

UWAGI WNIESIONE DO WOJEWÓDZKIEGO PRAOGRAMU BRD

[illegible]

	drugi (•) na: „Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Technicznego: Tarnów stworzona na bazie JRG 1 i 2 KM PSP Tarnów” – dalszą część zdania wykreślić. Usunąć należy cały akapit zaczynający się od zdanie „Litera A, B, C ...”.	
	11. Str. 35 c.d. ppkt. 2.1.7.7. za połową strony należy przeredagować punkt 1 na: „Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Technicznego: Kraków”. Należy przeredagować następujące zdanie punkt 2 na: „Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Technicznego: Tarnów.”	TAK
	12. Str. 35 ppkt. 2.1.7.8. należy przeredagować pierwsze zdanie na: „Na terenie woj. małopolskiego w strukturach Państwowej Straży Pożarnej nie funkcjonują specjalistyczne grupy ratownictwa medycznego, ani żadne inne wydzielone do tego celu związki taktyczne.”	TAK
	13. Str. 36 należy przeredagować opis trzeciego ppunktu (•) na: „ze względu na znaczenie czasu dotarcia do 15 min. służb ratunkowych KSRG rolę do spełnienia mają zarówno zastępy ratownicze JRG PSP jako zawodowej służby ratowniczej oraz jednostki OSP włączone do KSRG. Rolą OSP jest wspomaganie w działaniach jednostek PSP, zwłaszcza podczas zdarzeń masowych i katastrof z dużą ilością osób poszkodowanych”.	TAK
	14. Str. 36 należy przeredagować opis czwartego ppunktu (•) na: „aby zapewnić zaplanowany standard ratowniczy w woj. małopolskim KW PSP w Krakowie przeprowadza analizę wyposażenia w sprzęt specjalistyczny OSP KSRG. Wynik analizy określa potrzeby doposażenia tych jednostek zgodnie z procedurą P-23 w 4 sz. Aparatów ochrony dróg oddechowych, zestaw medyczny R-1, oraz zestaw narzędzi hydraulicznych”.	TAK
	15. Str. 61 należy wykreślić cały ppkt. 2.2.5.2.	TAK
	16. Tabelę zamieszczoną na str. 62 należy przenieść na koniec treści ppkt. 2.1.7.7. zaraz przed rozpoczęciem ppkt. 2.1.8. Należy przeredagować nagłówek tabeli na następującą treść: „Zestawienie danych o interwencjach KSRG w latach 2011-2013 w związku ze zdarzeniami na drogach na terenie woj. małopolskiego – podział na powiaty.”	TAK
	17. Str. 115 w ppkt trzecim (•) proponuje się dopisać na końcu zdania: „w tym również pod względem nagromadzenia reklam, utrudniających kierowcy wyraźne czytanie znaków drogowych, bieżącą analizę sytuacji na drodze.”	TAK
	18. Str. 116 koniec pierwszego akapitu rozdziału poświęconemu ratownictwu i opiece powypadkowej. Na końcu ww. akapitu należy dopisać zdanie: „Ponadto cały czas rwa analiza lokalizacji i rozmieszczenia sieci jednostek OSP w KSRG. Rwa również analiza braków sprzętowych i szkoleniowych w zakresie działań związanych z wypadkami na drogach.”. W ppkt pierwszym (•) należy przeredagować zdanie na: „braki poprawnej w koordynacji przepływu informacji o zdarzeniu pomiędzy służbami ratunkowymi w równoległe działających systemach teleinformatycznych PRM i KSRG”.	TAK
	19. Str. 118 jako ostatni ppkt (•) proponuje się dopisać na końcu zdanie: „nagromadzenie reklam zasłaniających widoczność znaków drogowych, ciągu drogi, rozpraszających kierowców.”	TAK
	20. Str. 132 ppkt trzecim (•) proponuje się przeredagować na: „braki wyposażenia niektórych jednostek OSP w KSRG w sprzęt hydrauliczny i pneumatyczny do realizacji ratownictwa na drogach.” Natomiast jako kolejny ppkt (•) wprowadzić zdanie: „mało efektywny system szkolenia w zakresie udzielania pierwszej	TAK

	<p>pomocy medycznej przez dzieci, młodzież oraz kandydatów na kierowców”. Ppkt ostatni (•) proponuje się dopisać: „...systemu pomocy psychologicznej ofiarą.”.</p> <p>21. Str. 132 ppkt 6 należy zmienić następujący zapis: „Priorytety: integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratowniczo Gaśniczego, kompatybilność systemów teleinformatycznych KSRG oraz PRM, usprawnienie systemu pomocy medycznej i psychologicznej ofiarom wypadków drogowych”.</p> <p>22. Str. 133 w ppkt. „bezpieczny człowiek” proponuje się dopisać w ostatnim zdaniu sentencję: „Brak stosowania przez pieszych uczestników ruchu drogowego zabezpieczenia osobistego w postaci odbłasków. Brak środków wyciągających konsekwencję od pieszych w związku z brakiem stosowania ww. środków ochronnych”.</p> <p>23. Str. 133 w ppkt. „system ratownictwa i pomocy medycznej” proponuje się przeredagować zdanie na: „w tej grupie działań powinny znaleźć się rozwiązania następujące problemy identyfikowane w diagnozach brd: braki wyposażenia w sprzęt do ratownictwa drogowego oraz medycznego jednostkach wsół tworzących KSRG i PRM; brak systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych.”</p> <p>24. Str. 134 w ppkt. trzecim (•) proponuje się przeredagować zdanie na: „ratownictwa – rozumianego jako: ratowanie, zabezpieczenie zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego.”</p> <p>25. Str. 139 w ppkt. trzecim (•) proponuje się przeredagować zdanie na: „stała analiza wyposażenia PRM, KSRG oraz Policji w niezbędny tym służbę sprzęt przeznaczony do niesienia pomocy w ramach zadań ustawowych.”</p> <p>26. Str. 139 w ppkt. pierwszy (•) proponuje się dopisać w nawiasie również: „elementy odblaskowe”.</p> <p>27. Str. 143 tabela 7.1. ostatni wiersz, trzecia kolumna - proponuje się dopisać na końcu: „ 2. Analiza lokalizacji i wyposażenia poszczególnych służb ratowniczych PRM, KSRG w odniesieniu do pkt. 1”.</p> <p>28. Str. 143 tabela 7.3. piąty wiersz, czwarta kolumna - proponuje się dopisać na końcu „***”.</p> <p>29. Str. 149 tabela 7.3. ostatni wiersz, trzecia kolumna - proponuje się dopisać na końcu: „2. Szkolenia dla ratowników PRM w zakresie udzielania pomocy medycznej, wspólne ćwiczenia z ratownikami KSRG”.</p> <p>30. Str. 150 tabela 7.4. ostatni wiersz, druga i trzecia kolumna - proponuje się w każdej kolumnie dopisać w treści również ratowników PRM.</p> <p>31. Str. 158 ppkt 5; proponuje się zamienić słowo ratownicze na prewencyjne.</p> <p>32. Str. 158 tabela 7.5. ostatni wiersz, druga i trzecia kolumna - proponuje się dopisać w drugiej kolumnie „szkolenie uczestników ruchu z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz zabezpieczenia miejsca wypadku”. W kolumnie trzeciej proponuje się dopisać na końcu zdania – „gromadzenie danych w bazach danych”.</p> <p>33. Str. 164 tabela 7.7. ostatni wiersz, druga i trzecia kolumna - proponuje się dopisać w drugiej kolumnie „propagowanie wśród kierowców akcji KARTY RATOWNICZE W POJAZDACH, szkolenie uczestników ruchu z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz zabezpieczenia miejsca wypadku”. W kolumnie trzeciej proponuje się dopisać– „Montaż kart ratowniczych pojazdów w pojazdach”.</p> <p>34. Str. 165 tabela 7.8. ostatni wiersz, druga kolumna - proponuje się dopisać w drugiej kolumnie „Montaż kart ratowniczych pojazdów w pojazdach”.</p> <p>35. Str. 166 ppkt. 7.5.1. należy przeredagować drugi akapit na: „ Występują braki w odpowiednie</p>	<p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p> <p>TAK</p> <p>Nieczytelna uwaga</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p>	
--	---	--	--

		<p>wyposażenie niektórych jednostek OSP zarówno tych włączonych do KSRG jak i aspirujących do włączenia w sprzęt specjalistyczny związany z ratownictwem drogowym co w konsekwencji uniemożliwia tym jednostką szybszego dotarcia do poszkodowanego, uwolnienie go i udzielenie profesjonalnej pomocy przedmedycznej.”</p> <p>36. Str. 166 ppkt. 7.5.2. należy przeredagować Priorytet 1 na: „integracja rozwoju PRM, KSRG poprzez dalsze szkolenia ratowników, analizę sieci jednostek KSRG, PRM w analizę wyposażenia w stosowny sprzęt” Należy zmienić również początek zdania: „Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa ...” na „Integracja i rozwój KSRG, PRM ...”</p> <p>37. Str. 168 tabela 7.9. piąty wiersz, druga kolumna, pkt. 3 – należy zmienić OPS na OSP.</p> <p>38. Str. 168 tabela 7.9. piąty wiersz, druga kolumna, proponuje się dopisać pkt. 6 o treści: „Doskonalenie umiejętności w zakresie taktyki działań oraz obsługi sprzętu specjalistycznego do działań na drogach w jednostkach OSP KSRG.”</p> <p>39. Str. 169 tabela 7.10. trzeci wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać „Wojewoda”.</p> <p>40. Str. 169 tabela 7.10. ósmy wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać: PRM, PSP, Policja, WCZK”.</p> <p>41. Str. 169 tabela 7.10. dwunasty wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać na początku zdania treść: „Dalsze szkolenia jednostek PSP i OSP z ...”.</p> <p>42. Str. 169 tabela 7.10. trzynasty wiersz, druga kolumna, pkt. 3 – należy zmienić OPS na OSP.</p> <p>43. Str. 169 tabela 7.10. piętnasty wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać „PSP, PRM, Samorządy”.</p> <p>44. Str. 169 tabela 7.10. dziewiętnasty wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać „PSP, PRM, Samorządy”.</p> <p>45. Str. 173 tabela 7.13. trzynasty wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać „Służby Wojewody, Policja, PSP, PRM,”.</p> <p>46. Str. 174 tabela 7.13. piętnasty wiersz, trzecia kolumna, proponuje się wpisać: „Policja, PSP, PRM”.</p> <p>47. Str. 175 tabela 7.13. szesnasty wiersz, druga kolumna, proponuje się dopisać do jednostek OSP również PSP. Czyli: „dalsze szkolenia jednostek PSP i OSP ...”</p> <p>48. Str. 176 tabela 7.13. siódmy wiersz, trzecia kolumna, proponuje się dopisać: „ PSP, Samorząd”.</p>	<p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p>	
2.	Komenda Wojewódzka Policji	<p>1. Punkt 2.1.5. Nadzór ruchu i inne działania podejmowane przez Policję. (strona 23)</p> <p>Po zdaniu „Zestawienie ilościowe tego wyposażenia zawiera tabl. 2.5. należy wykreślić zdanie „Wskazane jest zwiększenie ilości urządzeń do wykrywania zawartości narkotyków w organizmie oraz stopniowa wymiana zużytego sprzętu na nowszy”. Zdanie to należy zastąpić: „Wraz ze wzrostem liczby etatów policjantów ruchu drogowego niezbędnym jest zwiększenie ilości sprzętu kontrolnopomiarowego, w szczególności związanego z kontrolą prędkości, badaniu stanu trzeźwości i środków działających podobnie do alkoholu oraz stopniowa wymiana zużytego sprzętu na nowszy”.</p> <p>2.Tabl. 2.5. Wyposażenie Policji w sprzęt do nadzoru ruchu drogowego. (strona 24)</p> <p>Pod tabelką należy zaznaczyć, że * „na dzień 01.10.2014 r. liczba radarowych mierników prędkości wynosi 73, w tym tylko 36 to nowoczesne mierniki laserowe”</p> <p>3. Przed Uwagi (strona 25) należy dopisać: „ Do zakresu działania Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Krakowie należy organizowanie działalności profilaktyczno - edukacyjnej w zakresie bezpieczeństwa</p>	<p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p>	

	<p>w ruchu drogowym oraz udział w przedsięwzięciach o takim charakterze. Realizacja tego typu działań wymaga wsparcia finansowego i organizacyjnego przez WR BRD i innych partnerów</p> <p>4.Punkt 2.2.1.1. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie (strona 42)</p> <p>5. W wybranych działaniach prewencyjnych są nieaktualne dane. Część danych jest za lata 2011, część 2012, a inne za 2013. Proponujemy aby wszystkie dane z działań prewencyjnych były za ostatni okres - 2013 r. Wybrane działania edukacyjne także winny być przedstawione za ostatni okres statystyczny tzn. 2013 r. Ten punkt w całości wymaga ponownego przygotowania.</p> <p>Punkt 2.2.2.1. Działania w zakresie filaru "Bezpieczne drogi" Wydział Ruchu Drogowego KWP w Krakowie (strona 52)</p> <p>Dane przedstawione z lat 2011 oraz 2012 winny być jeszcze uzupełnione o rok 2013.</p> <p>6.Punkt 2.2.4.1. Działania w zakresie filaru "Bezpieczny Pojazd" Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie (strona 58)</p> <p>W wybranych działaniach są nieaktualne dane. Część danych jest za lata 2011 i 2012, a inne tylko za 2013 rok. Proponujemy aby wszystkie dane były za ostatni okres - 2013 r. lub za trzy lata razem.</p> <p>7.Punkt 3. Diagnoza baz danych w istniejącym systemie BRD (strona 63)</p> <p>Ostatnie zdanie należy wykreślić "Dane takie są gromadzone w komendach powiatowych, a następnie przesyłane do komendy wojewódzkiej." Zdanie to należy zastąpić " Dane takie są rejestrowane w Komendach Powiatowych Miejskich Policji i od tego momentu są w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji.</p> <p>8.Punkt 3.1. Bazy danych o wypadkach zarządzane przez administrację drogową (strona 63)</p> <p>Po zdaniu "Całkowitą poprawę jakości lokalizacji wypadków zapewniłoby zastosowanie techniki GPS do wskazania dokładnego miejsca zdarzenia drogowego." należy wpisać nowe dodatkowe zdanie "Od 2014 roku wszystkie rejestrowane wypadki drogowe posiadają wpisaną lokalizację GPS".</p> <p>9.Tabl. 7.6. Zestawienie działań w filarze 3 Bezpieczna prędkość z przypisanymi jednostkami odpowiedzialnymi za ich realizację (strona 159)</p> <p>W lp. 10 należy zastąpić słowo "Usprawnienie" słowem "Doskonalenie systemu nadzoru nad zachowaniami kierujących pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary"</p> <p>DODATKOWE UWAGI PRZESŁANE W REAKCJI NA WPROWADZONE ZMIANY</p> <p>10. Z obecnej propozycji programu wykreślono poprzedni punkt 3) „Policja przeciw pijanym kierującym w 2011”. Uważamy, że punkt ten powinien pozostać w programie ze zmienionymi aktualnymi danymi za 2013 r. i winien brzmieć: „W 2013 roku policjanci ruchu drogowego przeprowadzili 787 815 badań kierujących na zawartość alkoholu w organizmie. W wyniku tych badań ujawniono 11661 nietrzeźwych kierujących”.</p> <p>11. strona 43 - Treść tego punktu winna brzmieć:</p> <p>„Bezpieczne Ferie 2014” zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas ferii zimowych</p> <p>Ogółem podczas prowadzenia działań „Bezpieczne ferie 2014” policjanci skontrolowali 64 753 pojazdy, 1395 autobusów, w tym 230 przed wyjazdem . Nałożyli 31 293 mandaty karne, w tym 678 na kierujących autobusami. Skierowali 1123 wnioski o ukaranie do Sądów, w tym 17 na kierujących autobusami. Zastosowali 7313 pouczeń, w tym 211 dotyczące kierujących autobusami. W wyniku kontroli zatrzymano</p>	<p>TAK</p> <p>Częściowo</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p>	<p>Usunięto dane z roku 2011, a ponadto wprowadzono komentarz, że cytowane dane jedynie ilustrują zaangażowanie w działania, a nie są podstawą oceny tych działań – dotyczy także kolejnych uwag</p>
--	---	--	--

	<p>648 praw jazdy i 2963 dowody rejestracyjne, w tym 1811 za zły stan techniczny. Policyjne kontrole samochodów osobowych ujawniły 6320 przypadków niestosowania się do obowiązku jazdy w pasach bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów pojazdów oraz 68 przypadków przewożenia dzieci niezgodnie z przepisami (poza fotelikami ochronnymi lub innymi urządzeniami ochronnymi). W sumie ujawniono 759 nietrzeźwych kierowców oraz 1 nietrzeźwego kierowcę autobusem, przypadek ten dotyczył kursu autobusu linii regularnej.</p> <p>12. strona 43 - Treść tego punktu winna brzmieć: „Bezpieczne wakacje 2014” zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas wakacji Od początku wakacji, tj. od 27.06 do 31.08.2014 roku małopolscy policjanci skontrolowali ogółem 104 167 pojazdów, w tym 2 436 autobusów. Ujawniono 62 106 wykroczeń, za które nałożono 46 896 mandatów karnych (w tym 997 dot. autobusów), skierowano 3128 wniosków o ukaranie (w tym 21 dot. autobusów) oraz zastosowano 12 082 pouczenia (w tym 354 dot. autobusów). Zatrzymano 1475 praw jazdy (w tym 5 dot. autobusów) i 4846 dowodów rejestracyjnych, w tym 2919 za zły stan techniczny. Pod szczególnym nadzorem znalazły się autobusy turystyczne. Od 27.06.2014r. do 31.08.2014r. skontrolowano 2436 autobusów (tj. o 145 % więcej niż podczas ubiegłorocznych wakacji), z czego 2325 w komunikacji krajowej i 111 w komunikacji międzynarodowej. Podobnie jak w latach ubiegłych za pośrednictwem mediów przekazano informację o możliwości skontrolowania autobusu turystycznego jeszcze przed wyjazdem. Spotkało się to z dużym odzewem społeczeństwa, bowiem jeszcze przed wyruszeniem w trasę skontrolowano 430 autokarów (tj. co 5 autokar). W sumie stwierdzono 1372 wykroczenia popełnione przez kierowców autobusami – nałożono na nich 997 mandatów karnych, skierowano 21 wniosków o ukaranie do sądu oraz zastosowano 354 pouczenia. Podczas prowadzonych działań stwierdzono 4 przypadki kierowania autobusem przez nietrzeźwych kierowców – 3 dotyczyły linii regularnych, natomiast 1 dotyczył linii nieregularnych. W okresie wakacyjnym Policja nasiliła kontrole w zakresie zapinania pasów bezpieczeństwa przez wszystkich podróżnych w pojeździe oraz przewożenia dzieci w fotelikach ochronnych. Kontrole te ujawniły 7259 przypadków niestosowania się do obowiązku jazdy w zapiętych pasach bezpieczeństwa i 153 przypadki niewłaściwego przewozu dzieci. Kontynuowano zaostrzoną procedurę kontrolną polegającą na każdorazowym sprawdzaniu stanu trzeźwości kierowcy podczas kontroli drogowej. Pozwoliło to na ujawnienie i wyeliminowanie z ruchu 2411 nietrzeźwych kierowców.</p> <p>13. strona 44 - Treść tego punktu winna brzmieć: „Bezpieczna droga do szkoły 2014” W 2014 roku skontrolowano 102 autobusy dowożące dzieci do szkół. Podczas tych kontroli ujawniono 31 nieprawidłowości, w tym 12 z nich dotyczyły stanu technicznego. Nie ujawniono nietrzeźwego kierowcy autobusem szkolnym. W działaniach "Bezpieczna droga do szkoły" zaangażowanych było prawie 2550 małopolskich policjantów, 210 pracowników podmiotów poza policyjnych oraz 36 strażników szkolnych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa w rejonach szkół policjanci zdecydowanie reagowali na wykroczenia popełniane przez kierowców, szczególnie takie jak nadmierna prędkość, kierowanie po użyciu alkoholu, wyprzedzanie w rejonach przejść dla pieszych i w okolicach szkół, przewożenie dzieci pojazdami niesprawnymi technicznie oraz w sposób zagrażający ich bezpieczeństwu, a także na inne wykroczenia stwarzające zagrożenie w ruchu drogowym. W sumie podczas prowadzenia działań policjanci ujawnili</p>	TAK	
		TAK	

	<p>3259 wykroczeń drogowych, najwięcej z nich, aż 1005 dotyczyło kierujących przekraczających prędkość, 604 wykroczenia odnotowaliśmy za brak zapiętych pasów bezpieczeństwa, 40 przypadków dotyczyło niewłaściwego przewozu dzieci w samochodach, a 61 kierowców nieprawidłowo przejeżdżało przejścia dla pieszych w rejonach szkół. Za wykroczenia, policjanci nałożyli 3139 mandatów karnych, sporządzili 103 wnioski o ukaranie do sądów grodzkich oraz pouczyli 766 sprawców wykroczeń.</p> <p>14. strona 45 W ostatnim zdaniu należy poprawić dane: zamiast 23 odurzonych narkotykami kierujących należy wpisać „ 13 odurzonych narkotykami kierujących”</p> <p>15. strona 45 - dodatkowy nowy punkt do wybranych działań prewencyjnych „Stop agresji drogowej”</p> <p>Od połowy 2014 r. w Wydziale Ruchu Drogowego KWP w Krakowie realizowane są działania pod nazwą „Stop agresji drogowej”. Jest to nazwa otwartej w wydziale elektronicznej skrzynki pocztowej, służącej do przysyłania materiałów filmowych i innych informacji o ujawnionych naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Skrzynka pocztowa ułatwia, a przede wszystkim usprawnia komunikację między zatroskanymi o bezpieczeństwo obywatelami a Policją, realizującą zadania w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym na terenie województwa małopolskiego. Miesięcznie do wydziału nadsyłanych jest ponad 50 zgłoszeń. Materiały te są przeglądane i wykorzystywane w dalszych postępowaniach w sprawach o wykroczenia drogowe.</p> <p>16. strona 45 Wybrane działania edukacyjne - Turnieje wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym 2014 W punkcie tym należy dokonać korekty roku : „<u>2014</u>” wpisać za rok 2012, ponieważ forma i zakres jest taki sam corocznie.</p> <p>17. od strony 46 uzupełnić</p> <p>Kampania „Rowerem bezpiecznie do celu”</p> <p>Założeniem kampanii „Rowerem bezpiecznie do celu” jest promowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym rowerzystów, w szczególności dzieci i młodzieży, kształtowanie postawy świadomego i bezpiecznego uczestnika ruchu drogowego, przestrzegającego przepisów prawa. Ideą kampanii jest także zapoznanie dzieci i młodzieży z zagrożeniami, które mogą je spotkać na drodze oraz wyrobienie nawyku przestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym. W czasie imprez organizowanych w całym województwie przeprowadzono liczne konkursy z zakresu profilaktyki ruchu drogowego. Uczestnicy otrzymali nagrody w postaci elementów odblaskowych, opasek i innych tego typu akcesoriów. Kampania przeprowadzona została na terenie całego województwa. Jej oddziaływanie edukacyjne przyczynić się ma do podniesienia świadomości rowerzystów na temat zagrożeń, z którymi spotykają się na drogach oraz wyrobienie nawyku poszanowania przepisów prawa o ruchu drogowym.</p> <p>Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z przedstawicielem WRD KWP w Krakowie</p> <p>W 2014 roku w jednostce Żandarmerii Wojskowej w Krakowie, odbyły się warsztaty z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pn. „Bezpieczeństwo w Ruchu Drogowym na lata 2013 – 2016”, w której uczestniczyli policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Krakowie. Powyższe warsztaty miały na celu doskonalenie współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Małopolski Konkurs „Odblaskowa Gmina” w trosce o bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego.</p>	<p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>Uzupełniono</p>	
--	--	---	--

		<p>Konkurs realizowany był w roku 2014 i skierowany był do wszystkich gmin w Małopolsce, miał na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych. Powyższy konkurs był znakomitą okazją do propagowania nowego przepisu, który obowiązuje od 31 sierpnia 2014r. dotyczącego obowiązku noszenia elementów odbłaskowych przez każdego pieszego poruszającego się po drodze poza obszarem zabudowanym w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku. Zwycięskie gminy w Konkursie otrzymały statuetki oraz wyróżnienia, ponadto każda gmina, która przystąpiła do akcji konkursowej otrzymała dyplom uczestnictwa w Małopolskim Konkursie „Odblaskowa Gmina”.</p> <p>18. strona 51 i 52 Pomimo zgłaszanych uwag, nadal dane przedstawione są z lat 2011 oraz 2012 - nie uzupełniono roku 2013.</p> <p>1) W 2013 r. zaopiniowano 1247 projektów zmiany organizacji ruchu.</p> <p>2) Komisyjne oceny elementów infrastruktury – w 2013 roku uczestnictwo w 214 komisjach. Sporządzono 214 wystąpień (w tym wystąpienia wynikające z przeprowadzonego w miesiącach luty – marzec tzw. „kompleksowego przeglądu dróg” – realizowanego wspólnie z zarządem dróg).</p> <p>18. strona 56 i 57 Należy zmienić przedstawione dane w roku 2013. Należy je skorygować na poprawne: „W roku 2013 realizowano 6 działań „Prędkość”, skontrolowano 5766 pojazdów, ujawniono 3845 przekroczeń prędkości i nałożono 3748 mandatów karnych. W trakcie działań „Trasa” przeprowadzono 7 działań, skontrolowano 5499 pojazdów, nałożono 3142 mandaty karne za nadmierną prędkość”.</p> <p>19. strona 57 i 58 Do punktu 2) i 3) należy dopisać dane z działań z roku 2013.</p> <p>działania taxi: 585 skontrolowanych pojazdów, nałożono 345 mandatów karnych oraz zatrzymano 21 dowodów rejestracyjnych,</p> <p>działania nauka jazdy „L”: 467 skontrolowanych pojazdów, nałożono 70 mandatów karnych oraz zatrzymano 25 dowodów rejestracyjnych.</p>	<p>Skorygowano</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p>	
3.	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Uwagi do celów Programu</p> <p>1. Nadrzędny cel: ZERO ofiar śmiertelnych jest bardzo dobrym celem, powtórzonym za programami z krajów o najwyższym poziomie brd, natomiast należy sobie jasno powiedzieć, że województwo nie ma wszystkich narzędzi, aby taki cel zrealizować. W krajach, które są na dobrej drodze do realizacji takiego celu, obowiązuje zupełnie inna filozofia i inne prawo, a województwo prawa krajowego sam zmienić nie może. Przykładowo w Wielkiej Brytanii czerwone światło nie obowiązuje pieszych (często w ogóle dla pieszych nie ma sygnalizatorów). W przypadku wypadku z pieszym to kierowca musi udowodnić, że nie spowodował wypadku. To zmusza kierowców do jazdy z taką prędkością i taką uwagą, aby byli przygotowani na każde zachowanie pieszego. A w Polsce połowa wypadków z pieszymi jest spowodowana przez „wtargnięcie pieszego bezpośrednio przed pojazd” – brytyjscy kierowcy są przygotowani na takie wtargnięcie na każdym skrzyżowaniu.</p> <p>2. Cel „50% ofiar mniej do roku 2020” uważamy niewystarczający.</p> <p>3. Realizacja Programu naszym zdaniem wymaga określenia mierzalnych celów dla każdego z Filarów przez każdy podmiot zaangażowany w realizację Programu BRD. Z tego względu wnioskujemy, aby każdy z podmiotów określonych w tabelach pkt. 7.1 powinien np. w ciągu pół roku od przyjęcia programu przez</p>	<p>Komentarz</p> <p>NIE TAK</p>	<p>Uwaga w formie komentarza</p> <p>Cel 50% jest realny i nawiązuje do ustaleń Krajowego Programu</p>

	<p>WRBRD określić swoje cele w okresie rok do roku oraz na koniec okresu realizacji Programu w zakresie danego Filaru oraz wyrazić je liczbowo i procentowo. Każdy z Podmiotów powinien przedstawić do zaopiniowania przez WRBRD metody, jakimi cele będzie realizował oraz corocznie składać raport z przeprowadzonych działań i ich efektów.</p> <p>4. Zadania realizacyjne Programu są opisane bardzo teoretycznie bez wskazania konkretnych sposobów osiągnięcia założonych celów.</p> <p>Filar 1. Bezpieczny człowiek</p> <p>5. Generalnie popieramy zapisane planowane działania w tym filarze, z następującymi uwagami:</p> <p>1. Dodanie kontroli prędkości w strefach ograniczonej prędkości, kontrola prędkości oraz przepisów dotyczących parkowania w strefach zamieszkania.</p> <p>2. Dodanie działań zmierzających do wyegzekwowania ograniczeń prędkości samochodów ciężarowych i autobusów, które są niższe niż dla pozostałych pojazdów. Przytłaczająca większość tego typu pojazdów przekracza te limity –aktualnie brak egzekucji ze strony policji, co należy jak najszybciej zmienić.</p> <p>3. Dodanie działań zmierzających do egzekwowania prawa – przede wszystkim odnośnie prędkości, ale także manewrów, np. wyprzedzania od motocyklistów. Utrudnieniem tu jest brak tablicy rejestracyjnej z przodu pojazdu.</p> <p>4. Dodanie działań nastawionych na bezpieczeństwo przejść dla pieszych – zero tolerancji dla wyprzedzania na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi, fizyczne uniemożliwienie parkowania przed przejściami (wygrodenia).</p> <p>5. Dodanie punktu o montażu urządzeń rejestrujących automatycznie wykroczenia drogowe – przekroczenie prędkości, wjazd na skrzyżowanie na czerwonym świetle; wyposażenie w mobilne urządzenia Straży Miejskiej, wnioskowanie do ITD o analizę danych zgromadzonych w SEWIK, wybranie najbardziej niebezpiecznych miejsc w miastach województwa Małopolskiego i montaż w tych miejscach przedmiotowych urządzeń.</p> <p>6. Przenieść nacisk w działaniu „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego 2011, 2013” z represji względem niechronionych uczestników ruchu na ich ochronę poprzez penalizację zachowań kierowców łamiących przepisy i zagrażających zdrowiu i życiu niechronionych uczestników ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przekraczanie dozwolonej prędkości – wyprzedzanie bezpośrednio przed i na przejściach dla pieszych – wyścigi samochodowe i motocyklowe na drogach – wyprzedzanie rowerzystów w odległości mniejszej niż 1m – <p>Wskazane jest wprowadzenie kontroli przez policję przy współudziale nieoznakowanych patroli policji na rowerach oraz oznakowanych patroli zmotoryzowanych. Nieprawidłowe, niebezpieczne manewry wyprzedzania</p>	<p>Komentarz</p> <p>NIE</p> <p>NIE</p> <p>NIE</p> <p>NIE</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p>	<p>Wiele z podanych celów osiąga się standardowymi metodami, powszechnie znanymi stąd brak jest opisów „podręcznikowych” Tego typu zadania wynikają z ogólnych zasad nadzoru.</p> <p>Dodatkowo będą wyszczególnione w p0rzygotowywanych przez KR BRD wytycznych – podręcznik nt. zarządzania prędkością</p> <p>Takie zasady są opisany szczegółowo w podręczniku KR BRD poświęconym urządzeniom dla pieszych (w druku) Są to szczegółowe zapisy nie odpowiadające charakterowi programu w postaci wytyczenia ogólnych zasad</p>
--	--	--	---

	<p>rowerzystów powinny być przekazywane przez patrol rowerowy patrolowi zmotoryzowanemu, który dokonywałby zatrzymania (podobnie, jak ma to miejsce przy nagrywaniu programów emitowanych w TVP Kraków pt. „Jedź bezpiecznie” – jeden patrol stwierdza i nagrywa wyprzedzanie lub omijanie na przejściu dla pieszych, drugi – kilkaset metrów dalej - zatrzymuje kierowcę.</p> <p>7. Zaprzestanie działań represyjnych wobec osób starszych na rzecz: edukacji kierowców, że starszy człowiek potrzebuje więcej czasu, by przejść przez jezdnię, że jego odruchy są spowolnione, zdolność koncentracji obniżona, w związku z czym to na kierowcy ciąży odpowiedzialność za bezpieczeństwo seniorów i ogólnie niechronionych uczestników ruchu. Przeprowadzenie szkoleń dla policjantów i uzmysłowienie im powyższych kwestii; uczulenie na problemy seniorów w kontekście BRD.</p> <p>8. Podjęcie na szczeblu centralnym KRBRD [Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego] działań mających na celu emisję w paśmie publicznej telewizji programów edukacyjnych dla kierowców na wzór małopolskich programów nadawanych w TVP Kraków, pt. „Jedź bezpiecznie” czy „Jak uniknąć mandatu”.</p> <p>9. Nawiązanie współpracy z organizacjami pozarządowymi zajmującymi się bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu – pieszych, rowerzystów, niepełnosprawnych. Dofinansowanie prowadzonych przez nich działań edukacyjnych; konsultowanie przygotowywanych przez NGO działań, współpraca służb mundurowych z NGO w przedmiotowej sprawie.</p> <p>10. Wprowadzenie do systemu przyznawania karty rowerowej szkoleń i egzaminów w rzeczywistym ruchu miejskim. Na przykład jeśli warunki drogowe w okolicy szkoły na to pozwalają – przejazd nauczyciela wraz z dziećmi z miejsca ich zamieszkania do szkoły i analiza trasy, zaistniałych sytuacji. Nauka w ruchu miejskim, a nie tylko w odseparowanych „miasteczkach BRD”, w których warunki drogowe mają niewiele wspólnego z sytuacjami w ruchu ulicznym. Na podstawie naszych doświadczeń możemy stwierdzić, że szkolenia dzieci na kartę rowerową w „fikcyjnym” ruchu drogowym i w oderwaniu od prawdziwego ruchu ulicznego (szczególnie dotyczy to miast), niewiele wnoszą z punktu widzenia wychowania komunikacyjnego. Efekt jest taki, że dzieci są słabo przygotowane do identyfikacji potencjalnych zagrożeń w ruchu drogowym.</p> <p>Filar 2. Bezpieczna infrastruktura drogowa</p> <p>6. Popieramy wpisane do Programu punkty o edukacji i szkoleniach dla projektantów i zarządców dróg, upowszechnianiu tzw. dobrych praktyk, w tym poprzez publikację, prowadzeniu audytów brd.</p> <p>7. Wnioskujemy o dodanie do czynników zagrożenia (pkt. 7.2.1) niewłaściwego projektowania sygnalizacji akomodacyjnej w aspekcie dyskryminacji pieszych i czasu oczekiwania na sygnał zielony dla pieszych. W krajach o wysokim poziomie brd przycisk dla pieszego w sygnalizacji pozwala mu skrócić czas oczekiwania na sygnał zielony. W Polsce przycisk służy do tego, żeby pieszy zielony sygnał w ogóle otrzymał. Brak wciśnięcia przycisku powoduje oczekiwanie na zielony sygnał w nieskończoność. Zbyt późne wciśnięcie przycisku w cyklu powoduje na wielu skrzyżowaniach, że pieszy nie dostaje sygnału w najbliższej możliwej fazie. Dochodzi wówczas do sytuacji, że samochody jadące w tej samej relacji dostają sygnał zielony, a piesi nie. Często mylnie interpretują oni tę sytuację jako awarię systemu i przekraczają jezdnię na sygnale czerwonym, albo w ogóle ignorują sygnalizację jako absurdalną. W perspektywie długofalowej prowadzi to do obniżenia respektowania sygnałów i przepisów.</p>	<p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>Komentarz</p> <p>NIE</p> <p>Komentarz</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p>	<p>Pośrednio jest to ujęte w Programie</p> <p>Zapisy o charakterze</p>
--	--	--	--

	<p>8. W związku z tym do priorytetów i kierunków działań (pkt. 7.2.2) wnioskujemy o dodanie wprowadzenia zasad stosowania przycisków dla pieszych w sygnalizacji akomodacyjnej zawierających m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Standard uzyskania sygnału zielonego przez pieszego w czasie możliwie jak najkrótszym od wciśnięcia przycisku , lecz nie dłuższym niż 25 s dla sygnalizacji na skrzyżowaniach i 15 s w przypadku sygnalizacji poza skrzyżowaniami. – Na terenach zwartej zabudowy miejskiej brak możliwości pomijania fazy sygnału zielonego dla pieszych w cyklu w przypadku braku wciśnięcia przycisku przez pieszego. – Zakaz stosowania przycisków dla rowerzystów – dla ich wykrywania należy stosować inne metody (pętle indukcyjne, wideorejestracja) – (uzasadnienie: przyciski takie są niegodne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów, które wyraźnie definiuje przycisk jako służący identyfikacji pieszych, rower nie jest pieszym lecz pojazdem). <p>9. Popieramy podpunkt w rozdziale 7.2.2 o wdrażaniu infrastrukturalnych środków uspokojenia ruchu na drogach wojewódzkich i w miastach. Uważamy jednak, że zadanie to jest w pkt. 7.2.3.B opisane zbyt lakonicznie. Przede wszystkim jako cel należy wpisać objęcie uspokojeniem ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wszystkich odcinków dróg wojewódzkich w obszarach zabudowanych - na prędkość 50 km/h; – wszystkich dróg klas L i D na terenach miast. <p>Ponadto należy dodać następujące środki uspokojenia ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na drogach wojewódzkich, zwłaszcza na wjeździe w obszar zabudowany stosowanie progów zwalniających wyprofilowanych na prędkość 50 km/h. – Szersze stosowanie obszarowego uspokojenia ruchu (strefy 30 km/h, strefy ruchu, strefy zamieszkania), które pozwala ograniczyć liczbę znaków. – W obszarowym uspokojeniu ruchu stosowanie wyniesionych tarcz skrzyżowań i wyniesionych przejść dla pieszych na wjeździe do strefy (tzw. bram), zmniejszenie szerokości jezdni na skrzyżowaniach (tzw. uszy Myszki Miki). – Stosowanie łamania toru jazdy samochodu w planie poziomym – np. przez sekwencyjną zmienność sposobu /strony parkowania. – Stosowanie środków spowalniania ruchu z preferencjami dla rowerzystów (np. szlaki z obejściem dla rowerzystów), a na ulicach gdzie kursują autobusy komunikacji publicznej, nie powodujących utrudnień dla autobusów (np. progi zwalniające płytowe). – Identyfikowanie relacji tranzytowych przez zespoły ulic niskich klas i eliminowanie ich przez zmiany w organizacji ruchu – np. ruch jednokierunkowy, nakazy skrętu na skrzyżowaniach, przegradzanie skrzyżowań lub odcinków ulic – z przepustami / dopuszczeniem jazdy pod prąd dla rowerzystów. <p>10. Ponadto wnioskujemy o dopisanie do listy infrastrukturalnych środków poprawy brd (pkt. 7.2.3.A) następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Przebudowa skrzyżowań na małe i mini ronda, w szczególności jako alternatywa dla wyposażenia ich w sygnalizację. – Przywracanie zlikwidowanych wcześniej przejść dla pieszych w poziomie terenu, a także w wybranych lokalizacjach wyznaczanie przejść dla pieszych w poziomie terenu w miejscach istniejących przejść 	<p>NIE</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p>	<p>szczegółowym, ujęte w zasadach projektowania urządzeń dla ruchu pieszego – przygotowane do wydawania przez KR BRD</p> <p>W dużej części zasadne uwagi, lecz są to propozycje, które szczegółowo już są ujęte w zasadach uspokojenia ruchu raz będą rozwinięte w przygotowywanym podręczniku KR BRD nt. zarządzania prędkością (ogłoszony przetarg na wykonanie podręcznika)</p> <p>Uzupełniono zapis w nieco zmienionej formie Tej grupy propozycji nie wprowadzono, gdyż są ujęte w rekomendacjach</p>
--	---	----------------------------------	--

	<p>podziemnych / kładek (uzasadnienie: brak najwygodniejszego dla pieszego przejścia przez jezdnię w poziomie terenu często powoduje notoryczne przekraczanie jezdni w tych miejscach niezgodnie z przepisami, często mimo występowania rozwiązania bezkolizyjnego, ale wymagającego pokonywania schodów. W dodatku kierowcy widząc rozwiązanie bezkolizyjne, a często dodatkowo wygrodzenia wzdłuż jezdni zmniejszają czujność i zwiększają prędkość, co przyczynia się do wypadków).</p> <p>– W miastach posiadających system komunikacji zbiorowej (autobusy miejskie, tramwaje) tworzenie tzw. przystanków „wiedeńskich” (pas ruchu między pasem na którym przystaje pojazd komunikacji publicznej i krawędzią jezdni wyniesiony do poziomu chodnika) w obszarze śródmiejskim miasta na przystankach, na których tramwaje lub autobusy przystają nie przy prawej krawędzi jezdni.</p> <p>– Przy budowie i przebudowie dróg przyjmowanie szerokości pasa ruchu o wartości najmniejszej spośród zakresu jaki przewidują przepisy dla danej klasy ulicy.</p> <p>– Odejście od stosowania zatok autobusowych na terenie miast na ulicach z więcej niż 1 pasem ruchu w daną stronę (uzasadnienie: zgodnie z dobrą praktyką europejską od lat nie stosuje się już zatok, a istniejące likwiduje – kierowcy nie ustępują pierwszeństwa autobusom wyjeżdżającym z zatoki, piesi mają zwężony chodnik akurat w miejscu gdzie jest ich więcej, autobus niskopodłogowy wjeżdżający/wyjeżdżający z zatoki może najechać rogiem pudła na stopę pieszego, zatrzymanie autobusu na zewnętrznym pasie ruchu można traktować jako element uspokojenia ruchu).</p> <p>– Jak najszerze stosowania na poszczególnych kategoriach dróg (głównie wojewódzkich i powiatowych) dobrej jakości oznakowania poziomego (w szczególności linie krawędziowe, linie rozdzielające pasy ruchu, linie przystankowe).</p> <p>Dobrze utrzymane oraz wysokiej jakości i klasy oznakowanie poziome na jezdniach w dużym stopniu przyczynia się do poprawy BRD, zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych, w sytuacjach ograniczonej widoczności itp. Ten element oznakowania dróg jest w wielu rejonach Małopolski bardzo słabo wyeksponowany i wydaje się być „niedoceniany” przez zarządców dróg, co jest niezrozumiałe biorąc pod uwagę niskokosztowy aspekt oznakowania poziomego.</p> <p>– Jak najszerze stosowanie sygnalizacji typu „all red”, czyli dającej czerwony sygnał na wszystkich kierunkach i przyznających sygnał zielony dopiero po zbliżeniu się pojazdu do skrzyżowania (kierowca z daleka widzi sygnał czerwony więc się nie rozpędza).</p> <p>– Podjęcie działań mających na celu wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów w ciągu wszystkich dróg, na których podniesiono prędkość dozwolona prędkość przekracza 50 km/h i jednocześnie chodnik jest szerokości minimum 2 m - są to ciągi, gdzie odbywa się legalny ruch rowerów po chodniku.</p> <p>– Likwidację tzw. „zielonych strzałek” na skrzyżowaniach lub zobowiązanie do skutecznej i porządnej egzekucji przez służby przepisów prawa nakazujących zatrzymanie pojazdu przed „zieloną strzałką”. Szczególnie dotyczy to obszarów miejskich z intensywnym ruchem samochodowym. Praktyka w tym zakresie jest bardzo niekorzystna: zdecydowana większość kierowców pojazdów dojeżdżających do skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na którym „zielona strzałka” umożliwia np. skręt w prawo – nie stosuje się do obowiązku każdorazowego zatrzymania się przed przejściem dla pieszych lub przejazdem dla rowerów, co skutkuje zdarzeniami drogowymi i najechaniami na niechronionych uczestników ruchu</p>	<p>NIE</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p>	<p>projektowania. Ponadto części z propozycji wymaga uprzedniej weryfikacji, co powinno być przedmiotem pilotażowych wdrożeń i ocen. Takie działania są podejmowane w ramach prac badawczych.</p>
--	--	--	---

	<p>drogowego</p> <p>11. Do pkt. 4 w pkt. 7.2.3.A („Eliminacja stałych przeszkód z otoczenia dróg, a w przypadku przebudowy i budowy nowych odcinków ściśle przestrzeganie zasady zachowania strefy wolej od przeszkód - „idea drogi wybaczącej błędy”) zgłaszamy zastrzeżenie, że „idea drogi wybaczącej błędy” prowadzi nie do poprawy tylko do pogorszenia brd. Przykładem może być znany wypadek z początku roku w Kamieniu Pomorskim, w którym zginęło 6 pieszych. Otóż droga na której miał miejsce tragiczny wypadek była po przebudowie, w trakcie której wycięto przydrożne drzewa. Być może gdyby nie przebudowa w wypadku zginąłby tylko 1 idiota, a nie dwie niewinne rodziny. Drogi nie powinny być projektowane w sposób, który daje kierowcy nieuzasadnione poczucie bezpieczeństwa i skłania do rozwijania nadmiernej prędkości, względnie obniżenia czujności, bo nie wszystkie błędy droga może wybaczyć. Podkreślamy, że najwięcej wypadków ma miejsce nie w trudnych warunkach atmosferycznych i drogowych, lecz przy dobrej pogodzie, na prostych odcinkach dróg. Jest to oczywisty dowód, że „drogi wybaczące błędy” obniżą poziom brd, podobnie jak czyni to brak deszczu i śniegu. Wnioskujemy o wykreślenie tego punktu.</p> <p>Filar 3. Prędkość</p> <p>12. Popieramy zapisane w projekcie Programu następujące działania dotyczące problematyki prędkości:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wdrożenie środków uspokojenia ruchu, które fizycznie będą wymuszać na kierujących pojazdami zmniejszenie prędkości; – Opracowanie i rozpowszechnianie materiałów pomocniczych dotyczących fizycznych środków ograniczających prędkość. – Wymuszenie stosowania się kierujących pojazdami do ustanowionych limitów prędkości poprzez zastosowanie środków ITS. – Nadzór obejmujący rozbudowę i unowocześnianie systemu nadzoru nad prędkością na drogach samorządowych, w tym nadzoru automatycznego. – Weryfikacja i ujednolicenie zasad stosowania lokalnych ograniczeń prędkości – Rozbudowa i unowocześnianie systemu nadzoru nad prędkością na drogach samorządowych, w tym nadzoru automatycznego. <p>13. W zakresie kilku z powyższych punktów, dotyczących systemów i urządzeń do nadzoru/kontroli prędkości i egzekwowania limitów prędkości, wnioskujemy o większą precyzję planu działań. W szczególności wnioskujemy o wprowadzenie następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> – objęcie wszystkich dróg wojewódzkich systemem automatycznej kontroli prędkości z gęstością pomiarów docelowo co najmniej 1 punkt na 5 km – lub pomiar odcinkowy. – Montaż urządzeń automatycznej kontroli prędkości w miejscach szczególnego zagrożenia – częstych wypadków, przed szkołami, niebezpiecznych miejsc. <p>14. Ponadto wnioskujemy o wycofanie praktykowanych zmian w organizacji ruchu polegających na dopuszczeniu w obszarze zabudowanym na terenie miast prędkości 80 km/h - zwłaszcza w miejscach, gdzie brak jest odseparowanej drogi dla rowerów, czy występuje ruch pieszych. Przy prędkości 80km/h szanse na przeżycie niechronionych uczestników ruchu w przypadku najechania na nich są ZEROWE. W związku z tym</p>	<p>NIE</p> <p>Komentarz</p> <p>NIE</p> <p>TAK</p>	<p>Negowanie zasady „bezpiecznego otoczenia drogi: jest sprzeczne z aktualnym stanem wiedzy</p> <p>Takie przesądzenie nie jest możliwe na obecnym etapie wdrażania nadzoru prędkości</p>
--	--	---	--

		proponujemy wprowadzenie zapisu, że prędkość 80 km/h jest dopuszczona w terenie zabudowanym wyłącznie na drogach klasy S i A.		
4.	Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Nowym Sączu	Strona 19 raportu - tabela 2.1. Ocena przygotowania osób ubiegających się W przypadku Ośrodka w Nowym Sączu, przy przenoszeniu danych nastąpił błąd - w pionowej kolumnie zawierającej dane dot .umiejętności prowadzenia pojazdu wartość oceny Dobrze powinna wynosić 50%.	TAK	
5.	Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie	Uwagi MORD Kraków zostały przekazane w formie pliku PDF z zaznaczonymi komentarzami – plik w załączeniu.	TAK	Wszystkie komentarze zostały uwzględnione i wprowadzono korekty do opisu
6.	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie	1. Str. 25, 46, 56, 59 - w miejsce „Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego w Krakowie” należy wpisać „Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Krakowie” 2. Str. 25 - powtórzenie słowa „zadań” 3. Str. 46 - dane za 2013r.: W roku 2013 inspektorzy wykonali 14 129 kontroli pod kątem analizy czasu jazdy i odpoczynku nakładając 1 023 decyzje na kwotę 4 202 500,00 zł. Na kierowców nałożono łącznie 6 618 mandatów karnych na kwotę 1 913 240,00 zł. str. 46 – należy usunąć pkt 2) – kompetencje GITD 4. Str. 56 - w miejsce „(wykorzystanie systemu E-myto)” na-leży wpisać „(wykorzystanie systemu preselekcji)” Str. 56 - należy usunąć fragment „W zakresie zapewnienia nadzoru.... o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony oraz autobusów.” – kompetencje GITD 5. Str. 58 - pkt 1) oraz 3) - kompetencje GITD 6. Str. 59 -pkt 2) w miejsce „W 2013 roku w ramach ogólnokrajowej akcji kontrolnej pod hasłem „Bezpieczny Autokar” dotyczącej przewozu dzieci wykonano 158 kontroli, nałożono 65 mandatów karnych, zatrzymano 11 dowodów rejestracyjnych , 2 pojazdy nie dopuszczono do dalszej jazdy.” należy wpisać „W 2013 roku w ramach ogólnokrajowej akcji kontrolnej pod hasłem „Bezpieczny Autokar” dotyczącej przewozu dzieci wykonano 2401 kontrole, nałożono 599 mandatów karnych, zatrzymano 248 dowodów rejestracyjnych , 53 pojazdy nie dopuszczono do dalszej jazdy.”	TAK TAK TAK TAK TAK TAK	
7.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych Oddział Kraków	1. Pkt. 2.1.1 Niejednolicie scharakteryzowane zadania BRD w strukturze organizacyjnej poszczególnych zarządców dróg poprawić długość dróg krajowych w Małopolsce z 970 km na 1077 km 2. pkt. 2.1.2 dodać zdanie: W GDDKiA Oddział Kraków funkcjonuje 9 osób posiadających Certyfikat Audytora BRD.... 3. pkt. 2.1.3 Corocznie tworzone są plany potrzeb z zakresu BRD, które są wynikiem, analiz ocen i klasyfikacji na zagrożenia BRD i wykonujemy je własnymi siłami. Analizy te wskazują ponadto miejsca koncentracji wypadków a nie „czarne punkty”, w których to miejscach prowadzone są działania z zakresu poprawy BRD. Główne problemy identyfikowane (bez zmian). Nie „GDDKiA Kraków ma opracowane dwa programy” tylko GDDK Centrala stworzyła 2 ogólnopolskie programy, tj. „program Redukcji Liczby	Częściowo TAK TAK	Skorygowano podaną długość dróg krajowych. Nie zmieniono zapisu o zadaniach BRD, gdyż zapis ten wynika z nadesłanych ankiet

	<p>Ofiar Śmiertelnych” i „Program Budowy Ciągów Piesz-Rowerowych”. Programy te oparte są na ocenach i klasyfikacji Oddziałów oraz uszeregowane wg. Ustalonego algorytmu. W oparciu o powyższe zasady powstają dla obu programów listy rankingowe zadań w skali kraju. Program „GAMBIT – Drogi Krajowe” został zakończony w 2013 r. a jego kontynuacją jest realizacja dwóch w/w programów.</p> <p>4. działania w zakresie filaru „bezpieczne drogi”. Działania poszczególnych zarządców dróg w tym filarze winny być opisane tak jak dla GDDKiA O/Kraków tj. wykaz ogólnych zadań wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, niezrozumiały jest opis działań w/w filarze dla ZDW Kraków. Gdy ma być rozszerzony – to zarówno opis działań GDDKiA O/Kraków jak i ZIKiT Kraków winien być zmieniony</p> <p>5. Działania w zakresie filaru „bezpieczna prędkość”. Brak wykazanych działań ze strony GDDKiA O/Kraków jest niezrozumiały w kontekście faktu, że w I kwartale 2013 roku wspólnie z WRD Policji w Krakowie została cała sieć dróg krajowych Małopolski zlustrowana pod kątem występujących ograniczeń prędkości jak i została przeprowadzona weryfikacja obszarów zabudowanych i w terminie do 19.04.2013 r. zostały wszystkie zmiany wprowadzone na drogach</p> <p>6. Baza danych o wypadkach zarządzana przez administrację drogową. Po 1 zdaniu <i>bazy danych SEWIK proszę wpisać</i>: baza danych o wypadkach drogowych prowadzone przez Oddział GDDKiA, otrzymywana z Departamentu Zarządzania Ruchem GDDKiA podlega weryfikacji przez Oddział Kraków oraz podległe Rejony Dróg. Rejony te raz na kwartał we współpracy bezpośrednio z przedstawicielami Komend Powiatowych Policji weryfikują ją pod względem lokalizacyjnym. Współpraca z Komendami Powiatowymi oraz Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie wpłynęła w znacznym stopniu na poprawność lokalizacji zdarzeń drogowych. W oddziale Kraków są sporządzane roczne raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych. Zawierają one analizy porównawcze wypadków drogowych z kilku poprzednich lat.</p> <p>7. Pkt. 4.3.3 skorygować zapis po w <i>latach</i> 2009-2013 na drogach krajowych będących w zarządzie Oddziału Kraków zarejestrowano 3836 wypadków, 5370 ofiar rannych i 429 ofiar śmiertelnych</p>	<p>NIE</p> <p>TAK</p> <p>NIE</p> <p>W tekście zamieszczono informację o weryfikacji bazy danych lecz w innej formie redakcyjnej</p>	<p>Uwaga zasadna, lecz wpłynęła po terminie umożliwiającym taką zmianę. Ponadto wspomniany opis ma tylko charakter informacyjny o podejmowaniu działań - ponieważ takie działania są podejmowane, to nie wpływa na konstrukcję programu</p> <p>Wyjaśniana jest przyczyna niezgodności informacji podanych przez GDDKiA O/Kraków z danymi uzyskanymi przez autorów programu z bazy ogólnopolskiej. Po takim wyjaśnieniu wprowadzona zostanie korekta. Różnice danych nie wpływają jednak na ogólne wnioski w pkt. 4.3.3 opracowania</p>
--	--	---	--