



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Program Realizacyjny na lata 2015-2016

*do Narodowego Programu
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*

Warszawa, 2015

Dokument przyjęty
w dniu 6 maja 2015 r., zmieniony w dniu 3 czerwca 2015 r.

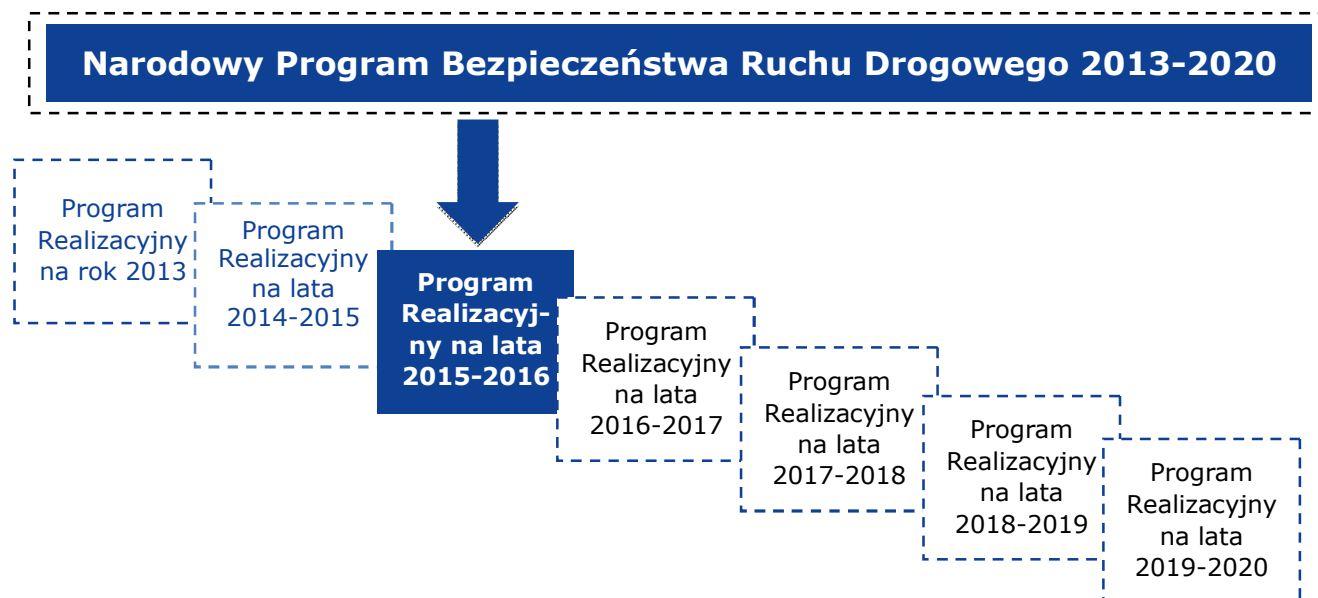


Spis treści

<i>Czym jest Program Realizacyjny na lata 2015-2016?</i>	3
<i>Jak powstał Program?</i>	4
<i>Priorytety Programu</i>	4
<i>Struktura Programu</i>	5
<i>Monitoring Programu</i>	7
<i>Lista zadań Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016</i>	9

Czym jest *Program Realizacyjny na lata 2015-2016*?

Program Realizacyjny na lata 2015-2016 (dalej: *Program*), to zbiór zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* (dalej: *Narodowy Program BRD 2020*).



Zgodnie z treścią *Narodowego Programu BRD 2020*, „dwuletnie programy realizacyjne to programy zawierające szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny”.

Niniejszy *Program*:

- zawiera zestaw zadań realizujących priorytety i kierunki określone w *Narodowym Programie BRD 2020*,
- określa czas wykonania poszczególnych zadań,
- określa liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie,
- wyznacza zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że w *Programie* umieszczono jedynie ponadstandardowe zadania dla poszczególnych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD) oraz Sekretariatu KRBRD. Realizacja *Programu* stanowi tym samym „wartość dodaną” do zadań statutowych członków KRBRD przez co ma wpłynąć na przyspieszenie osiągania poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w stosunku do codziennych zadań jednostek zaangażowanych w ich realizację. Wobec powyższego w *Programie* nie umieszczono np. zadania pn. *Budowa i przebudowa dróg krajowych*, ale znalazło się zadanie pn. *Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym*.

Jak powstał Program?

Część zadań w Programie stanowi kontynuację zadań ujętych w poprzednim Programie Realizacyjnym na lata 2014-2015. Zadania te określone zostały w ramach prac powołanej we wrześniu 2013 r. grupy eksperckiej oraz procesu konsultacji z członkami KRBRD. Program na lata 2015-2016 powstał również w oparciu o propozycje środowiska eksperckiego (wybranych instytutów badawczych, uczelni specjalizujących się w zagadnieniach brd i przedstawicieli regionów) oraz członków KRBRD.

Priorytety Programu

Zakładając konieczność koncentracji na najistotniejszych problemach powołany w 2013 r. zespół roboczy wyznaczył dwa priorytetowe obszary interwencji Programu na lata 2014-2015:

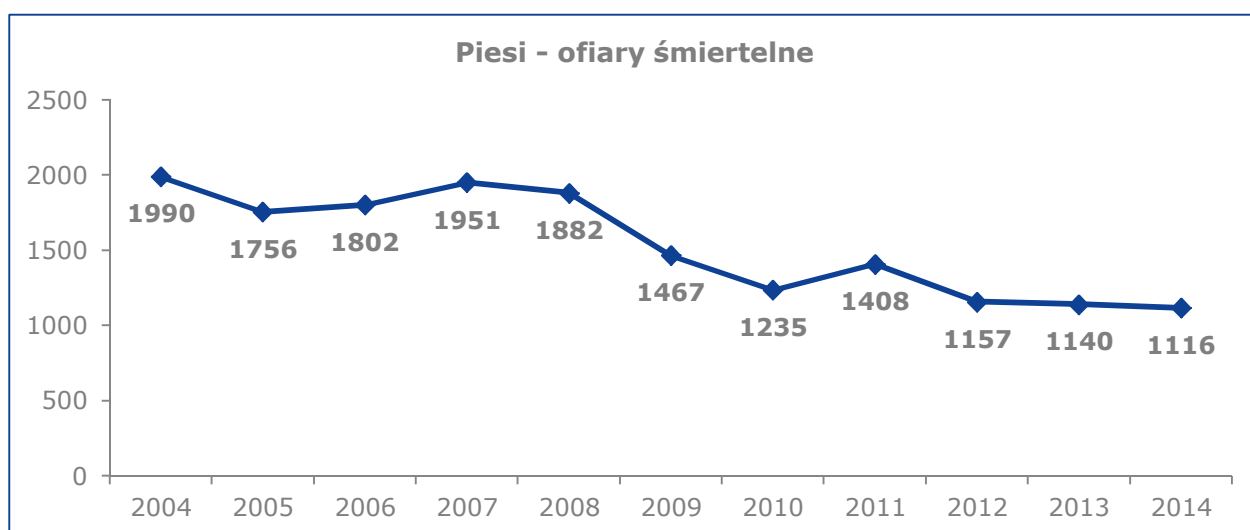
- ochronę pieszych
- zarządzanie prędkością.

Powyższe priorytety przyjęto także w odniesieniu do niniejszego Programu, co wynika z analizy danych brd w Polsce w ostatnich latach:

- liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła ok. 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków,
- niedostosowanie prędkości było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Priorytet I: Ochrona pieszych

W latach ubiegłych grupą zdecydowanie największego ryzyka wśród uczestników ruchu drogowego byli piesi. Niezmiennie, od wielu lat sytuuje to Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów UE pod względem liczby zabitych pieszych na 1 mln mieszkańców¹. W 2014 roku piesi stanowili 35% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce.

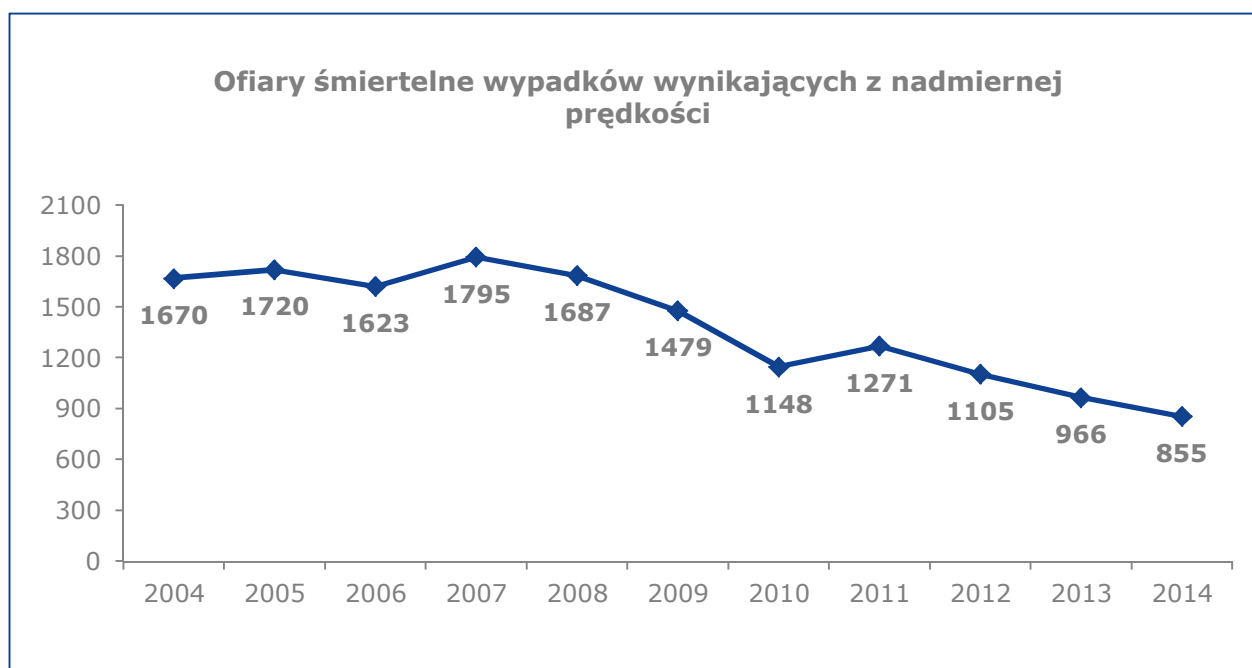


¹ Źródło: European Commission baza danych CARE http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2011_transport_mode.pdf

Priorytet II: Zarządzanie prędkością

Konieczność podjęcia pilnych i zintensyfikowanych działań, zmierzających do ograniczenia liczby ofiar wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, wynika z faktu, iż w latach ubiegłych niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było najczęstszą przyczyną wypadków śmiertelnych w Polsce. W 2014 roku w wypadkach, w których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, straciło życie 27% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Wiele wskazuje na to, że nadmierna prędkość jest niedoszacowaną przyczyną wypadków drogowych i istotnie wpływa na ich ciężkość.

Zjawisko nadmiernej prędkości ma w Polsce miejsce na znaczącą skalę, co potwierdzają monitoringi zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzone w latach 2002-2007 oraz badania Sekretariatu KRBRD z lat 2013-2014 r. W 2014 r. kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali prędkość w ok. 57% przypadków. W szczególności dotyczyło to obszarów zabudowanych gdzie udział przekraczających wahał się od 45% do 72% w zależności od rodzaju drogi.



Struktura Programu

Budowa ogólna

Zadania podzielone zostały w ramach 7 filarów w następujący sposób:

- /// *Bezpieczny człowiek,*
- /// *Bezpieczne drogi,*
- /// *Bezpieczna prędkość,*
- /// *Bezpieczny pojazd,*
- /// *Ratownictwo,*
- /// *Legislacja,*
- /// *System zarządzania BRD.*

Budowa szczegółowa²

Obszary interwencji	Liczba zadań
Bezpieczny człowiek	5
Bezpieczne drogi	9
Bezpieczna prędkość	6
Bezpieczny pojazd	1
Ratownictwo	3
Legislacja	5
System zarządzania BRD	4
Razem	33

Ranking

Istotną cechą *Programu* jest ranking ważności zadań. Głównymi kryteriami oceny były:

- skuteczność w odniesieniu do celu *Programu* (wskaźnik rezultatu) oraz
- szacowana efektywność ekonomiczna (stosunek korzyści/kosztów).

Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym największą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

Horyzont czasowy

Czas wykonania większości zadań przyjętych w *Programie* (nie dotyczy to zadań z filaru Legislacja) został wyznaczony na lata 2015-2016. Powyższe spowodowane jest szerokim zakresem zadania / długim okresem realizacji lub stałą jego realizacją w przyjętym dwuletnim okresie programowania.

Ze względu na specyfikę zadań z obszaru Legislacji, zostały one rozplanowane w nieco odmiennej formie. Przy każdym zadaniu zaznaczono etap procesu legislacyjnego, planowany do osiągnięcia na koniec roku 2015.

Odpowiedzialność

Do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- Lider – podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji projektu, dbanie o to by zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, monitorowanie stopnia zaawansowania jego realizacji i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu KRBRD.
- Podmioty wykonawcze – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmiot, które w jakiś sposób współtworzą dany projekt, członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, zarządcy dróg itp. Lista podmiotów wykonawczych może ulec zmianie w trakcie okresu realizacji zadania.

² Zadania składające się z wielu etapów / podzadań, za które odpowiadane są różne podmioty policzono jako 2 odrębne zadania

Monitoring Programu

Wskaźniki

Do każdego z zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

- prezentowanie postępu w realizacji projektu,
- pokazywanie rzeczywistego wpływu podejmowanych zadań na stan brd, mierzonego ostatecznie ogólną liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Mierzenie efektów realizacji zadań jest niezbędne, aby móc odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu proponowane rozwiązania, przekładają się realnie na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu na polskich drogach oraz jaka jest ich efektywność ekonomiczna.

Wskaźniki	Przykład:
produktu – odnoszące się bezpośrednio do danego zadania, liczone w jednostkach materialnych	zadanie <i>Uspokajanie ruchu na drogach krajowych</i> Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku
rezultatu – odnoszące się do efektów prowadzonych zadań, które dostarczają m.in. informacji o zmianach zachowania	Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych
oddziaływania – odnoszące się do długofalowej konsekwencji zadań, które nie są efektem natychmiastowym	Zmniejszenie liczby zabitych

Wskaźniki produktu przypisane do każdego zadania, umieszczone są w osobnej kolumnie tabeli zadań przedstawionej w rozdziale „Lista zadań Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016”. Każde zadanie ma jedno lub kilka tego typu wskaźników, bezpośrednio się do niego odnoszących. W przypadku Legislacji, jako wskaźnik produktu zastosowano najbardziej charakterystyczne (tak dla ustaw, jak i rozporządzeń) etapy procesu legislacyjnego do osiągnięcia na koniec roku 2015.

W celu zwiększenia przejrzystości programu, **wskaźniki rezultatu** oraz **oddziaływania** są zawarte w zbiorczych zestawieniach przedstawionych poniżej. Wynika to z zastosowania wspólnych wskaźników dla niektórych zadań, a także z faktu, że na chwilę obecną precyzyjne zmierzenie wskaźnika rezultatu dla danego zadania nie zawsze jest możliwe.

Wskaźniki rezultatu	
Nazwa wskaźnika	Projekty powiązane
Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych [%]	C.5, P.2, P.3, P.5, P.6, L.4
Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach samorządowych [%]	C.5, P.2, P.4, P.6, L.4
Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach krajowych [%]	C.2, C.5, D1, D.4, P.2, P.3,
Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach samorządowych [%]	C.2, C.5, D.4

Czas dotarcia służb ratunkowych do miejsca zdarzenia	R.1
Zmniejszenie wypadkowości z udziałem nietrzeźwych kierujących [%]	C.3
Zwiększenie udziału osób stosujących urządzenia zabezpieczające w pojazdach [%]	C.4

Wskaźniki oddziaływania	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach krajowych	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach samorządowych	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości na drogach krajowych	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości na drogach samorządowych	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach krajowych	
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach samorządowych	

Monitoring

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki publikowane w corocznym sprawozdaniu KRBRD oraz dodatkowo w sprawozdaniach okresowych, zgodnie z zasadami ewaluacji opisanymi w *Narodowym Programie BRD 2020*.

W celu wykazania wskaźników oddziaływania potrzebna jest realizacja projektów badawczych. Tym samym w *Programie* zawarto również zadania o charakterze badawczo-analitycznym.

Niektóre z zadań przyjętych w *Programie* stanowią początek działań zaplanowanych w dłuższej perspektywie czasowej, w związku z powyższym ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie można ocenić dopiero po upływie kilku lat.



Lista zadań Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
			Kierunek		2015	2016						
C.1	Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu a) kontynuacja badań prowadzonych w latach 2013-2014 w zakresie: prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, fotelików dla dzieci, używania tel. komórkowych; b) opracowanie metodologii systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych (2015), a następnie wdrożenie badań w skali ogólnopolskiej (2016)	*****	BADANIA		●	●	SKRBRD	SKRBRD	a) Raport (składający się z poszczególnych części tematycznych) b) Koncepcja (2015), raport (2016)	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
C.2	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR		●	●	KGP	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 33 387 b) 3 480	a) ≥ 33 387 b) ≥ 3 480	n/d
C.3	Kampania dot. problematyki prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu	***	EDUKACJA		●		SKRBRD	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	18,9 mln	n/d
C.4	Kampania dot. problematyki stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w samochodach	**	EDUKACJA		●		SKRBRD	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	15,73 mln	n/d
C.5	Kampania związana z kształtowaniem bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	**	EDUKACJA		●		SKRBRD	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	17,8 mln	n/d

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
			Kierunek		2015	2016						
D.1	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych: - w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego	*****	INŻYNIERIA		●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku	63,666 km	64,334 km	b/d
D.2	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)	****	NADZÓR		●	●	GDDKiA	GDDKiA	Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją Liczba audytów brd w danym roku % sieci/długość dróg objętych kontrolą brd	100% 102 100%	100% 161 100%	100% 150 100%
D.3	Badania skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych - badania, - analiza możliwości zastosowania w Polsce, - rekomendacje wdrożeniowe.	****	BADANIA		●	●	SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	0	1
D.4	Wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych (przy uwzględnieniu ew. zmian w prawie w zakresie pierwszeństwa pieszego)	****	INŻYNIERIA / EDUKACJA		●	●	SKRBRD	SKRBRD	Podręcznik	0	0	1
D.5	Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego	***	INŻYNIERIA / EDUKACJA		●	●	SKRBRD	SKRBRD	Podręcznik	0	0	1

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
				Kierunek	2015						
D.6	Badania efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu	**	BADANIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Raport	0	0	1
D.7	Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym	**	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość dróg wybudowanych w przekroju 2+1 w danym roku	0 km	0 km	10 km
D.8	Opracowanie katalogu dobrych praktyk, porządkującego stosowane na drogach krajowych rozwiązania z zakresu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń brd	**	INŻYNIERIA	●		GDDKiA	GDDKiA	Wdrożenie katalogu	0	1	n/d
D.9	Badanie wpływu reklam, w tym świetlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego	**	BADANIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Raport	0	0	1

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
				Kierunek	2015						
P.1	Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością: a) Badanie skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych b) Analiza wpływu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na zachowania kierowców w Polsce wraz z analizą skuteczności tego systemu	*****	BADANIA	●	●	SKRBRD	a) SKRBRD b) GITD	a) Raport b) Raport	a) 0 b) 0	a) 1 b) 1)	a) 1 b) n/d
P.2	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR	●	●	KGP	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 24 557 b) 3 480	a) ≥ 24 557 b) 3 480	n/d
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie: a. przekraczania prędkości, b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych	*****	NADZÓR	●		GITD	GITD	Liczba: a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości b) zainstalowanych fotoradarów c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania przejazdu na "czerwonym świetle"	a) 0 b) 350 c) 0	a) 29 b) 400 c) 20	n/d

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
				2015	2016						
P.4	Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych Opracowanie wytycznych zawierających zasady: a. strefowania prędkości b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30") c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości	****	INŻYNIERIA / EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD	Wytyczne	0	0	1
P.5	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych min. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz optymalną organizację ruchu	****	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	a) + 122,496 km b) 59 zadań	a) + 45,157 km b) 10 zadań	b/d
P.6	Kampania związana z przekraczaniem dozwolonej prędkości	***	EDUKACJA	●		GITD	GITD	Zasięg całkowity*	n/d	30%	n/d

*odsetek osób z grupy docelowej, które zetknę się z komunikatem min. 1 raz (wartość wskaźnika dot. działań w Internecie)

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
			Kierunek	2015	2016						
Po.1	Badanie poziomu bezpieczeństwa parku pojazdów w Polsce - oszacowanie liczby poszczególnych pojazdów faktycznie biorących udział w ruchu - opracowanie klasyfikacji bezpieczeństwa/ryzyka dla poszczególnych pojazdów - korelacja uzyskanych danych z danymi z bazy SEWiK	**	BADANIA	●		SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	1	0

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Ratownictwo

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
			Kierunek	2015	2016							
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	**	RATOWNICTWO	●	●	MZ	wojewódzkie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego	a) Liczba nowych SOR b) Liczba lądowisk przyszpitalnych c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	a) 216 b) 229 c) 119	a) 216+X* b) 229+A** c) 45	a) 216+Y* b) 229+B** c) 45	
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	**	RATOWNICTWO	●	●	MZ	Dysponenci ZRM	Liczba wymienionych ambulansów PRM	95	wymiana ok 500*** w latach 2015-2020		
R.2.2		**	RATOWNICTWO	●	●	MSW	MSW, KG PSP	a) liczba samochodów rat. technicznego b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów PSP R2	a) 1347 b) 26115 c) 8671	a) 1354 b) 27497 c) 8727	a) b/d b) b/d c) b/d	

* planowany wzrost o 26 SOR do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

** planowany wzrost o 32 lądowiska do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

*** przyjmuje się, że do roku 2020 nastąpi wymiana łącznie ok. 500 ambulansów PRM, biorąc pod uwagę ich parametry, tj. wiek powyżej 5 lat i 300 tys. przejechanych km

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Legislacja

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Lider	Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu normatywnego) Cel 31.12.2015			
					Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR	Zakończenie uzgodnień międzyresortowych	Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów	Przyjęcie przez Parlament
L.1a	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywien	****	Bezpieczny człowiek Bezpieczna prędkość	MS	●	●	●	
L.1b	Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*	****	Bezpieczny człowiek Bezpieczna prędkość	MSW	●	●	●	
L.2	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**	****	Bezpieczne drogi	MiR (DDA)	zrealizowane	●	●	
L.3	Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie	***	Bezpieczne drogi	MS	●			
L.4	Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym	***	Bezpieczna prędkość	MIR (DTD)	●	●	●	

* Realizacja zadania L1.b nastąpi po zrealizowaniu zadania L1.a

**Zgodnie z delegacją zawartą w ustawie o drogach publicznych

Program Realizacyjny na lata 2015-2016
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Cel 31.12.2016
			Kierunek	2015	2016						
S.1	Koncepcja struktury instytucjonalnej zarządzania brd w Polsce - zebranie i przedstawienie przykładów ram instytucjonalnych bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych krajach, - analiza obecnego podziału ról i odpowiedzialności między kluczowe rządowe zainteresowane strony w zakresie brd, - opracowanie docelowego modelu dla Polski.	*****	SYSTEM	●		SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	1	n/d
S.2	Koncepcja finansowania działań brd w Polsce Analiza systemów finansowania działań z zakresu brd w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania brd w Polsce wraz z rekomendacjami	*****	SYSTEM	●		SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	1	n/d
S.3	Opracowanie rekomendacji dla rozwoju skutecznego systemu edukacji w zakresie brd w Polsce Analiza systemów edukacji w zakresie brd innych krajach, diagnoza sytuacji w Polsce wraz z rekomendacjami	*****	SYSTEM / EDUKACJA	●		SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	1	n/d
S.4	Szkolenia kadr brd w zakresie: - systemu zarządzania brd w regionach, - poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej oraz wymianę doświadczeń i dobrych praktyk	****	EDUKACJA	●		SKRBRD	SKRBRD	Liczba przeszkolonych osób	0	350	n/d



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 www.krbrd.gov.pl

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 sekretariat@krbrd.gov.pl