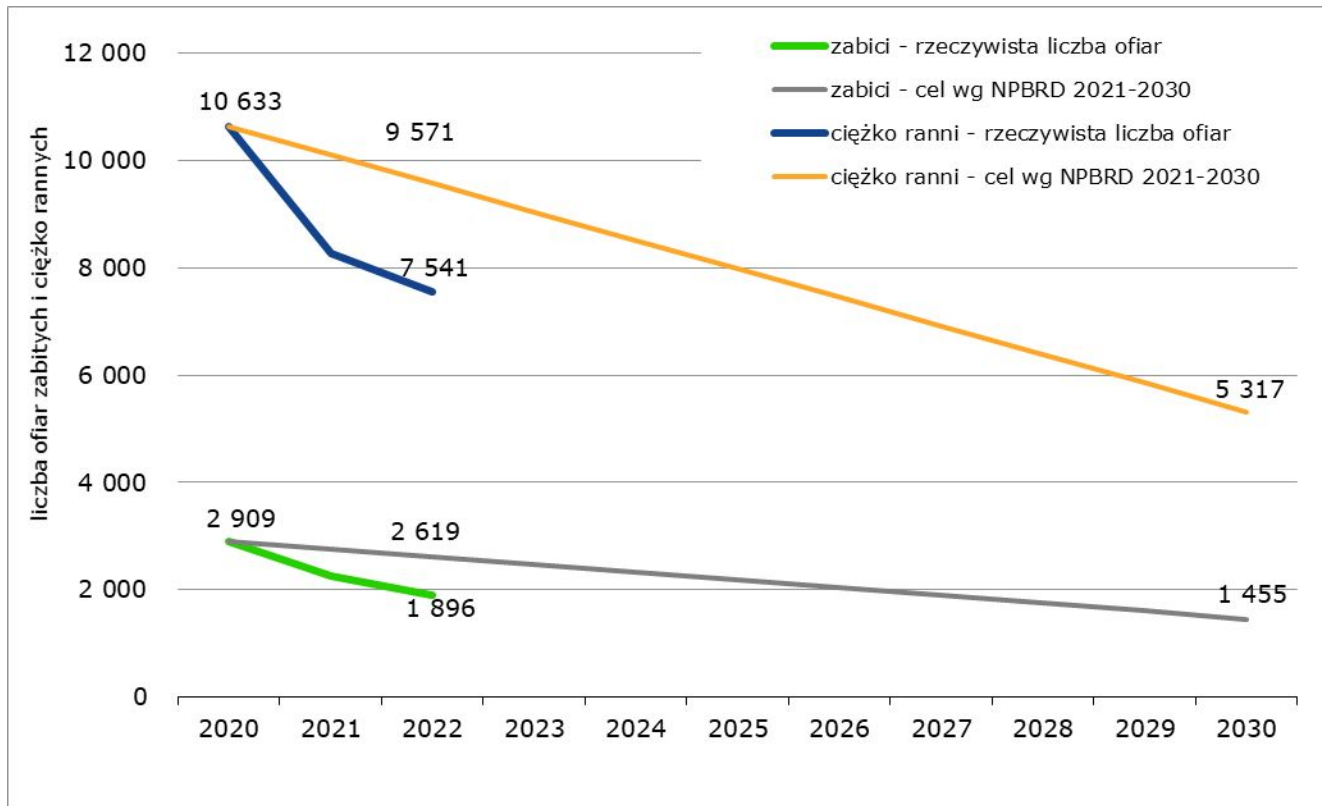
Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Cele etapowe

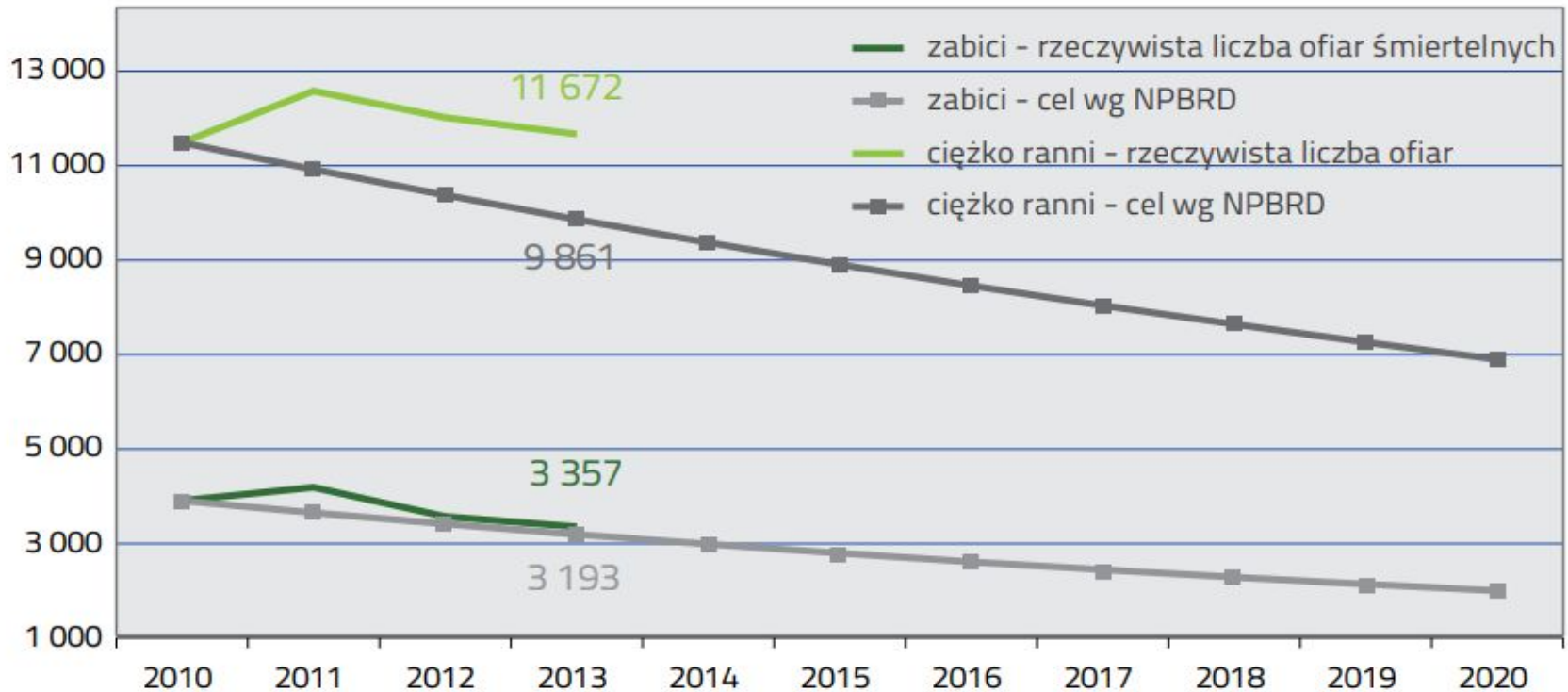
- Stopniowy spadek w kolejnych latach



Barometr Realizacji Celów NPBRD 2021-2030



Barometr Realizacji Celów NPBRD 2013 - 2020



Rys.2 Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 (NPBRD)

(źródło: KGP, NPBRD)

Aktualny stan BRD w 2023 roku okres styczeń – kwiecień 2023/2022

I – IV	2022	2023	+/-	%
Wypadki	5 583	5 369	- 214	-3,8
Zabici	555	486	- 69	-12,4
Ranni	6 420	6 304	- 116	-1,8



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Filary Programu

Priorytety i kierunki działań obejmują zakres interwencji:

- **Inżynierię**
- **Nadzór**
- **Edukację**

Problematyka dotycząca prędkości
zawarta w filarze 2 i 3



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Wykonanie PR 2022 – 2023 we wszystkich filarach:

**Zbiór 35 zadań podzielonych na
obszary NPBRD: czyli**

Bezpieczny człowiek: 11

Bezpieczna droga: 13

Bezpieczny pojazd: 2

Ratownictwo i opieka powypadkowa: 4

System zarządzania brd: 5



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Bezpieczny człowiek

- Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających
- Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji
- Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”.

Cel: bezpieczne i odpowiedzialne zachowania wszystkich użytkowników dróg





Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Bezpieczna droga

- Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024
- Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych
- Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg

Cel: zwiększenie bezpieczeństwa poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz skuteczne zarządzanie prędkością





Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Bezpieczny pojazd

- Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów
- Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego

Cel: wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Ratownictwo i opieka powypadkowa

- modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami.
- wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych
- rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR)

Cel: szybkie i skuteczne ratownictwo oraz opieka powypadkowa



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

Monitorowanie

- wskaźniki wyników /w zakresie skutków zdarzeń drogowych/
- wskaźniki efektywności /w odniesieniu do filarów programu i przypisanych im priorytetów/
- **Badania i analizy – Monitorowanie zachowań uczestników ruchu drogowego**






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

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


- motocykliści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 400 m + pomiar poza obszarami zabudowanymi na odcinku 1000 m na drogach klas G lub GP (w przekrojach jednojezdniowych i dwujezdniowych) oraz dróg klas S lub A – obejmujący w każdym przypadku minimum 100 motocyklistów,
- motorowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 300 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 motorowerzystów,
- rowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 rowerzystów,
- użytkownicy urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych : pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów oraz na prostych odcinkach chodników pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 użytkowników takich urządzeń.



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

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

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




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

UZYSKANE WYNIKI :

Prędkość pojazdów jednośladowych:

- Motocykle
 - prędkość średnia w obszarze zabudowanym 63,6 km/h,
 - prędkość średnia poza obszarem zabudowanym 101,6 km/h,
 - udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość w obszarze zabudowanym 58,9%,
 - udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość poza obszarem zabudowanym 44,8%,
 - udział odstępów niebezpiecznych w obszarze zabudowanym 15,9%,
 - udział odstępów niebezpiecznych poza obszarem zabudowanym 10,5%;
- Motorowery
 - prędkość średnia 45,6 km/h
 - udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 16,0%,
 - udział odstępów niebezpiecznych 8,2%;
- Rowery
 - prędkość średnia 18,6 km/h,
 - udział pojazdów przekraczających prędkość 20 km/h 33,0%,
 - udział odstępów niebezpiecznych 4,3%;
- Urządzenia transportu osobistego i hulajnogi elektryczne
 - prędkość średnia 20,6 km/h,
 - udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 54,2%,
 - udział odstępów niebezpiecznych 1,6%,




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

UZYSKANE WYNIKI

Stosowanie elementów bezpieczeństwa biernego przez kierujących pojazdami i pasażerów:

- Pasy
 - samochody osobowe: kierujący 96,0%, pasażerowie z przodu 96,4%, pasażerowie z tyłu 90,3%,
 - samochody dostawcze: kierujący 89,9%, pasażerowie z przodu 82,4%,
 - samochody ciężarowe: kierujący 82,1%, pasażerowie z przodu 64,2%,
 - autobusy: kierujący 41,0%;
- Foteliki
 - samochody osobowe i dostawcze razem 92,7%, w tym pasażerowie z przodu 92,0%, pasażerowie z tyłu 92,9%;
- Kaski
 - motocykle 99,97%,
 - motorowery 99,5%,
 - rowery 24,7%,
 - urządzenia transportu osobistego 39,5%,
 - hulajnogi elektryczne 5,8%;




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

UZYSKANE WYNIKI

- używanie telefonu komórkowego przez kierujących pojazdami
 - samochody osobowe 2,3%,
 - samochody dostawcze 7,5%,
 - samochody ciężarowe 5,7%,
 - autobusy 1,7%,
 - rowerzyści 1,3%;

- Stosowanie kamizelek odblaskowych oraz innych elementów odblaskowych
 - rowery 13,8%,
 - urządzenia transportu osobistego 18,6%,
 - hulajnogi elektryczne 4,7%,

- Odzież ochronna
 - motocykliści 86,7%,
 - motorowerzyści 66,3%.



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

WYBRANE WNIOSKI

- Zjawisko przekraczania dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym dotyczyło blisko 59% wszystkich motocyklistów, przy czym ponad 16% przekraczających prędkość znacząco naruszyło przepisy, tj. jechało z prędkości większą o ponad 20 km/h od dozwolonej.
- Prawie 45% motocyklistów zbadanych poza obszarem zabudowanym przekroczyło dopuszczalną prędkość. Ponownie prawie 16% zarejestrowanych uczestników ruchu przekroczyło dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h.
- Ponad połowa zarejestrowanych motorowerzystów poruszała się z prędkością przekraczającą nałożony obowiązującymi przepisami prawa konstrukcyjny limit prędkości wynoszący 45 km/h. Może wskazywać to na duży udział tzw. „odblokowanych” motorowerów poruszających się po polskich drogach, które nie spełniają wymaganych warunków technicznych ze względu na usunięty ogranicznik prędkości.
- W grupie zbadanych rowerzystów na drogach dla rowerów ponad 30% poruszało się z prędkościami w zakresie 16-20 km/h, zbliżony odsetek użytkowników przekroczył prędkość 20 km/h.
- Wysokie prędkości osiągnęte przez rowerzystów mogą być niebezpieczne w miejscach występowania relacji z innymi uczestnikami ruchu, np. na dojazdach do przejazdów dla rowerzystów lub przejść dla pieszych.





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

WYBRANE WNIOSKI

- Stwierdzono, że prawie 55% uczestników ruchu poruszających się hulajnogami elektrycznymi lub urządzeniami transportu osobistego przekroczyło dopuszczalną prędkość 20 km/h. Prędkości rozwijane przez tych uczestników ruchu przekraczają obowiązujące limity, 3,3% badanych poruszało się z prędkością ponad 30 km/h. Jednocześnie zaobserwowano, że na drogach dla rowerów udział przekroczeń prędkości jest większy w stosunku do udziału przekroczeń stwierdzonego na chodnikach.
- Użytkownicy hulajnóg elektrycznych tylko w około 20% przypadków jechali z prędkością poniżej 18 km/h. Stosunkowo duże przyspieszenie, łatwość obsługi tego typu pojazdów oraz napęd wykorzystujący silnik elektryczny sprzyjają jeździe z największą możliwą prędkością w odróżnieniu od rowerów napędzanych siłą mięśni.
- Zjawisko poruszania się z odstępami niebezpiecznymi w grupie badanych motocyklistów występuje w niewielkim stopniu. Niecałe 16% potoku zbadanych uczestników ruchu w przekrojach ulic (obszar zabudowany) nie zachowało bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu pozwalającej na bezpieczne zatrzymanie w sytuacji awaryjnej (gwałtownego hamowania). Odsetek odstępów niebezpiecznych w przekrojach zlokalizowanych poza obszarem zabudowanym był niższy i wyniósł 10,5%.



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

- struktury organizacyjne
- przepisy prawa
- mechanizm finansowania
- system zbierania i analizy danych
- system badań i transferu wiedzy
- działania komunikacyjne

Cel: wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w oparciu o najlepsze i najskuteczniejsze rozwiązania



Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **2021-2030**



„Bo wypadek to dziwna rzecz.
Nigdy jej nie ma, dopóki się nie wydarzy”
(Alan Alexander Milne, 1928 r. , Kubaś Puchatek)



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!