

# **GAMBIT PODLASKI**

## **WOJEWÓDZKI PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

### **CZĘŚĆ I I**

#### **SYNTEZA**

#### **CELE I GŁÓWNE ZAŁOŻENIA**

#### **ZADANIA PODSTAWOWE**

#### **HARMONOGRAM**

**Opracowanie:**

- 1. mgr Antoni STRZESZEWSKI**
- 2. mgr inż. Józef WALUDA**

**Łomża, marzec 2004r.**

## SPIS TREŚCI

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. WSTĘP.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. STAN BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO.....</b>                     | <b>5</b>  |
| <b>2.1 WYPADKI I KOLIZJE DROGOWE.....</b>                        | <b>6</b>  |
| <b>3. GŁÓWNE PROBLEMY BRD W WOJ. PODLASKIM .....</b>             | <b>10</b> |
| <b>4. ORGANIZACJA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO ...</b> | <b>18</b> |
| <b>4.1 ZARZĄDZANIE DROGAMI I RUCHEM DROGOWYM.....</b>            | <b>18</b> |
| <b>4.2 BAZY DANYCH.....</b>                                      | <b>20</b> |
| <b>4.3 WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU</b>                  |           |
| <b>DROGOWEGO.....</b>  | <b>21</b> |
| <b>5. STOSOWANIE ŚRODKÓW POPRAWY BRD.....</b>                    | <b>26</b> |
| <b>5.1 DZIAŁANIA EDUKACYJNE .....</b>                            | <b>26</b> |
| <u>5.1.1 Edukacja dzieci i młodzieży szkolnej.....</u>           | <u>26</u> |
| <u>5.1.2 Edukacja społeczeństwa. ....</u>                        | <u>27</u> |
| <b>5.2 NADZÓR NAD RUCHEM DROGOWYM.....</b>                       | <b>28</b> |
| <b>5.3 DROGOWE ŚRODKI POPRAWY BRD .....</b>                      | <b>30</b> |
| <b>5.4 RATOWNICTWO DROGOWE .....</b>                             | <b>33</b> |
| <b>6. PROGNOZA .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>7. CELE I GŁÓWNE ZAŁOŻENIA PROGRAMU .....</b>                 | <b>37</b> |
| <b>7.1 CELE ILOŚCIOWE .....</b>                                  | <b>37</b> |
| <b>7.2 CELE JAKOŚCIOWE .....</b>                                 | <b>39</b> |
| <b>8. ZADANIA PODSTAWOWE.....</b>                                | <b>51</b> |
| <b>9. HARMONOGRAM.....</b>                                       | <b>61</b> |

## 1. WSTĘP

Walka z zagrożeniami, jakie występują w ruchu drogowym, a które powodują nazbyt częste ofiary śmiertelne, cierpienia fizyczne z tytułu uszkodzeń ciała i psychiczne po stracie osób bliskich oraz poważne straty materialne jest nad wyraz trudna. Wymaga ono wiedzy, cierpliwości, determinacji i pieniędzy a przede wszystkim aktywnego zaangażowania tych wszystkich, którzy mają jakikolwiek związek z drogą, motoryzacją i edukacją komunikacyjną.

Dlatego też do opracowania Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD zachęcono i zaangażowano szereg jednostek z wojewódzkich struktur administracji rządowej i samorządowej.

W części I, zwanej „Diagnozą” zawarto identyfikację działań różnych jednostek na tle całej infrastruktury drogowej i innych problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu. Podjęto próbę przeanalizowania zakresu niedociągnięć i potrzeb w drogownictwie, skali wypadków i kolizji drogowych, dotychczasowych działań w zakresie podnoszenia wiedzy i świadomości uczestników ruchu oraz wypracowania wniosków na przyszłość.

### **W niniejszej, II części Programu zawarto:**

- syntezę, skrótowe streszczenie „Diagnozy”,
- cele i główne założenia wg Ogólnokrajowego Programu „GAMBIT - 2000”,
- zadania krótko i długoterminowe,
- harmonogram działań do roku 2010.

Niewątpliwie cały Program nie zawiera wszystkich elementów związanych z bezpieczeństwem na drogach województwa, harmonogram nie zawiera wszystkich zadań jakie będą podejmowane w przyszłości, zadań wynikających ze zmian społeczno - politycznych i gospodarczych (np. wejście do UE) czy zmian w trendach zagrożeń bezpieczeństwa drogowego, a nawet zmian w przepisach prawnych.

Stąd też Wojewódzka Rada BRD przyjęła założenie, że Program ten jest programem otwartym, umożliwiającym wprowadzenie zmian, korekt, uzupełnień itd. w zależności od uzasadnionych potrzeb.

Aby jednak w przyszłości można było mówić o sukcesach i z satysfakcją podsumować lata wyznaczone na realizację Programu konieczna jest właściwa współpraca, pełne, aktywne zaangażowanie wszystkich współautorów, a przede wszystkim realizacja zadań własnych z myślą o bezpieczeństwie innych, o urzeczywistnienie hasła:

**„WOJEWÓDZ TWO PODLASKIE - PRZYJAZNE I BEZPIECZNE”**

## 2. STAN BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO

Wypadki drogowe są problemem społecznym, są też poważnym problemem ekonomicznym. Dobitnie scharakteryzował to Marcel Haegi - Prezydent Europejskiej Federacji Ofiar Ruchu Drogowego (FEVR) na Międzynarodowym seminarium BRD w Gdańsku: „Każdego roku, w wypadkach drogowych w Europie ginie ponad 50 000 osób, a ponad 150000 pozostaje niepełnosprawnymi na całe życie. Zatem co roku 200 000 nowych rodzin, których członkowie zginęli, bądź doznali obrażeń w wypadku drogowym dołącza do tych z poprzednich lat. Obecnie w Europie rodziny te liczą co najmniej 6 milionów, których tragiczna sytuacja często jest niedoceniana przez społeczeństwo, a nawet ignorowana”.

W Polsce co 8 minut dochodzi do wypadku drogowego, w wyniku którego ktoś zostaje ranny lub ponosi śmierć. W naszym kraju ginie rocznie na drogach około 7 tys. osób, a dziesięciokrotnie więcej zostaje rannych. Niektórzy z nich pozostają kalekami do końca życia. Wypadki drogowe stanowią również problem ekonomiczny przynosząc roczne straty 2,7% PKB, podczas gdy w szeregu innych krajów w granicach 1 - 2%.

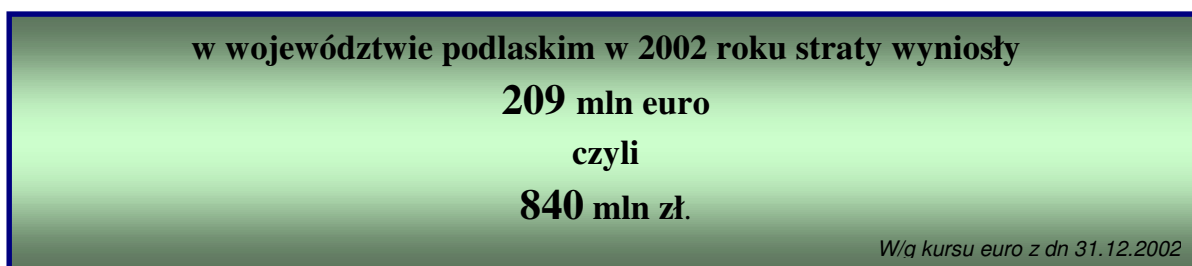
W województwie podlaskim ( podobnie jak w całym kraju ) rok 1997 był rokiem najbardziej tragicznym. W 2114 wypadkach drogowych zginęło 276 osób, a 2586 doznało uszkodzeń ciała. Od tego roku liczby wypadków i ich skutki zmniejszały się aż do roku 2001, w którym to nastąpił nieznaczny wzrost liczby wypadków (o 3,5%), osób zabitych (o 13%) i osób rannych (o 9%).

Spółeczne koszty wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej wynoszą rocznie ponad 25 mld USD, co odpowiada kosztom produkcji ponad 10 mln samochodów. Dane te wynikają z opublikowanych przez Komisję Europejską wyników badań w ramach Programu COST 313.

Wyliczono również opłacalność inwestowania w środki poprawy brd. Analiza wskaźnika koszt/efektywność, będącego ilorazem kosztów wdrożenia środków poprawy brd i korzyści wynikających z uniknięcia wypadków w wyniku zastosowania tych środków, waha się w granicach 1/10 do 1/100. Zatem zainwestowanie w brd 1mln USD umożliwiłoby uniknięcie strat w wysokości od 10 do 100 mln USD. Zyski olbrzymie, nie licząc korzyści z tytułu zmniejszenia ludzkiego cierpienia fizycznego i psychicznego.

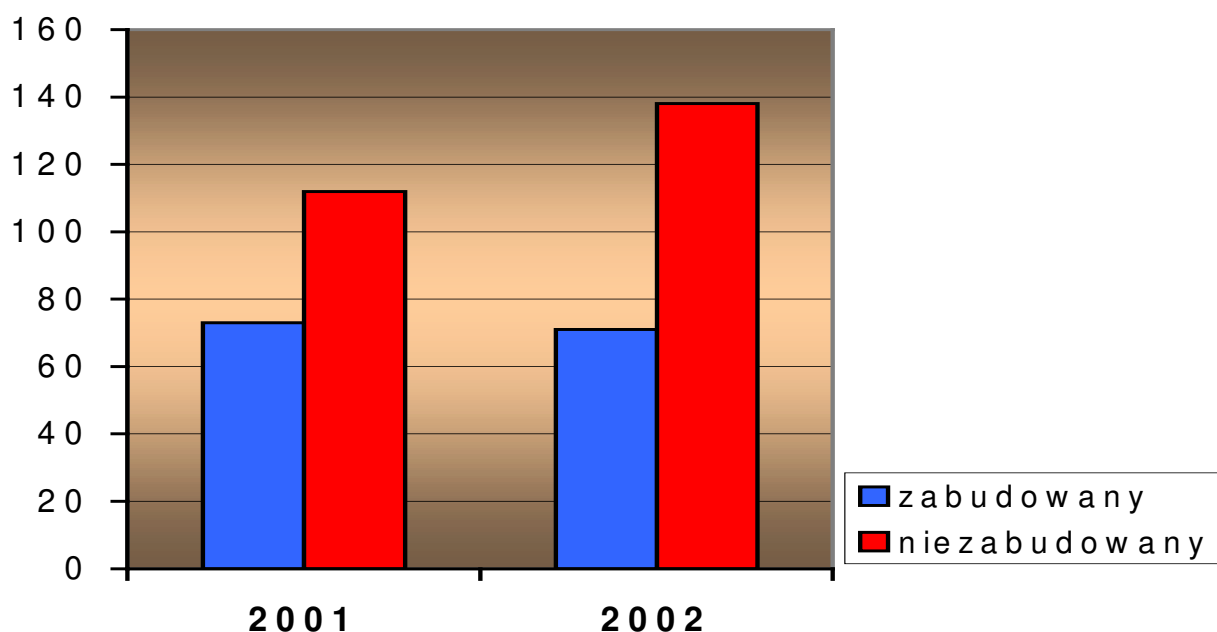
|   |
|---|
| W Polsce straty spowodowane wypadkami drogowymi wynoszą 2,7% PKB. |
|---|

Przyjmując metodologię obliczeń stosowaną powszechnie w Unii Europejskiej (1 ofiara śmiertelna = 1mln euro)



## 2.1 WYPADKI I KOLIZJE DROGOWE

W 2002 roku na drogach województwa zaistniały 1452 wypadki drogowe (wzrost w stos. do 2001 roku o 3,5%), w których śmierć poniosło 209 osób (wzrost o 13%), a 1877 osób zostało rannych (wzrost o 9%). Ponadto zarejestrowano 11178 kolizji drogowych (wzrost o 4,7%).



W porównaniu do innych województw w kraju, województwo Podlaskie sytuuje się na 14 miejscu spośród 16 jednostek administracyjnych pod względem ilościowym wypadków, osób zabitych jak i osób rannych. Taką pozycję w klasyfikacji można by uznać za pozytywną, gdyby nie psuły jej wskaźniki ciężkości wypadków.

Z badań statystycznych za 2002 rok wynika, że 60% ogólnej liczby wypadków i 78% ogólnej liczby kolizji drogowych miało miejsce **w obszarach zabudowanych**.

**Najbardziej zagrożone** są drogi krajowe, na których notuje się średnio 43 wypadki z ofiarami w ludziach na 100 km drogi. Na drogach wojewódzkich wskaźnik ten wynosi 15 wypadków, a na twardych drogach powiatowych niespełna 6 wypadków na 100 km drogi.

**Na skrzyżowaniach** i w ich rejonach zaistniało 28,8% ogólnej liczby wypadków, a na zakrętach 9%. Niebezpieczne są skrzyżowania oznakowane znakami podporządkowania jednej z dróg. Na takich skrzyżowaniach zaistniało 69% liczby wypadków notowanych na wszystkich skrzyżowaniach. Okazuje się, że bezpieczne są skrzyżowania o ruchu okrężnym (3,3% wypadków), a przede wszystkim tzw. „małe ronda”, które z racji swojej konstrukcji „wymuszają” uspokojenie ruchu.

**Zderzenia się pojazdów** w ruchu są najczęściej notowanym rodzajem wypadków. W 2002 roku wypadków takich było 610 (42%), a kolizji 7701 (68,9%).

**Najechniania na pieszego** były przyczyną 489 wypadków (co trzeci z ogólnej liczby 1452 wypadków), śmierci 66 osób (co trzecia zabita) i uszkodzeń ciała 458 osób (co czwarta ranna).

Głównymi przyczynami wypadków w województwie podlaskim (podobnie zresztą jak w całym kraju) w 2002 roku były:

- **nadmierna lub niedostosowana do warunków ruchu prędkość jazdy** (366 wypadków, 73 zabitych, 546 rannych i 1266 kolizji),
- **nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu** (253 wypadki, 21 zabitych, 364 rannych i 2952 kolizje),
- **nieprawidłowe manewry w ruchu pojazdów** (232 wypadki, 33 osoby zabite, 338 rannych i 3348 kolizji),
- **błędy osób pieszych** (279 wypadków, 54 osoby zabite 236 rannych),
- **nietrzeźwi kierujący** byli sprawcami 157 wypadków drogowych, w których 29 osób poniosło śmierć, a 229 zostało rannych. Spośród 10 280 kolizji zawinionych przez kierujących odsetek tych, którzy byli pod wpływem alkoholu jest stosunkowo niewielki i wynosi 4,3% (447 kolizji),
- **nietrzeźwi piesi** natomiast spowodowali 73 wypadki drogowe, w których 25 osób zginęło a 50 doznało uszkodzeń ciała.

Najwięcej wypadków powodują kierowcy samochodów osobowych – 817, czyli 71,7% ogólnej liczby wypadków. Kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali co dziesiąty wypadek drogowy oraz 16,5% ogólnej liczby kolizji.

Wzrost zagrożenia wypadkowego następuje od kwietnia i trwa do października. W okresie tym w 2002 roku zaistniało 1115 wypadków, czyli 76,8% ogólnej ich liczby.

Rozkład wypadków w poszczególnych dniach tygodnia jest zbliżony i waha się od 12% we wtorki do 16% w piątki.

Największe zagrożenie wypadkowe notuje się w godz. 11.00 – 16.00 z punktem kulminacyjnym między godz. 13.00 a 14.00.

Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2000 zakłada zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do roku 2010 o 36% w stosunku do liczby 6294 zabitych w 2000 roku.

Wynika stąd, że w województwie podlaskim **ofiary śmiertelne** w wyniku właściwych działań zapobiegawczych **nie powinny przekroczyć w 2010 roku 130 zabitych osób**.

Dotychczas największa śmiertelność wypadkowa w naszym województwie wg danych za 2002 rok występuje:

- w obszarach niezabudowanych – 138 zabitych, tj 66,0% ogólnej liczby zabitych w województwie,
- na prostych odcinkach dróg - 141 tj. 67,5%
- na drogach krajowych - 87 tj. 41,6%
- w powiecie białostockim (łącznie z m. Białystok) - 63 tj. 30,1%
- w wyniku zderzenia się pojazdów - 83 tj. 39,7%
- w wyniku najechania na pieszego - 66 tj. 31,6%
- w wyniku najechania na drzewo, słup itp. - 40 tj. 19,1%
- z przyczyn nadmiernej prędkości jazdy - 73 tj. 34,9%
- z przyczyn błędnych manewrów w ruchu - 39 tj. 18,7%
- z winy kierowców samochodów osobowych - 116 tj. 55,5%
- z winy pieszych - 54 tj. 25,8%
- przy dobrych warunkach atmosferycznych - 133 tj. 63,6%

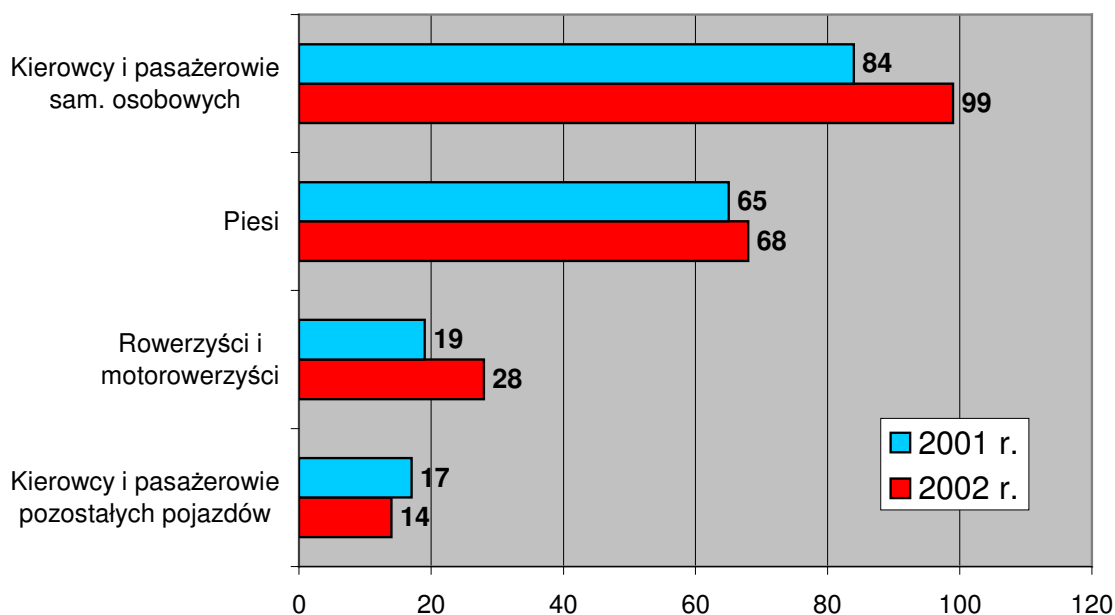


Najczęściej poszkodowanymi śmiertelnie byli:

- kierowcy i pasażerowie sam. osobowych - 99 tj. 47,4%
- piesi - 65 tj. 31,1%
- rowerzyści i motorowerzyści - 19 tj. 9,1%

### Osoby zabite wg kategorii uczestników ruchu

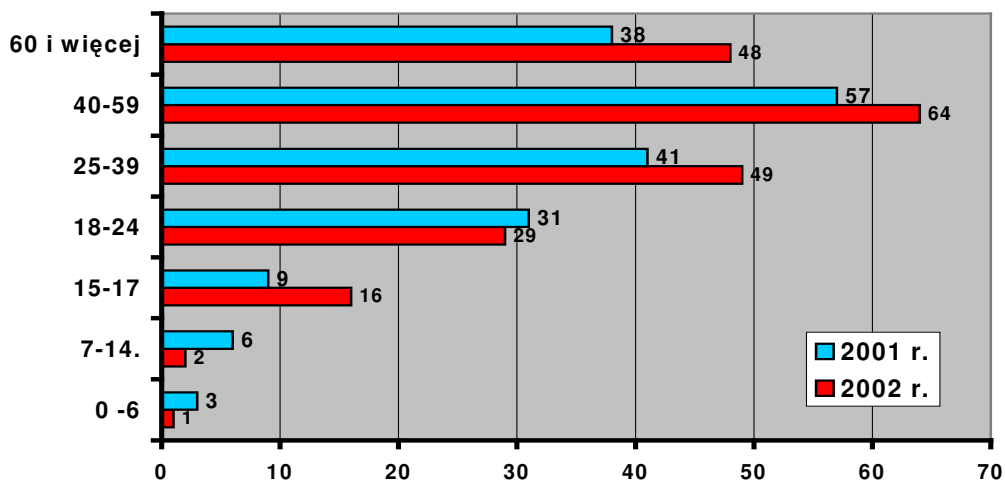
w latach 2001 -2002



Najczęściej na drogach ginęły osoby w przedziałach wieku:

- powyżej 40 lat - 112 tj. 53,4%,
- 25 – 39 lat - 49 tj. 23,4%
- 18 – 24 lata - 19 tj. 13,9%.

### Osoby zabite wg wieku w latach 2001 - 2002



### 3. GŁÓWNE PROBLEMY BRD W WOJ. PODLASKIM

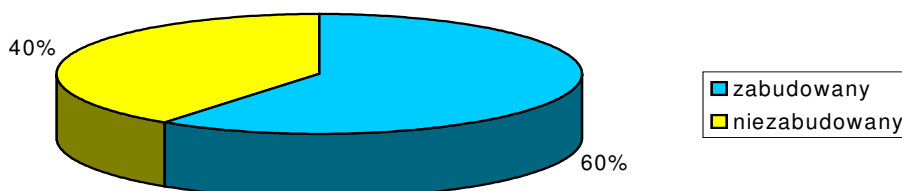
Zebrane w „Diagnozie” dane o województwie dotyczące przede wszystkim infrastruktury i stanu bezpieczeństwa drogowego pozwalają na wyodrębnienie najważniejszych problemów związanych z bezpieczeństwem drogowym. Mając na uwadze istniejące możliwości prawne, organizacyjne i finansowe listę problemów zawężono do kilku najistotniejszych i tak:

– **wypadki w terenie niezabudowanym.**

Na drogach „otwartych” notuje się 40% ogólnej liczby wypadków i prawie 22% kolizji drogowych, a więc mniej niż na obszarach zabudowanych. Jednakże skutki wypadków w terenie niezabudowanym są bardziej tragiczne. W 580 wypadkach zaistniałych w 2002 roku śmierć poniosło 138 osób, a więc 66% ogólnej liczby zabitych. Daje to wskaźnik ciężkości (liczba zabitych na 100 wypadków) rzędu 23,8 - podczas gdy ogólny wskaźnik ciężkości w województwie wynosi – 14,4.

Niewątpliwie wpływ na taki stan rzeczy ma przede wszystkim prędkość jazdy pojazdów wpływająca na dynamikę zdarzenia, „twarde otoczenie drogi”, strome skarpy przydrożnych rowów trapezowych, korzystanie z jezdni przez osoby piesze, rowerzystów i motorowerzystów, a więc osób „niechronionych”, itp.

**Miejsce zaistnienia wypadków**



– **wypadki w terenie zabudowanym.**

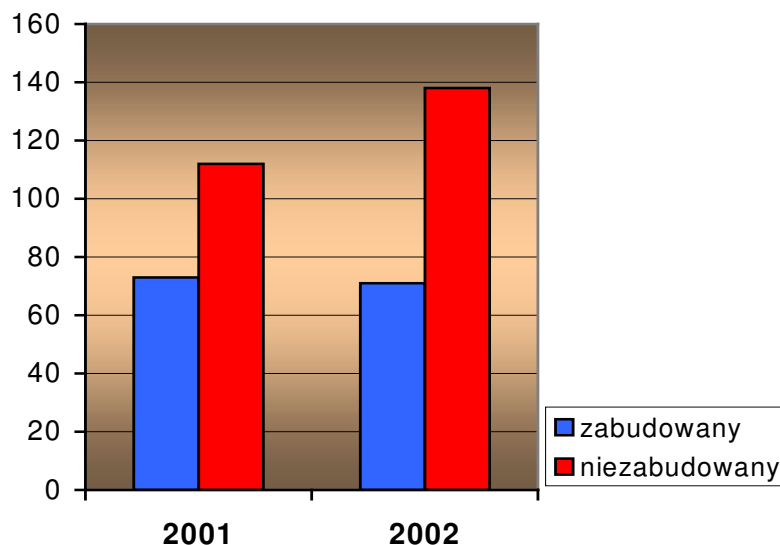
Przy ogólnym wskaźniku 60% wypadków jakie zaistniały w obszarach zabudowanych, przedmiotem szczególnego zainteresowania winno być miasto Białystok. Na ulicach tego miasta w 2002 roku zaistniały 292 wypadki drogowo, czyli co piąty wypadek w województwie. Śmierć poniosły tam 24 osoby, czyli prawie co 10 osoba

zabita na drogach w województwie, a 328 osób doznało uszkodzeń ciała, co stanowi 17,5% ogólnej liczby rannych w województwie. Ponadto w mieście tym zarejestrowano w 2002 roku prawie 40% ogólnej liczby kolizji drogowych.

Niezbędnym wydaje się więc opracowanie szczegółowej diagnozy wypadkowości w Białymstoku z uwzględnieniem wszystkich czynników związanych z brd w przebiegu ostatnich kilku lat.

Podobnie szczegółowa diagnoza wypadkowości winna być opracowana dla Łomży, w której na skrzyżowaniach notuje się prawie 60% ogólnej liczby wypadków (wskaźnik najwyższy w województwie).

**Osoby zabite w/g obszaru  
w 2001 i 2002 roku**



W trzech największych miastach województwa (Białystok, Łomża, Suwałki) w 2002 roku zaistniały 422 wypadki drogowe (29% ogólnej liczby wypadków w województwie), w wyniku których 29 (13,9%) osób poniosło śmierć, a 425 (22,6%) doznało uszkodzeń ciała. Liczba kolizji drogowych zarejestrowanych w tych miastach przekroczyła 53,5% i wyniosła 5989.

Białystok nie jest miastem bezpiecznym. Liczba 292 wypadków drogowych w tym mieście - to 20,1% ogólnej liczby wypadków w województwie (a więc co piąty), a kolizje stanowią 39,5 % ogólnej liczby kolizji.

Duża wypadkowość wynika oczywiście z olbrzymiego natężenia ruchu kołowego i pieszego w stolicy województwa. Natężenie to potęguje się na skrzyżowaniach ulic. Jednakże nie skrzyżowania są w Białymstoku zagrożone, a przeciwnie - odcinki ulic między skrzyżowaniami, na których zaistniało 65% liczby wypadków notowanych w mieście, 79,2% zabitych i 63,7% rannych. Jeżeli do tego dodamy, że w stosunku do 2001 roku nastąpił tam wzrost liczby wypadków o 14,1%, zabitych o 50% i rannych o 15,1% uznać należy, że sytuacja jest co najmniej niepokojąca.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Białymstoku winno być poddane oddzielnej szczegółowej diagnozie obejmującej nie tylko rozkład wypadków i kolizji czy typowania miejsc niebezpiecznych, ale również pod kątem organizacji ruchu kołowego i pieszego, systemu zabezpieczeń, możliwości wprowadzenia środków uspokojenia ruchu, typowania miejsc szczególnej koncentracji wypadków i kolizji z niezwłocznym podejmowaniem działań zapobiegawczych zarówno inżynierskich jak i prewencyjnych.

Wypadkowość w Łomży i w Suwałkach nie stanowi aż tak poważnego zagrożenia w skali województwa. Niemniej jednak, jak wynika z Diagnozy np. w Łomży szczególnym zainteresowaniem należy objąć skrzyżowania ulic, gdyż na nich właśnie notuje się przeważającą liczbę wypadków.

#### – **wypadki na drogach krajowych.**

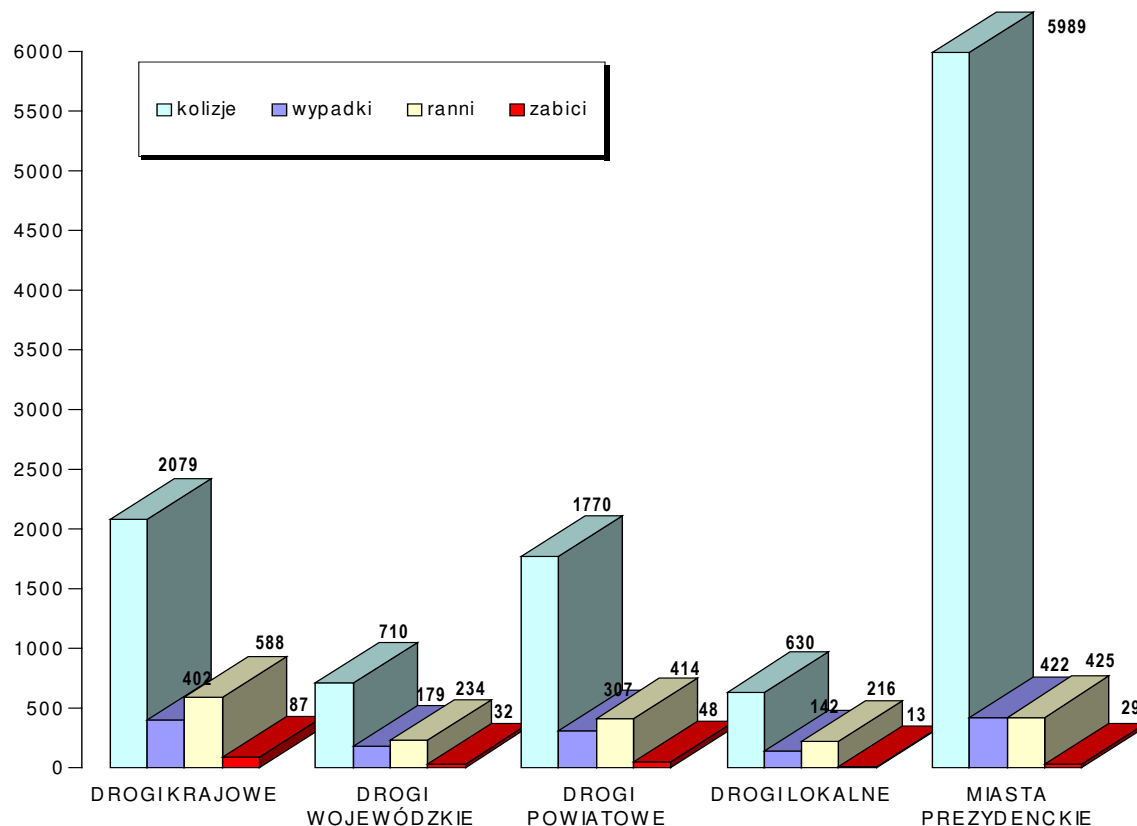
Realne zagrożenie stwarzają: znacząco wyższe natężenie ruchu niż na innych drogach, duży udział ciężkiego taboru samochodowego, a także udział w ruchu na jezdni pojazdów powolnych, pieszych i rowerzystów. W 2002 roku na drogach krajowych woj. podlaskiego zaistniały 402 (27,7%) wypadki drogowe, w których 87 (41,6%) osób poniosło śmierć a 588 (31,3%) osób doznało uszkodzeń ciała.

Działania prewencyjne i zapobiegawcze skoncentrować należałoby na ograniczeniu zagrożeń na drodze nr 8, gdzie notuje się średnio 42 zdarzenia (wypadki i kolizje łącznie) na każdym 10 kilometrowym odcinku drogi. Jest to liczba uśredniona. W rzeczywistości rozkład zdarzeń drogowych na poszczególnych odcinkach tej drogi jest zróżnicowany tak, jak zróżnicowane jest natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach pomiarowych – od 2599 do 25 648 pojazdów na dobę. Koniecznym więc jest pełne rozpoznanie miejsc koncentracji wypadków i kolizji na całej trasie,

ustalenie oraz weryfikacja przyczyn i okoliczności zdarzeń drogowych dających podstawę do wypracowania i stosowania odpowiednich środków zapobiegawczych.

Podwyższonym zagrożeniem ponad średnie wojewódzkie charakteryzują się również drogi krajowe 61, 19, 65 i 63.

### Wypadki drogowe i ich skutki w/g kategorii dróg w 2002 roku

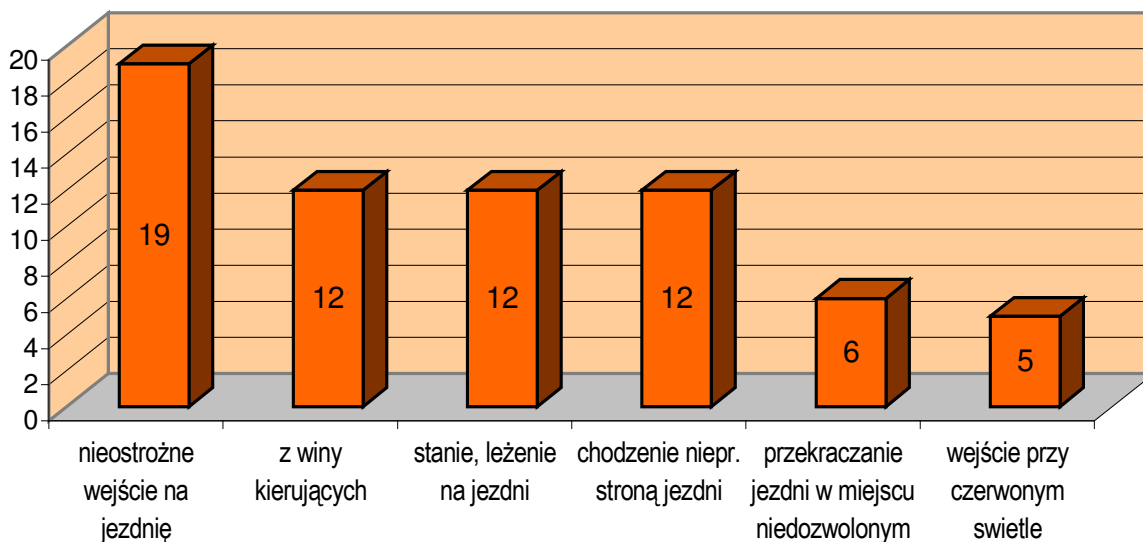


#### – wypadki z udziałem osób pieszych.

Wypadki te pod względem ilości i tragicznych skutków są na drugim miejscu po zderzeniach się pojazdów. Co trzeci wypadek w województwie – to potrącenie osoby pieszej w wyniku czego 66 osób (tj. 31,5%) poniosło śmierć, a 458 (tj. 24,4%) doznało uszkodzeń ciała

Do tego tragicznego wyniku przyczyniają się zarówno kierujący jak i sami piesi. Kultura, a przede wszystkim dyscyplina w korzystaniu z dróg przez osoby piesze pozostawia w naszym województwie wiele do życzenia. Należy też zadbać o to aby pieszym zapewnić właściwe bezpieczeństwo.

### Przyczyny ofiar śmiertelnych wśród pieszych w 2002 roku



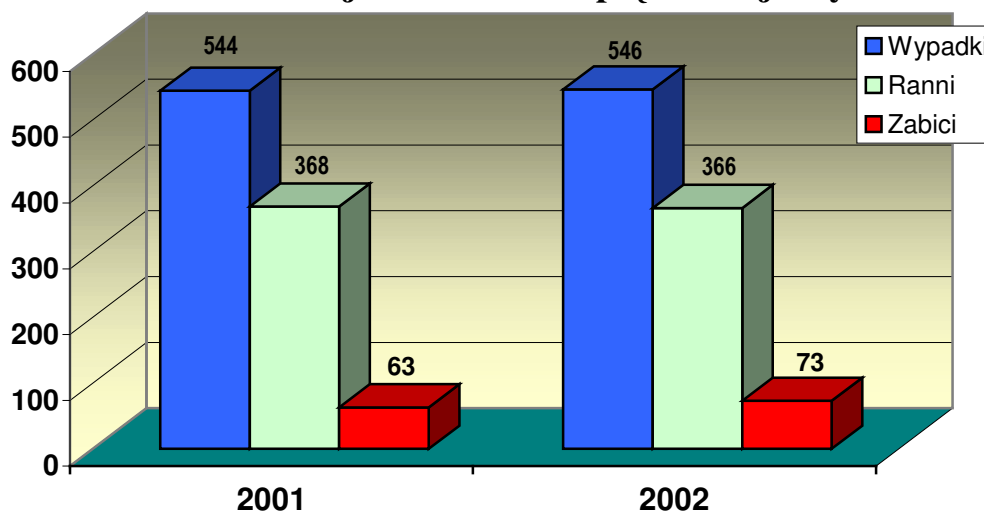
– **nadmierna i niedostosowana do warunków prędkość jazdy.**

Wykroczenia te są najczęściej spotykaną przyczyną wypadków powodowanych przez kierujących. Co trzeci wypadek z winy kierującego, co druga osoba zabita i co trzecia ranna to efekt nadmiernej prędkości jazdy.

Bezpośredni wpływ na tragiczne wskaźniki pokazane powyżej mają: obecny styl życia społeczeństwa, technika motoryzacyjna (klasy samochodów), poziom wiedzy i świadomości z jednej strony, a umiejętności w kierowaniu pojazdem z drugiej, przy mało widocznej poprawie infrastruktury drogowej.

Niezależnie od tego, czy w najbliższych latach drogi nasze staną się bezpieczne pod względem ich klasy czy geometrii, to działania w kierunku podnoszenia świadomości prawnej i dyscypliny w korzystaniu z nich, a także rozwój środków sterowania ruchem i podnoszenie standardu oznakowania oraz likwidacja „twardego otoczenia drogi” niewątpliwie wpłyną na zmniejszenie się notowanych dotychczas tragicznych skutków wypadków drogowych.

### Wypadki i ich skutki z przyczyn nadmiernej lub niedostosowanej do warunków prędkości jazdy

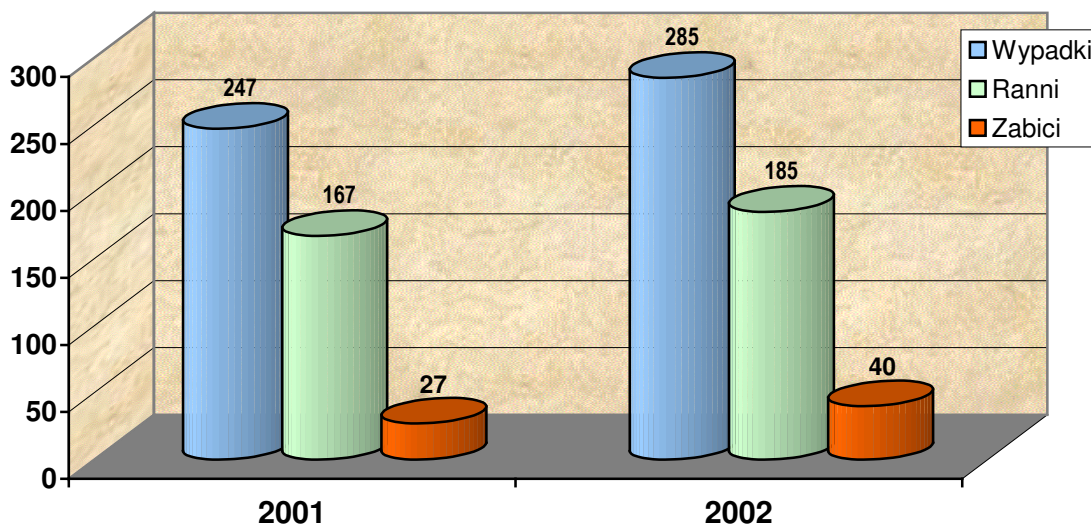


#### – „twarde otoczenie drogi”.

Kierujący pojazdami spowodowali 1140 wypadków drogowych, z tego aż co szósty wypadek, co czwarta osoba zabita i prawie co szósta ranna to wynik najechania na drzewo, słup lub inny obiekt w koronie drogi.

Niewątpliwie najechania na te „przeszkody” nastąpiły w wyniku błędów kierującego, przede wszystkim nadmiernej prędkości, poślizgów czy nieprawidłowego manewrowania pojazdem. Jednak przy braku twardej, stałej przeszkody zjechanie z drogi, a nawet wywrócenie pojazdu niejednokrotnie powoduje mniej tragiczne skutki. Przykładowo wskaźnik zabitych do liczby wypadków związanych z „twardym otoczeniem drogi” wynosi 21,2 a przy wywróceniach się pojazdów tylko 12,9.

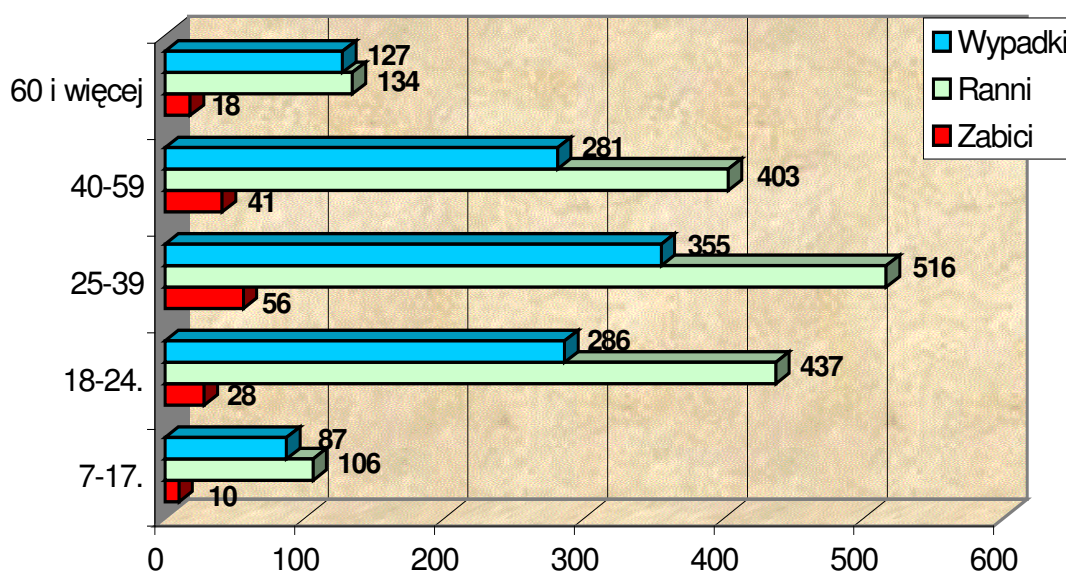
### Wypadki i ich skutki związane z „twardym otoczeniem drogi”



– **młodzi kierowcy.**

Z ogólnej liczby 1140 wypadków drogowych zawinionych przez kierujących osoby w wieku 18-24 lata były w 2002 roku sprawcami co czwartego wypadku drogowego, co piątej osoby zabitej i prawie co czwartej osoby rannej. Młodzi kierowcy stanowią więc „grupę ryzyka” i jest to niewątpliwie zadanie dla szeroko rozumianego systemu edukacji (szkolenie kierowców przed i po egzaminie na prawo jazdy), ale także dla służb nadzorujących ruch drogowy w kierunku dyscyplinowania tej już bardzo licznej grupy kierujących pojazdami.

**Kierujący jako sprawcy wypadków w/g wieku  
w 2002r.**



– **specyfika podlaskiego ruchu drogowego.**

Położenie geograficzne województwa i związana z tym lokalizacja wzdłuż północno - wschodniej granicy (8 przejść granicznych) mają niebagatelny wpływ na natężenie ruchu tranzytowego, w tym samochodów ciężarowych o dużej masie całkowitej. Wystarczy wskazać, że np. w Budzisku odprawiono w 2002 roku 884 tys. pojazdów (w tym 605 tys., to pojazdy ciężkie, co stanowi 75% wszystkich pojazdów tego typu odprawianych na przejściach granicznych województwa podlaskiego), w Ogrodni-



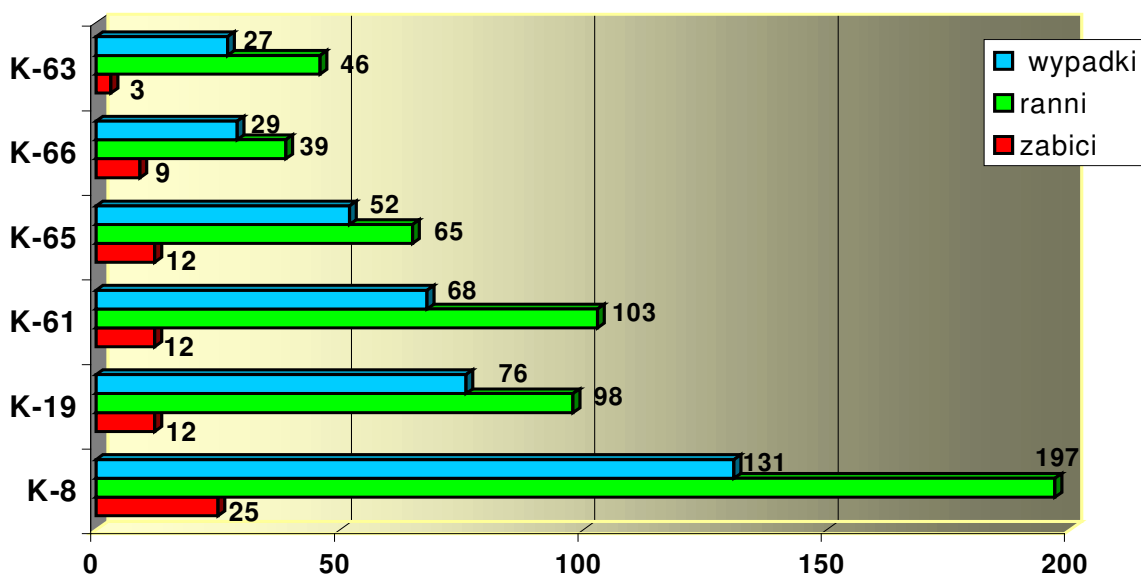
kach 292 tys. pojazdów ( w tym 21 tys. to pojazdy ciężkie) w Bobrownikach 1004 tys. pojazdów (w tym 197 tys. pojazdy ciężkie), w Połowcach ok. 320 tys. pojazdów.

Ponadto województwo podlaskie cieszy się wysokimi walorami turystycznymi, co również ma wpływ na natężenie ruchu, szczególnie w okresie letnim. Przykładowo, w 1999 roku województwo odwiedziło 3,8 mln turystów, w tym 1,3 mln osób, to turyści zagraniczni.

Niebagatelny wpływ na natężenie ruchu, a więc i jego bezpieczeństwo ma nierejestrowany ruch turystyczny - częściowo tranzytowy z kierunku Polski centralnej na tereny północno - wschodniej krainy jezior. Ruch ten odbywa się przede wszystkim drogami krajowymi nr 8 i 19 przez Białystok oraz drogą nr 61 przez Łomżę w kierunku Augustowa i dalej na północ regionu (województwo warmińsko - mazurskie).

Koniecznym więc wydaje się dostosowanie inżynierijne tych dróg do przyjęcia i zabezpieczenia tak znaczącego ruchu kołowego oraz wzmożenie nadzoru nad ruchem drogowym w okresie turystycznym.

### Wypadki drogowe i ich skutki na głównych trasach turystycznych w 2002r.



## 4. ORGANIZACJA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

### 4.1 ZARZĄDZANIE DROGAMI I RUCHEM DROGOWYM

W tytule rozdziału użyto określenia „systemu” choć w praktyce system jako taki w województwie nie funkcjonuje. W „Diagnozie” scharakteryzowano niektóre elementy organizacji zapewnienia bezpieczeństwa drogowego, oceniono funkcjonowanie struktur brd oraz stan infrastruktury drogowej i jej wpływ na to bezpieczeństwo.

Z mocy ustawy Wojewoda Podlaski jest odpowiedzialny za porządek publiczny oraz ochronę życia i zdrowia obywateli. Zgodnie z ustawą - Prawo o ruchu drogowym (art.10 ust 2) wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych w miastach na prawach powiatu (ulice m. Białystok, Łomża i Suwałki).

Na drogach krajowych nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje Minister Infrastruktury.

#### *Ruchem drogowym w województwie zarządzają:*

- Dyrektor Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku - na drogach krajowych,
- Marszałek Województwa - na drogach wojewódzkich,
- Starosta - na drogach powiatowych i gminnych,
- Prezydent miasta na prawach powiatu - na drogach publicznych (ulicach) położonych w tym mieście.

Widać stąd, że nadzór nad ruchem drogowym i zarządzanie tym ruchem nie pozostaje w jednych instytucjonalnie rękach.

Organem wykonawczym Wojewody w zakresie brd jest Komendant Wojewódzkiej Policji, Komendant Wojewódzkiej Straży Pożarnej i Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego. Ponadto kilka instytucji (poza Policją) uprawnionych jest do kontroli ruchu drogowego (w różnym ograniczonym zakresie). Istnieją osoby mające prawo wydawania wiążących poleceń uczestnikom ruchu drogowego. Funkcjonują też instytucje i organizacje nie działające bezpośrednio na drogach, ale mające w swych statutowych zapisach możliwości wpływania na poprawę brd, np. Kuratorium Oświaty, WORD, PZMot itp.

Generalnie jednak należy stwierdzić, że brakuje wyspecjalizowanych służb (osób), poza policją ruchu drogowego, zajmujących się bezpośrednio bezpieczeństwem drogowym, a to dlatego, że brak jest przepisów, etatów oraz właściwych szkoleń i to w skali kraju.

Zbyt wąsko w polskim prawie potraktowane są zapisy regulujące działania na drogach. W odniesieniu do zarządzających drogami - w Ustawie o drogach publicznych - nie znalazł się żaden przepis traktujący o odpowiedzialności lub chociażby dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.10.2000 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem doczytamy się jedynie, że organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie m. in. bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 3 ust. 2 pkt.1 lit.a)

Ustawa o Policji z 6.04.1990 roku nakłada na ten organ obowiązek „zapewnienia spokoju w ruchu drogowym”, zaś ustawa - Prawo o ruchu drogowym, obowiązek „czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie”.

Brak przepisów prawnych określających jednoznacznie odpowiedzialność za poziom zagrożeń występujących na drogach nie oznacza, że nie można prowadzić działań w kierunku poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W tak ważnym dokumencie, jak „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do 2010 roku” nie znajdujemy konkretnych zapisów odnoszących się do tworzenia warunków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach, zarówno w dziale dotyczącym celów strategicznych jak i priorytetów rozwoju województwa. Rozwój systemu transportowego województwa ujęto tam w priorytecie pierwszym pod hasłem „podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa”.

W „Programie zintegrowanego rozwoju transportu samochodowego w województwie podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.” do spraw bezpieczeństwa drogowego odniesiono się zaledwie w dwóch punktach: - w celach wewnętrznych sektora transportu, uwarunkowaniach zewnętrznych - bez rozwinięcia ujętych w treści haseł.

Szerzej temat ten potraktowany został w - „Kierunkach polityki transportowej województwa podlaskiego”, w części dotyczącej rozwoju infrastruktury drogowej (pkt. 4 i 5).

W sumie więc, poza bieżącymi planami zainteresowanych jednostek, program „GAMBIT” jest i będzie wiodącym programem przedsięwzięć zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim.

Działania zmierzające do ograniczenia zagrożeń na drogach mają charakter interdyscyplinarny, wymagają dobrej, skoordynowanej współpracy wszystkich instytucji zainteresowanych poprawą bezpieczeństwa drogowego. Chodzi tu zarówno o jednostki zarządzające drogami i zarządzające ruchem, jednostki czuwające nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym, jak i jednostki przygotowujące poszczególne grupy społeczeństwa do uczestniczenia w ruchu drogowym. W budżecie województwa, w budżetach miast, powiatów, czy gmin nie występuje pozycja „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego”. Wynika stąd, że władzom województwa jak i samorządowym pozostaje popieranie działań ukierunkowanych na zapewnienie korzystnych warunków dla ruchu pojazdów w kontekście rozwoju gospodarczego i społecznego regionu, ochrony środowiska itd.

## 4.2 BAZY DANYCH

Brak ogólnodostępnej bazy danych o zdarzeniach drogowych, powoduje trudności w obiektywnych ocenach i trafnych decyzjach, które częstokroć podejmuje się na podstawie subiektywnych ocen wynikających z informacji i wniosków od radnych lub mieszkańców.

Własną bazę analityczną opartą na danych statystycznych uzyskiwanych okresowo z Policji posiada GDDKiA Oddz. w Białymstoku, a w ramach potrzeb okresowo z policyjnej bazy danych korzysta również Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Analizy i oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opracowywane przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku na podstawie bazy SEWiK zawężone są przede wszystkim do potrzeb samej policji (informacja o zdarzeniach, trendy, efekty pracy policji i zamierzenia na najbliższy okres).

Ważnym elementem w infrastrukturze drogowej jest ocena projektów drogowych i planistycznych pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo drogowe. W ramach nadzoru niektóre, ważniejsze projekty oceniane są przez zarządzających ruchem drogowym lub przesyłane do oceny jednostkom specjalistycznym np. w Warszawie. Ułatwieniem, a przede wszystkim uporządkowaniem tych spraw winno być wypracowanie jednolitej procedury uzgodnieniowej i właściwego audytu, jako nieodłącznego składnika dokumentacji projektowej dla dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych jako dróg najbardziej obciążonych ruchem drogowym, a więc i zagrożonych wypadkowością.

Nakłady finansowe na drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe w 2002 roku wyniosły łącznie niespełna 169 mln zł. Zauważalne sumy wydatkowano również na bezpieczeństwo

ruchu drogowego i to nie tylko przez jednostki zarządzające drogami lub ruchem drogowym, ale również inne instytucje i organizacje. Jednakże finansowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie jest ujęte w konkretny, czytelny system pozwalający na kierowanie środków finansowych na realizację celów najbardziej potrzebnych, przynoszących wymierny efekt bieżący jak i przyszłościowy.

Nie wypracowano dotychczas prawidłowego systemu (mechanizmu) przepływu informacji służących poprawie brd. Informacje o zaistnieniu poważniejszych wypadków w województwie i ich skutkach są przekazywane na bieżąco w lokalnych środkach masowego przekazu i w zasadzie cykl podnoszenia świadomości prawnej uczestników ruchu na tym się zamyka. Sporadycznie w sposób fachowy omawiane są sytuacje w ruchu drogowym powodujące zagrożenie, zmiany w organizacji ruchu, zmiany w prawie o ruchu drogowym itd. Działania Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie są upowszechniane. Mieszkańcy województwa w przeważającej większości nie wiedzą, że taka instytucja istnieje, a to chociażby z tego względu, że w posiedzeniach Rady nie uczestniczą przedstawiciele środków masowego przekazu, jako czynnego współuczestnika realizacji działań profilaktyczno - propagandowych.

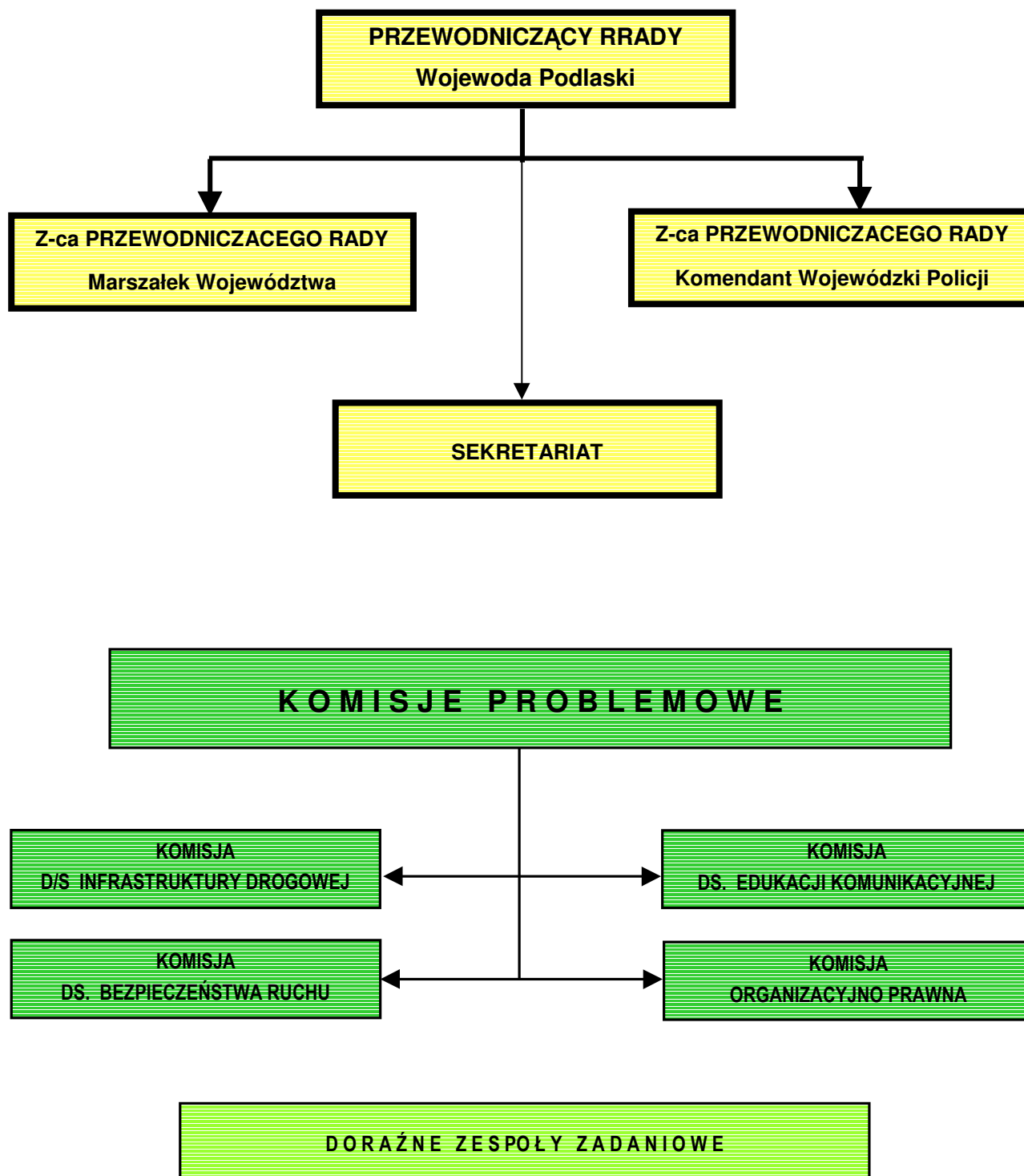
### **4.3 WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Działająca od 2002 roku Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Białymstoku powinna być właśnie tym organem, który koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wśród podstawowych jej zadań ujętych w jej regulaminie powinny znaleźć się:

- Przyjęcie Programu,
- Koordynacja i monitorowanie kierunkowych zadań ujętych w harmonogramie,
- Ocena stopnia realizacji zadań,
- Dokonywanie zmian w Programie,
- Określenie źródeł finansowania zadań, dla których rada jest instytucją wdrażającą,
- Udzielanie pomocy w procedurach pozyskiwania środków finansowych na realizację zadań programowych.

Tak poważne zadania stojące przed Wojewódzką Radą BRD i skuteczność ich realizacji uwarunkowane są jej strukturą organizacyjną. Istnieją uzasadnione wątpliwości czy przy obecnej strukturze organizacyjnej bez podziału kompetencyjnego między członkami rady i przydziału odpowiedzialności za realizację działań kierunkowych, harmonogram zadań będzie właściwie wdrożony i realizowany. Wskazany jest aby poza kierownictwem rady (Przewodniczący i Zastępcy) oraz Sekretariatem powołane zostały komisje problemowe, zaś do bezpośredniego monitorowania realizacji Program - doraźne zespoły zadaniowe.

**PROPONOWANA STRUKTURA  
WOJEWÓDZKIEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU  
DROGOWEGO W BIAŁYMSTOKU**



Przyjęcie powyższej koncepcji struktury WRBRD oznacza podzielenie tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego na 4 obszary z głównymi zadaniami operacyjnymi:

#### **W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ:**

- 1) Usprawnienie struktury zarządzania brd.
- 2) Wdrażanie systemu audytu brd.
- 3) Wdrażanie praktyki projektowania bezpiecznych dróg.
- 4) Poprawa bezpieczeństwa biernego (łagodzenie skutków wypadków).
- 5) Wdrażanie statycznych środków poprawy brd, m.in. w ramach programów „droga”, „prędkość”, „pieszy i rowerzysta”.
- 6) Opracowanie i wdrożenie zasad identyfikacji i eliminacji miejsc szczególnie niebezpiecznych (miejsca koncentracji wypadków i kolizji).

#### **W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

- 1) Analizy i oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego, wypracowywanie nowych, adekwatnych do zagrożeń, działań kierunkowych.
- 2) Rozbudowa systemu informacji o brd, w tym utworzenie wojewódzkiej bazy danych oraz rozszerzenie dostępności do baz i informacji o wypadkach i kolizjach drogowych.
- 3) Systemowe i prawne oddziaływanie na uczestników ruchu w ramach programów „kierowca”, „prędkość”, „pieszy i rowerzysta”.
- 4) Organizowanie i ocena efektywności bezpośrednich działań na drogach.
- 5) Egzekwowanie prawa o ruchu drogowym.
- 6) Wypracowywanie i popularyzowanie informacji o strukturze ruchu, utrudnieniach i okresowych zagrożeniach brd.
- 7) Usprawnianie systemu ratownictwa drogowego.

#### **W ZAKRESIE EDUKACJI KOMUNIKACYJNEJ:**

- 1) Doskonalenie kadry oświatowej w szkołach.
- 2) Ujednolicenie i uaktywnienie edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży szkolnej.



- 3) Edukacja społeczna i szkolenie kierowców w zakresie brd.
- 4) Tworzenie stron internetowych dotyczących brd.
- 5) Współpraca i uaktywnianie lokalnych środków masowego przekazu w zakresie podnoszenia świadomości prawnej społeczeństwa.
- 6) Organizowanie kampanii propagandowych.
- 7) Upowszechnianie szkoleń uczestników ruchu w zakresie ratownictwa przedmedycznego.

#### **W ZAKRESIE ORGANIZACYJNO - PRAWNYM:**

- 1) Działania legislacyjne, dostosowanie prawa lokalnego do potrzeb brd.
- 2) Tworzenie systemu współpracy między jednostkami rządowymi i samorządowymi w zakresie brd.
- 3) Opracowanie założeń i pomoc w tworzeniu Powiatowych Rad BRD oraz Gminnych Komisji BRD.
- 4) Nadzór i ocena stopnia realizacji Wojewódzkiego i Powiatowych Programów Poprawy BRD, planów rocznych i harmonogramów.

Przyjęcie przez Wojewódzką Radę BRD koncepcji utworzenia komisji problemowych wymagać będzie rozszerzenia ilościowego lub tylko zmian w składzie członków rady. Przykładowo, wskazanym byłoby aby w skład Komisji ds. Infrastruktury wszedł specjalista ds. inżynierii ruchu drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji, w skład Komisji ds. Edukacji Komunikacyjnej - specjalista ds. profilaktyki i edukacji KWP, zaś w Komisji ds. BRD Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP.

Oczywiście, wszelkie zmiany w strukturze i składzie Wojewódzkiej Rady BRD wymagają zmian w zapisach Regulaminu.

## 5. STOSOWANIE ŚRODKÓW POPRAWY BRD

W zakresie tym wyodrębnić można cztery zasadnicze grupy koncentrujące działalność zmierzającą do zapobiegania i poprawy bezpieczeństwa drogowego. Są to: edukacja, nadzór nad ruchem drogowym, działania inżynierskie i ratownictwo drogowe.

### 5.1 DZIAŁANIA EDUKACYJNE

#### 5.1.1 Edukacja dzieci i młodzieży szkolnej.

Streszczając powyższy temat rozwinięty szeroko w „Diagnozie” stwierdzić można, że kształcenie dzieci i młodzieży szkolnej w zakresie bezpiecznego korzystania z dróg prowadzone jest poprawnie, gdy stwierdzenie to oprzemy na „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do realizacji w szkołach województwa podlaskiego”.

- Przyjęte w Programie standardy do realizacji w trzech stopniach edukacyjnych od „bezpiecznej drogi do i ze szkoły” przez „bezpieczne uczestnictwo w ruchu”, „bezpieczne poruszanie się rowerem” a następnie „motorowerem” obejmują pełen cykl przygotowania dziecka do bezpiecznego korzystania z dróg. Istnieją jednak mankamenty hamujące pełną i skuteczną realizację „Programu” m.in.:
  - zaledwie 25,4% ogólnej liczby nauczycieli odpowiedzialnych za realizację wychowania komunikacyjnego posiada przygotowanie do zajęć z tej tematyki.

W grupie 646 nauczycieli wychowania komunikacyjnego 78% posiada prawa jazdy,

- bardzo skromnie wygląda wyposażenie szkół w środki dydaktyczne wspierające realizację wychowania komunikacyjnego. Tylko 4,9% ankietowanych placówek oceniło swoje wyposażenie jako bardzo dobre, 33,2% jako dobre. W 84 szkołach wykazano całkowity brak tego rodzaju wyposażenia,
- w 2002 roku spośród 30 500 uczniów podlegających szkoleniu na kartę rowerową szkoleniem objęto 68,5%. Do egzaminu przystąpiło 48%, a 42% kartę tą uzyskało,
- szkoleniem na kartę motorowerową objęto 35,5% z ogólnej liczby ponad 33 tys. uczniów. Do egzaminu przystąpiło 10%, a kartę tą uzyskało 7% uczniów,
- nie zdarzyło się jeszcze aby 100% szkół podstawowych przystąpiło do Ogólnopolskiego Turnieju BRD czy Turnieju Motoryzacyjnego. Istnieje niewielka grupa

szkół, które corocznie rywalizują w eliminacjach powiatowych i wojewódzkich, a to dzięki aktywnemu zaangażowaniu się nauczycieli i dyrekcji tych szkół.

Wnioski nasuwają się same. Właściwa, pełna realizacja „Programu” edukacyjnego w szkołach uzależniona jest od:

- przygotowania kadry pedagogicznej do realizacji tematyki kształcenia,
- pełnego (na miarę możliwości finansowych) wyposażenia szkół w środki dydaktyczne,
- zrozumienia konieczności kształcenia ustawicznego, nie dorywczego - noszącego cechy akcji,
- współpracy między specjalistami, władzami lokalnymi, policją, innymi instytucjami i organizacjami związanymi z brd oraz rodzicami,
- prowadzenia pedagogizacji rodziców,
- obligatoryjnego objęcia wszystkich szkół eliminacjami Ogólnopolskich turniejów BRD i Motoryzacyjnego.

### **5.1.2 Edukacja społeczeństwa.**

Polskie Prawo o ruchu drogowym jest prawem „zmiennym”. Co pół roku, co rok wprowadzane są nowe przepisy i regulacje, uchylane inne. Niestabilność prawa powoduje obniżanie się poziomu wiedzy z tego zakresu. Wyjątkowo, w zasadzie „z okazji spektakularnych zmian” środki masowego przekazu informują o tym szerzej kierowców i pieszych.

Częściej, również z rozwiniętymi interpretacjami, przepisy prawa omawiane są w periodykach specjalistycznych (np. „Motor”, „Prawo do bezpiecznej jazdy”, „Auto - Świat”, BRD itp.).

Dotychczasowy system szkolenia kandydatów na kierowców z racji określenia liczby godzin szkolenia teoretycznego na minimum 10 spowodował zawężenie nauki teorii prawa do przyswojenia sobie testów wymaganych na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Znajomość zasad bezpiecznego korzystania z dróg, przepisów i sytuacji nie ujętych w testach jest mała wśród „młodych kierowców”.

Tylko świadomy zagrożeń i odpowiedzialny młody człowiek zgłębiać będzie zawilości kodeksowe, starać się będzie opanować znajomość przepisów w stopniu umożliwiającym mu bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym. Dla większości znajomość odpowiedzi na pytania testowe „wystarcza” do przekonania o własnej wartości i umiejętności za kierownicą.

Stąd niewątpliwie biorą się powszechnie krytyczne poglądy o narzuconych ustawowo „ostrzych” kryteriach egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Planowane na 2004 rok a oczekiwane od dawna, zmiany w systemie szkolenia kandydatów na kierowców mogą zmienić te poglądy. Należy jednak stwierdzić, że zmiany ustawowych zapisów wniosą niewiele jeżeli:

- nie stworzy się warunków i obowiązku stałego doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców,
- nie będzie prowadzić się stałego nadzoru pedagogicznego nad szkoleniami kierowców,
- nie uaktywni się nadzoru administracji nad ośrodkami szkolenia kierowców,
- nie podniesie się lub chociażby nie wprowadzi w życie istniejących wymogów dotyczących organizacji i wyposażenia ośrodków szkolenia,
- nie utworzy się możliwości współpracy edukacyjnej między instruktorami a egzaminatorami.

O ważności tej problematyki niech świadczy fakt, że kandydaci na kierowców w wieku do 24 lat stanowią ok. 75% egzaminowanych osób, a populacja ta określona została powszechnie „grupą ryzyka” w ruchu drogowym.

Konieczna jest również szeroka, długotrwała kampania uświadamiająca i podnosząca poziom wiedzy z zakresu Prawa o ruchu drogowym wśród wieloletnich kierowców i pieszych.

## **5.2 NADZÓR NAD RUCHEM DROGOWYM**

Bezpośredni nadzór nad ruchem drogowym w województwie sprawuje Policja oraz w węższym zakresie Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Gminna (Miejska), Żandarmeria Wojskowa i inne.

Przedsięwzięcia realizowane przez Policję podzielić można na grupy: kontrola ruchu drogowego, działania prewencyjno - represyjne i działania profilaktyczno - wychowawcze.

Na terenie województwa działania te realizowane są w przeważającej większości przez funkcjonariuszy ruchu drogowego Komend Miejskich (Białystok, Łomża, Suwałki) i Komend Powiatowych. W ograniczonym zakresie zadania te na drogach realizują również policjanci służby prewencji.

Przedsięwzięcia o charakterze represyjnym w powiązaniu z oddziaływaniami prewencyjnymi (zatrzymywanie praw jazdy, dowodów rejestracyjnych, „system punktowy”, wnioski o ocenę stanu zdrowia kierujących) zdecydowanie ograniczają liczbę niepożądanych zachowań wpływających na ogólny stan bezpieczeństwa drogowego. Świadczy o tym fakt spadku liczby sporządzanych wniosków o ukaranie i liczby mandatów karnych w stosunku do 2001 roku.

Z drugiej strony niepokojący jest wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami po użyciu alkoholu oraz wzrost liczby ujawnionych wykroczeń bezpośrednio rzutujących na bezpieczeństwo drogowe (błędne manewry w ruchu pojazdów, nieustąpienie pierwszeństwa).

Uzyskane przez policjantów służby ruchu drogowego wyniki w zwalczaniu przypadków przekraczania dozwolonej prędkości jazdy nie jest adekwatne do stopnia zagrożenia tymi wykroczeniami. Liczba wypadków z tej przyczyny utrzymała się na poziomie 2001 roku, a liczba ujawnionych w 2002 roku wykroczeń była niższa aż o 32%.

Nadzór policyjny nad prędkością w woj. podlaskim prowadzony jest - w przeważającej mierze - w sposób tradycyjny.

Wskazana jest więc zmiana taktyki i organizacji służby, jak również aktywniejsze zabiegi o uzyskanie i stosowanie w większym stopniu urządzeń automatycznie rejestrujących prędkość (fotoradary, fotokamery).

Ważnym elementem działań policyjnych jest działalność informacyjno - propagandowa. Działalność ta w zasadzie prowadzona jest przez Policję samodzielnie w formie ogólnokrajowych, regionalnych i lokalnych kampanii i akcji ukierunkowywanych na poszczególne grupy uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej. W odniesieniu do tej grupy Policja jest współorganizatorem (z PZMot, WORD i innymi) Ogólnopolskiego Turnieju BRD i Turnieju Motoryzacyjnego. Policja prowadzi ścisłą współpracę ze środkami masowego przekazu. Współpraca ta zawężona jest jednak do działań informacyjnych o zdarzeniach drogowych, czy utrudnieniach w ruchu.

Poza Policją szerokie uprawnienia w odniesieniu do transportu drogowego posiada Podlaska Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego. Głównymi kierunkami działania tego organu są przede wszystkim:

- poprawa bezpieczeństwa w przewozie osób,
- poprawa bezpieczeństwa przy przewozie materiałów niebezpiecznych,
- przestrzeganie przepisów „o czasie pracy kierowców”,

- kontrola stanu technicznego pojazdów i jego wyposażenia oraz przepisów o przewozie ładunków.

Ograniczenie nagannych przypadków w powyższym zakresie ma niebagatelny wpływ na dyscyplinowanie kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, a tym samym na ogólną poprawę brd.

Powszechnie znaną instytucją działającą na drogach jest Straż Gminna (Miejska). Funkcjonariusze Straży Gminnych (Miejskich) mają co prawda ograniczony zakres kompetencyjny w odniesieniu do kontroli pojazdów w ruchu, to jednak ich uprawnienia w zakresie kontroli i dyscyplinowania „osób niechronionych” są pełne, ale w praktyce mało widoczne, nieodczuwalne. Praktycznie zagadnieniami kontroli ruchu pieszych, rowerzystów i motorowerzystów strażnicy zajmują się działając wspólnie z Policją w organizowanych akcjach „Znicz”, „Porządek”, „Pieszy” itp.

Nastawienie się funkcjonariuszy Straży Gminnych (Miejskich) na porządkowanie systemu parkowania pojazdów (wpływy finansowe do jednostek samorządowych) nie powinno jednak ograniczać wspólnej walki o bezpieczeństwo innych uczestników ruchu tylko do źle parkujący kierowcy,

### **5.3 DROGOWE ŚRODKI POPRAWY BRD**

Na podstawie posiadanych statystyk, przede wszystkim policyjnej bazy danych SEWiK nie sposób jest dokładnie ocenić w jakim stopniu czynniki związane z drogą mają wpływ na powstawanie wypadków.

W karcie zdarzenia drogowego - *Mrd 2/2*, na podstawie której ewidencjonuje się wypadki i kolizje drogowe nie uwzględniono szeregu informacji mających istotne znaczenie dla oceny wpływu drogi na wypadkowość, np.:

- brak pozycji dot. parametrów drogi a szczególnie informacji o normatywach (np. łuków poziomych i pionowych),
- istnieniu lub braku pasów włączenia i wyłączenia, właściwości oraz czytelności oznakowania pionowego i poziomego, itp.,
- rodzaju nawierzchni jezdni (asfalt, kostka, bruk, żwirowa, inna),
- stanu nawierzchni i poboczy, np. czy istnieją koleiny podłużne, stan krawędzi jezdni, czy pobocza nie są obniżone czy są równe, czy odpowiadają parametrom drogi, itp.,

- informacji o skrzyżowaniach, np. rodzaj skrzyżowania (zwykłe, skanalizowane, o ruchu okrężnym, małe rondo itp.),
- informacji o otoczeniu drogi (czy w koronie drogi rosną drzewa, stoją słupy lub istnieją inne twarde obiekty itp.),
- informacji o elementach podnoszących bezpieczeństwo np. linie akustyczne „vibro - line”, „kocie oczka”, bariery odbojowe itp.

Oczywiście policjant nie jest w stanie ocenić wszystkich elementów wskazanych powyżej, jak chociażby normatywów łuków poziomych czy pionowych. Jednakże w toku postępowania przygotowawczego istnieje możliwość i czas na uzupełnienie karty zdarzenia drogowego przez konsultacje ze specjalistami.

Teren województwa podlaskiego pokryty jest siecią dróg o łącznej długości 18 012,2 km, w tym 933,2 km to drogi krajowe, 1188,7 km - drogi wojewódzkie i 7713,3 km - drogi powiatowe.

Natężenie ruchu kołowego na poszczególnych drogach jest wyraźnie zróżnicowane. Największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga krajowa nr 8 - średnio 6262 pojazdy na dobę dla całego odcinka w granicach województwa (w zależności od punktu pomiarowego w 2000 roku wahało się od 2 599 do 25 648 poj/dobę). Na drodze nr 61 średniodobowe natężenie ruchu wynosiło 4856, na drodze nr 19 - 4557, na pozostałych drogach krajowych od 1394 do 3699 poj/dobę.

Drogi o wzmożonym natężeniu ruchu charakteryzują się również dużą wypadkowością. W 2002 roku na drodze nr 8 zanotowano 56 wypadków na 100 km drogi, na drodze nr 61 - 53, na drodze nr 19 - 48, na drodze 65 - 44 a na drodze nr 63 - 41.

Infrastruktura drogowa woj. podlaskiego ma wiele mankamentów wpływających na poziom bezpieczeństwa drogowego. Na podstawie ocen zarządów dróg wyróżnić tu można: odchylenia od obowiązujących parametrów (jezdni, poboczy, łuków pionowych i poziomych a częstokroć również skrzyżowań), na wielu odcinkach zły stan nawierzchni i poboczy, obecność twardych obiektów w koronie drogi, uwarunkowane geometrią skrzyżowań niedociągnięcia w organizacji ruchu, niski poziom organizacji ruchu osób niechronionych, brak obwodnic przy przejściach chociażby tylko dróg krajowych przez miejscowości, gdzie występuje zagęszczenie węzłów komunikacyjnych.,

Założenia perspektywiczne budowy trasy Via Baltica spowodowały przyspieszenie i rozszerzenie zakresu modernizacji dróg krajowych nr 8 i 19. Z uwagi na znaczenie komuni-

kacyjne i fakt, że mimo budowy trasy Via Baltica nie spowoduje się wyraźnego spadku natężenia ruchu na drodze krajowej nr 61 przeprowadza się intensywną jej modernizację. Niebagatelny wpływ na poprawę płynności ruchu oraz bezpieczeństwa w małych miejscowościach miałyby obwodnice Łomży, Stawisk, Szczuczyna, Grajewa i Rajgrodu.

Do bieżących, najczęściej stosowanych środków poprawy brd należą: przebudowy i modernizacje skrzyżowań, stosowanie sygnalizacji świetlnych (w tym również sygnalizacji akomodacyjnych), budowa ciągów pieszych, usprawnienia oznakowania poziomego i pionowego, wymiana i uzupełnienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, regulacja ograniczeń prędkości, likwidacja (choć daleka od potrzeb) kolein, bieżąca naprawa ubytków jezdni.

Nie wszystkie zabiegi przynoszą natychmiastowy pożądany i odczuwalny efekt w postaci ograniczenia liczby zdarzeń. Częstość modernizacji nawierzchni (poszerzenie jezdni, nowy dywanik, utwardzone pobocza) przynosi skutek wręcz odwrotny - wzrost liczby tragicznych w skutkach wypadków, szczególnie tam, gdzie nie wykonano urządzeń usprawniających ruch (wydzielone pasy dla skrętów, pasy włączenia i wyłączenia, azyle dla pieszych, urządzenia uspokojenia ruchu np. „małe ronda”, opóźnienia w pełnym, czytelnym oznakowaniu).

Notowany na takich odcinkach wzrost zagrożenia spowodowany jest wzrostem prędkości jazdy na lepszej drodze. W zamian za urządzenia usprawniające ruch często sięga się do takich środków jak ograniczenia prędkości za pomocą znaków, a przecież nie po to modernizowano ten odcinek drogi.

Nie prowadzi się również (a jeżeli tak, to w znikomym stopniu) analiz efektów podjętych i zrealizowanych działań pod kątem ich wpływu na poprawę brd. Nie prowadzi się szczegółowych diagnoz ujawnionych - w oparciu o statystykę - zjawisk problemowych, np. wypadki drogowe na odcinkach między skrzyżowaniami w Białymstoku i Suwałkach a na skrzyżowaniach w Łomży, wypadki na zmodernizowanych odcinkach dróg itp.

Zbyt rzadko korzysta się z opinii specjalistycznych firm w przedmiocie projektowania nowych rozwiązań komunikacyjnych, rozwiązań niejednokrotnie bardzo drogich, a często wymagających przebudowy w krótkim odstępie czasu od ich realizacji, co jeszcze bardziej podnosi koszty inwestycji.



## 5.4 RATOWNICTWO DROGOWE

W woj. podlaskim udzielanie pomocy ofiarom wypadków oparte jest na ratownictwie medycznym Zakładów Opieki Zdrowotnej i ratownictwie drogowym Państwowej Straży Pożarnej we współdziałaniu z Policją.

Podstawą organizacji struktury ratownictwa medycznego są trzy jednostki wiodące - Wojewódzkie Stacje Pogotowia Ratunkowego w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach. Posiadają one łącznie 24 zespoły reanimacyjne i 23 zespoły wypadkowe.

Ww środki techniczne rozmieszczone są poza ww miastami również w 14 Zakładach Pomocy Doraźnej z założeniem, że czas dojazdu na miejsce zdarzenia - poza miastami - nie powinien przekraczać 15 minut. Aktualnie warunek ten spełniony jest w 80%.

Siły i środki Państwowej Straży Pożarnej woj. podlaskiego wchodzi w skład Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego, który obejmuje trzy poziomy: krajowy, wojewódzki i powiatowy. Większość zadań ratowniczych realizowana jest na poziomie powiatu, gdzie znajdują się podstawowe siły i środki systemu. W województwie działa 16 jednostek PSP oraz 8 jednostek Ochotniczych straży Pożarnych posiadających samochody ratownictwa drogowego.

Informacje o zdarzeniach drogowych do stanowisk kierowania - Stacji Pogotowia Ratunkowego jak i PSP - docierać mogą przy wykorzystaniu wielu rodzajów środków łączności.

Współdziałanie między tymi jednostkami i Policją oparte jest przede wszystkim na łączności za pomocą sztywnych łączy telefonicznych i łączności radiowej. Trwają aktualnie prace nad utworzeniem zintegrowanego systemu monitoringu i łączności alarmowej między podmiotami ratowniczymi.

## 6. PROGNOZA

W Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2000” syntezę diagnozy stanu brd oraz skutków oddziaływania systemu transportu w krajach Unii Europejskiej, opracowaną przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ETCS) przedstawiono następująco:

- 1 na 3 obywateli UE będzie hospitalizowany z powodu uczestnictwa w wypadku drogowym,
- 1 na 20 obywateli zginie, bądź będzie ciężko ranny w wypadku drogowym,
- 1 na 80 obywateli zakończy swoje życie o 40 lat wcześniej z powodu wypadku drogowego,
- średnio życie obywateli UE jest skrócone o 6 miesięcy z powodu wypadków drogowych,
- w przeciwieństwie do innych zgonów, wypadki drogowe powodują zgony głównie ludzi młodych,
- wypadki drogowe powodują największą liczbę przedwczesnych zgonów z przyczyn zewnętrznych.

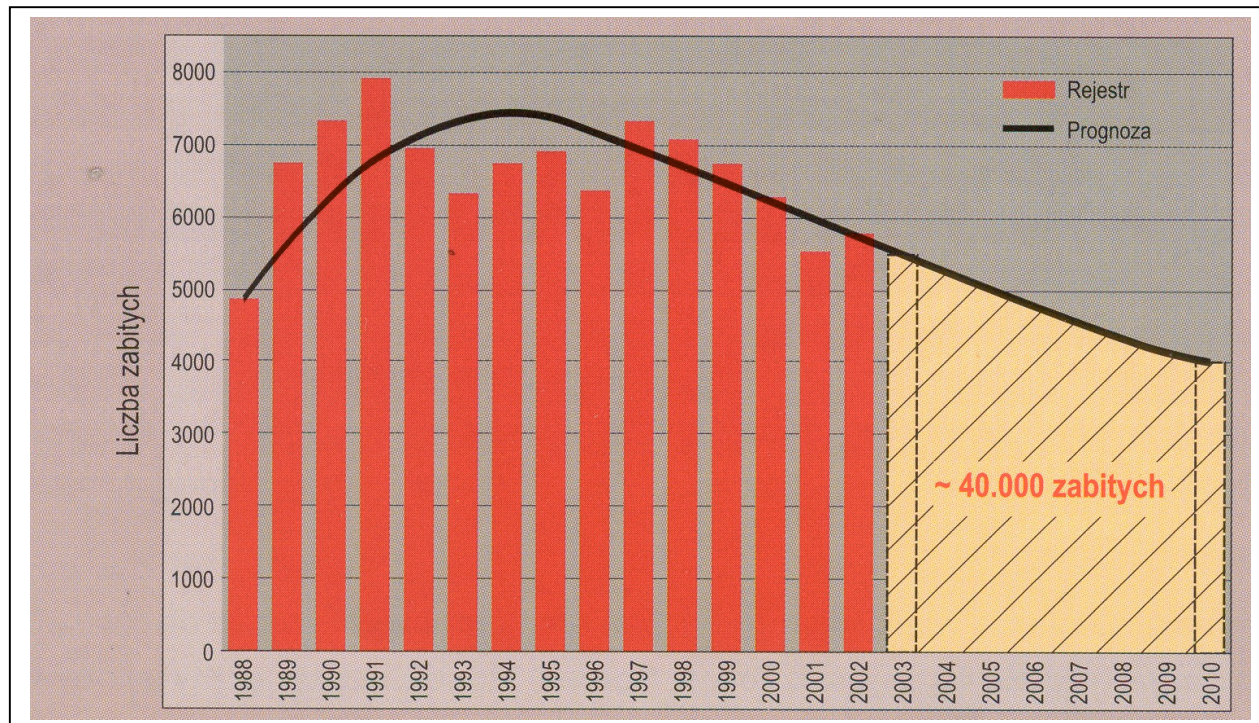
Wagę tego problemu podkreślają dodatkowo prognozy socjoekonomiczne, opracowane przez Światową Organizację Zdrowia, które wskazują, że wypadki drogowe będące obecnie na 7 miejscu na liście największych zagrożeń zdrowia i życia ludzkiego, za 25 lat znajdą się na miejscu drugim - tuż po chorobach słuchu występujących na tle nerwowym.

Nasilenie wypadkami drogowymi w różnych krajach świata jest wyraźnie zróżnicowane. Wpływ na to ma wiele czynników, a przede wszystkim:

- tempo rozwoju i stan motoryzacji oraz związane z nim natężenie ruchu kołowego,
- infrastruktura drogowa, jej poziom i stopień stosowania nowoczesnych technologii w rozwiązaniach komunikacyjnych,
- czytelny i w miarę ustabilizowany system przepisów prawnych oraz ich znajomość przez uczestników ruchu,
- kultura i dyscyplina w korzystaniu z dróg,
- stan i poziom ratownictwa drogowego.

Założyć można, że tempo rozwoju motoryzacji wzrośnie po wejściu do Unii Europejskiej. Zwiększy się zatem natężenie ruchu na drogach - jeden z podstawowych czynników wpływających na zagrożenie bezpieczeństwa drogowego.

### Prognoza liczby śmiertelnych ofiar ruchu drogowego w Polsce



Po 2004 roku spodziewać się należy pozytywnych zmian w infrastrukturze drogowej, zarówno w rozbudowie sieci dróg, poprawie ich jakości, jak również poprawie organizacji ruchu i systemie zabezpieczeń.

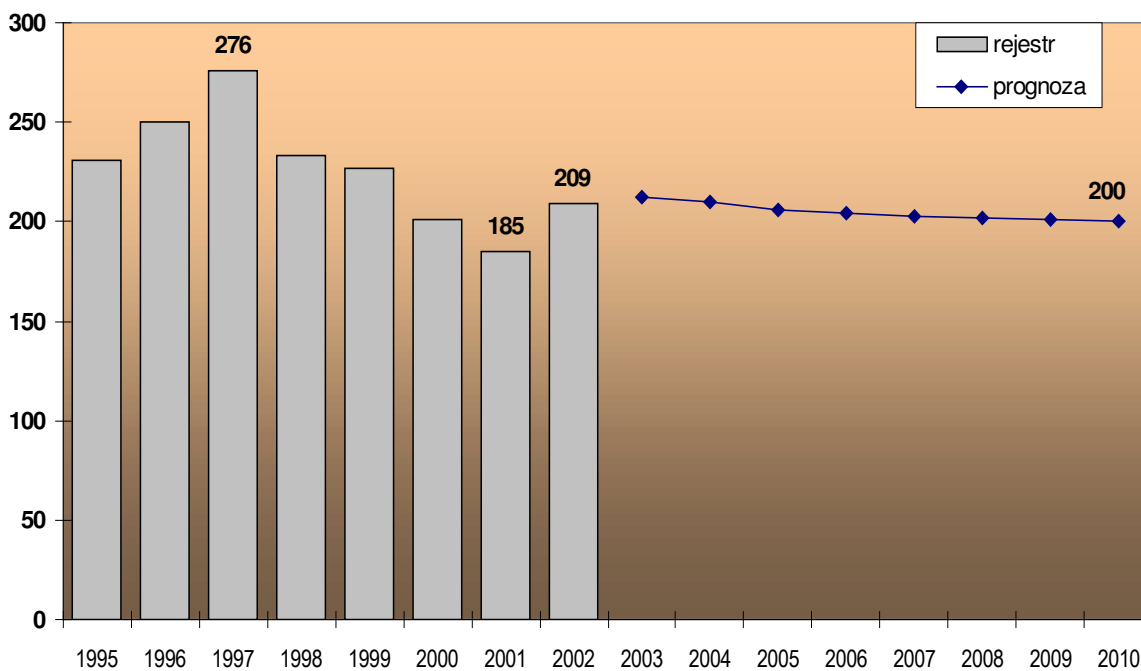
Powolna likwidacja istniejących mankamentów w infrastrukturze, ratownictwie drogowym a także konsekwentne działania organizacyjne i wykonawcze przy jednoczesnej szeroko pojętej edukacji komunikacyjnej społeczeństwa winne przynieść pozytywne efekty w postaci zmniejszenia się liczby wypadków drogowych i ich skutków.

Zakładając utrzymanie działań na rzecz poprawy brd w województwie podlaskim na obecnym poziomie, a więc przyjęcie tezy o powolnym tempie spadku liczby wypadków i ich ofiar, szacunkowo ocenić można, że do 2010 roku zanotujemy 9 300 wypadków drogowych, w których:

- 1 500 osób straci życie,
- 12 000 osób dozna uszkodzeń ciała,

Szacunki powyższe określa się w programie mianem „wariant 0”. W wariantcie tym przyjęto, że w 2010 roku zginąć może 200 osób w wypadkach na podlaskich drogach.

**Szacunkowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w woj. podlaskim  
do roku 2010 wg „wariantu 0”**



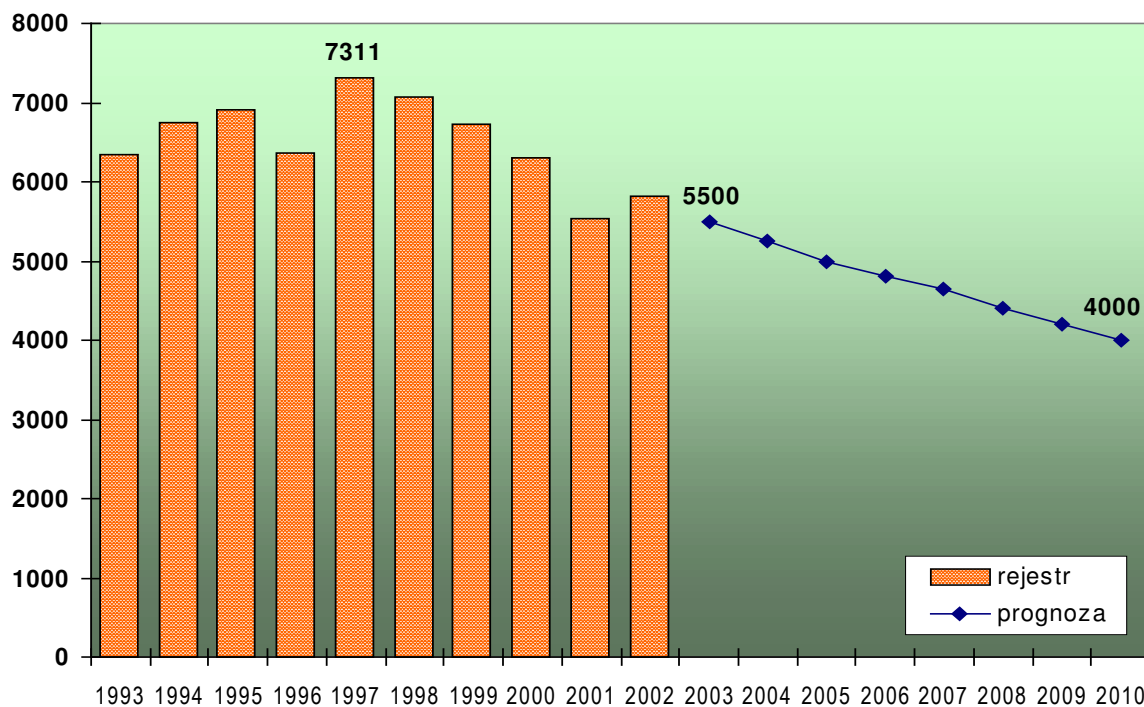
## 7. CELE I GŁÓWNE ZAŁOŻENIA PROGRAMU

### 7.1 CELE ILOŚCIOWE

Doświadczenia państw o wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują na konieczność tworzenia programów poprawy brd z jasno określonym celem ilościowym. Stwierdzono, że wyraźnie postawiony cel i ściśle określony czas na jego osiągnięcie znacznie ułatwiają wdrożenie programu, podział środków finansowych, możliwość ewentualnych zmian kierunkowych oraz monitoring skuteczności działań.

Krajowy Program Poprawy BRD „GAMBIT 2000” na podstawie długoterminowej prognozy liczby ofiar śmiertelnych w Polsce, zakłada ograniczenie do 2003 roku tej liczby do 5500 osób (cel krótkoterminowy) i do 4000 osób w 2010 roku (cel długoterminowy).

#### Rejestrowana i prognozowana liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 1993 - 2010

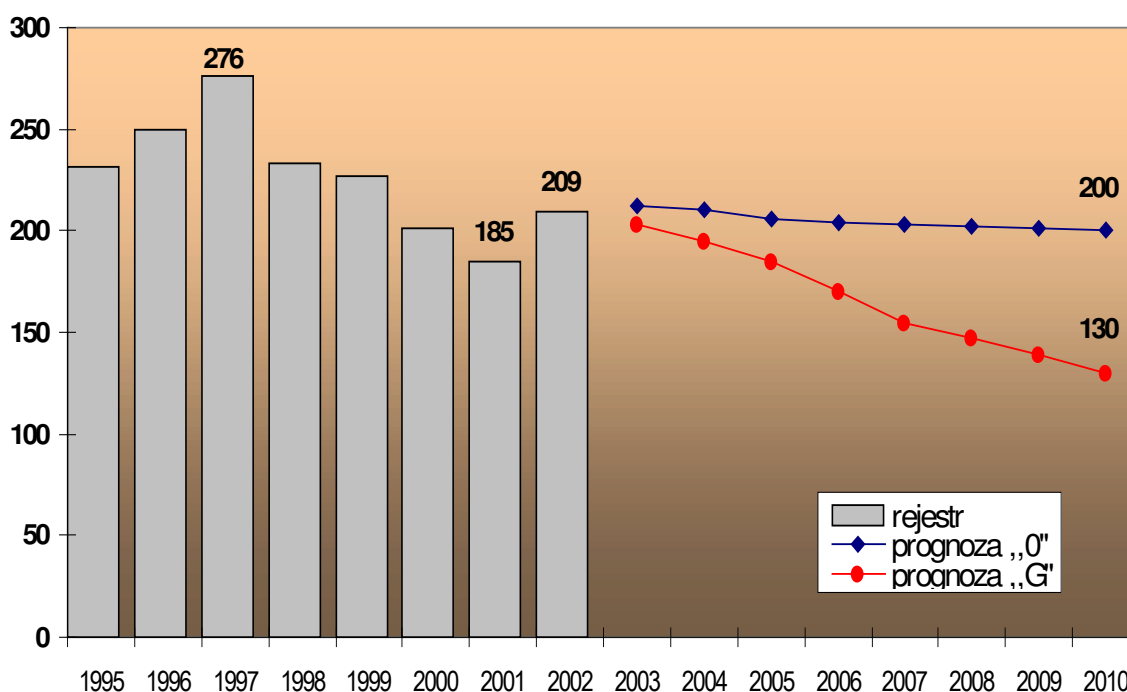


W Programie Krajowym „GAMBIT 2000” stwierdzono, że „analizy wykonane dla potrzeb prognozy uwzględniają trendy w sytuacji politycznej i społeczno - gospodarczej Polski do 2010 roku. Należy jednak podkreślić, że osiągnięcie powyżej zdefiniowanych celów możliwe będzie poprzez powszechne wdrożenie środków poprawy brd przez wszystkie poziomy administracji rządowej i samorządowej, a zawarte w Programie działania mają stworzyć odpowiednie warunki dla ich wdrożeń”.

Przyjmując założenia Programu Krajowego, że liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych winna zmniejszyć się o 36% w stosunku do liczby notowanej w 2000 roku liczba ofiar śmiertelnych w woj. podlaskim nie powinna przekroczyć w 2010 roku liczby 130 osób - „wariant G” (od słowa Gambit).

Przyjmując ilościowe różnice między „wariantem 0” a „wariantem G” z zastrzeżeniem pełnej realizacji założeń programowych nie tylko w skali województwa ale i zadań ujętych w harmonogramie - liczba „zaoszczędzonych” szacunkowo istnień ludzkich w latach 2004 - 2010 może wynieść prawie 300.

### **Szacunkowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w woj. podlaskim do roku 2010 z uwzględnieniem „wariantu 0” oraz „wariantu G”**



## 7.2 CELE JAKOŚCIOWE

Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2000” zakłada ukierunkowanie działań na rzecz poprawy brd w taki sposób, aby osiągnąć znaczące efekty głównie w obszarach, które zostały zdefiniowane jako problemy najwyższej rangi. Na podstawie statystycznej analizy wypadków uznano, że największą redukcję zagrożenia na drogach osiągnąć można koncentrując działania na następujących siedmiu problemach:

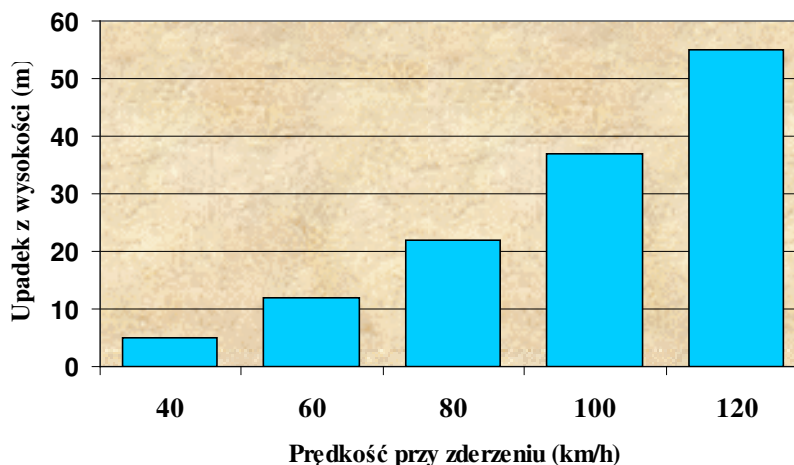
- nadmierna prędkość jazdy,
- młodzi kierowcy,
- niechronieni użytkownicy dróg,
- nietrzeźwi użytkownicy dróg,
- ciężkość wypadków drogowych,
- przejścia dróg przez małe miejscowości,
- miejsca koncentracji wypadków drogowych.

### Nadmierna prędkość jazdy

W 2002 roku kierujący pojazdami spowodowali 1140 wypadków drogowych, w których 153 osoby poniosły śmierć, a 1600 doznało uszkodzeń ciała. Ponadto kierujący byli sprawcami 10 273 kolizji drogowych.

Prawie co trzeci wypadek drogowy (366, czyli 32,1% przy wskaźniku krajowym 22,2%) związany był z przekroczeniem dozwolonej prędkości jazdy przez sprawcę wypadku lub jej niedostosowania do warunków ruchu. Nadmierna prędkość jazdy była przyczyną śmierci co drugiej osoby zabitej w wypadkach z tej przyczyny. Obrażeń ciała doznała w tych wypadkach co trzecia osoba.

**Porównanie energii przy zderzeniu samochodu  
z przeszkodą i upadku z wysokości**





Odsetek kolizji drogowych z przyczyn nadmiernej prędkości lub niedostosowanej do warunków ruchu jest stosunkowo niewielki (12,3%), gdyż prędkość pojazdów ma niewątpliwie wpływ na dynamikę zderzenia, a więc i poważniejsze skutki.

Dane statystyczne pozwalają również na stwierdzenie że mimo przeważającej liczby wypadków drogowych w obszarach zabudowanych (60%) ilość osób zabitych jest tam dwukrotnie niższa niż poza obszarami zabudowanymi. Wynika to niewątpliwie z dynamiki zdarzeń spowodowanej prędkością jazdy. W przypadku odcinków dróg poza terenem zabudowanym udział kierowców przekraczających dopuszczalne prędkości wynosi średnio 50% a na przejściach przez małe miejscowości nawet 65%.

Prędkość jazdy ma wpływ na ilość wypadków:

- na prostych odcinkach dróg (60,5% ogólnej liczby wypadków) a na zakrętach (9,0%),
- na drogach twardych (96,1%),
- na jezdniach suchych (66,7%), na mokrych (23,4%) a na oblodzonych, zaśnieżonych (8,9%),
- przy dobrych warunkach atmosferycznych (68%), a np. w czasie mgły - tylko 0,8% gdy już w czasie opadów atmosferycznych - 10,6%,

Obserwuje się, że na zmodernizowanych odcinkach dróg - w niektórych przypadkach - notuje się wzrost liczby wypadków drogowych. Szersze, równe, bez kolein jezdnie, szersze i równe pobocza, brak obiektów na koronie drogi są bodźcem do szybszej jazdy. Zastanowić się więc należy, czy nie warto wprowadzać tam tylko okresowych (2 - 3 miesięcznych) ograniczeń prędkości, szczególnie w okresie letnich upałów, gdy występuje „tłustość” nawierzchni na świeżym asfalcie.

Przegląd dróg pod względem ograniczeń prędkości wzorem GDDPiA jest konieczny. Należy doprowadzić do sytuacji, że ograniczenia te winne być stosowane tylko tam, gdzie warunki geometryczne drogi tego wymagają. Mnogość znaków ograniczających prędkość, często w miejscach tego nie wymagających, a umożliwiających pokonanie odcinka drogi z większą prędkością powoduje uśpienie czujności kierowców i w konsekwencji brak panowania nad pojazdem tam, gdzie jazda z prędkością ograniczoną znakiem jest koniecznością.

Jest to ważny problem, gdy się zważy, że w kraju przy ogólnej ciężkości wypadków 11 osób zabitych na 100 wypadków - w wypadkach z przyczyn nadmiernej prędkości jazdy wskaźnik ten wynosi 16.



Podane powyżej wskaźniki, jak i liczby wypadków z tej przyczyny na drogach woj. podlaskiego nie odpowiadają pełnej rzeczywistości, gdyż wypadki są bardzo często efektem występowania kilku czynników (przyczyn) i nie zawsze są właściwie zakwalifikowane w kartach zdarzenia Mrd 2/2. Założyć więc należy, że wypadków związanych z prędkością jest więcej niż wskazują dane statystyczne. Często takie przyczyny jak gwałtowne hamowanie, nieprawidłowe wyprzedzanie, wymijanie, omijanie czy nawet nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych mają związek z niedostosowaniem do warunków ruchu (nie tylko atmosferycznych) prędkości jazdy. Przecież zgodnie z § 47 pkt 4 rozporządzenia MT i GM z 21.06.1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych przed każdym przejściem dla pieszych kierujący powinien zmniejszyć prędkość. Jeżeli tego nie zrobił (mimo iż kieruje z prędkością dopuszczalną na tej drodze) a na przejściu potrafił osobę pieszą policjanci zakwalifikują w karcie zdarzenia ten wypadek jako nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych (poz. XI pkt 06) pomijając sprawę prędkości (poz. XI pkt 01). Podobnych przykładów jest więcej.

### **Wnioski**

- nadmierna lub niedostosowana do warunków ruchu prędkość klasyfikowana jest na pierwszym miejscu wśród przyczyn wypadków drogowych,
- prędkość jako przyczyna zdarzenia bezpośrednio wpływa na ciężkość wypadków drogowych,
- skutecznym środkiem poprawy brd jest ograniczenie prędkości w ogóle i jest to środek najtańszy. Przykładowo, ograniczenie prędkości do 80 km/h w terenie niezabudowanym i do 50 km/h w terenie zabudowanym wpłynie prawdopodobnie na zmniejszenie liczby zabitych i rannych o 20 - 30%.

Innymi związanymi z prędkością środkami poprawy brd są:

- segregacja ruchu, zwłaszcza oddzielenie pieszych i rowerzystów od pojazdów,
- stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu,
- stosowanie urządzeń zabezpieczających (np. bariery ochronne),
- likwidacja „twardego otoczenia drogi”,
- wzmocnienia nadzoru policyjnego,

- zdyscyplinowanie kierujących w zakresie używania pasów bezpieczeństwa,
- stosowanie takich samych ograniczeń niezależnie od potrzeb determinowanych lokalnymi warunkami powoduje wśród kierowców brak zaufania do tych ograniczeń,
- dokładne diagnozowanie i monitoring pozwalają na stosowanie właściwych ograniczeń prędkości na poszczególnych, niebezpiecznych odcinkach dróg,
- mnogość ograniczeń znakami drogowymi prowadzi do uśpienia czujności kierowców nagminnego niestosowania się do tych zakazów.

### **Młodzi kierowcy**

Interesująca nas grupa wiekowa od 18 do 24 lat stanowi 10% populacji kraju. Jednakże ludzie w tym wieku jako kierujący pojazdami spowodowali w 2002 roku 23,7% ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących. W woj. podlaskim wskaźnik ten wynosi 25%, czyli co czwarty wypadek spowodował kierujący młody wiekiem.

Uznać więc należy, że młodzi kierujący stanowią „grupę ryzyka”. Poważny ich udział w wypadkach drogowych nie wynika tylko z nieznajomości kodeksu drogowego i krótkiego stażu. To raczej problem stylu życia, braku życiowego doświadczenia, poczucia zagrożenia i odpowiedzialności, dużej pewności siebie, przeceniania własnych umiejętności, chęci imponowania innym i nadużywanie alkoholu.

Spora grupa ludzi, w wieku powyżej 24 lat zdobyła prawo jazdy po raz pierwszy. Kierujący w wieku 25 - 39 lat spowodowali w woj. podlaskim najwięcej, bo 31,4% wypadków drogowych i 36,1% kolizji. W wyniku 355 wypadków przez nich zawinionych śmierć poniosło 56 osób (35,9%) a 516 zostało rannych (32,2%).

W praktyce zauważa się, że teoretyczne przygotowanie do uczestnictwa w ruchu drogowym młodych kierowców jest na bardzo niskim poziomie. Kandydaci na kierowców przygotowywani są w zasadzie do zaliczenia egzaminu i tylko w zakresie teorii objętej testami, a praktyki - manewrami na placu i sposobem poruszania się po wybranych ulicach. Przystępujący do egzaminu nie znają zasad bezpiecznego korzystania z dróg, bo kto i jak ma ich tego nauczyć w ciągu 10 godzin szkolenia teoretycznego. Nie wystarczy, że kandydat na kierowcę sam przeczyta akapit o ograniczonym zaufaniu, zdanie o bezpiecznej prędkości czy szczególnej ostrożności bez dogłębnego wyjaśnienia problemu. W czasie szkolenia nie zwraca się również uwagi na kulturę jazdy.

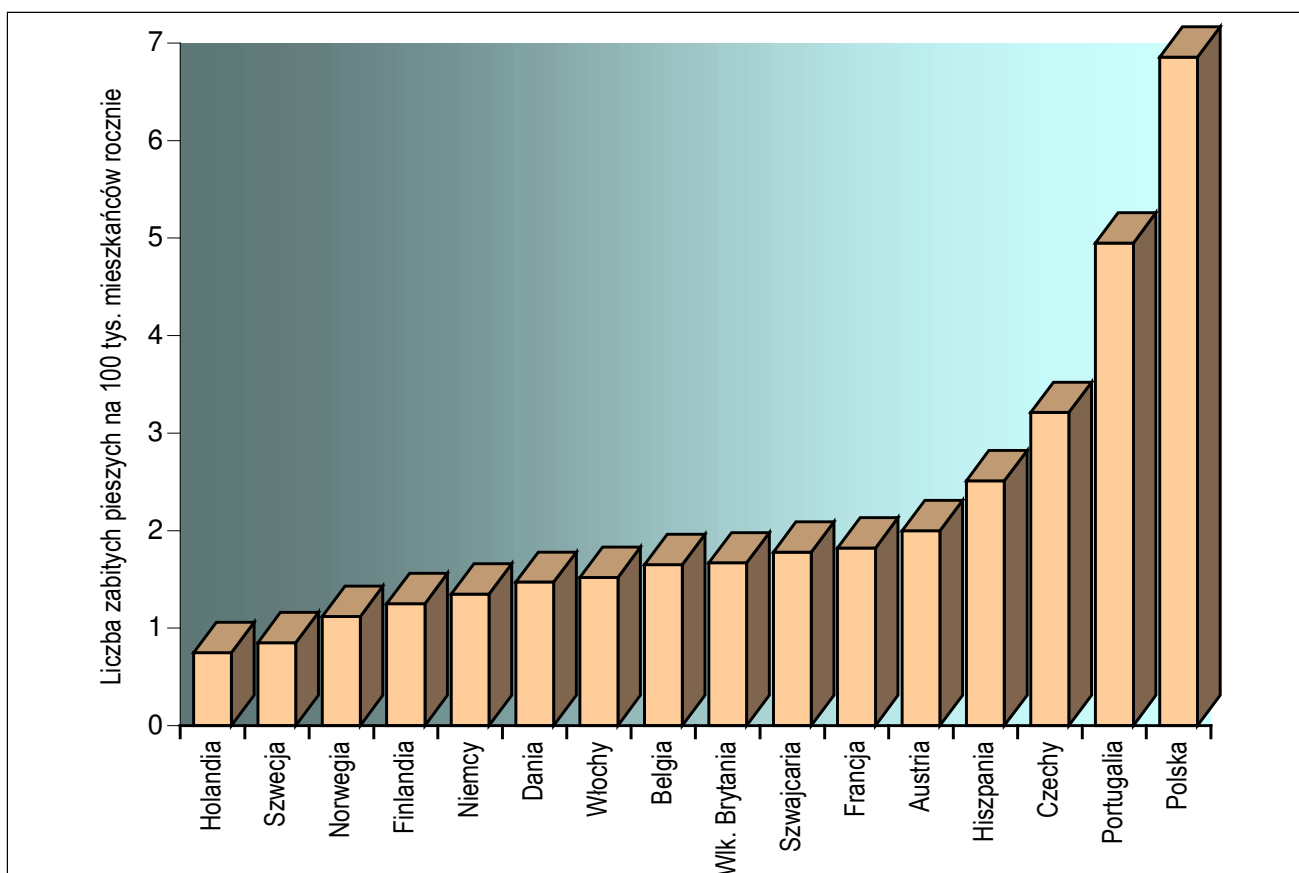
## Wnioski

Konieczne jest:

- podniesienie poziomu szkolenia kandydatów na kierowców,
- wzmożenie kontroli zachowań młodych ludzi uczestniczących w ruchu drogowym i skuteczniejsze dyscyplinowanie ich zachowań,
- uaktywnienie środków masowego przekazu w ukazywaniu tragicznych skutków błędów popełnianych przez młodych kierowców z jednoczesnym szczegółowym omówieniem przyczyn tych tragedii.

## Niechronieni użytkownicy dróg

Do tej kategorii uczestników ruchu należą piesi, rowerzyści, motorowerzyści i osoby niepełnosprawne. Można wśród nich wyróżnić grupy szczególnego zagrożenia: dzieci, osoby niepełnosprawne i osoby starsze wiekiem.



Ogółem na terenie woj. podlaskiego w 2002 roku w wypadkach drogowych poszkodowanych było 716 osób jako niechronionych uczestników ruchu. Stanowi to 34,3% ogólnej

liczby zabitych i rannych. Liczba zabitych pieszych, rowerzystów i motorowerzystów jest bardzo wysoka, gdyż sięga 46% ogólnej liczby zabitych w wypadkach na podlaskich drogach.

Najeżanie na pieszego to prawie 40% wypadków drogowych w kraju a 33,7% w woj. podlaskim i ten rodzaj wypadków plasuje się na drugim miejscu po zderzeniach pojazdów. Średnio każdego dnia zdarza się 1-2 potrącenia osób pieszych. Co trzecia osoba zabita w wypadkach drogowych i co czwarta ranna - to osoba piesza.

W 2002 roku w woj. podlaskim zginęło na drogach 19 dzieci w wieku 0-17 lat (co 10 osoba zabita) a uszkodzeń ciała doznało 384 dzieci (co 5 ranna).

Prawie co czwarta osoba zabita na podlaskich drogach oraz prawie co ósma ranna to osoby starsze w wieku powyżej 60 lat.

Rowerzyści i motorowerzyści w kategorii osób zabitych stanowią 13,4%, a w kategorii osób rannych - 8,3%.

Trudno ustalić liczbowe zagrożenie osób niepełnosprawnych zarówno w kategorii sprawców jak i poszkodowanych z uwagi na brak takich informacji w statystykach systemu SEWiK.

## **Wnioski**

- obecna infrastruktura drogowa (brak odpowiedniej ilości chodników dla pieszych, nierówne błotniste pobocza, itp.) zmuszają pieszych do korzystania z jezdni,
- niski jest poziom wiedzy i świadomości zagrożeń wśród pieszych uczestników ruchu drogowego. Utała się wśród pieszych mylna świadomość bezwzględności pierwszeństwa, a więc i pełnego bezpieczeństwa pieszego na przejściu dla pieszych,
- niski jest poziom edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży szkolnej wynikający z niedociągnięć w szkoleniu nauczycieli techniki i brakach w wyposażeniu szkół w środki dydaktyczne w tym zakresie,
- brak jest właściwej segregacji ruchu rowerowego (drogi dla rowerów) na ciągach komunikacyjnych wymagających stosowania oddzielenia ruchu pojazdów rowerowych.

## **Nietrzeźwi użytkownicy dróg**

Pomimo notowanego w kraju zmniejszenia się liczby wypadków związanych z udziałem nietrzeźwych jego uczestników to w woj. podlaskim w 2002 roku stwierdzono wzrost liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących o 26%, a kolizji o 12%. W wypadkach drogowych, gdzie przyczyna związana była z alkoholem w czasie kierowania pojazdem śmierć poniosło 29 osób (co siódma zabita), 229 osób doznało uszkodzenia ciała. Wzrosła również w stosunku do 2001 roku liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych (o 12,3%), ale liczba osób zabitych z tej przyczyny wzrosła aż o 47%.

## **Wnioski**

- mimo prawie 8% wzrostu ujawnionych przypadków kierowania pojazdami po użyciu alkoholu realny wzrost zagrożenia wypadkami wskazuje na jeszcze zbyt niską skuteczność zwalczania tego problemu na podlaskich drogach,
- po przekazaniu do rozpatrzenia przez sądy wykroczeń z art. 87 KW nie zaznaczył się odczuwalny wzrost poziomu represyjności w tym zakresie,
- mało aktywny i mało odczuwalny jest poziom działań profilaktyczno-zapobiegawczych, działań uświadamiających o skutkach zagrożeń uczestniczenia w ruchu po użyciu alkoholu,
- obserwuje się nadal liberalne podejście społeczeństwa do przypadków siadania za kierownicą po użyciu alkoholu tzw. „społeczne przyzwolenie”.

## **Ciężkość wypadków drogowych**

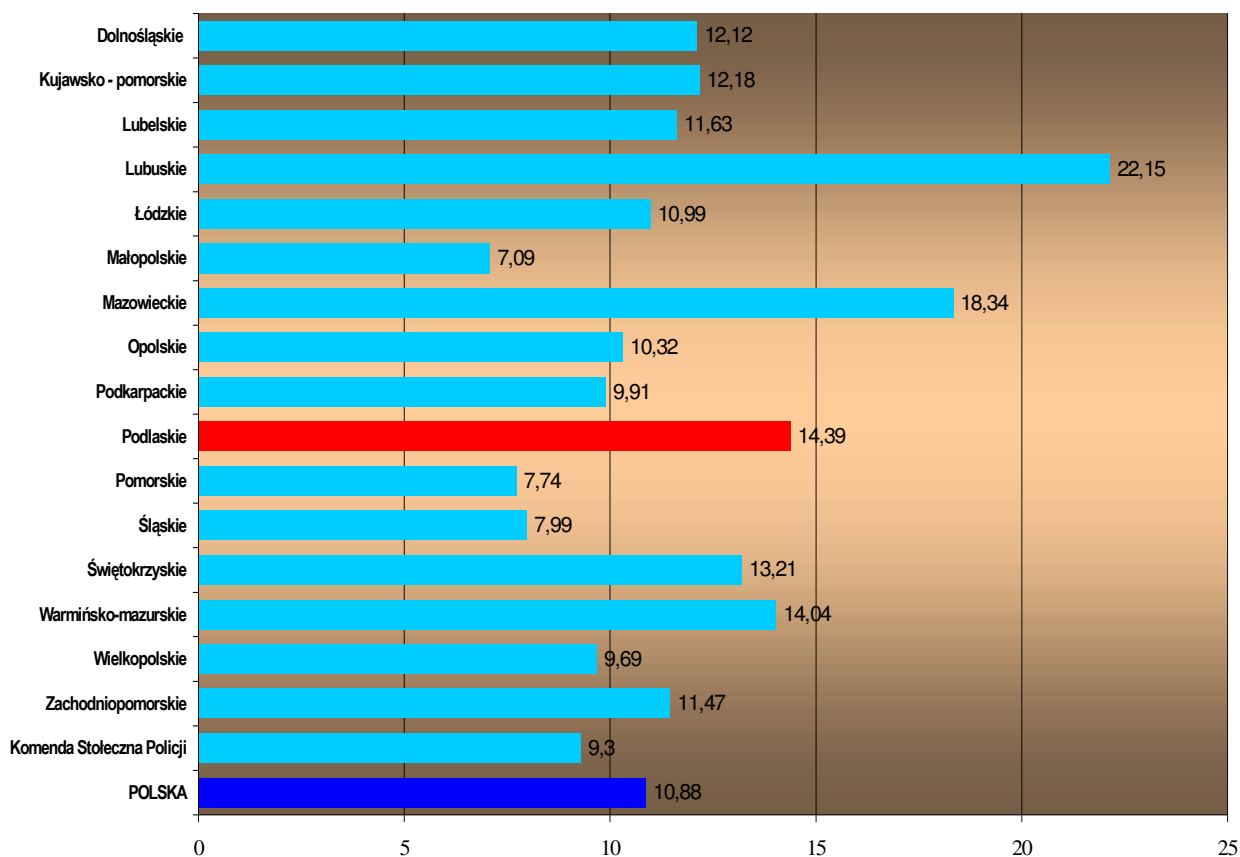
Od szeregu lat Polska ma jeden z najwyższych wskaźników ciężkości wypadków w świecie. O ile w USA i Japonii na 100 wypadków ginie 1 człowiek, w Austrii, Niemczech, W. Brytanii czy Szwajcarii - 2, w Belgii, Holandii - 3, w Szwecji - 4, to w Polsce - 11.

Podczas gdy w W. Brytanii w wypadkach drogowych śmierć ponosi 6 osób na 100 tys. mieszkańców, w Holandii i Szwecji - 7, w Japonii, Szwajcarii i Finlandii - 8, to w Polsce - 16.

Ciężkość wypadków w woj. podlaskim jest również niepokojąca. Gdy w woj. małopolskim na 100 wypadków ginie 7 osób, w pomorskim prawie 8 (przy średniej krajowej - 10,88), to w woj. podlaskim - 14,39, plasując nasze województwo na trzecim miejscu w kraju.

Podobnie wg wskaźnika osób zabitych na 100 tys. mieszkańców woj. podlaskie ze wskaźnikiem 17,1 zajmuje niekorzystne piąte miejsce wśród wszystkich województw (wskaźnik krajowy - 15,1).

### Zabici na 100 wypadków w kraju w 2002 roku



### Wnioski

Podjęcie jakichkolwiek przedsięwzięć wpływających na zmniejszenie tych wskaźników będzie swego rodzaju drogą do realizacji głównego założenia „Gambitu 2000” - zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych.

Najczęściej wskazywanymi, głównymi przyczynami wysokich wskaźników ciężkości wypadków są:

- nadmierna prędkość jazdy i związana z nią dynamika wypadków,
- niepodatne (twarde) otoczenie drogi, w tym drzewa, słupy inne trwałe obiekty,
- zbyt mała ilość barier ochronnych,

- długi czas liczony od momentu wypadku do chwili przybycia służb ratowniczych i medycznych,
- słaba konstrukcja niektórych typów samochodów oraz brak lub niedostateczne ich wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa biernego pojazdów.

Na wyraźne ograniczenie skutków śmiertelnych w wypadkach drogowych wpłynąć powinny takie przedsięwzięcia, jak:

- właściwe, specjalistyczne wyposażenie pojazdów ratunkowych służb medycznych i straży pożarnej,
- utworzenie scentralizowanego systemu powiadamiania i przepływu informacji,
- zagęszczenie lokalizacyjne placówek ratowniczych, wpływające na skrócenie czasu dojazdu na miejsce zdarzenia,
- upowszechnienie szkolenia w zakresie pomocy przedmedycznej,
- upowszechnienie pełnej dyscypliny w zakresie obowiązku używania pasów bezpieczeństwa wpłynie na ograniczenie wypadków śmiertelnych, a więc i zmniejszenie wskaźnika ciężkości wypadków

### **Przejścia dróg przez małe miejscowości**

Struktura ruchu kołowego w Polsce na wszystkich drogach jest mocno zróżnicowana zarówno pod względem dynamiki ruchu jak i przewożonych ładunków. Obok szybkich samochodów osobowych uczestniczą w ruchu samochody ciężarowe o zróżnicowanej DMC, a poza autostradami i drogami ekspresowymi spotyka się wolno jadące ciągniki, a także pojazdy zaprzęgowe i rowery.

Na prawie wszystkich drogach krajowych, a więc drogach o największym natężeniu ruchu występuje nakładanie się ruchu dalekobieżnego - z zasady szybszego - na lokalny, w większości wolniejszy. Uwydatnia się to szczególnie na przebiegach dróg przez teren małych miejscowości lub w ich pobliżu, a więc w strefach o zwiększonej liczbie skrzyżowań czy licznych zjazdów do obiektów handlowych, usługowych, produkcyjnych itp.

Rozwiązania drogowe podporządkowane są w zasadzie jednemu celowi - utrzymania płynności ruchu tranzytowego (przede wszystkim przez utrzymanie dużej prędkości jazdy). W praktyce jednak w poprzek i wzdłuż tego typu dróg odbywa się ruch lokalny pojazdów

silnikowych, zaprzęgowych, rowerów i pieszych, a często spotyka się także przepędzanie zwierząt hodowlanych.

Z analizy stanu bezpieczeństwa drogowego w woj. podlaskim wynika, że w 2002 roku 872 wypadki drogowe (tj. 60%) zaistniały w terenie zabudowanym.

- Na ulicach miast Białystok, Łomża i Suwałki zaistniały łącznie 422 wypadki (29,1), w których śmierć poniosło 29 osób (13,9%), a 478 osób (25,5%) doznało uszkodzeń ciała.
- Na ulicach miast powiatowych zarejestrowano 150 wypadków (10,3%), 11 osób zabitych (5,3%) oraz 191 osób rannych (10,2%).
- Na obszarach zbudowanych pozostałych miejscowości w województwie zaistniało 300 wypadków (20,7%), w których zginęło 31 osób (14,8%), a 362 osoby (19,3%) doznały uszkodzeń ciała.

## **Wnioski**

- obszary zabudowane małych miejscowości są poważnie zagrożone. Notuje się tam co piąty wypadek, co siódmą osobę zabita i co piątą osobę ranną. Do tego, co ósma kolizja drogowa notowana jest właśnie w tym terenie,
- oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego lub wyprowadzenie tego ruchu poza miejscowości (obwodnice) w sposób powszechny nie jest możliwe. Konieczna jest więc taka organizacja ruchu kołowego i osób pieszych, aby przy utrzymaniu płynności ruchu powodowała jak najmniejsze jego zagrożenie,
- stosowanie ograniczeń prędkości za pomocą znaków drogowych nie zawsze przynosi pożądany efekt,
- skuteczne są rozwiązania inżynierskie powodujące uspokojenie ruchu (np. stosowanie wydłużonych wysepek w osi jezdni stanowiących jednocześnie azyle dla pieszych, właściwe oznakowanie poziome itp.),
- w wielu miejscowościach skrzyżowania dróg nie odpowiadają normatywom w kontekście obecnego i przyszłościowego natężenia ruchu, a organizacja ruchu wielokrotnie nie odpowiada jego warunkom i potrzebom. Istnieją ograniczenia widoczności na skrzyżowaniach,
- większą uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie ruchu pieszego, szczególnie w pobliżu szkół, obiektów handlowych, targowisk, dworców itp.



## **Miejsca koncentracji wypadków drogowych**

Aktualny system policyjnej ewidencji zdarzeń drogowych SEWiK nie daje możliwości dogłębnej analizy lokalizacji wypadków, szczególnie w zakresie ustalania dokładnych miejsc koncentracji wypadków i kolizji w skali województwa.

Ogólne typowanie zagrożonych odcinków dróg może być dokonywane jedynie w GDDKiA oraz w PZDW w Białymstoku (patrz „Diagnoza” str. 71-72). Zarządy dróg powiatowych takich możliwości nie mają z uwagi na brak kilometrażu na przeważającej większości zarządzanych dróg.

Ustalanie miejsc koncentracji, analizowanie zdarzeń w tych miejscach oraz bieżący monitoring umożliwiłoby zorganizowanie i zbudowanie wojewódzkiej bazy danych o wypadkach z właściwym pełnym programem analitycznym.

Generalnie w kraju przyjmuje się, że „miejscem koncentracji wypadków drogowych jest odcinek 1km drogi (lub krótszy), na którym notuje się zwiększono liczbę wypadków w ciągu roku”.

Przykładowo, w 1998 roku GDDP na podstawie danych z komend wojewódzkich policji zidentyfikowała w kraju 1300 szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg, gdzie w latach 1993-1997 wydarzyło się minimum 10 wypadków na 1 kilometr drogi.

W/g obliczeń Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej (obecnie Min. Infrastruktury) w 1998 roku w Polsce było 1200 odcinków dróg określonych międzynarodową nazwą „czarne punkty”.

Liczba tych punktów corocznie wzrasta. Dlatego też Ministerstwo zainicjowało program pod nazwą „Uwaga na czarne punkty”. Program ten finansowany jest ze środków pozabudżetowych. Akcję rozpoczęto w 1998r. od oznakowania 20 „czarnych punktów” na drogach krajowych.

W woj. podlaskim oznakowano 2 „czarne punkty” - na drodze nr 8 w pobliżu Jeżewa i w miejscowości Wasilków.

## **Wnioski**

- Bieżące typowanie i analizowanie miejsc koncentracji wypadków uzależnione jest od posiadania wojewódzkiej bazy danych,
- Określenie odcinków lub miejsc niebezpiecznych niezbędne jest do szczegółowych opracowań projektowanych środków poprawy brd,

- Niezbędne jest monitorowanie efektów zastosowanych środków zapobiegawczych w celu ewentualnych korekt oraz określenia efektywności działań modernizacyjnych metodą porównawczą „przed i po”,
- Typowanie miejsc niebezpiecznych uzależnione jest od dokładności określenia miejsca przez policjanta wypełniającego kartę zdarzenia Mrd-2/2 na miejscu wypadku,
- Niezbędne jest skilometrowanie do 2010 roku pozostałej części dróg powiatowych,
- Szczególnym miejscem koncentracji wypadków są obszary zabudowane, a w nich przede wszystkim skrzyżowania, sąsiedztwa dworców, targowisk, szkół, punktów handlowych itp. Analizy brd winny zmierzać do wyselekcjonowania tych miejsc, objęcia szczegółową diagnozą i wskazania koncepcji środków poprawy bezpieczeństwa ruchu.

## 8. ZADANIA PODSTAWOWE

W oparciu o Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2000” oraz w zależności od okresu realizacji przyjęto podział zadań programowych na:

- zadania krótkoterminowe do 2005 roku
- zadania długoterminowe do 2010 roku

### **Zadanie A1**      **USPRAWNIENIE STRUKTURY ZARZADZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO.**

#### **Cele zadania**

- *usprawnienie działań Wojewódzkiej Rady BRD*
- *tworzenie powiatowych i gminnych struktur BRD*
- *powołanie kadr BRD*

#### **Zadania krótkoterminowe**

##### **A 1/1**

- powołanie kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - utworzenie stanowiska inspektora w administracji rządowej województwa
  - utworzenie stanowiska specjalisty w administracji samorządowej województwa
  - utworzenie stanowiska specjalisty w administracji samorządowej powiatów
- opracowanie zasad funkcjonowania kadr brd

##### **A 1/2**

- zorganizowanie nowych struktur brd w województwie
  - utworzenie Powiatowych Rad BRD
  - utworzenie Gminnych Komisji BRD

**A 1/3**

- tworzenie struktury wewnętrznej Wojewódzkiej Rady BRD
  - rozszerzenie składu Wojewódzkiej Rady BRD
  - utworzenie w strukturze WRBRD komisji problemowych
  - uaktualnienie regulaminu organizacyjnego WRBRD

**A 1/4**

- przeszkolenie nowopowołanych kadr BRD

**Zadania długoterminowe****A 1/2**

- opracowanie lokalnych programów poprawy brd

**A 1/3**

- opracowywanie rocznych planów pracy Wojewódzkiej Rady BRD i planów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie

**A 1/4**

- szkolenie kadr BRD

**A 1/5**

- opracowywanie okresowych ocen i sprawozdań dotyczących:
  - realizacji Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD
  - stanu bezpieczeństwa i efektów podejmowanych działań

**Zadanie A2    ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI**  
**O BEZPIECZEŃSTWIE RUCHU DROGOWEGO**

**Cele zadania**

- *utworzenie wojewódzkiej bazy danych zapewniające rozszerzenie zbioru i dostępności*
- *usprawnienie policyjnej bazy danych*

**Zadania krótkoterminowe****A 2/3**

- utworzenie wojewódzkiej bazy danych
- utworzenie wojewódzkiej strony internetowej

**Zadania długoterminowe****A 2/1**

- podniesienie poziomu ewidencjonowania zdarzeń drogowych w policyjnej bazie SEWiK

**A 2/2**

- zbieranie i wykorzystywanie danych dot. brd do celów innych niż policyjne

**A 2/6**

- Uczestniczenie instytucji wojewódzkich w zintegrowanej bazie danych

**Zadanie A3**     **WDROŻENIE SYSTEMU AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA**  
**RUCHU DROGOWEGO**

**Cel zadania**

- *wprowadzenie powszechnego audytu brd*

**Zadania krótkoterminowe****A 3/4**

- uzyskanie uprawnień do audytu BRD przez pracowników nadzoru technicznego
- powołanie audytorów brd w powiatach

**Zadania długoterminowe****A 3/5**

- szkolenie specjalistyczne audytorów BRD

**Zadanie A4    WDROŻENIE SYSTEMU USTAWICZNEGO KSZTAŁCENIA**  
**KADR**

**Cel zadania**

- *zwiększenie liczby osób i poziomu ich wiedzy w zakresie BRD*

**Zadania krótkoterminowe**

**A 4/2**

- zorganizowanie wojewódzkich centrów kształcenia kadr brd

**A 4/3**

- doskonalenie kadry oświatowej w zakresie brd

**Zadania długoterminowe**

**A 4/2**

- szkolenie kadr brd powiatów i gmin

**A 4/3**

- szkolenie uzupełniające nauczycieli wychowania komunikacyjnego

**A 4/4**

- wprowadzenie zagadnień brd do procesu kształcenia nauczycieli w szkołach wyższych

**Zadanie A5    ZADANIA WŁASNE.**

(nie ujęte w Krajowym Programie Poprawy BRD)

**Zadania krótkoterminowe**

**A 5/3**

- ujednolicenie trybu sporządzania okresowych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego przez organy zarządzające ruchem na drogach publicznych

**A 5/5**

- opracowanie programów szkoleń dla strażaków ratowników

**A 5/6**

- przygotowanie bazy do prowadzenia szkoleń strażaków ratowników

**A 5/7**

- przygotowanie kadry pedagogicznej do szkoleń strażaków ratowników

**A 5/11**

- skracanie czasu dojazdu służb ratowniczych

**Zadania długoterminowe****A 5/1**

- wspieranie działań związanych z pozyskiwaniem przez zarządy dróg funduszy unijnych na realizację zadań drogowych o charakterze infrastrukturalnym

**A 5/2**

- wspieranie działań związanych z pozyskiwaniem środków finansowych na realizację „Programu Dopuszczania Jednostek OSP”

**A 5/4**

- wdrożenie systemu monitoringu w zakresie realizacji inwestycji drogowych wynikających z „Programu zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.

**A 5/8 i A 5/10**

- szkolenie strażaków ratowników

**A 5/9**

- upowszechnianie szkoleń w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej ofiarom wypadków drogowych

**Zadanie B1    WDROŻENIE ŚRODKÓW POPRAWY BRD ZWIĄZANYCH  
Z PRĘDKOŚCIĄ (PROGRAM „PRĘDKOŚĆ”).**

**Cele zadania**

- *zmniejszenie liczby ofiar i ciężkości wypadków drogowych powodowanych nadmierną prędkością jazdy*
- *przystosowanie infrastruktury drogowej do tworzenia bardziej bezpiecznych warunków ruchu*

**Zadania krótkoterminowe**

**B 1/5**

- dokonanie inwentaryzacji odcinków dróg z ograniczeniem prędkości jazdy pod kątem zasadności ograniczeń

**Zadania długoterminowe**

**B 1/1**

- podejmowanie działań propagandowych na temat zagrożeń związanych z nadmierną prędkością jazdy

**B 1/2**

- włączenie aspektu prędkości i związanych z nią zagrożeń do procesu szkolenia kierowców

**B 1/4**

- usprawnienie i intensyfikacja losowych kontroli prędkości jazdy

**B 1/5**

- dostosowanie istniejących lokalnych ograniczeń prędkości do rzeczywistych potrzeb

**B 1/7**

- wdrażanie kompleksowych środków uspokojenia ruchu na niebezpiecznych odcinkach przejść przez miejscowości i w miejskich strefach zagrożeń ruchu

**B 1/14**

- wprowadzanie lokalnych ograniczeń prędkości o zmieniających się wartościach i okresach obowiązywania



**B 1/16**

- wprowadzanie ograniczeń prędkości i progów zwalniających w osiedlach miejskich („akcja 30")

**Zadanie B2**    **WDROŻENIE ŚRODKÓW POPRAWY BRD ZWIĄZANYCH  
Z OCHRONĄ NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU**  
(PROGRAM „PIESZY I ROWERZYSTA")

**Cel zadania**

- *zmniejszanie zagrożeń powstawania wypadków drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu*

**Zadania krótkoterminowe****B 2/7**

- ujednolicenie metod szkolenia rowerzystów w szkołach województwa podlaskiego

**B 2/8**

- ujednolicenie metod szkolenia motorowerzystów w szkołach woj. podlaskiego

**Zadania długoterminowe****B 2/3**

- monitorowanie zagrożeń i poprawa bezpieczeństwa w obrębie szkół

**B 2/6**

- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

**B 2/7**

- bieżące szkolenie rowerzystów w szkołach województwa podlaskiego

**B 2/8**

- bieżące szkolenie motorowerzystów w szkołach województwa podlaskiego

**Zadanie B3**     **WDROŻENIE ŚRODKÓW POPRAWY BRD ZWIĄZANYCH**  
**Z „MŁODYMI KIEROWCAMI” (PROGRAM „KIEROWCA”)**

**Cel zadania**

- *zmniejszenie liczby wypadków powodowanych przez młodych kierowców*

**Zadania krótkoterminowe**

**B 3/2**

- wprowadzenie nowego systemu szkolenia kandydatów na kierowców

**Zadania długoterminowe**

**B 3/1**

- prowadzenie działań profilaktyczno - propagandowych wobec młodych kierowców stanowiących „grupę ryzyka”

**B 3/2**

- wzmożenie nadzoru i wymagań wobec jednostek realizujących proces szkolenia kandydatów na kierowców

**Zadanie B4**     **WDROŻENIE DROGOWYCH ŚRODKÓW POPRAWY BRD**  
**W MIEJSCACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA**  
*(PROGRAM „DROGA”)*

**Cele zadania**

- *identyfikowanie i eliminowanie miejsc szczególnych koncentracji zdarzeń drogowych*
- *stosowanie praktyki projektowania bezpiecznych dróg*
- *podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu przez stosowanie drogowych środków poprawy brd*

**Zadania krótkoterminowe****B 4/1**

- poprawa bezpieczeństwa ruchu na wytypowanych niebezpiecznych odcinkach dróg

**Zadania długoterminowe****B 4/1**

- typowanie miejsc koncentracji zdarzeń drogowych w ramach wykonywanych przeglądów okresowych i analiz stanu bezpieczeństwa ruchu

**B 4/7**

- stosowanie dostępnych drogowych środków poprawy brd w miejscach zwiększonego zagrożenia wypadkowego

**Zadanie B5    ZADANIA WŁASNE**

(nie ujęte w Krajowym Programie Poprawy BRD)

**Zadania krótkoterminowe****B 5/1**

- opracowanie diagnozy stanu brd w Białymstoku
- opracowanie diagnozy zagrożonych skrzyżowań w Łomży

**B 5/4**

- uruchomienie Powiatowych Centrów Ratownictwa

**B 5/6**

- przygotowanie założeń do organizowania Gminnych Centrów Ratowniczych

**Zadania długoterminowe****B 5/1**

- realizowanie wniosków wynikających z diagnoz brd na ulicach miast: Białystok i Łomża

**B 5/2**

- bieżące remonty nawierzchni jezdni i poboczy dróg

**B 5/3**

- zapewnienie bezpieczeństwa przewozów materiałów niebezpiecznych

**B 5/5**

- skracanie czasu dojazdu służb medycznych

**B 5/7**

- tworzenie Gminnych Centrów Ratowniczych

**B 5/8 i B 5/9**

- wyposażenie jednostek ratowniczych PSP w pojazdy i sprzęt ratowniczy

## **9. HARMONOGRAM**