



WOJEWÓDZKI PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO 2021-2030

I. WSTĘP.

II. CHARAKTERYSTYKA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
W MAŁOPOLSCE. IDENTYFIKACJA GŁÓWNYCH PROBLEMÓW BRD I WYNIKAJĄCE
Z NICH WSKAZANIA DO WOJEWÓDZKIEGO PROGRAMU BRD.

III. ZADANIA REALIZACYJNE PROGRAMU

- SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO
- BEZPIECZNY CZŁOWIEK
- BEZPIECZNA DROGA
- BEZPIECZNY POJAZD
- RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA.

IV. WNIOSKI I ZALECENIA KOŃCOWE.

V. EWALUACJA.



I. WSTĘP.

Na całym świecie co roku w wyniku wypadków drogowych ginie ponad 1,3 miliona osób, a około 50 milionów osób jest rannych. Wypadki drogowe pozostają główną przyczyną zgonów na całym świecie, mimo że każdej z tych ofiar można zapobiec.

Rozpoczęcie Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wyznacza ambitny cel, jakim jest zmniejszenie na świecie o co najmniej 50% ofiar śmiertelnych i rannych w ruchu drogowym do 2030 roku. Aby zrealizować tę wizję, należy konsekwentnie prowadzić działania długofalowe w ramach Bezpiecznego Systemu na poziomach zarówno krajowych jak i wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Oparty na podejściu Bezpiecznego Systemu, Globalny Plan Dekady Działań oraz Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wskazują sprawdzone obszary dające ramy działań potrzebne krajom i regionom do osiągnięcia celu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Niniejszy Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Małopolskiego na lata 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najskuteczniejszych rozwiązań, w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji w województwie.

Na przestrzeni trzech lat, tj. 2019-2021, w Małopolsce doszło do 7 638 wypadków drogowych, w których zginęło 477 osób, a 8 868 osób poniosło obrażenia ciała. Dzięki konsekwentnym działaniom wszystkich członków Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w tych latach, liczba wypadków drogowych uległa zmniejszeniu z 3136 w 2019 roku do 2239 w 2021 roku, w przypadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych odnotowano spadek ze 176 do 144 osób, natomiast liczba osób rannych spadła z 3717 do 2590 osób.

Dotychczasowe podejście systemowe w regionie i znaczna poprawa bezpieczeństwa na małopolskich drogach nie może być jednak satysfakcjonująca. Należy zintensyfikować działania na rzecz ochrony zdrowia i życia tak, aby zrealizować Wizję Zero, czyli osiągnięcie liczby 0 ofiar śmiertelnych do 2050 roku. Celem pośrednim dla Województwa Małopolskiego jest obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 88 do roku 2030, oraz obniżenie o min. 50% liczby rannych (w tym obniżenie o min. 50% liczby ciężko rannych) tj. nie więcej niż 1858 rannych do roku 2030.

Małopolska jest w stanie sprostać temu bardzo ambitnemu, ale zarazem możliwemu do osiągnięcia celowi pod warunkiem jeszcze intensywniejszych działań, determinacji i dalszej woli współpracy pomiędzy wszystkimi instytucjami oraz interesariuszami w regionie. Łączy



nas jeden wspólny priorytet: zdrowie i życie Małopolan, wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wspólnie udowadniamy, że hasło „Razem dla Bezpieczeństwa” nie jest sloganem, jest sposobem na życie i działania. Teraz musimy sprawić, aby kolejna dekada 2021-2030 była tego jeszcze lepszym dowodem.

Łukasz Smółka

Przewodniczący Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Wicemarszałek Województwa Małopolskiego

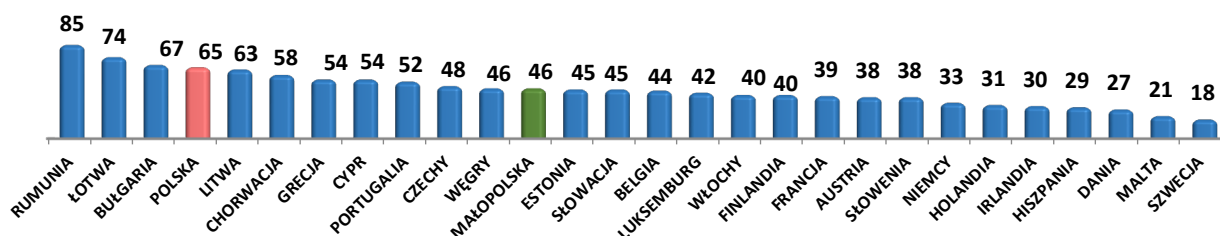


II. CHARAKTERYSTYKA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W MAŁOPOLSCIE. IDENTYFIKACJA GŁÓWNYCH PROBLEMÓW BRD I WYNIKAJĄCE Z NICH WSKAZANIA DO WOJEWÓDZKIEGO PROGRAMU BRD.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim na tle UE oraz Polski

Małopolska na tle Unii Europejskiej

Europejskie drogi pozostają najbezpieczniejsze na świecie. W 2020 roku średnia liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej wyniosła 47/milion mieszkańców, w porównaniu ze średnią światową wynoszącą ponad 180. Pomimo tego poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich UE jest bardzo zróżnicowany. Polska jest jednym z krajów członkowskich, w którym zagrożenie wypadkami drogowymi jest jednym z najwyższych.



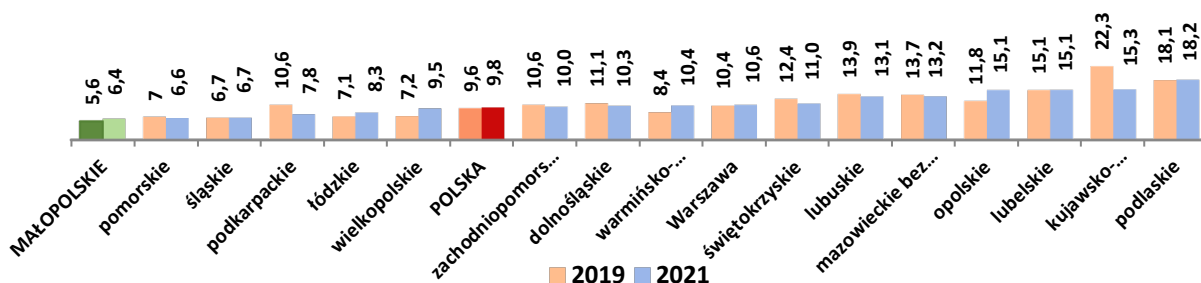
Wykres 1.1 Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2020 roku. (Dane: Eurostat).

Najniższą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców odnotowano w Szwecji. Polska obok Rumunii, Łotwy i Bułgarii należy do państw o najwyższym poziomie zagrożenia w ruchu drogowym. W 2010 roku liczba ofiar śmiertelnych w Polsce na 1 milion mieszkańców wyniosła 103. Do 2020 roku nastąpił spadek w tym zakresie o 36,9 % do liczby 65 ofiar. Małopolska w 2020 roku zajęła miejsce mniej więcej w połowie krajów UE, obok państw takich jak Węgry i Estonia, osiągając wynik poniżej średniej UE - 46 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion mieszkańców.



W porównaniu do 2010 roku nastąpił spadek ofiar śmiertelnych o 35,2 % (tj. z wartości 71 do 46 w roku 2020).

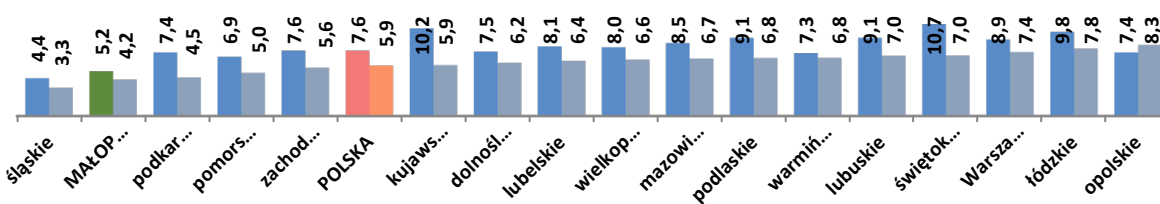
Małopolska na tle Polski 2019/2021 r. - wskaźniki zagrożeń



Wykres 1.2 Ciężkość wypadków – liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 wypadków.

(Dane: SEWIK).

Ciężkość wypadków drogowych mierzona jest poprzez wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków na 100 zaistniałych wypadków. Należy podkreślić, że pod tym względem Małopolska osiągnęła w 2019 i 2021 roku najniższą wartość w całej Polsce. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 zaistniałych wypadków wyniosła 6,4, a dla całej Polski wskaźnik ten wyniósł 9,8. Kolejny wskaźnik - demograficzny, określa stosunek ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby jego mieszkańców. W tym zakresie liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Małopolsce w 2021 roku w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców wyniosła 4,2, a dla całej Polski 5,9.



Wykres 1.3 Wskaźnik demograficzny – liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców. (Dane: GUS, SEWIK).

Na przestrzeni trzech lat, tj. od 2019 do 2021 roku w Polsce doszło do 76 697 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 7 644 osoby, a 88 459 zostało rannych. Nastąpił spadek liczby wypadków drogowych o 24,7 %, liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 22,9% oraz osób rannych o 25,7 %.

W analizowanym okresie w Małopolsce doszło do 7 638 wypadków drogowych (10 % ogółu zaistniałych wypadków w Polsce), w których zginęło 477 osób (6,2 % ogółu ofiar śmiertelnych wypadków w Polsce), a 8 868 osób poniosło obrażenia ciała (10% ogółu rannych w Polsce). Liczba wypadków drogowych uległa zmniejszeniu o 28,6%, tj. z 3136 w 2019 roku do 2239 w 2021 roku, ofiar śmiertelnych wypadków drogowych odnotowano



o 18,2 % mniej, tj. nastąpił spadek ze 176 do 144 osób. Natomiast liczba osób rannych spadła o 30,3 %, tj. z 3717 do 2590.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim

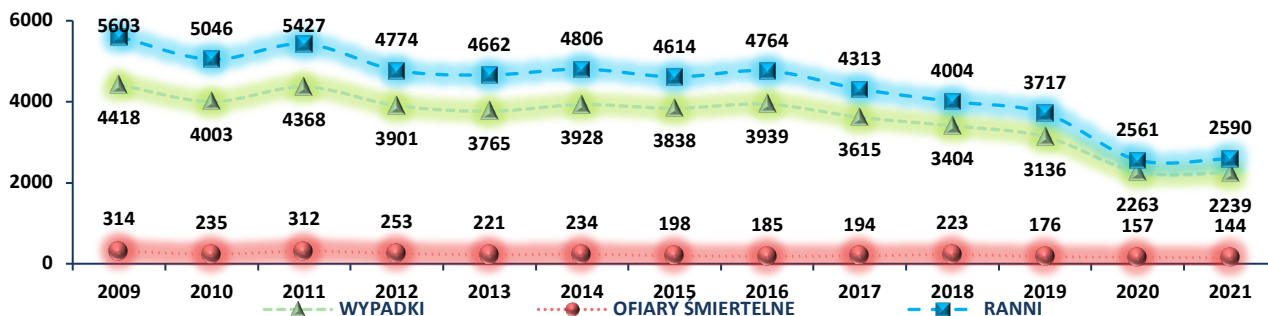
Województwo małopolskie zajmuje powierzchnię 15 182 km². Ma około 3,4 mln mieszkańców, pod tym względem jest na 4. miejscu w kraju. Każdego roku, liczba turystów odwiedzających województwo wynosi średnio 15 mln. Długość dróg publicznych wynosi 31 400 km*, z czego długość dróg krajowych – 1 100 km*, wojewódzkich – 1 432 km*, powiatowych – 6 616 km*, gminnych 22 250 km*, odcinek autostrady A4 – 151 km*. Liczba zarejestrowanych pojazdów na dzień 31 grudnia 2020 roku wyniosła 2 761 855 **. W 2021 r. w województwie małopolskim zostało zarejestrowanych 157 178 pojazdów**. Małopolska pod względem natężenia ruchu drogowego na drogach wojewódzkich zajmuje 1 miejsce w kraju***, a na drogach krajowych miejsce 2***.

*Dane: GUS

** Dane: CEPIK

*** Dane: GDDKiA

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Małopolsce na przestrzeni lat 2009 – 2021



Wykres 2.1 Liczba wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych na terenie województwa małopolskiego w latach 2009-2021. (Dane: SEWIK).

Progres w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest procesem długofalowym, a wyraźne trendy można zaobserwować na przestrzeni wielu lat. Od momentu powstania województwa małopolskiego, czyli od 1999 roku liczba wypadków drogowych uległa zmniejszeniu o blisko 60 % (59,6 %, tj. z 5538 do 2239 wypadków), natomiast liczba osób zabitych uległa zmniejszeniu o ponad 66 % (66,2 %, tj. z 427 do 144).

Od 2009 roku liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spadła o 54,1 % w stosunku do roku 2021, a liczba osób rannych o 53,8 %.



Charakterystyka miejsca występowania wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

W latach 2019 - 2021 wypadki na jezdni stanowiły 75 % ogółu zaistniałych wypadków, w których śmierć poniosło 83,6 % wszystkich zabitych. Drugim najbardziej zagrożonym pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego miejscem było przejście dla pieszych, na którym w analizowanym okresie doszło do 11,2 % wypadków, w których śmierć poniosło 9,2 % zabitych.

Wypadki drogowe i ich skutki w podziale na kategorie dróg w Małopolsce w latach 2019-2021.

KATEGORIA DROGI	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
Autostrada	1,3%	1,4%	1,3%	2,8%	6,4%	4,2%	1,6%	1,5%	1,2%
Droga gminna	19,9%	20,9%	21,1%	9,7%	7,6%	11,1%	18,0%	20,6%	20,2%
Droga krajowa	21,6%	20,7%	19,2%	30,1%	24,2%	27,8%	23,5%	22,1%	20,5%
Droga powiatowa	39,6%	39,1%	41,8%	34,1%	33,8%	34,7%	39,2%	37,8%	41,2%
Droga wojewódzka	16,1%	16,7%	15,1%	22,7%	28,0%	22,2%	16,6%	16,9%	15,5%
Inna	1,5%	1,1%	1,5%	0,6%	0,0%	0,0%	1,2%	1,1%	1,3%

(Dane: SEWIK)

Najwięcej wypadków drogowych w latach 2019 - 2021 odnotowano na drogach powiatowych. Również na drogach powiatowych odnotowano najwięcej ofiar śmiertelnych i rannych. Natomiast do najmniejszej ilości zdarzeń w województwie małopolskim doszło na autostradzie A4.

Wypadki drogowe i ich skutki w podziale na obszar zabudowany/niezabudowany w Małopolsce w latach 2019-2021.

OBSZAR	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
obszar niezabudowany	20,3%	21,5%	20,1%	38,1%	33,8%	46,5%	23,1%	24,2%	22,9%
obszar zabudowany	79,7%	78,5%	79,9%	61,9%	66,2%	53,5%	76,9%	75,8%	77,1%

(Dane: SEWIK)

W Małopolsce na przestrzeni trzech ostatnich lat do znacznej większości wypadków dochodziło na obszarze zabudowanym, gdzie zaistniało średnio 79 % ogółu wypadków. Jeśli



chodzi o ofiary śmiertelne również obszar zabudowany okazał się zdecydowanie bardziej niebezpieczny. Zginęło tam około 60 % ogółu wszystkich zabitych.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych miastach i powiatach województwa małopolskiego w latach 2019 – 2021

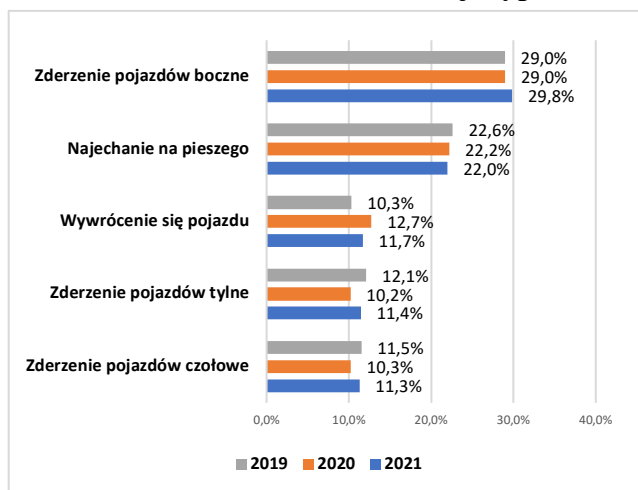
MIASTO/POWIAT	WYPADKI DROGOWE				OFIARY ŚMIERTELNE				OSOBY RANNE			
	2019	2020	2021	RÓŻNICA 2019-2021 [%]	2019	2020	2021	RÓŻNICA 2019-2021 [%]	2019	2020	2021	RÓŻNICA 2019-2021 [%]
Kraków Miasto	879	551	738	-16,0%	13	10	10	-23,1%	956	594	771	-19,4%
nowosądecki (+ N. Sącz)	451	331	326	-27,7%	18	10	25	38,9%	604	400	420	-30,5%
tarnowski (+ Tarnów)	118	107	93	-21,2%	12	14	7	-41,7%	119	110	110	-7,6%
Autostrada A4	33	27	21	-36,4%	2	11	5	150,0%	52	32	19	-63,5%
bocheński	73	82	69	-5,5%	4	9	6	50,0%	94	94	93	-1,1%
brzeski	109	75	53	-51,4%	3	2	6	100,0%	136	88	61	-55,1%
chrzanowski	94	60	38	-59,6%	8	3	5	-37,5%	112	72	37	-67,0%
dąbrowski	28	38	37	32,1%	2	4	1	-50,0%	29	43	47	62,1%
gorlicki	42	38	27	-35,7%	5	10	3	-40,0%	43	37	29	-32,6%
krakowski	173	125	78	-54,9%	20	19	9	-55,0%	200	138	89	-55,5%
limanowski	46	40	32	-30,4%	3	8	6	100,0%	66	40	38	-42,4%
miechowski	72	69	27	-62,5%	10	9	6	-40,0%	82	83	34	-58,5%
myślenicki	230	147	135	-41,3%	9	10	11	22,2%	304	167	160	-47,4%
nowotarski	206	139	147	-28,6%	17	9	10	-41,2%	260	156	200	-23,1%
olkuski	77	60	68	-11,7%	8	4	5	-37,5%	97	74	92	-5,2%
oświęcimski	86	65	71	-17,4%	9	5	4	-55,6%	90	65	76	-15,6%
proszowicki	53	33	19	-64,2%	11	3	2	-81,8%	61	38	24	-60,7%
suski	49	19	25	-49,0%	6	3	1	-83,3%	51	27	27	-47,1%
wadowicki	83	73	57	-31,3%	6	5	9	50,0%	94	80	68	-27,7%
wielicki	122	110	103	-15,6%	7	7	8	14,3%	131	134	111	-15,3%
tatrzański	112	74	75	-33,0%	3	2	5	66,7%	136	89	84	-38,2%
MAŁOPOLSKA	3136	2263	2239	-28,6%	176	157	144	-18,2%	3717	2561	2590	-30,3%

(Dane: SEWIK)

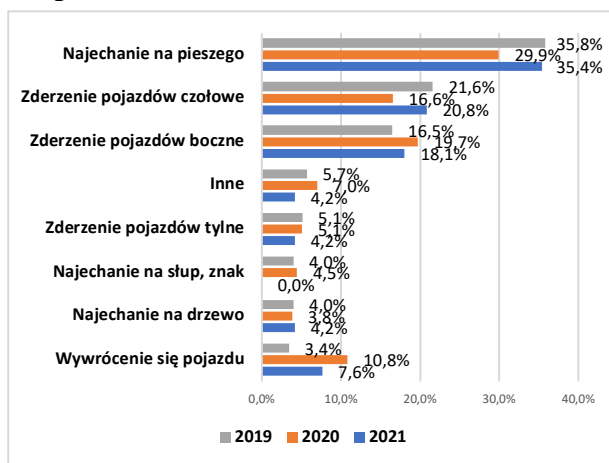
W latach 2019 – 2021 najbardziej zagrożonym rejonem województwa małopolskiego pod względem wypadkowości było miasto Kraków, na terenie którego zaistniała jedna trzecia ogółu wypadków drogowych w Małopolsce. Najmniej zagrożonym wypadkowością rejonem był powiat suski, na terenie którego wypadki stanowiły 1,2 % ogółu wypadków. W analizowanym okresie pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w powiecie nowosądeckim najwięcej osób poniosło śmierć - 11,1 % ogółu zabitych. Natomiast w powiecie dąbrowskim zginęło na drogach najmniej osób – 1,5 % ogółu zabitych.



Rodzaj wypadków w Małopolsce w latach 2019-2021



Wykres 2.2 Struktura wypadków w Małopolsce w latach 2019-2021.



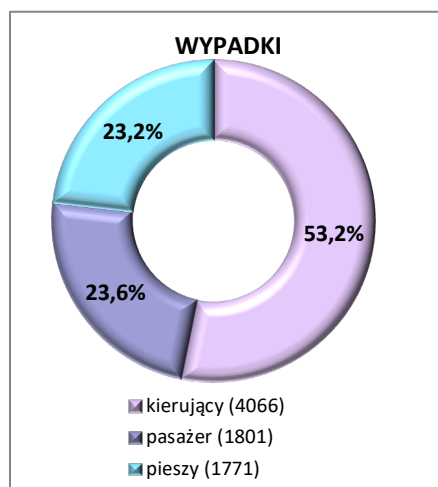
Wykres 2.3

Struktura ofiar śmiertelnych w Małopolsce w latach 2019-2021.

(Dane: SEWIK)

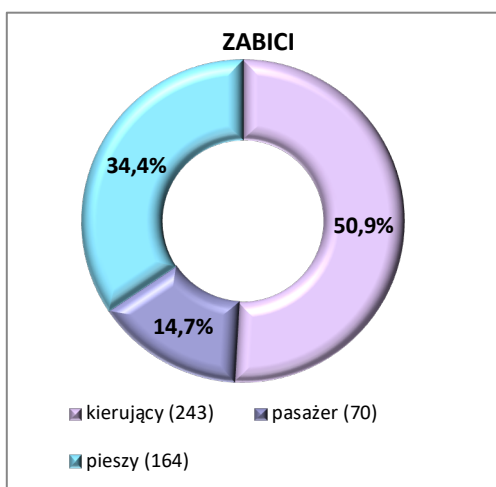
W analizowanym okresie trzech lat jedną trzecią wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym stanowiło najechanie na pieszego.

Uczestnicy i ofiary wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

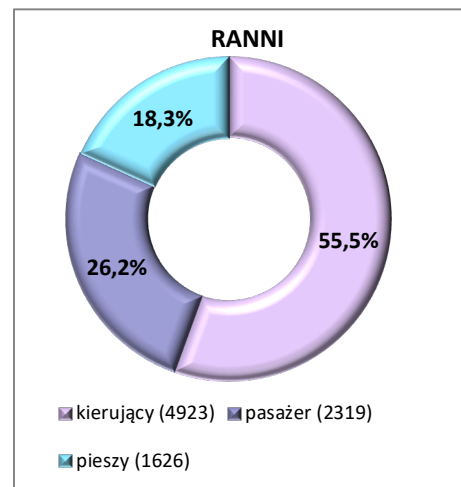


Wykres 2.4 Uczestnicy wypadków w Małopolsce w latach 2019-2021.

(Dane: SEWIK)



Wykres 2.5 Zabici uczestnicy wypadków w Małopolsce w latach 2019-2021.



Wykres 2.6 Ranni uczestnicy wypadków w Małopolsce w latach 2019-2021.

Na przestrzeni lat 2019 – 2021 najczęściej w wypadkach drogowych uczestniczyli kierowcy, którzy stanowili 53,2 % ogółu. Wśród tej kategorii użytkowników dróg 50,9 % stanowiły ofiary śmiertelne.



Użytkownik drogi	OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
Piesi	35,8%	30,6%	36,8%	18,6%	18,9%	17,5%
Użytkownicy samochodów osobowych	30,7%	38,2%	36,1%	51,0%	47,1%	46,9%
Użytkownicy motocykli	14,2%	15,3%	11,8%	7,8%	8,6%	7,9%
Rowerzyści	9,7%	10,2%	6,3%	11,8%	15,3%	13,7%
Użytkownicy samochodów ciężarowych	4,5%	0,0%	4,2%	2,3%	2,6%	3,3%
Motorowerzyści	1,7%	3,2%	1,4%	3,4%	3,2%	3,5%
Użytkownicy autobusów	1,1%	0,0%	0,7%	3,8%	2,2%	2,8%
Użytkownicy czterokołowców	1,1%	1,9%	0,7%	0,3%	0,9%	0,5%
Użytkownicy innych pojazdów	1,1%	0,6%	0,0%	0,3%	0,8%	3,3%
Pojazd nieustalony	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Użytkownicy ciągników	0,0%	0,0%	2,1%	0,3%	0,4%	0,5%
Użytkownicy tramwajów i trolejbusów	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%

(Dane: SEWIK)

Biorąc pod uwagę użytkowników dróg należy stwierdzić, że w latach 2019-2021 ofiarami wypadków drogowych w woj. małopolskim byli:

- użytkownicy samochodów osobowych, którzy w roku 2019 stanowili 30,7 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 51 % wszystkich rannych, w 2020 roku stanowili 38,2 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 47,1 % wszystkich rannych, natomiast w 2021 roku stanowili 36,1 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 46,9 % wszystkich rannych;
- piesi, którzy w roku 2019 stanowili 35,8 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 18,6 % wszystkich rannych, w 2020 roku stanowili 30,6 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 18,9 % wszystkich rannych, natomiast w 2021 roku stanowili 36,8 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 17,5 % wszystkich rannych;
- rowerzyści, którzy w roku 2019 stanowili 9,7 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 11,8 % wszystkich rannych, w 2020 roku stanowili 10,2 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 15,3 % wszystkich rannych, natomiast w 2021 roku stanowili 6,3 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 13,7 % wszystkich rannych;
- motocykliści, którzy w roku 2019 stanowili 14,2 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 7,8 % wszystkich rannych, w 2020 roku stanowili 15,3 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 8,6 % wszystkich rannych, natomiast w 2021 roku stanowili 11,8 % wszystkich ofiar śmiertelnych oraz 7,9 % wszystkich rannych.



Wiek uczestników i ofiar wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

WIEK	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
0-6	2,3%	1,9%	2,4%	0%	0%	0%	2,2%	1,8%	2,3%
7-14	6,3%	5,4%	7,0%	1,7%	1,9%	0,7%	5,6%	4,6%	6,3%
15-17	5,3%	5,4%	5,2%	2,8%	2,5%	4,2%	4,6%	5,0%	4,3%
18-24	31,8%	28,3%	27,5%	11,4%	21,0%	13,9%	18,3%	16,7%	15,1%
25-39	51,8%	50,3%	50,3%	20,5%	23,6%	22%	27,2%	27,3%	27,6%
40-59	47,0%	48,6%	47,7%	30,1%	25,5%	34%	24,5%	26,6%	26,6%
60 PLUS	30,2%	30,4%	29,9%	33,0%	25,5%	25%	17,6%	18,0%	17,9%
BRAK DANYCH	4,3%	4,2%	4,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0%

(Dane: SEWIK)

Analiza wieku uczestników wypadków drogowych zaistniałych w latach 2019-2021 w Małopolsce wykazała, że najczęściej w wypadkach drogowych uczestniczyły osoby w wieku 25-39 lat, ponad 50 % udziału w wypadkach drogowych na przestrzeni trzech lat. Ofiarami śmiertelnymi wypadków drogowych najczęściej były osoby w wieku 40-59 lat, stanowiły one średnio prawie 30 % ogółu zabitych.

Sprawcy wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

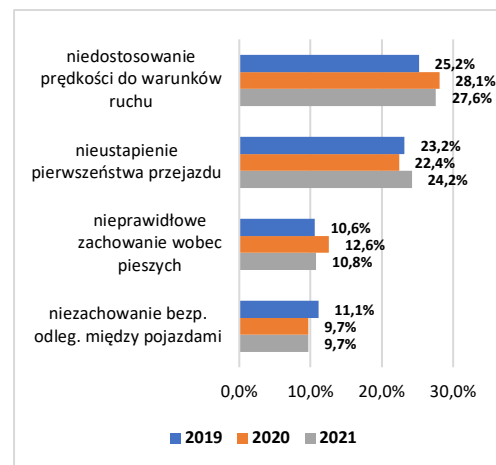
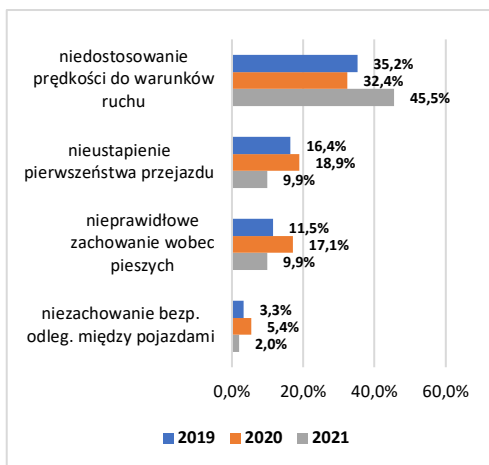
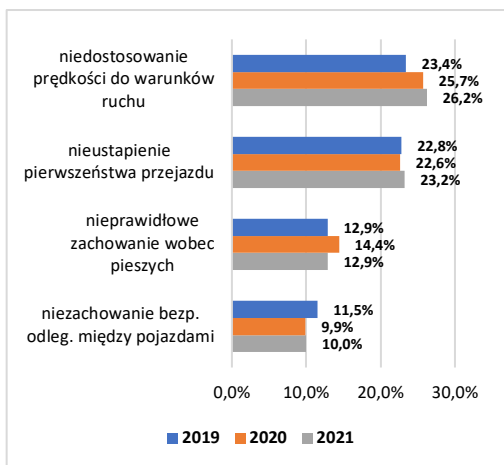
SPRAWCA	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
kierujący	87,3%	86,4%	88,3%	69,3%	70,7%	70,1%	89,6%	87,7%	90,4%
pieszy	6,7%	5,8%	7,2%	18,8%	12,1%	23,6%	4,9%	4,5%	5,1%
współwina	1,6%	1,7%	1,2%	4,0%	1,9%	0,7%	1,4%	1,8%	1,2%
inne przyczyny	4,3%	6,0%	3,2%	8,0%	15,3%	5,6%	4,1%	5,9%	3,4%

(Dane: SEWIK)

W latach 2019-2021 sprawcami wypadków drogowych w Małopolsce byli przede wszystkim kierujący, którzy spowodowali blisko 90 % zaistniałych w tym czasie wypadków. Wypadki spowodowane przez kierujących pochłonęły 70 % ofiar śmiertelnych i 90 % rannych. Osoby piesze spowodowały 6,5 % wypadków drogowych, w których zginęło 18,1 % ogółu ofiar śmiertelnych, a 4,8 % zostało rannych.



Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących w Małopolsce w latach 2019-2021



Wykres 2.7 Główne przyczyny wypadków drogowych zaistniałych z winy kierującego do ogółu wypadków drogowych z winy kierującego w Małopolsce w latach 2019-2021.

Wykres 2.8 Główne przyczyny wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym zaistniałych z winy kierującego do ogółu wypadków drogowych z winy kierującego w Małopolsce w latach 2019-2021.

Wykres 2.9 Główne przyczyny wypadków drogowych z osobami rannymi zaistniałych z winy kierującego do ogółu wypadków drogowych z winy kierującego w Małopolsce w latach 2019-2021.

(Dane SEWIK).

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami w latach 2019-2021 w woj. małopolskim było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych.

Wiek kierujących sprawców wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

WIEK	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
0-6	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
7-14	1,2%	1,4%	2,0%	1,6%	1,8%	1,0%	1,0%	1,2%	1,7%
15-17	1,6%	1,7%	1,7%	1,6%	1,8%	2,0%	1,3%	1,6%	1,6%
18-24	21,6%	20,4%	18,0%	23,6%	21,2%	21,6%	22,9%	23,2%	19,4%
25-39	31,4%	31,0%	31,0%	26,0%	38,1%	26,5%	31,7%	29,9%	32,0%
40-59	25,3%	26,7%	27,8%	29,1%	23,0%	28,4%	24,8%	26,4%	26,7%
60 PLUS	15,5%	15,4%	15,7%	16,5%	14,2%	20,6%	15,2%	14,5%	15,2%
BRAK DANYCH	3,5%	3,4%	3,8%	1,6%	0,0%	0,0%	3,0%	3,2%	3,4%

(Dane: SEWIK)

Analiza struktury wiekowej kierujących sprawców wypadków drogowych wykazała, że grupa 25-39 lat – spowodowała ponad 30 % ogółu wypadków w latach 2019-2021, w których zginęło ponad 30 % wszystkich ofiar śmiertelnych. Z tych danych wynika, że była to najbardziej zagrożona grupa wiekowa.



Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

WIEK	WYPADKI DROGOWE			OFIARY ŚMIERTELNE			OSOBY RANNE		
	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
kierujący	3,3%	4,9%	5,2%	2,8%	5,7%	6,9%	5,1%	6,4%	7,4%
pasażer	0,3%	0,1%	0,5%	0,6%	1,3%	0,0%	0,4%	0,2%	0,9%
pieszcy	1,5%	1,5%	1,7%	1,7%	1,9%	2,1%	1,2%	1,4%	1,4%

(Dane: SEWIK)

W 2019 roku w Małopolsce nietrzeźwi kierujący spowodowali 3,3 % ogółu zaistniałych wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 2,8 % ogółu zabitych na drogach. W 2021 roku wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących stanowiły 5,2 % ogółu. Prawie 7 % wszystkich ofiar śmiertelnych spowodowali nietrzeźwi kierujący.

Wiek ofiar pieszych w wypadkach drogowych w Małopolsce w latach 2019-2021

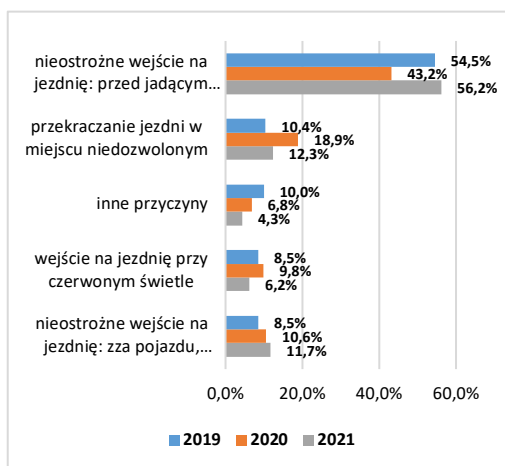
Pieszcy	LICZBA ZABITYCH			LICZBA RANNYCH			
	Wiek	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021	% OGÓŁU 2019	% OGÓŁU 2020	% OGÓŁU 2021
	0-6	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	2,5%	2,5%
	7-14	1,6%	0,0%	0,0%	9,0%	7,5%	9,6%
	15-17	1,6%	0,0%	3,8%	5,5%	5,4%	4,8%
	18-24	6,3%	4,4%	3,8%	9,1%	6,8%	7,4%
	25-39	12,7%	11,1%	22,6%	17,1%	19,3%	11,5%
	40-59	31,7%	44,4%	41,5%	21,4%	22,8%	17,2%
	60 PLUS	44,4%	46,7%	28,3%	35,6%	35,6%	27,4%
	B/D	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%

(Dane: SEWIK)

W analizowanym okresie 2019 – 2021, najbardziej zagrożoną grupą wiekową pieszych uczestników ruchu drogowego były osoby powyżej 60 roku życia. Stanowili oni średnio 39,8% wszystkich zabitych pieszych.

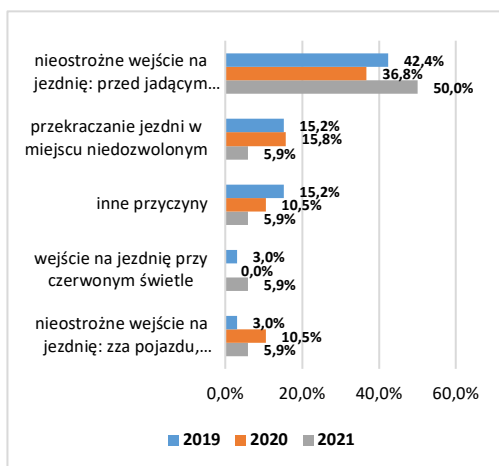
Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych w Małopolsce w latach 2019-2021.

W latach 2019-2021 w Małopolsce osoby piesze spowodowały 505 wypadków drogowych (6,6 % ogółu wypadków), w których zginęło 86 osób (18,2 % ogółu zabitych na drogach), a 428 zostało rannych (4,8 % ogółu rannych w wypadkach).

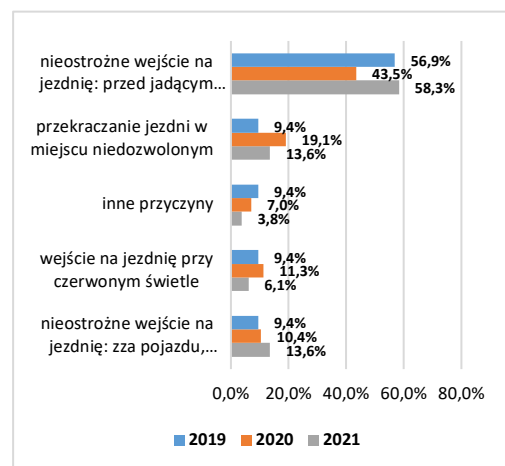


Wykres 2.10 Głównie przyczyny wypadków drogowych zaistniałych z winy pieszego do ogółu wypadków drogowych z winy pieszego w Małopolsce w latach 2019-2021.

(Dane SEWIK).



Wykres 2.11 Głównie przyczyny wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym zaistniałych z winy pieszego do ogółu wypadków drogowych z winy pieszego w Małopolsce w latach 2019-2021.



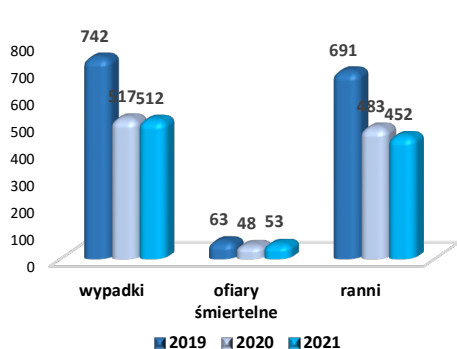
Wykres 2.12 Głównie przyczyny wypadków drogowych z osobami rannymi zaistniałych z winy pieszego do ogółu wypadków drogowych z winy pieszego w Małopolsce w latach 2019-2021.

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych w latach 2019-2021 w woj. małopolskim było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadący pojazd oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

Piesi sprawcy wypadków drogowych w wieku między 40, a 59 lat spowodowali najwięcej, tj. około 30 % ogółu wypadków z winy pieszego w latach 2019-2021, w których zginęło prawie 45 % wszystkich zabitych z winy pieszego.

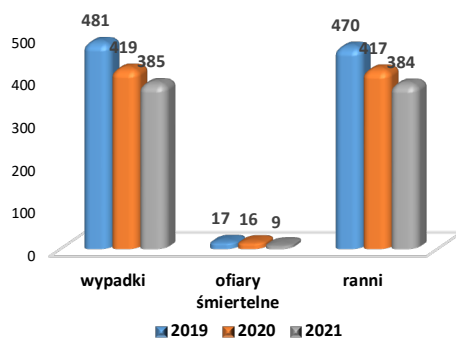
Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Na przestrzeni lat 2019 – 2021 stan bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w Małopolsce uległ znacznej poprawie.

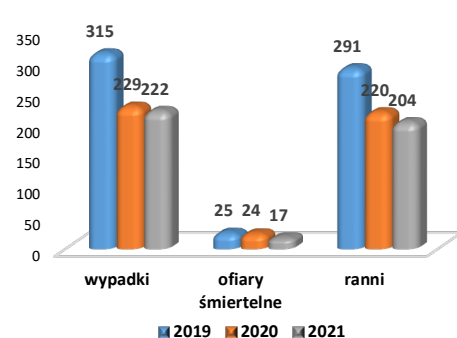


Wykres 2.13 Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem pieszych w Małopolsce w latach 2019-2021.

(Dane SEWIK)



Wykres 2.14 Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem rowerzystów w Małopolsce w latach 2019-2021.



Wykres 2.15 Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem motocyklistów w Małopolsce w latach 2019-2021.

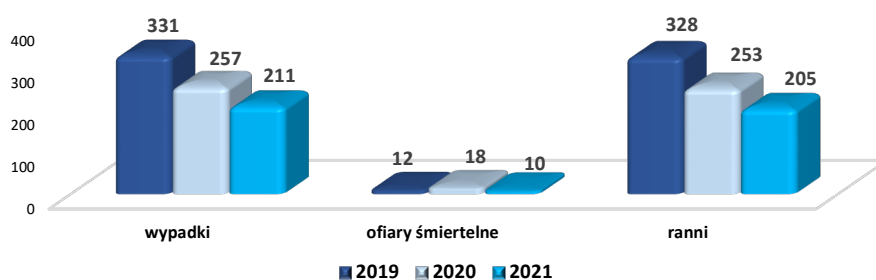


Liczba wypadków z udziałem pieszych uległa zmniejszeniu o 30,9 %. Liczba zabitych uległa zmniejszeniu o 15,8 %, a osób rannych o 34,5 %.

Liczba wypadków z udziałem rowerzystów uległa zmniejszeniu o 19,9 %. Liczba zabitych uległa zmniejszeniu o 47 %, a osób rannych 18,2 %.

Liczba wypadków z udziałem motocyklistów uległa zmniejszeniu o 29,5%. Liczba zabitych uległa zmniejszeniu o 32 %, a osób rannych o 29,8 %.

Stan bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych



Wykres 2.16 Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem pieszych zaistniałe na przejściach dla pieszych w Małopolsce w latach 2019-2021. (Dane: SEWIK).

Analiza zdarzeń drogowych wykazuje, że do wypadków z udziałem pieszych najczęściej dochodziło na przejściach dla pieszych. Należy zaznaczyć, że bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego w tych miejscach na terenie Małopolski ulega stałej poprawie, bowiem w latach 2019 – 2021 obserwujemy spadek zarówno liczby wypadków drogowych – o 36,3 %, osób, które na przejściach drogowych poniosły śmierć – o 16,7 % jak i osób rannych – o 37,5 %.



Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Małopolsce

Rok 2020 został zdeterminowany przez pandemię koronawirusa, która miała wpływ na formę przemieszczania się, transportu i natężenia ruchu drogowego. Natomiast rok 2021 był najbezpieczniejszym okresem od momentu powstania województwa małopolskiego. Nastąpił największy spadek (od 1999 roku) w ilości wypadków drogowych – spadek o blisko 60 %, oraz spadek ofiar śmiertelnych o ponad 66 %. Od 2009 roku liczba ofiar śmiertelnych spadła o 54,1 %, a rannych w wypadkach drogowych o 53,8 %.

Z analiz przeprowadzonych w latach 2019 – 2021 wynika, że wypadki drogowe w Małopolsce można oceniać z wielu aspektów, tj. miejsca zdarzenia, charakterystyki, sprawcy oraz ofiary. Takie podejście umożliwia bardziej precyzyjne wskazanie potencjalnych obszarów poprawy, a także sprawniejsze weryfikowanie osiągniętych celów w latach następnych. Dzięki takiemu precyzyjnemu podejściu stają się widoczne główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego naszego województwa.

- **Nadmierna prędkość**

Główną przyczyną wypadków drogowych w Małopolsce była **nadmierna prędkość**. Średnio co 4 wypadek z winy kierującego spowodowany był niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Kierujący byli głównymi sprawcami wypadków drogowych, spowodowali ponad 80 % wypadków drogowych oraz około 70 % wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Pojazdem sprawcy wypadku spowodowanego nadmierną prędkością był najczęściej samochód. W grupie tej duży udział mają też poruszający się zbyt szybko motocykliści. Z analiz wynika, że motocykliści uczestniczą w co 10 wypadku drogowym. Ofiary śmiertelne wśród tych uczestników stanowią 12 %.

- **Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego**

Pieszy jest najmniej chronionym uczestnikiem ruchu drogowego, a tym samym bardziej narażonym na obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym włącznie. Najbardziej zagrożoną grupą wiekową wśród pieszych, którzy ponieśli śmierć wskutek wypadków drogowych stanowiły osoby **powyżej 60 roku życia** – 39 % ogółu zabitych pieszych. Najwięcej osób poniosło śmierć wskutek wypadków drogowych z kategorii najechanie na pieszego przez kierującego – 33,8 % wszystkich ofiar śmiertelnych. Wypadki z tej samej kategorii stanowiły ponad 22 % wszystkich zaistniałych wypadków drogowych. Piesi spowodowali 6,6 % ogółu zaistniałych wypadków drogowych, w których zginęło 18,2 % zabitych na drogach, a 4,8 % zostało rannych. Najczęstszą przyczyną wypadków spowodowanych przez pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – ponad 50 % ogółu wypadków z winy osób pieszych. Najwięcej wypadków drogowych spowodowali piesi w wieku między 40 a 59 rokiem życia – około 30 % wszystkich wypadków z winy pieszych.



- **Młodzi kierowcy**

Szczególnie częstymi sprawcami wypadków drogowych w Małopolsce byli **młodzi kierowcy**. Przyczynami wypadków powodowanych przez młodych kierowców są najczęściej: nadmierna prędkość, nieprawidłowe wyprzedzanie i nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu innym pojazdom. Młodzi kierowcy są niebezpieczni nie tylko dla siebie, ale także dla innych użytkowników dróg. Najwięcej wypadków drogowych spowodowali kierujący w wieku między **25 a 39 rokiem życia** – ponad 30 % wszystkich wypadków z winy kierujących. W analizowanym okresie młodzi kierujący w wieku 18 – 24 byli sprawcami 20 % ogółu wypadków. Jest to niewielki 7 letni przedział wiekowy.

- **Infrastruktura drogowa**

W ciągu ostatnich lat w Małopolsce przeprowadzanych było wiele inwestycji drogowych, którym celem było przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę oraz budowę nowych odcinków dróg. Zauważalny jest fakt korzystnego wpływu tych inwestycji w naszym województwie. Nadal jednak pozostaje wiele do wykonania w tym zakresie. Jezdnia jest miejscem, na którym najczęściej dochodziło do wypadków drogowych w Małopolsce – blisko 75 % ogółu wypadków. Do znacznej większości wypadków dochodziło na obszarze zabudowanym. Zaistniało tam bowiem 79 % ogółu wypadków, a śmierć poniosło około 60 % wszystkich zabitych. Wypadki drogowe zaistniałe na przejściach dla pieszych stanowiły 11,4 % wszystkich wypadków. Blisko 50 % wszystkich wypadków drogowych zaistniałych na terenie naszego województwa miało miejsce na terenie miasta Krakowa, powiatu nowosądeckiego i myślenickiego. W ostatnim okresie czasu wprowadza się wiele rozwiązań związanych z bezpieczeństwem pieszych. Podstawowy warunek bezpieczeństwa pieszych na przejściu to dobra widoczność. Dlatego realizowane są i powinny być kontynuowane projekty mające na celu doświetlenie przejść, które mają zwiększyć bezpieczeństwo zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego.



III. ZADANIA REALIZACYJNE PROGRAMU.

CEL GLOBALNEJ DEKADY BRD 2021-2030:

Obniżenie o min. 50 % liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby rannych do 2030 r.

CEL DLA POLSKI (KRBRD):

Obniżenie o min. 50 % liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 1455 w roku 2030 r.

Obniżenie o min. 50% liczby ofiar ciężko rannych tj. nie więcej niż 5317 w roku 2030 r.

CEL DLA WOJEWÓDZWA MAŁOPOLSKIEGO:

Obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 88 do roku 2030.

Obniżenie o min. 50% liczby rannych (w tym obniżenie o min. 50% liczby ciężko rannych) tj. nie więcej niż 1858 rannych do roku 2030.

Cel wyznaczony przez Przewodniczącego **MWRBD** do 2050 roku dla Małopolski: osiągnięcie liczby 0 ofiar śmiertelnych.

Program realizacyjny Wojewódzkiego Programu BRD na lata 2021-2030 dla Małopolski opiera się na pięciu głównych filarach bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO.
- BEZPIECZNY CZŁOWIEK.
- BEZPIECZNA DROGA.
- BEZPIECZNY POJAZD.
- RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA.

Wszystkie instytucje Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wykonują działania zgodne ze swoim zakresem kompetencji. W każdym z filarów wskazano wg kolejności: podmiot koordynujący działania oraz inne podmioty współpracujące przy danym zadaniu.



FILAR 1: SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO.

Podstawą wprowadzania trwałych, skutecznych i długofalowych zmian w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wprowadzenie tzw. bezpiecznego systemu. Tylko trwała, ścisła współpraca pomiędzy wieloma instytucjami (zarówno publicznymi, organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prywatnymi), partnerów zaangażowanych w realizację systemowej edukacji, projektowania i zarządzania infrastrukturą, nadzór nad ruchem drogowym a także realizacja założeń szeroko pojętej pomocy powypadkowej są niezbędnym warunkiem do osiągnięcia znacznej poprawy w tym obszarze. Bezpieczny system to działanie wielopłaszczyznowe zarówno na poziomie różnych instytucji / partnerów, jak i realizacji zadań wszystkich 5 filarów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Małopolsce strukturą organizacyjną która spełnia taką rolę jest Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Konieczne jest jednak usprawnienie jej funkcjonowania, zaczynając od zapewnienia stabilnych źródeł finansowania, które warunkują systematyczność działań, jak i nadanie dodatkowych kompetencji związanych z nadzorem i ewaluacją wykonywanych działań.

Analiza najlepszych doświadczeń międzynarodowych wskazuje jednoznacznie, iż warunkiem skutecznego procesu poprawy bezpieczeństwa jest ich realizacja poprzez zarządzanie instytucjonalne: legislację, planowanie, koordynację, monitoring, komunikację i promocję, finansowanie oraz badania i transfer wiedzy.

Długoterminowe strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być ze sobą powiązane na szczeblu lokalnym, regionalnym i państwowym, realizowane przez właściwie przygotowany zespół zarządzający, w oparciu o stałą współpracę dając w ten sposób większą gwarancję skuteczności niż działania doraźne, bez odpowiedniej koordynacji.

PRIORYTET

- **Poprawa systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Małopolsce.**

Zaplanowane działania systemowe powinny umożliwić lepsze funkcjonowanie Rady, lepszą koordynację wdrażanych projektów, ich monitorowanie oraz sprawdzanie efektywności, a tym samym skuteczniejsze działania w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.



	Działanie	Jednostki koordynujące
SYSTEMOWE		
1.	Pozyskanie dla instytucji MWRBRD stabilnych, systemowych źródeł finansowania.	Urząd Marszałkowski, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego, Samorządy
2.	Zachęcanie do powoływania Powiatowych Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Urząd Marszałkowski, Samorządy, MWRBRD
3.	Promowanie i wspieranie tworzenia lokalnych programów BRD.	MWRBRD, Urząd Marszałkowski, Samorządy
4.	Zacieśnianie współpracy z organizacjami pozarządowymi, instytucjami publicznymi, prywatnymi i mediami w promowaniu bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.	MWRBRD, Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, organizacje pozarządowe
5.	Rozwój i współpraca z instytucjami zbierającymi dane, w tym z Polskim Obserwatorium BRD w zakresie promowania wiedzy, sprawdzonych danych, wymiany doświadczeń i współpracy z instytucjami naukowymi.	MWRBRD
EDUKACJA		
6.	Szkolenie kadr BRD: wymiana doświadczeń z zakresu brd w celu podnoszenia kompetencji kadr BRD.	MWRBRD



FILAR 2: BEZPIECZNY CZŁOWIEK.

Najważniejszym zadaniem systemu brd jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. Celem tego filaru jest realizacja konkretnych działań, które bezpośrednio będą oddziaływać na kształtowanie postaw wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, iż kluczowe dla skuteczności będą rozwiązania i działania oparte o trwałe systemy przestrzegania i egzekwowania przepisów prawa, wspomagane ukierunkowaną edukacją w odniesieniu do kluczowych z punktu bezpieczeństwa zachowań poszczególnych uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na bardzo wysoki poziom zagrożenia wśród wszystkich kategorii tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego bardzo ważnym, dodatkowym kierunkiem działań będą interwencje w zakresie promocji, rozwoju oraz szerokiego wdrażania drogowych (inżynierskich) środków ochrony i uspokojenia ruchu. Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczny Człowiek jest ograniczenie negatywnych konsekwencji niewłaściwego zachowania użytkowników dróg.

PRIORYTETY

- **Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.**
- **Ochrona uczestników ruchu drogowego.**

Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego poprzez:

- System (monitorowanie działań)
- Edukację
- Nadzór nad ruchem drogowym
- Ratownictwo

Ochrona uczestników ruchu drogowego poprzez:

- Monitorowanie wdrażanych środków inżynierskich



	Działanie	Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Wdrożenie środków uspokojenia ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
2.	Odseparowywanie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych, stosowanie limitu prędkości 30 km/h tam, gdzie niemożliwe jest odizolowanie tego ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
3.	Wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
NADZÓR		
4.	Działania z obszaru nadzoru nad kierującymi związane z: - przekraczaniem prędkości, - prowadzeniem pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne, - niestosowaniem lub nieprawidłowym stosowaniem pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorowerzystów i motocyklistów. -alkoholem i innymi podobnie działającymi środkami	Policja, ITD
5.	Działania z obszaru nadzoru nad kierującymi i pieszymi związane z: - koegzystencją kierujący-pieszy, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych, - korzystaniem przez pieszych z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych przy przekraczaniu jezdni - niezgodnie z obowiązującymi przepisami.	Policja, ITD, Straż Miejska, Straż Gminna
6.	Nadzór nad pieszymi, użytkownikami mikromobilności (uwr, uto, hulajnoggi elektryczne) i rowerzystami.	Straż Miejska, Straż Gminna, Policja
7.	Poprawa jakości podstawowego szkolenia kierowców poprzez wzmocnienie merytorycznego nadzoru nad OSK.	Starostwa
EDUKACJA		
8.	Budowa, rozwój i promocja spójnego systemu edukacji wychowania komunikacyjnego.	Małopolskie Kuratorium Oświaty, MWRBRD
9.	Szkolenia dla osób (instytucji) zajmujących się tematyką bezpieczeństwa na drodze.	MWRBRD
10.	Szkolenia dla nauczycieli w zakresie wychowania komunikacyjnego.	Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
11.	Realizacja debat BRD w Małopolsce na różnych szczeblach samorządowych.	Samorządy, MWRBRD, media,



		Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
12.	<u>Dzieci</u> : obligatoryjne prowadzenie szkoleń i egzaminów na kartę rowerową.	Szkoły podstawowe, Kuratorium Oświaty
13.	<u>Dzieci</u> : konkursy edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa na drodze – skierowane do uczniów szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych.	Policja, MWRBRD, PZMot, Kuratorium Oświaty, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
14.	<u>Młodzi kierowcy</u> : Szkolenia w zakresie obowiązujących przepisów ruchu drogowego, a także w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Działania edukacyjne nakierowane na uświadamianie ryzyka oraz konsekwencji wypadków drogowych.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
15.	<u>Seniorzy</u> : edukacja grupy wiekowej 60+ z zakresu aktualnych przepisów ruchu drogowego oraz zagrożeń w ruchu drogowym. Współpraca z instytucjami zrzeszającymi osoby starsze, uniwersytetami trzeciego wieku. Wsparcie ogólnopolskich działań edukacyjno-informacyjnych KRBRD skierowanych do uczestników ruchu drogowego powyżej 60-tego roku życia.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
16.	<u>Piesi</u> : Realizacja działań edukacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	MWRBRD, Policja, Kuratorium Oświaty, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
17.	<u>Rowerzyści, kierujący hulajnogami elektrycznymi, UTO, UWR</u> : promowanie właściwych zachowań wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz poprawnego wykorzystania istniejącej infrastruktury poprzez kampanie edukacyjne.	MWRBRD, Policja, Kuratorium Oświaty, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
18.	<u>Motocykliści</u> : edukacja, dotarcie do szerokiej rzeszy grup motocyklowych, promowanie właściwych zachowań na drodze poprzez kampanie edukacyjne.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
19.	Prowadzenie kampanii społecznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	MWRBRD, media, organizacje pozarządowe, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
20.	Promowanie i upowszechnianie nowych przepisów i regulacji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	MWRBRD, media, organizacje pozarządowe, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
21.	Uświadamianie prawnych i społecznych konsekwencji kierowaniem pojazdami pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków.	MWRBRD, media, organizacje pozarządowe, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego



FILAR III: BEZPIECZNA DROGA.

Działania w ramach filaru Bezpieczna Droga mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz nadzoru nad ruchem drogowym. Ich realizacja w ramach Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 powinna doprowadzić do sytuacji, kiedy drogi i ich otoczenie będą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom, a faktyczna prędkość poruszających się po nich pojazdów będzie skorelowana ze standardami bezpieczeństwa obowiązującymi w danym miejscu.

PRIORYTETY

- **Zmniejszenie ilości osób rannych i zabitych w wypadkach drogowych.**
- **Rozwój nowoczesnych systemów inżynieryjnych w zakresie bezpieczeństwa na drodze.**

	Działanie	Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Wskazanie najbardziej zagrożonych powstawaniem wypadków kategorii oraz odcinków dróg. Typowanie miejsc niebezpiecznych na podstawie analiz brd. Diagnoza wytypowanych miejsc niebezpiecznych pod kątem bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz ich poprawa.	Zarządcy dróg, Samorządy, Instytucje naukowe, Policja
2.	Przeprowadzenie lustracji oznakowania dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem dopuszczalnych prędkości na poszczególnych odcinkach drogi.	Zarządcy dróg, Policja
3.	Tworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej w rejonach przejść dla pieszych, w szczególności poprzez zapewnienie ich właściwego doświetlenia. Bieżąca weryfikacja przejść dla pieszych pod kątem zasadności ich lokalizacji w tym w zakresie spełnienia warunków widoczności na zatrzymanie.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
4.	Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań inżynieryjnych mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach.	Zarządcy dróg, Instytucje naukowe, Policja
5.	Odseparowywanie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych, stosowanie limitu prędkości 30 km/h tam, gdzie niemożliwe jest odizolowanie tego ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
NADZÓR		



6.	Usprawnienie systemu zarządzania prędkością: ujednoczenie zasad stosowania ograniczeń prędkości, wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością.	Zarządcy dróg, ITD, Policja
7.	Przeprowadzanie przeglądu sieci dróg w Małopolsce pod kątem brd.	Zarządcy dróg, Policja
8.	Rozbudowa automatycznego nadzoru nad prędkością.	ITD, Zarządcy dróg, Policja
EDUKACJA		
9.	Szkolenia kadr zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem najnowocześniejszych i najskuteczniejszych metod poprawy bezpieczeństwa oraz rozwiązań opartych na założeniach Bezpiecznego Systemu.	Zarządcy dróg
10.	Szkolenia kadr dokonujących przeglądu sieci dróg w Małopolsce.	Zarządcy dróg, Instytucje naukowe
11.	Edukacja oraz kampanie społeczne w tematyce nadmiernej prędkości, nadzoru, taryfikatora, konsekwencji wynikających z przekroczenia prędkości. Propagowanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich.	MWRBRD, Zarządcy dróg, Policja, media

FILAR IV: BEZPIECZNY POJAZD.

Celem filaru jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach. Bezpieczeństwo użytkowników dróg jest wypadkową wielu czynników. Obok jakości infrastruktury drogowej czy właściwych zachowań uczestników ruchu także stan techniczny oraz szereg ochronnych rozwiązań technologicznych stosowanych w pojazdach - w zakresie bezpieczeństwa czynnego oraz biernego - wpływa na ostateczny poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

Liczba oraz struktura pojazdów na polskich drogach w ciągu ostatniej dekady nie uległa znaczącej zmianie. Całkowita liczba pojazdów szacowana w 2019 r. wyniosła około 31,4 mln, z czego 23,9 mln to samochody osobowe. Średni wiek samochodu w Polsce wyniósł około 15 lat. Taka sytuacja oznacza, iż flota pojazdów poruszających się po drogach kraju nie należy do najmłodszych, często budzi wiele zastrzeżeń w zakresie stanu technicznego, co w efekcie nie sprzyja poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. W Małopolsce zarejestrowanych jest prawie 3 mln. pojazdów. Małopolska pod względem natężenia ruchu na drogach wojewódzkich jest na pierwszym miejscu w Polsce. Na drogach krajowych pod tym względem jest na drugim miejscu zaraz po województwie śląskim. Jak pokazują dane GDDKiA, ponad 80 tys. pojazdów dziennie przejeżdża przez południowy odcinek obwodnicy Krakowa. Ponadto Małopolska jest bardzo atrakcyjna turystycznie. W 2019 roku liczba gości odwiedzających województwo wyniosła ponad 17 mln.



PRIORYTETY

- **Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów.**
- **Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów.**

	Działanie	Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Promowanie wdrażania nowoczesnych technik i technologii w stacjach kontroli pojazdów.	Starostwa Powiatowe
NADZÓR		
2.	Usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów (wyposażenie stacji oraz uprawnienia pracowników).	Starostwa powiatowe
3.	Kontrole stanu technicznego pojazdów i ich wyposażenia.	ITD, Policja
4.	Kontrole pojazdów ciężkich oraz nadzór nad czasem pracy kierowców.	ITD, Policja
5.	Doskonalenie profesjonalnej kontroli stanu technicznego pojazdów związanych z dopuszczeniem ich do ruchu i okresowymi przeglądami technicznymi wykonywanymi przez stacje obsługi pojazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami	Starostwa powiatowe
EDUKACJA		
5.	Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa pojazdów/urządzeń ochronnych oraz korzyści płynących z ich poprawnego stosowania.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
6.	Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych dot. stanu technicznego pojazdów i jego wpływu na bezpieczeństwo.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego
7.	Propagowanie oraz egzekwowanie należytego wyposażenia i stanu technicznego (zgodnego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa) rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO.	MWRBRD, Policja, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego, Straż Miejska, Straż Gminna
8.	Popularyzacja transportu multimodalnego, komunikacji zbiorowej zdrowych oraz przyjaznych środowisku form transportu, w tym UTO, UWR, rowerów i elektrycznych hulajnóg.	MWRBRD, Policja, Zarządcy Dróg, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego, Straż Miejska, Straż Gminna



FILAR V: RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA.

Celem usprawnienia działań w obszarze Ratownictwa i opieki powypadkowej jest usprawnienie działań do tego stopnia, by w sytuacji wypadku drogowego i zagrożenia zdrowia i życia zagwarantować najwyższy możliwy standard działań ratunkowych w jak najkrótszym czasie. Kluczową jest także budowa jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych gwarantująca stałą, długofalową opiekę powypadkową w zakresie pomocy administracyjnej, medycznej, prawnej oraz pomocy psychologicznej.

Ratownictwo to działania w stanach nagłego zagrożenia zdrowotnego lub nadzwyczajnego zagrożenia dla mienia i środowiska. Podstawową cechą ratownictwa jest podejmowanie celowych i odpowiednich działań w trybie natychmiastowym.

Działania członków MWRBRD w tym zakresie powiązane są również z porozumieniem zawartym 20 maja 2019 roku pomiędzy Województwem Małopolskim reprezentowanym przez Marszałka Województwa Małopolskiego p. Witolda Kozłowskiego oraz Wicemarszałka Łukasza Smółkę, Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie przy udziale Wojewody Małopolskiego, ze służbami ratowniczymi z województwa małopolskiego. Porozumienie określa zasady współpracy przy podejmowaniu wspólnych działań z zakresu bezpieczeństwa, ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Ratownictwo medyczne

W przypadku ratownictwa medycznego mówimy o ogólnopolskim systemie Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM), który działa w oparciu o Ustawę o Państwowym Ratownictwie Medycznym z dnia 08.09.2006 r. z późn. zm. System ten działa w oparciu o Wojewódzkie plany działania systemu PRM, które tworzą służby danego Wojewody, zaś wszystkie plany są akceptowane przez właściwego ministra zdrowia. Na terenie kraju za funkcjonowanie ratownictwa medycznego odpowiada właśnie minister zdrowia, zaś na obszarze danego województwa odpowiedni wojewoda. Działania na obszarze przedszpitalnym opierają się na jednostkach systemu, którymi są zespoły ratownictwa medycznego typu S (specjalistyczny z lekarzem), zespoły ratownictwa medycznego typu P (podstawowy bez lekarza), lotnicze zespoły ratownictwa medycznego. W województwie małopolskim funkcjonuje: 21 ZRM-S, 114 ZRM-P, 1 zespół lotnictwa HEMS tzw. Ratownik-6, stacjonujący w Balicach. Wszystkie zespoły ratownictwa medycznego funkcjonują w Systemie Wspomagania Dowodzenia tzw. SWD PRM. To oznacza, że w przypadku powstania nagłego zagrożenia zdrowotnego i przyjęcia zgłoszenia przez dyspozytora medycznego najbliższy wolny ZRM otrzymuje zgłoszenie do realizacji. Należy zaznaczyć, że w całym kraju nastąpiła centralizacja dyspozytorni medycznych, które od 01.01.2021 r.



przeszły do urzędów wojewódzkich. W Małopolsce działają dwie dyspozytornie medyczne w Krakowie i Tarnowie, które zarządzają wszystkimi zespołami ratownictwa medycznego. Tym samym województwo zostało podzielone na dwa rejony krakowski (ok. 2,2 mln. mieszkańców) to powiaty: grodzki, krakowski, miechowski, proszowicki, chrzanowski, oświęcimski, wadowicki, suski, myślenicki, nowotarski, tatrzański i rejon karpacki (ok. 1,1 mln. mieszkańców) do którego należą powiaty: dąbrowski, tarnowski, brzeski, bocheński, limanowski, nowosądecki i gorlicki. W pierwszym rejonie działania: 15 ZRM-S i ZRM-P 71, w drugim 6 ZRM-S i 43 ZRM-P. Miejsca stacjonowania zespołów są uzgodnione w planie wojewódzkim i dobierane ze względu na istniejące w danym terenie zagrożenia np. autostrady, ważne drogi, lotniska, zakłady stwarzające potencjalne zagrożenia. Wojewoda jest również ustawowo zobowiązany do spełnienia określonych parametrów czasowych dojazdu karetki na miejsce zdarzenia. Ważnym elementem jest wyposażenie wszystkich karetek w GPS i działające mapy w dyspozytorniach ukazujące aktualne miejsca zespołów ratownictwa medycznego wraz z ich statusami (wolny, u pacjenta, w szpitalu itd.). Tak zorganizowany system Państwowego Ratownictwa Medycznego pozwala na szybką i adekwatną do potrzeb reakcję ze strony dyspozytorni medycznej. System ten w zakresie powiadamiania zawiera również bardzo ważną funkcję tzw. zastępowalność. Oznacza to, że w przypadku awarii lub przeciążenia inne dyspozytornie w Polsce odbierają zgłoszenia i mogą dysponować karetkami nawet w odległych województwach. Cały system PRM jest finansowany ze środków budżetu państwa, które otrzymuje wojewoda i przekazuje w formie dotacji do Wojewódzkiego Oddziału Narodowego Funduszu Zdrowia.

System jest monitorowany przez Krajowe Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego (KCMRM). Monitoring dotyczy różnych sfer od ilości wyjazdów po dane medyczne, ale również rozbudowanie o nowe funkcjonalności SWD PRM.

W 2021 roku ZRM 1534 liczba w Polsce zrealizowały ok. 3 mln. zleceń, zaś w województwie małopolskim 245 603. W przypadku zdarzeń mnogich i masowych, w tym również na drogach wszystkie ZRM, dyspozytornie medyczne, wojewódzki koordynator ratownictwa medycznego, szpitalne oddziały ratunkowe działają w oparciu o jednolitą procedurę będącą wytyczną MZ nt. postępowania na wypadek wystąpienia zdarzenia z dużą liczbą poszkodowanych.

Krajowy System ratowniczo-gaśniczy

Ratowanie życia i zdrowia ludzi stanowi najistotniejsze spośród zadań nałożonych na podmioty Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, zwanego dalej „KSRG” i jest nieodłącznym elementem każdej dziedziny ratownictwa. Zakres ratownictwa medycznego realizowanego przez podmioty KSRG, określony został w ustawie z dnia 8 września 2006 roku o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2020 r. poz. 882) oraz obowiązującym rozporządzeniu z dnia 17 września 2021r Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. 2021, poz 1737) i obejmuje wykonywanie przez ratowników KSRG czynności z zakresu medycznych działań ratowniczych MDR. Przez medyczne działania ratownicze MDR należy rozumieć udzielanie pomocy na poziomie podstawowym, czyli kwalifikowanej pierwszej pomocy jak i zaawansowanym, a więc świadczeń zdrowotnych innych niż



medyczne czynności ratunkowe realizowane przez ratowników medycznych pełniących służbę przede wszystkim w jednostkach PSP. Podmioty KSRG przez Ustawę o PRM wskazane zostały jako jednostki współpracujące z jednostkami systemu PRM. Warto również nadmienić, że KSRG nie jest ograniczony podziałami administracyjnymi, a co ważniejsze jest uwarunkowany obszarami chronionymi zależnymi od czasu dojazdu podmiotów ratowniczych tworzących system. Sprawnie działający i w dalszym ciągu rozwijający się KSRG, w ramach którego realizowane są MDR, zgodnie z przyjętymi standardami, w znacznej mierze przyczynia się do zmniejszenia skali następstw wypadków drogowych. Działania podmiotów KSRG w zakresie MDR kończą się z chwilą przekazania poszkodowanych Zespołom Ratownictwa Medycznego systemu PRM. Do tego czasu poszkodowani są objęci przez strażaków - ratowników również wsparciem psychicznym. KSRG posiada wypracowane procedury w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy jak i doskonalenia zawodowego ratowników medycznych. Szkolenia w tym zakresie są realizowane zgodnie z ujednoliconym programem, który jest zgodny z wytycznymi Polskiej i Europejskiej Rady Resuscytacji oraz międzynarodowymi standardami dotyczącymi postępowania wobec poszkodowanych urazowych ITLS będącymi podstawą funkcjonowania Państwowego Ratownictwa Medycznego. Powyższe procedury zostały zaktualizowane w czerwcu 2021r.

Czynniki zagrożenia

Dysponowanie dwóch oddzielnie funkcjonujących systemów tj. Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM) i Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG) dzięki połączeniu do wspólnej sieci informatycznej z Centrami Powiadamiania Ratunkowego uległo znacznej poprawie. Jednak system musi być stale rozbudowany szczególnie w zakresie zarządzania w zdarzeniach wymagających wspólnych działań jednostek obu systemów a w szczególności w zdarzeniach masowych i katastrofach. Struktura dowodzenia, w której dowodzenie jest po stronie KSRG sprawdziło się i zostało zaakceptowane przez oba podmioty. Brakuje systemu alarmowania położonych najbliższej od zdarzenia jednostek KSRG posiadających automatyczne defibrylatory (AED) w przypadkach wystąpienia nagłego zagrożenia zdrowotnego. Niewystarczający jest system informacji o możliwościach uzyskania specjalistycznej pomocy przez osoby poszkodowane w wypadkach drogowych (prawnej, materialnej, psychologicznej czy specjalistycznej medycznej). Mimo wielu organizacji pozarządowych zajmujących się pomocą ofiarom wypadków drogowych, nie ma sprawnego i spójnego systemu udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych przez bezpośrednich świadków zdarzenia.

PRIORYTETY

- **Zakończenie procesu tworzenia Krajowego Systemu Ratowniczego KSR.**
- **Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych poprzez dalszą integrację wszystkich jednostek niosących pomoc ofiarom wypadków w tym wolontariuszy pierwszej pomocy.**



- **Upowszechnianie umiejętności udzielania pierwszej pomocy przez wszystkich uczestników ruchu drogowego**

Powyższe priorytety zostaną osiągnięte na poziomie krajowym głównie poprzez kierunki działań związanych z edukacją, inżynierią i technologią. Natomiast na poziomie województwa można wdrażać je poprzez poniżej zestawione grupy działań.

Systemowe, obejmujące:

- włączanie, doposażanie i szkolenie kolejnych jednostek OSP do KSRG;
- analizę optymalności rozmieszczenia służb ratowniczych w powiatach z uwzględnieniem sieci dróg.

Inżynierskie, skupiające się na:

- rozwoju nowoczesnych systemów łączności i lokalizacji usprawniających system ratowniczy;
- wdrażaniu środków ITS w systemie zarządzania ruchem drogowym - systemy, nadzoru nad ruchem w strefach zagrożeń, wykrywanie zdarzeń drogowych.

Edukacyjne, obejmujące:

- powszechną edukację społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy;
- dalsze szkolenia jednostek OSP w zakresie udzielania pomocy, ratownictwa technicznego
- rozwoju współpracy i wspólnych szkoleń jednostek KSRG z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym,
- podnoszenia umiejętności członków jednostek OSP aspirujących do włączenia do KSRG.
- stałe doskonalenie umiejętności w zakresie czynności ratowniczych realizowanych w działaniach związanych z wypadkami drogowymi

Ratownictwo, obejmujące:

- doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w specjalistyczny sprzęt ratowniczy oraz jego systematyczna wymiana;
- rozwój jednostek ochrony zdrowia przeznaczonych do leczenia ciężkich obrażeń i medycznej rehabilitacji powypadkowej.

Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych ma na celu ułatwienie poszkodowanym w dotarciu do informacji o formach pomocy oraz sprawniejsze uzyskanie tej pomocy. Cel ten będzie zrealizowany głównie przez działania: 1. Systemowe, które powinny zmierzać do budowy systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych. 2. Edukacyjne obejmujące: • organizowania kampanii społecznych informujących o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy; • szkolenia służb w zakresie umiejętności przekazywania informacji o tragicznych skutkach wypadków drogowych rodzinom poszkodowanych.

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z ratownictwem i pomocą poszkodowanym w wypadkach są działania legislacyjne oraz



zwiększenie nakładu finansowego związanego z doposażeniem i sukcesywną wymiana sprzętu w KSRG.

	Działanie	Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: rozbudowa SOR, LPR	Ministerstwo Zdrowia, Urząd Wojewódzki
2.	Rozwój KSRG – włączanie jednostek OSP do systemu	PSP
3.	Modernizacja sprzętu służb ratownictwa drogowego	PSP, Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego, Samorządy
4.	Opracowanie założeń systemowych i wdrożenie w województwie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w zakresie administracji, zdrowia, prawa, pomocy psychologicznej w tym budowa wyspecjalizowanych ośrodków leczenia traumy powypadkowej	MWRBRD, Urząd Wojewódzki, organizacje pozarządowe
NADZÓR		
5.	Nadzór nad właściwym działaniem ratownictwa medycznego oraz KSRG.	Urząd Wojewódzki
6.	Nadzór nad procesem tworzenia systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w regionie.	MWRBRD, Urząd Wojewódzki
7.	Nadzór nad realizacją podejmowanych działań w celu rozładowania długotrwałych zatorów drogowych na autostradach i drogach ekspresowych.	Zarządcy dróg, Policja, PSP
EDUKACJA		
8.	Prowadzenie szkoleń i promowanie udzielania pierwszej pomocy.	Pogotowie Ratunkowe, Państwowa Straż Pożarna, OSP, MWRBRD, organizacje pozarządowe, szkoły, PZMot
9.	Realizacja kampanii społecznych informujących o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy. Pomoc w realizacji udzielania pomocy psychologicznej ofiarom wypadków drogowych.	MWRBRD, media, organizacje pozarządowe
10.	Realizacja szkoleń dla służb w zakresie umiejętności przekazywania informacji o tragicznych skutkach wypadków drogowych rodzinom poszkodowanych.	MWRBRD, media
11.	Numer alarmowy 112 – realizacja zadań związanych z doskonaleniem przyjmowania i dysponowania służb ratowniczych na miejsce zdarzenia	Urząd Wojewódzki



IV.EWALUACJA.

Podstawowymi narzędziami monitoringu prowadzonych działań będą sprawozdania roczne opisujące stopień zaawansowania realizacji Programu na lata 2021 – 2030.

Sprawozdanie roczne MWRBRD zawierać powinno kompletne zestawienie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Małopolsce oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń Programu (celów dot. liczby wypadków oraz ofiar a także realizacji liczby działań z każdego obszaru).

Podstawowymi wskaźnikami osiągnięcia celów rocznych poprawy stanu brd przy wdrażaniu Programu będzie stan bezpieczeństwa brd zawierający: liczbę ofiar śmiertelnych, liczbę ofiar, liczbę wypadków, liczbę ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców oraz liczbę wypadków/1 mln mieszkańców. Kolejnym wskaźnikiem osiągnięcia celów rocznych będzie liczba zrealizowanych działań w każdym filarze brd (bezpieczny system, bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczny pojazd oraz opieka powypadkowa). Każdy z tych filarów powinien co roku zawierać wykonane zadania na poziomie min. 60 % z wyznaczonych zadań. Raport z realizacji każdego filaru powinien być składany na podstawie tabeli będącej załącznikiem nr. 1 do niniejszego Programu.

Raport roczny MWRBRD będzie przekazywany do Sekretariatu KRBRD. Zgodnie z przyjętym w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 modelem sprawozdawczości, monitoring będzie dotyczył programów bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych na poziomie regionalnym (programy realizowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) i lokalnym (wybrane programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego utworzonych na podstawie prawa miejscowego).



V. WNIOSKI I ZALECENIA KOŃCOWE.

Głównym celem Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Małopolskiego na lata 2021-2030 jest znaczna poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg w perspektywie 10 lat: obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 88 do roku 2030 oraz obniżenie o min. 50% liczby rannych (w tym obniżenie o min. 50 % liczby ciężko rannych) tj. nie więcej niż 1858 rannych do roku 2030.

Będzie to możliwe pod warunkiem skutecznego i systematycznego wdrażania działań obejmujących wszystkie obszary systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Małopolsce i ścisłej współpracy wielu podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego zarówno z sektora publicznego, prywatnego jak i organizacji pozarządowych. Zarządzanie wdrażaniem programu powinno mieć charakter ściśle określony, uporządkowany i przejrzysty oraz powinno podlegać stałej corocznej ewaluacji.

Należy dążyć do wspierania rozwiązań systemowych na poziomie wojewódzkim, wskazując konkretne, skuteczne formy działania, mechanizmy stałego finansowania oraz określając szeroki wymiar korzyści płynących z kompleksowych rozwiązań wszystkich pięciu filarów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Materiały Źródłowe:

1. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, Krakowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2021
2. Deklaracja Sztokholmska, 3 Światowa Konferencja Ministerialna BRD, ONZ, Sztokholm, 2020
3. Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030, ONZ, 2021
4. Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero, Komicja Europejska, Bruksela 2019
5. Wojewódzki program bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa małopolskiego oparty na Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020



Załącznik nr 1

SYSTEM ZARZĄDZANIA BRD / BEZPIECZNY CZŁOWIEK/ BEZPIECZNE DROGI / BEZPIECZNY POJAZD/RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA (działania zakończone w danym roku kalendarzowym)	
Opis działań w filarze:	KIERUNEK: SYSTEM/INŻYNIERIA/NADZÓR/EDUKACJA
	ROK:
	PODMIOT WYKONAWCZY / (WDRAŻAJĄCY)
	WSKAŹNIK (realizacja zadania/ ilość działań w ciągu roku/ zasięg działań)
	UWAGI: