

Radom, dnia 05.11.2014 r.

„B&N”

czyli

„**B** jak **BEZPIECZNY** i **N** jak **NIECHRONONY**”



PROGRAM PROFILAKTYCZNY

realizowany w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych
uczestników ruchu drogowego na obszarze

Mazowieckiego Garnizonu Policji

**KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI Z SIEDZIBĄ W RADOMIU
WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO**

Radom 2014

Troska o życie i zdrowie ludzkie wpisana jest w Narodowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, który w swoich działaniach zakłada dalekosiężną „Wizję ZERO”, czyli zmniejszenie odsetka zabitych w wypadkach drogowych w naszym kraju do zera. A zatem działania ukierunkowane na niechronionych, niezmiennie winny skupiać się na podejmowaniu przedsięwzięć zapobiegawczych mających na celu edukację oraz wzrost świadomości uczestników ruchu drogowego.

Doskonałą platformą, na której można wypracować zasady współdziałania pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za BRD jest rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem Bezpieczniej”, jak również wskazany powyżej Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, opracowany i przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 20.06.2013 r. W swoich formach ukierunkowane są one zarówno na działania doraźne jak i długofalowe.

Świadome uczestnictwo w ruchu drogowym wymaga stosownej wiedzy popartej doświadczeniem oraz szacunkiem dla drugiego człowieka. Poprawa bezpieczeństwa na naszych drogach będzie następować wprost proporcjonalnie do wzrostu liczby świadomych uczestników ruchu drogowego. Ten cel da się osiągnąć bez niebotycznych nakładów finansowych, trzeba jednak o tym odpowiednio często mówić oraz połączyć wysiłki władz samorządowych, szkolnictwa, społeczności lokalnych, instytucji zajmujących się poprawą bezpieczeństwa na drogach i Policji.

W to zadanie wpisuje się prezentowany program „ B & N, czyli B jak BEZPIECZNY i N jak NIECHRONONY” stanowiący zbiór przedsięwzięć zmierzających do aktywizacji społeczności szkolnych i lokalnych, realizowany poprzez działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w obszarach edukacji i promocji bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym.

I. ANALIZA ISTNIEJĄCYCH ZAGROŻEŃ W KONTEKŚCIE NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO NA TERENIE MAZOWIECKIEGO GARNIZONU POLICJI.

Wypadki drogowe i ich konsekwencje, jeszcze kilka lat temu niedostrzegane, obecnie postrzegane są jako jedne z najważniejszych zagrożeń w życiu społecznym. Polska wśród krajów europejskich plasuje się na jednym z ostatnich miejsc pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Duża liczba wypadków i ich ofiar na Mazowszu oraz wynikające z tego zagrożenia dla uczestników ruchu drogowego spowodowały, że zagadnienia te niepokoją i absorbują uwagę społeczeństwa. Dane statystyczne wynikające z analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze KWP zs. w Radomiu wskazują, że wśród zabitych największą grupę stanowią użytkownicy samochodów osobowych tj. 47%. Natomiast drugą grupą co do ilości ofiar śmiertelnych są piesi, stanowiący aż 32% ogółu ofiar. Trzecią grupą użytkowników dróg, w tym niechlubnym rankingu, są rowerzyści, którzy stanowią 12% ofiar śmiertelnych.

A zatem niechronieni uczestnicy ruchu tj.: piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści, stanowią łącznie 48% wszystkich zabitych w zdarzeniach drogowych.

Szczególnie niepokojąco wygląda stan bezpieczeństwa wśród pieszych i rowerzystów. Ta grupa to aż 44% wszystkich zabitych w wypadkach drogowych.

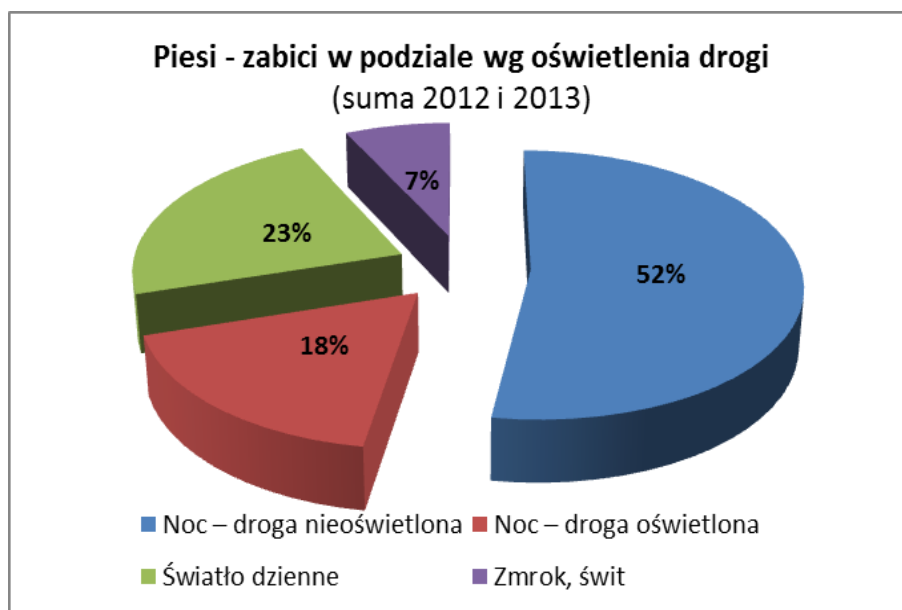
Tabela 1: Ofiary wypadków drogowych wg rodzaju użytkownika drogi w roku 2013.

Ofiary 2013 rok	Ofiary	%	Zabici	%	Ranni	%
Użytkownicy samochodów osobowych	1998	59%	164	47%	1834	60%
Piesi	649	19%	113	32%	536	18%
Rowerzyści	316	9%	43	12%	273	9%
Użytkownicy motocykli	123	4%	10	3%	113	4%
Motorowerzyści	120	4%	5	1%	115	4%
Użytkownicy samochodów ciężarowych	110	3%	7	2%	103	3%
Użytkownicy autobusów	54	2%	2	1%	52	2%
Użytkownicy ciągników	16	0%	3	1%	13	0%
Użytkownicy innych pojazdów	7	0%	1	0%	6	0%

1. SPECYFICZNE ZAGROŻENIA W RUCHU PIESZYCH.

Tabela 2: Piesi - ofiary wypadków, a oświetlenie drogi.

Oświetlenie	Liczba Zabitych		Liczba Rannych	
	2012	2013	2012	2013
Noc – droga nieoświetlona	62	63	99	79
Noc – droga oświetlona	21	21	122	125
Światło dzienne	29	25	253	295
Zmrok, świt	12	5	50	37
Suma	124	114	524	536



Największe zagrożenie wśród pieszych związane jest z faktem poruszania się tych osób po drogach nieoświetlonych w porze nocnej. Nierzadko są to piesi znajdujący się w stanie nietrzeźwości, a nawet leżący na jezdni. W tej porze doby śmierć poniosło aż 52% pieszych.

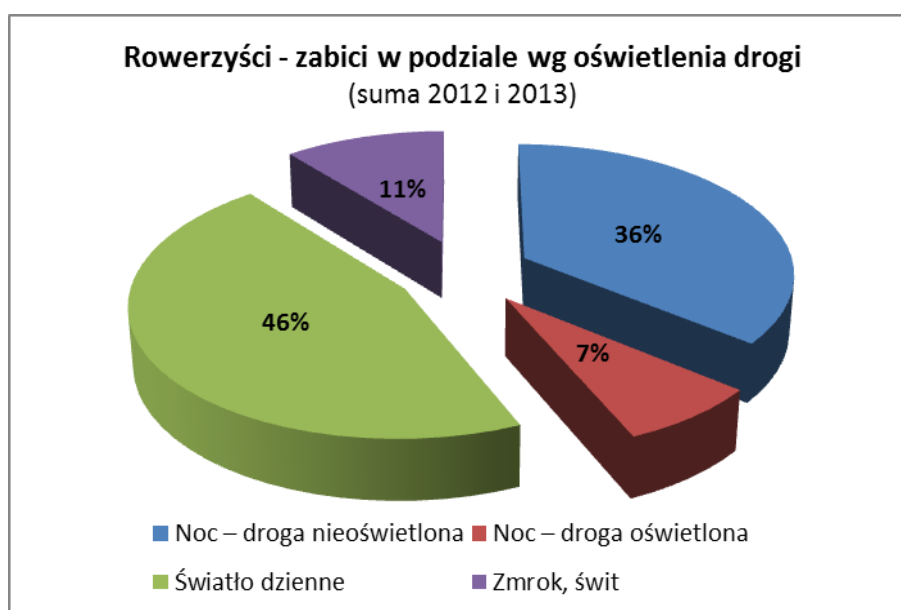
A zatem problem tkwi w widoczności pieszych, czy też w możliwości zauważenia ich z odpowiednim wyprzedzeniem przez kierujących pojazdami mechanicznymi.

Do często spotykanych przyczyn wypadków z ich strony należą też: wtargnięcie pod nadjeżdżający pojazd, przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym (niewidocznym) oraz stanie na jezdni.

2. SPECYFICZNE ZAGROŻENIA W RUCHU ROWERZYSTÓW.

Tabela 3: Rowerzyści - ofiary wypadków, a oświetlenie drogi.

Oświetlenie	Liczba Zabitych		Liczba Rannych	
	2012	2013	2012	2013
Noc – droga nieoświetlona	19	14	20	22
Noc – droga oświetlona	6	1	18	11
Światło dzienne	23	19	211	221
Zmrok, świt	2	8	20	19
Suma	50	42	269	273



Wśród rowerzystów najczęstszą przyczyną wypadków jest natomiast nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz wjazd bezpośrednio pod nadjeżdżający inny pojazd. Aż 36% ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów, to ofiary wypadków zaistniałych w porze nocnej na nieoświetlonej drodze.

Niewątpliwie wpływ na taki stan rzeczy ma brak wymaganego oświetlenia w powiązaniu z błędami w technice jazdy rowerzystów.

II. ORGANIZATOR PROGRAMU – GŁÓWNY PROWADZĄCY.

⇒ Komenda Wojewódzka Policji z siedzibą w Radomiu – Wydział Ruchu Drogowego

III. PARTNERZY STRATEGICZNI PROGRAMU.

⇒ Mazowiecki Urząd Wojewódzki.

⇒ Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego.

⇒ Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

⇒ Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Radomiu, Siedlcach, Ostrołęce, Ciechanowie i Płocku.

⇒ Mazowiecki Kurator Oświaty.

IV. PARTNERZY PROGRAMU.

⇒ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie.

⇒ Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich.

⇒ Zarządy Dróg Powiatowych.

⇒ Organizacje Kościelne.

⇒ Firmy Ubezpieczeniowe.

⇒ Samorządy lokalne.

⇒ Placówki edukacyjne.

⇒ Organizacje i stowarzyszenia działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym np.: Stowarzyszenia cyklistów i motocyklistów, Kluby Automobilowe, Uniwersytety Trzeciego Wieku, Kluby Seniora itp.

V. GRUPY DOCELOWE PROGRAMU.

1. „**JUNIOR**” – uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych.
2. „**SENIOR**” – osoby w wieku 60+.

VI. ZAŁOŻENIA PROGRAMU

1. Okres realizacji programu 2014-2020.
2. Cele główne programu:
 - a. zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych wśród pieszych i rowerzystów o 5% w każdym roku (poziom wyjściowy stanowi rok 2013, gdzie odnotowano 649 ofiar wśród pieszych i 316 wśród rowerzystów).
 - b. stworzenie „podłoża” do prowadzenia efektywnych i długofalowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

3. Cele pośrednie:

- a. faktyczne zwiększenie liczby pieszych poruszających się po drogach, zwłaszcza w obszarach niezabudowanych, wyposażonych w elementy odblaskowe widoczne dla innych użytkowników dróg (ocena subiektywna).
- b. faktyczne zwiększenie liczby rowerzystów poruszających się po drogach, którzy używają wymaganego przepisami oświetlenia (ocena subiektywna).
- c. zwiększenie aktywności rodziców i opiekunów (seniorów) w propagowaniu bezpiecznych zachowań we własnej grupie wiekowej oraz wśród dzieci i młodzieży.

4. Formy i kierunki działań.

- a. propagowanie mody na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii, w obszarach zabudowanym i niezabudowanym,
- b. odzyskanie i ponowne wykorzystanie elementów odblaskowych przekazanych społeczeństwu przy okazji wcześniej prowadzonych akcji i kampanii,
- c. promowanie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach, poprzez aktywną współpracę z grupami młodzieżowymi i klasami policyjnymi na Mazowszu,
- d. prowadzenie spotkań i przedsięwzięć o charakterze profilaktycznym skierowanych do docelowych grup wiekowych,
- e. rozwinięcie współpracy ze szkołami podstawowymi, gimnazjami i klubami seniora,
- f. prowadzenie permanentnej kampanii informacyjnej w mediach,
- g. uruchomienia dedykowanej projektowi strony na portalu społecznościowym Facebook,
- h. organizowanie konkursów tematycznych związanych z celami kampanii,
- i. nawiązanie lub podtrzymanie aktywnej współpracy z podmiotami i organizacjami, odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo w ruchu drogowym,

VII. OBSZARY I ZAKRES REALIZACJI PROGRAMU.

„JUNIOR” (SZKOŁA).

Jako, że jednym z podstawowych (elementarnych) zadań polskiego systemu oświaty, jest upowszechnianie wśród dzieci i młodzieży wiedzy o bezpieczeństwie oraz kształtowanie właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych (art.1 ust. 16 Ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty) oraz wspomaganie przez szkołę wychowawczej roli rodziny (art.1 ust. 2 Ustawy z dnia 7 września 1991r. o systemie oświaty), należy podjąć starania aby w powiatach o największym zagrożeniu bezpieczeństwa wśród „niechronionych” właściwe miejscowo organy prowadzące szkół wydały stosowne polecenia obligujące dyrektorów szkół podstawowych i gimnazjalnych do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez uczniów obowiązku używania elementów odblaskowych w określonych prawem sytuacjach, np. poprzez stosowny zapis w regulaminie szkoły.

W przypadku uczniów dojeżdżających do szkoły na rowerach, należałoby dokonywać sprawdzania stanu ich obowiązkowego wyposażenia oraz nie dopuszczać do kierowania rowerami, które nie spełniają określonych prawem warunków technicznych.

Zorganizowanie w wybranych szkołach tzw. „**Dni bezpieczeństwa**”. W czasie tych dni winny odbyć się zajęcia propagujące bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz związane z bezpieczeństwem ogólnym, przeciwpożarowym, ekologicznym itp. Zajęcia winni prowadzić policjanci ruchu drogowego, prewencji, strażacy, strażnicy gminni, ratownicy medyczni i inni związani z ogólnie pojętym bezpieczeństwem. „Dni bezpieczeństwa” powinny zakończyć się uroczystym apelem podsumowującym. W zajęciach winni uczestniczyć uczniowie oraz nauczyciele, Należy także zorganizować panel dla rodziców.

Polecenia obligujące dyrektorów szkół do podejmowania tego typu działań powinny zyskać odpowiednią oprawę medialną, której celem będzie wyrobienie społecznej akceptacji, a nawet poparcia dla większego niż dotychczas włączenia się szkół w kształtowanie pożądaných społecznie postaw młodych ludzi, w tak ważnej dziedzinie życia, jaką jest uczestnictwo w ruchu drogowym.

„WIDOCZNY PIESZY”.

Akcja ukierunkowana na promocję używania oraz dystrybucję materiałów odblaskowych. Winna być adresowana nie tylko do uczniów danej szkoły, ale także lokalnej społeczności. Do realizacji zadania powinny zostać wyznaczone i przeszkolone grupy młodzieży, gdyż naklejenie elementu odblaskowego w przypadkowym miejscu, bez uwzględnienia możliwości jego dostrzeżenia przez kierowcę oświetlającego go pojazdu, nie spełni swojej roli. Wytypowani uczniowie po odpowiednim przeszkoleniu powinni wyruszyć w teren i promować modę na używanie elementów odblaskowych, poprzez ich naklejanie na rowery lub elementy ubrań.

Bardzo ważnym elementem przygotowania takich grup jest to, aby postawione przed nimi zadanie realizowali w sposób nienarażający nikogo na jakiegokolwiek straty oraz aby oklejanie nie odbywało się wbrew woli napotkanego rowerzysty lub pieszego. Przedsięwzięcie takie powinno być wprowadzone w pierwszej kolejności w powiatach, w których utrzymuje się najwyższe zagrożenie bezpieczeństwa „niechronionych”. Akcją należałoby objąć, w stosunkowo krótkim czasie, wszystkie szkoły z ich terenu. Wprowadzenie akcji powinno być skorelowane z promocyjną akcją medialną jak i ze wzmożonymi działaniami ze strony Policji oraz Straży Gminnej ukierunkowanymi na zdecydowane egzekwowanie przepisów dotyczących ruchu pieszych i ruchu rowerów.

Wskazanim byłoby także podjęcie działań zmierzających do włączenia Kościoła, który dzięki swojemu autorytetowi mógłby wpływać na społeczności lokalne oraz wspierać i propagować działania podejmowane przez młodzież szkolną. Ze względu na skalę przedsięwzięcia zalecane byłoby zaangażowanie do jego wsparcia WORD-ów oraz firm ubezpieczeniowych.

Szczegóły przedsięwzięcia, z podziałem na konkretne zadania, terminy ich realizacji oraz podmioty odpowiedzialne stanowi załącznik do niniejszego programu.

W przypadku akceptacji przedstawionej propozycji Zespół Profilaktyki Społecznej WRD przystąpi do opracowania szczegółów przedsięwzięcia, które mogłyby stanowić zbiór wytycznych dla podmiotów realizujących program.

„SENIOR”.

Część projektu adresowana do najstarszych uczestników ruchu drogowego. Ta właśnie grupa coraz częściej uczestniczy w wypadkach drogowych. W roku 2013 w tej grupie wiekowej odnotowano 17% wszystkich ofiar wypadków i aż 28% wszystkich ofiar śmiertelnych. Z drugiej zaś strony z pewnością warto skorzystać [z doświadczenia tych osób i ich autorytetu po to, aby promować bezpieczne zachowania w ruchu drogowym.

Działania w tej grupie skupić się będą w głównej mierze na organizowaniu spotkań i omawianiu tematyki związanej z bezpiecznym uczestnictwem w ruchu drogowym. Jedną z platform wymiany informacji będzie **„Mazowiecka Akademia Seniora”**. Dodatkowo winny odbywać się cykliczne spotkania w ramach Uniwersytetów III-go Wieku i kołach seniora. Bardzo dobrym miejscem promocji bezpieczeństwa w tej grupie będą kościoły.

„ROWER”.

Akcja ukierunkowana na propagowanie używania roweru sprawnie technicznego oraz uzyskiwanie rzetelnego przygotowania do otrzymania karty rowerowej.

Ta część programu realizowana będzie głównie w szkołach podstawowych, gdzie zakłada się przygotowanie 100% dzieci do zdania egzaminu na kartę rowerową. Elementem wyróżniającym nasz projekt od innych będzie zorganizowanie szczególnie ważnej uroczystości szkolnej, podczas której zostaną wręczone karty rowerowe. Proces przygotowania do egzaminu i sam egzamin winny być wyraźnie związane z określeniem roli rodzica, który bierze odpowiedzialność za swoje dziecko.

Szkoły, w których 100% dzieci (uprawnionych) zdobędzie kartę rowerową winny być nagradzane w szczególny sposób, jako szkoły promujące BRD.

Projekt realizowany będzie w dwóch częściach tj.: **„Moje pierwsze prawo jazdy”** i **„Młody diagnosta”**.

VIII. HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU „B&N”.

❖ Listopad 2014

- rozpoczęcie przez Wydział Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu realizacji Programu – po zatwierdzeniu go przez kierownictwo KWP.
- przesłanie Programu do Wojewody Mazowieckiego oraz Marszałka Województwa Mazowieckiego z wnioskiem o objęcie patronatem honorowym.
- przesłanie programu do konsultacji i akceptacji przez partnerów strategicznych tj:
 - Marszałka Województwa Mazowieckiego,
 - Mazowieckiego Kuratora Oświaty,
 - Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Radomiu, Siedlcach, Ostrołęce, Ciechanowie i Płocku.
- przesłanie programu do jednostek Policji garnizonu mazowieckiego i określenie zadań do realizacji.
- utworzenie strony programu na portalu Facebook.
- wyprodukowanie filmu reklamowego promującego używanie elementów odblaskowych.
- uzyskanie listy szkół, które będą realizować założenia projektu.
- rozpoczęcie w szkołach akcji tworzenia „BANKÓW ODBLASKÓW”.
- nawiązanie kontaktu z organizacjami skupiającymi środowiska seniorów.
- stworzenie profesjonalnego LOGO programu oraz innych elementów audio i wideo dedykowanych kampanii.

❖ Grudzień 2014

- przygotowanie szczegółowego harmonogramu realizacyjnego programu oraz prezentacji multimedialnych pomocnych do prowadzenia poszczególnych komponentów programu tj.: „JUNIOR”, „SENIOR”, „ROWER”, „WIDOCZNY PIESZY” i „RODZIC”.

❖ Styczeń/Luty 2015

- zorganizowanie spotkania z przedstawicielami samorządu Województwa Mazowieckiego oraz z dyrektorami WORD-ów z terenu objętego działaniem KWP zs. w Radomiu, Kuratora Oświaty oraz partnerów projektu, podczas którego zostaną oni zapoznani z założeniami przedsięwzięcia i zaproszeni do włączenia się jego realizację w charakterze współorganizatorów. Na spotkanie należałoby zaprosić przedstawiciela (ewentualnie kilku przedstawicieli) firm ubezpieczeniowych, producentów elementów odblaskowych, producentów (dystrybutorów) rowerów itp.

Podstawowym celem spotkania byłoby określenie zasad finansowania przedsięwzięcia, a tym samym jego zasięg (przy założeniu, że najmniejszym obszarem jest powiat). Ponadto należy przyjąć nazwę przedsięwzięcia, jego logo oraz określić sprawy związane z patronatem.

- zorganizowanie w szkołach spotkań z rodzicami, gdzie zostaną im przedstawione założenia projektu.
- zorganizowanie spotkań z seniorami, gdzie zostaną im przedstawione założenia projektu.

❖ **Marzec/Kwiecień 2015**

- zorganizowanie wraz z przedstawicielami Kuratorium Oświaty, spotkań w każdym objętym przedsięwzięciem subregionie.

Zaproszeni przez Komendanta Wojewódzkiego Policji starostowie, prezydenci miast, burmistrzowie i wójtowie, kierownicy komórek właściwych do spraw edukacji w urzędach gmin oraz dyrektorzy szkół zostaną zapoznani z przesłankami, które legły u podstaw podjęcia naszych działań oraz ze szczegółami założeń przedsięwzięcia i oczekiwanymi efektami. Przedstawiciele władz samorządowych i dyrektorzy szkół zostaną zapoznani z podstawami prawnymi podejmowanych działań. W celach promocyjnych należałoby zaprosić osobę lub osoby powszechnie rozpoznawalne, które mogłyby stać się „twarzami kampanii” oraz przedstawiciela firmy produkującej elementy odblaskowe. Spodziewanym efektem spotkań jest przyjęcie deklaracji o włączeniu się w realizację przedsięwzięcia zainteresowanych szkół podstawowych i gimnazjalnych.

❖ **Maj/Czerwiec 2015**

- przeprowadzenie szkolenia z zakresu stosowania elementów odblaskowych dla wyznaczonych przez dyrektorów szkół nauczycieli, którzy będą odpowiedzialni za dobór uczniów do grupy, ich przygotowanie i nadzorowanie realizacji przedsięwzięcia.

Organizację tego szkolenia można pominąć, jeżeli udałoby się skompletować odpowiednią ilość materiałów instruktażowych i przekazanie ich dyrektorom szkół obecnym na konferencji.

W wyznaczonym przez przyjęty harmonogram terminie w szkołach przeprowadzona zostanie akcja oklejania samoprzylepnymi elementami odblaskowymi rowerów, ubrań i plecaków. Akcja, mająca charakter uroczystości szkolnej, winna być adresowana nie tylko do uczniów danej szkoły, ale także do lokalnej społeczności. Promowanie mody na noszenie elementów odblaskowych będzie poprzedzone, wspomnianymi wcześniej, konferencjami w poszczególnych subregionach (radomski, płocki, siedlecki, ostrołęcki i ciechanowski) z udziałem władz samorządowych, przedstawicieli placówek oświatowych, Kościoła oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lub identyfikujących się z ideą zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa. W realizację zadania zaangażowana będzie młodzież z Grup

Pat, która w ramach organizowanych konferencji wystąpi ze spektaklami profilaktycznymi o tematyce BRD.

Od następnego dnia po przeprowadzonej akcji, dyrektorzy szkół zainteresowanych realizacją Programu przystąpią do realizacji kolejnego etapu przedsięwzięcia, jakim jest sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez uczniów obowiązku używania elementów odblaskowych „Drugie życie odblasku” (w określonych prawem sytuacjach), a w przypadku uczniów dojeżdżających do szkoły na rowerach, sprawdzania stanu ich obowiązkowego wyposażenia oraz niedopuszczanie do kierowania rowerami, które nie spełniają określonych prawem warunków technicznych.

- Kolejny krok to realizacja najważniejszego etapu całego przedsięwzięcia, jakim jest aktywizacja społeczności szkolnych poprzez działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Podczas tego etapu odpowiednio przeszkolone i przygotowane grupy młodzieży wraz z opiekunem (obecność opiekuna uwarunkowana wiekiem młodzieży szkolnej zaangażowanej w działania) powinny wyruszyć w teren i promować modę na używanie elementów odblaskowych, poprzez ich naklejanie na rowery lub elementy ubrań. Jedną z możliwości realizacji tego etapu przedsięwzięcia jest planowe (wg przygotowanego terminarza) odwiedzanie przez młodzież mieszkańców poszczególnych gmin, w tym osób starszych. Po nawiązaniu kontaktu z proboszczami parafii informacje o rejonie odwiedzanym przez wspomniane grupy uczniów mogłyby być ogłaszane podczas niedzielnych mszy.

Realizacja etapu, o którym mowa w tym punkcie powinna być skorelowana ze wzmożonymi działaniami ze strony Policji i Straży Gminnej/Miejskiej, ukierunkowanymi na zdecydowane egzekwowanie przepisów dotyczących ruchu pieszych i ruchu rowerów. Program „B&N” może być realizowany łącznie z działaniami profilaktycznymi m.in. „NURD 60+”, „Zabłyśnij na drodze”, „Bezpieczna droga do szkoły” itp.

Realizacja tego etapu powinna być wsparta starannie przygotowaną kampanią medialną.

❖ **Wrzesień 2015**

- podsumowanie realizacji projektu. Wskazanie jego mocnych i słabych stron oraz wypracowanie i wdrożenie ewentualnych zmian.

IX. CO JUŻ WYKONANO (ZREALIZOWANO) I CO PLANOWANE JEST W NAJBLIŻSZYM CZASIE.

- ❖ Wprowadzono do realizacji przez jednostki garnizonu mazowieckiego Policji program działań na drogach „**Bezpieczni po zmroku**”.

Działania te mają na celu zminimalizowanie zagrożenia występującego wśród niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów), którzy poruszają się po drogach po zmroku.

- ❖ Przygotowywany jest plan działań „**Bezpieczne przejście**”.
Celem tych działań będzie poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na ulicach dwujezdniowych, wielopasowych. W ramach ich realizacji szczególnie będziemy egzekwować przepisy dotyczące zakazu wyprzedzania i omijania pojazdów na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi.
- ❖ Przygotowywany jest plan działań „**Mój rower – moje życie**”.
Celem tych działań będzie poprawa świadomości rowerzystów w zakresie bezpiecznego i zgodnego z prawem poruszania się po drogach.
Ze względu na specyfikę ruchu rowerowego działania te będą organizowane odrębnie dla ruchu rowerowego w miastach i poza nimi.
- ❖ W trakcie realizacji jest klip video promujący używanie elementów odblaskowych przez niechronionych uczestników ruchu.

X. ZADANIA ORGANIZATORA I PARTNERÓW PROJEKTU.

1. Wydział Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu:

- a. Koordynacja działań i współpraca z podmiotami związanych z prawidłową realizacją przedsięwzięcia.
- b. Opracowanie informacji prasowej dotyczącej założeń, celów i sposobów realizowanych działań „B & N”.
- c. Utworzenie profilu na portalu społecznościom Facebook.
- d. Opracowanie wzorów materiałów reklamowych promujących Program.

2. Zespół Prasowy KWP zs. w Radomiu:

- a. Oprawa medialna przedsięwzięcia.
- b. Prowadzenie interaktywnej strony internetowej – zawierającej wszelkie informacje dotyczące działań realizowanych w ramach „B&N”.
- c. Bieżące informowanie środków masowego przekazu o przebiegu prowadzonych działań.

3. KPP/KMP garnizonu mazowieckiego:

- a. Rzetelna analiza zagrożeń bezpieczeństwa i realnych potrzeb społeczności lokalnych pod względem zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu drogowego.
- b. Nawiązanie współpracy z organami prowadzącymi szkoły (Wójtowie, Burmistrzowie, Prezydenci Miast), Starostwami Powiatowymi oraz innymi podmiotami działającymi na rzecz bezpieczeństwa w celu wspólnego planowania i koordynacji działań oraz oceny osiągniętych efektów.
- c. Współpraca z władzami samorządowymi, placówkami oświaty oraz organizacjami kościelnymi w zakresie propagowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz mody na korzystanie z elementów odblaskowych.

4. Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- a. Koordynacja wsparcia merytorycznego i finansowego oraz promocja programu.
- b. Monitorowanie efektów prowadzonych działań.

5. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego:

- a. Współorganizowanie przedsięwzięć profilaktycznych realizowanych w ramach Projektu.
- b. Wspieranie merytoryczne, rzeczowe i finansowe Projektu.

6. Zarządcy dróg:

- a. Podejmowanie działań obejmujących poprawę, zmianę lub dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego.

7. Samorządy lokalne:

- a. Podejmowanie działań w zakresie kreowania polityki bezpieczeństwa w ruchu drogowym w odniesieniu do społeczności lokalnych.
- b. Wspieranie działań organizacji i stowarzyszeń skupiających środowiska seniorów mających na celu podniesienia świadomości tej grupy uczestników ruchu w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.
- c. Wypracowanie modelu działania i wspieranie szkół w realizacji przedsięwzięć związanych z szeroko rozumianym wychowaniem komunikacyjnym.
- d. Wspieranie rzeczowe i finansowe Projektu.

8. Placówki edukacyjne:

- a. Organizowanie zajęć obejmujących edukację uczniów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- b. Włączanie do tych działań rodziców uczniów i seniorów.
- c. Aktywne działanie na rzecz społeczności lokalnych.

9. Organizacje kościelne:

- a. Promowanie i wspieranie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

10. Pozostali partnerzy:

- a. Wspieranie merytoryczne, rzeczowe i finansowe Projektu.

XI. SPODZIEWANE EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU.

- ⇒ Możliwość realnego dotarcia do szczególnie zagrożonych grup uczestników ruchu poprzez specjalnie dedykowany i kompleksowy program profilaktyczny
- ⇒ Zmniejszenie liczby wypadków z udziałem „niechronionych” uczestników ruchu drogowego.
- ⇒ Podniesienie kultury i wzajemnej tolerancji uczestników ruchu drogowego.

- ⇒ Ugruntowanie w świadomości uczestników ruchu drogowego prawidłowych postaw podczas korzystania z dróg.
- ⇒ Aktywizacja społeczności szkolnych poprzez działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- ⇒ Pozyskanie funduszy na promocję oraz realizację programu m.in. zakup elementów odblaskowych, produkcję plakatów, bannerów etc.

XII. WARTOŚĆ DODANA.

Zwiększenie aktywności rodziców w proces poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

XIII. DZIAŁANIA ZMIERZAJĄCE DO OSIĄGNIĘCIA CELU PROGRAMU – przykład.

OBSZAR:	CZYNNOŚCI POPRZEDZAJĄCE INAUGURACJĘ PROGRAMU
CEL:	Realizacja działań profilaktyczno–edukacyjnych mających na celu podniesienie poziomu edukacji i kultury użytkowników dróg, znajomości przepisów ruchu drogowego, ograniczenia niechęci do ich stosowania. Nauka nawyków i umiejętności bezpiecznego korzystania z dróg oraz szacunku dla własnego i cudzego życia. Promowanie mody na odzyskiwanie i korzystanie z elementów odblaskowych „Drugie życie odblasku”.
PRZEDSIĘWZIĘCIA:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pozyskanie współorganizatorów, partnerów przedsięwzięcia, partnerów strategicznych, m.in. organów prowadzących szkoły (Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów Miast), Starostów Powiatowych oraz innych podmiotów działających na rzecz bezpieczeństwa w celu wspólnego planowania i koordynacji działań oraz oceny osiągniętych efektów. 2. Powołanie zespołu organizacyjnego, w którego skład winni wejść organizatorzy i partnerzy programu. 3. Wyznaczenie koordynatorów działań, którzy byliby umieszczeni w strukturach samorządu na szczeblu powiatu. 4. Wystąpienie o Patronat Honorowy do Wojewody Mazowieckiego i Marszałka Województwa Mazowieckiego. 5. Wystąpienie o Patronat Medialny do rozgłośni radiowych, stacji telewizyjnych, portali internetowych oraz redakcji gazet i czasopism. 6. Pozyskanie środków finansowych na realizację zadań w ramach programu. 7. Utworzenie profilu programu na Facebook-u. 8. Stała współpraca ze środkami masowego przekazu. 9. Przygotowanie i realizacja konkursu na spot telewizyjny lub radiowy. 10. Przygotowanie kampanii inauguracyjnej program profilaktyczny „B&N”.
ODPOWIEDZIALNY:	Przewodniczący Zespołu Realizacyjnego - Wydział Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu

WYKONAWCA:	<ul style="list-style-type: none"> - Zespół ds. Profilaktyki Społecznej WRD KWP zs. w Radomiu. - Zespół Prasowy KWP z siedzibą w Radomiu. - Komendanci Powiatowi/Miejscy Policji, Kierownicy Komórek Organizacyjnych Ruchu Drogowego. - Oficerowie Prasowi KPP/KMP garnizonu mazowieckiego.
PODMIOTY WSPÓŁPRACUJĄCE:	<ul style="list-style-type: none"> - Mazowiecka Rada BRD. - Delegatury Kuratorium Oświaty w Warszawie. - WORD-y woj. mazowieckiego. - Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. - Parafie. - Jednostki Samorządu Terytorialnego. - Lokalne oraz regionalne środki masowego przekazu.
TERMIN:	Listopad 2014 – Czerwiec 2015
SPOSÓB MONITOROWANIA:	Bieżąca analiza wykonanych czynności, wynikających z założeń powołanego zespołu przez wyznaczonych policjantów WRD KWP zs. w Radomiu.

XIV. PODSUMOWANIE.

Dzisiaj już nikt nie ma wątpliwości, że fali wypadków drogowych nie zdoła zatrzymać samodzielnie ani Policja, ani żadna inna instytucja stojąca na straży porządku prawnego. Troska o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego winna być efektem naturalnej potrzeby współistnienia na drodze. Realizacja tego celu wymaga współdziałania wielu partnerów na różnych poziomach i w różnych obszarach.

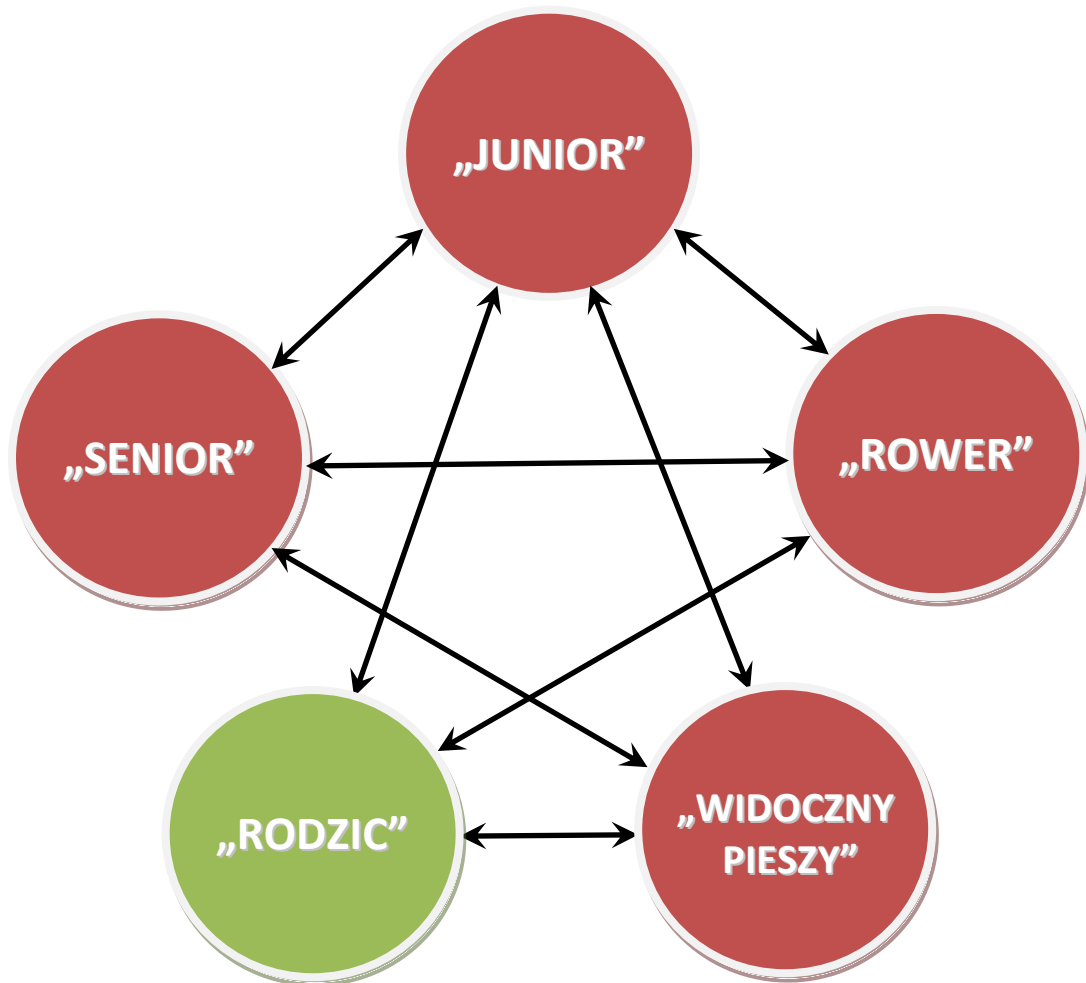
Naszym zdaniem bezpieczeństwo zależy w znacznym stopniu od zmobilizowania całego potencjału społeczności lokalnych poprzez skoncentrowanie wielu rozproszonych działań i ukierunkowanie ich na zapobieganie konkretnie zdiagnozowanym problemom. Temu celowi służyć ma właśnie projekt „B&N”.

Realizując projekt „B&N” nie można zapomnieć o zintensyfikowaniu tzw. „twardych” działań policyjnych w zakresie skutecznego egzekwowania przepisów wobec kierujących, których czyny godzą w bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także w stosunku do samych „niechronionych” popełniających wykroczenia w ruchu drogowym.

*Program opracowany przez
Zespół ds. Profilaktyki Społecznej WRD KWP zs. w Radomiu*

- *podinsp. Stanisław Popiel*
- *asp.sztab. Jan Borowski*
- *asp.sztab. Mirosław Guziński*
- *st.sierż. Emilia Kosma*

SCHEMAT POWIĄZAŃ WYSTĘPUJĄCYCH W PROJEKCIE



element podstawowy

wartość dodana