

**Protokół**  
**z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**  
**z dnia 30 czerwca 2004 r.**

Otwarcia obrad Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD) w imieniu Wojewody Podlaskiego Pana Marka Strzalińskiego dokonał Wicewojewoda Podlaski Pan Jerzy Półjanowicz.

W posiedzeniu udział wzięli członkowie Rady i zaproszeni goście, wyszczególnieni na liście obecności, załączonej do niniejszego protokołu. /Załącznik nr 1/

Przyjęto następujący porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu z posiedzenia WRBRD, które odbyło się w dniu 30 marca 2004 r.
2. Informacja w sprawie planowanej akcji „Bezpieczne Wakacje” w 2004 r.  
(ref. Dyrektorzy WORD, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego)
3. Informacja o przebiegu Turniejów Motoryzacyjnego i Wiedzy o BRD w województwie podlaskim w 2004 r.  
(ref. Krzysztof Majewski – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku)
4. Przyjęcie ostatecznej wersji Wojewódzkiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Województwa Podlaskiego GAMBIT Podlaski.  
(ref. Mirosław Oliferuk – Sekretarz WRBRD)
5. Przedstawienie analizy wypadków drogowych w 2003 r. których, sprawcami byli rowerzyści i motorowerzyści.  
(ref. Krzysztof Majewski – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku)
6. Działania kontrolne ITD w pierwszym półroczu 2004 r.  
(ref. Mikołaj Linkiewicz – Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego)
7. Sprawy różne.

Ad.1. Przewodniczący obrad Wicewojewoda Podlaski Pan Jerzy Półjanowicz, zaproponował przyjęcie protokołu posiedzenia Rady które odbyło się w dniu 30 marca 2004 r. Protokół był przesłany do wszystkich uczestników posiedzenia w dniu 25 maja br. a ponadto jest on dostępny na stronie internetowej WORD w Łomży [www.word.4lomza.pl](http://www.word.4lomza.pl). Protokół został przyjęty bez uwag.

Ad.2. Informacje w sprawie planowanej akcji „Bezpieczne Wakacje” w 2004 r. przedstawili:

Mikołaj Linkiewicz – Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego - w zakresie przeprowadzanych z Policją kontroli, w ramach akcji „Bezpieczny autokar”, których celem jest poprawa bezpieczeństwa przewozu dzieci i młodzieży na letni odpoczynek. /Załącznik nr 2/

oraz

Pan Aleksander Czuper - Dyrektor WORD w Suwałkach,

Pan Marcin Szamreto - przedstawiciel WORD w Białymstoku,

Pan Mirosław Oliferuk - Dyrektor WORD w Łomży –

-w sprawie przedsięwzięć realizowanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego i Komendy Miejskie Policji w Białymstoku, w Łomży i w Suwałkach.

/Załącznik nr 3/

Ad.3. Pan Krzysztof Majewski – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku przedstawił informację dotyczącą przebiegu Turniejów Motorzacyjnego i Wiedzy o BRD w województwie podlaskim w 2004 r. /załącznik nr 4/.

Ad.4. Przyjęcie ostatecznej wersji Wojewódzkiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Województwa Podlaskiego GAMBIT Podlaski.

Pan Mirosław Oliferuk - dokonał podsumowania efektów pracy kilkunastu miesięcy nad opracowaniem Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD. / załącznik nr 5/.

Pan doc. Czesław Podkowicz - przedstawił opinię dot. GAMBITU opracowaną w Instytucie Inżynierii Budowlanej Wydz. Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Białostockiej na zlecenie Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. /załącznik nr 6/.

Pan Antoni Strzeszewski - pracownik WORD w Łomży współautor opracowania odniósł się do niektórych uwag umieszczonych w opinii podkreślając celowość umieszczenia streszczenia „Diagnozy” w II części opracowania. Jednocześnie podziękował wszystkim którzy pomagali tworzyć Program.

Pan Mikołaj Linkiewicz - Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego podkreślił potrzebę istnienia takiego opracowania dla wszystkich, którzy związani są z tą tematyką.

Zwrócił też uwagę na wzrastające zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na drodze nr 8. Ma to między innymi związek z trwającym remontem i modernizacją drogi nr 61. Zdecydowana większość ruchu towarowego przeniosła się z drogi nr 61 na drogę nr 8.

Pan Krzysztof Majewski – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku poinformował o planach zwiększenia kontroli dyscyplinujących kierowców tirów na głównych trasach ze szczególnym zwróceniem uwagi na niezachowywanie należytej odległości, przekraczanie prędkości, przekraczanie czasu pracy przez kierowców, przestrzeganie ograniczeń dotyczących ruchu. Nie będzie to akcja jednorazowa, ale cyklicznie powtarzana.

Jednocześnie zwrócił się z pytaniem do autorów opracowania: kiedy byłoby możliwe utworzenie zespołów, komisji problemowych w ramach WRBRD, ponieważ jest kilka spraw, które wymagają szybkiego załatwienia w gronie, które gwarantowałyby realizację zadań.

Pan Mirosław Oliferuk - stwierdził, że o ile członkowie WRBRD dzisiaj podejmą uchwałę przyjmującą GAMBIT do realizacji to na najbliższe posiedzenie Rady propozycje personalne zespołów problemowych zostaną przedstawione do zaopiniowania.

Przewodniczący obrad Pan Jerzy Półjanowicz - wyjaśnił, że jeżeli zebrani nie będą mieć istotnych uwag, to po podjęciu uchwały Przewodniczący WRBRD zechce poprosić członków Rady do następnego posiedzenia - które odbędzie się po wakacjach - o propozycje składu komisji problemowych z konkretnymi nazwiskami żeby jak najszybciej móc powołać je do życia a tym samym zacząć wdrażać „GAMBIT PODLASKI” zgodnie z harmonogramem, który powinien mieć charakter otwarty i elastyczny.

Należałoby przyjąć jako ustalenia taki tryb postępowania, aby sprawozdanie z realizacji programu „GAMBIT PODLASKI” można było przedstawiać WRBRD przynajmniej raz w roku, a wynikające ze sprawozdania wnioski byłyby podstawą do modyfikacji programu na kolejne lata.

Pani Marzena Dubowska - przedstawiciel Prezydenta Białegostoku poinformowała że Białystok sfinalizował wieloletni plan inwestycyjny, dlatego też w najbliższym czasie dosłane zostaną dodatkowe informacje do harmonogramu celem rozszerzenia i uzupełnienia planowanych inwestycji w mieście.

Pan Jerzy Półjanowicz – Wicewojewoda Podlaski - podsumowując, podziękował autorom opracowania, podkreślił profesjonalizm przejrzystość i czytelność dokumentu jakim jest „GAMBIT PODLASKI”. Zapoznać się z tym dokumentem powinny wszystkie instytucje i osoby zajmujące się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powstanie tego opracowania powinno być odpowiednio nagłośnione medialnie.

Ponadto podkreślił, że Gambit Podlaski, a zwłaszcza szczegółowo rozpisana jego III część „Harmonogram realizacji zadań” można uznać za element składowy i spójny z dokumentem jakim jest „Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego”, co pomoże sięgać po środki strukturalne nie tylko Banku Światowego jak do tej pory ale również po środki Europejskiego Funduszu Rozwoju jak i Sektorowego Programu

Operacyjnego w zakresie dróg krajowych oraz korzystać ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Przewodniczący obrad jeszcze raz podziękował autorom GAMBITU PODLASKIEGO i wszystkim jednostkom, które współpracowały przy tworzeniu opracowania, i przedstawił projekt uchwały pod głosowanie.

Uchwałę Nr II/04 WRBRD w sprawie przyjęcia regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z załącznikami przyjęto jednogłośnie. /załącznik nr 7/.

Ad.5. Pan Krzysztof Majewski – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji w Białymstoku przedstawił analizę wypadków drogowych w 2003 r. których sprawcami byli rowerzyści i motorowerzyści. /załącznik nr 8/

Pan Jerzy Półjanowicz - podkreślił celowość kontynuowania akcji kontrolnych w sytuacji zaskakująco dużej ilości zatrzymanych rowerzystów i motorowerzystów będących pod wpływem alkoholu.

Pan doc. Czesław Podkowicz - podkreślił fakt braku infrastruktury drogowej dla rowerzystów i określił podejmowane działania zmierzające do poprawy tego stanu rzeczy za niewystarczające.

AD.6. Pan Michał Linkiewicz - Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego przedstawił informacje o działaniach kontrolnych ITD w pierwszym półroczu 2004r. /załącznik Nr 9/.

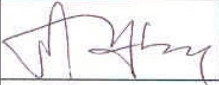













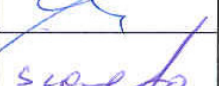



Przewodniczący obrad Wicewojewoda Podlaski Pan Jerzy Półjanowicz - podsumowując zwrócił uwagę, że powstanie Inspekcji Transportu Drogowego daje wymierne efekty dla budżetu państwa, dyscyplinuje kierowców oraz poprawia bezpieczeństwo na drogach.

Na tym protokół zakończono.  
Protokółował; H.Wróblewski

Akceptuję:

w.z. WOJEWODY PODLASKIEGO  
  
Jerzy Półjanowicz  
WICEWOJEWODA

**LISTA OBECNOŚCI**  
uczestników posiedzenia WBRD w dniu 30 czerwca 2004 r.

Lp.	Nazwisko i imię	Jednostka	Podpis
1	Lukiewicz Miłkołaj	WITD	
2	Prębar Połkomek	PB	
3	Łucja Głimicka	GDDKiA 10. Bielsk Podlaski	
4	Józef Walucka	WORD Łomża	
5	Kiejczyk Mieczysław	KWPSP w Białymstoku	
6	Antoni Stęszewski	WORD Łomża	
7	Włoch Ewżenie	<del>Urząd Marszałkowski</del> <del>woj. Podlaskie</del>	
8	Sodulski Krzysztof	Kumatorium Olsztyn Białystok	
9	Kosiński Grzegorz	Urząd Miasta Suwałki	
10	Łobiniec Roman	MDT Suwałki	
11	Swa Stachowicz	WRR PUW Białystok	
12	Donata Jermac.	WRR PUW - Białystok	
13	Berezowiec Eugeniusz	M. M. Bielsk Podlaski	
14	Ewa Jelec	PUH Białystok	
15	Mojewski Krzysztof	WRR KWPSP	
16	Marcin Szarek	WORD Białystok	
17	Marzenne Dubonicki	2DT UM Białystok	
18	Janina Kucharska	UM WP	

19	Anoluyi Wofort	P2 DW 3.6h	<i>[Signature]</i>
20	Alexander Cunga	WORD - 5-hi	<i>[Signature]</i>
21	Mavek Snypho	Ogblugolshi Kinspels Macedawoon Transportu Dr.	<i>[Signature]</i>
22			
23			
24			
25			



**Bezpieczny autokar – wakacje 2004 w lipcu**

L.	Zespół	Data	Godzina	Miejsce
1.	II	1.07.2004	8.00 – 16.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa oraz Al. Tysiąclecia PP
2.	III	2.07.2004	6.00 – 18.00	droga krajowa nr 19 od parkingu prywatnego w Pilikach do parkingu publicznego w Piotrowie
3.	V	2.07.2004	14.00 – 22.00	droga krajowa nr 8 od parkingu w Przewalance do parkingu publicznego w Suchowoli
4.	IV	4.07.2004	7.00 – 15.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa, ul. Branickiego
5.	I	5.07.2004	6.00 – 14.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa
6.	VII	5.07.2004	14.00 – 22.00	Trasa od parkingi w Płoskach do wyjazdu z Białegostoku na Wasilków, (stacja paliw Petrochemii)
7.	VI	6.07.2003	8.00 – 18.00	Droga krajowa nr 8 od PG w Budzisku do drogi krajowej nr 16 w Augustowie (kierunek Elk)
8.	III	9.07.2004	6.00 – 14.00	Odcinek drogi nr 8 od kol. Łyski do Mężenina
9.	V	9.07.2004	12.00 – 20.00	Odcinek drogi nr 8 od kol. Łyski do Mężenina
10.	V	10.07.2004	7.00 – 15.00	Białystok
11.	I	11.07.2004	7.00 – 15.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa
12.	IV	12.07.2004	7.30 – 15.30	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa, ul. Branickiego
13.	VII	12.07.2004	7.30 – 15.30	droga krajowa nr 8 od parkingu w Przewalance do parkingu publicznego w Suchowoli
14.	III	14.07.2004	8.00 – 18.00	droga krajowa nr 8 od PG w Budzisku do drogi krajowej nr 16 w Augustowie (kierunek do Elku)
15.	I	16.07.2044	14.00 – 22.00	Trasa od parkingi w Płoskach do wyjazdu z Białegostoku na Wasilków, (stacja paliw Petrochemii)
16.	VI	17.07.2004	7.00 – 15.00	droga krajowa nr 8 od kol. Łyski do parkingu publicznego w Żółtkach
17.	IV	18.07.2004	8.00 – 18.00	drogi wojewódzkie w powiecie suwalskim oraz droga krajowa nr 16 na odcinku Augustów – Sejny
18.	II	19.07.2004	14.00 – 22.00	droga krajowa nr 8 od parkingu w Przewalance do parkingu publicznego w Suchowoli
19.	VII	20.07.2004	6.00 – 14.00	Brańsk
20.	II	21.07.2004	8.00 18.00	droga krajowa nr 8 od parkingu przy zajeździe Cowboy w Suwałkach do parkingi na PG w Budzisku
21.	III	22.07.2004	14.00 – 22.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa oraz Al. Tysiąclecia PP

22.	V	22.07.2004	6.00 – 14.00	droga krajowa nr 8 od miejscowości Łyski do parkingu publicznego w Żółtkach
23.	I	25.07.2004	7.00 – 15.00	Wysokie Mazowieckie
24.	IV	26.07.2004	13.00 – 21.00	parking koło zajazdu w Płoskach
25.	VI	27.07.2004	14.00 – 22.00	Białystok, przy domu weselnym „Belweder”, ul. Gen. Maczka, ul. Gen. Andersa do wyjazdu z Białegostoku na Wasilków (stacja paliw Petrochemii)
26.	I	29.07.2004	6.00 – 14.00	Odcinek drogi nr 8 od kol. Łyski do Mężenina
27.	V	29.07.2004	7.30 – 15.30	droga krajowa nr 8 od baru Cowboy w Suwałkach do parkingu publicznego w Suchowoli
28.	VII	29.07.2004	14.00 – 22.00	Odcinek drogi nr 8 od kol. Łyski do Mężenina
29.	IV	30.07.2004	14.00 – 22.00	droga krajowa nr 65 w Mońkach, droga wojewódzka w okolicach Goniądza
30.	II	31.07.2004	7.00 – 15.00	droga krajowa nr 8 od kol. Łyski do parkingu publicznego w Żółtkach

PODLASKI  
WOJEWÓDZKI INSPEKTOR  
TRANSPORTU DROGOWEGO  
  
mgr Mikołaj Linkiewicz



Suwałki 28.06.2004r.

**Wojewódzka Rada BRD  
w Białymstoku.**

**INFORMACJA WORD W SUWAŁKACH  
W SPRAWIE ORGANIZOWANYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ  
W RAMACH AKCJI : „BEZPIECZNE WAKACJE”.**

**Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Suwałkach wspólnie z Komendą Miejską Policji - Sekcją Ruchu Drogowego, planuje w miesiącach lipcu i sierpniu br., zorganizowanie następujących imprez i akcji :**

**1. „Wakacyjny egzamin na kartę rowerową i motorowerową” – WORD Suwałki.  
/reklama plakatowa i w środkach masowej informacji/ -31 lipiec: godz. 9.00-12.00**

**2. „Dzień BRD w Domu Dziecka ” – Pawłówka pow. Suwalski : data w trakcie uzgodnień:**

- egzamin na kartę rowerową i motorowerową,
- pokaz sprzętu policyjnego,
- konkurs wiedzy BRD,
- zawody - sprawnościowy kolarski tor przeszkód.

**3. Podsumowanie Ogólnopolskiego Konkursu Fotograficznego pn. ”Bezpieczeństwo na drodze” : wręczenie nagród , wyróżnień oraz otwarcie okolicznościowej wystawy - Suwałki WORD, konkurs przeznaczony dla młodzieży szkolnej,możliwość obejrzenia wystawy przez młodzież wypoczywającą na Suwalszczyźnie.**

**4. Wydanie ulotki „Kierowco ! Policja radzi i ostrzega” , WORD proponuje”,przeznaczonej dla kierowców poruszających się po suwalskich drogach i zdających egzaminy państwowe na prawo jazdy w WORD Suwałki.**

**5. Zdobywania kart rowerowych i motorowerowych dla uczestników kolonii i półkolonii na terenie pow. Augustów, Sejny, Suwałki – w miarę zapotrzebowania /możliwość przeprowadzenia nauki jazdy motorowerem/.**



**WOJEWÓDZKI OŚRODEK RUCHU DROGOWEGO  
W BIAŁYMSTOKU**  
**15-103 Białystok, ul. I Armii Wojska Polskiego 2**  
**www.word.bialystok.pl e-mail: kursy@word.bialystok.pl**

---

Białystok dnia 30.06.2004 r.

## PLAN DZIAŁAŃ Z ZAKRESU BRD W TRAKCIE WAKACJI 2004 R.

1. Spotkania pracowników WORD w Białymstoku oraz funkcjonariuszy Sekcji Ruchu Drogowego KMP w Białymstoku z dziećmi i młodzieżą uczestniczącą w obozach, koloniach i innych formach zorganizowanego wypoczynku w trakcie wakacji. Spotkania poświęcone będą tematyce związanej z Bezpieczeństwem w Ruchu Drogowym.
2. WORD w Białymstoku wspólnie z Sekcją Ruchu Drogowego KMP w Białymstoku oraz zorganizuje festyn rodzinny. Tematyka poświęcona będzie bezpieczeństwu na drodze oraz nad wodą. W programie znajdą się konkursy z zakresu BRD dla dzieci i dorosłych.
3. W trakcie wakacji, wspólnie z Policją przekażemy kierowcom gadżety, które można łatwo umieścić w widocznym miejscu w pojeździe, propagujące bezpieczne zachowanie na drodze.

# **HARMONOGRAM DZIAŁAŃ NA RZECZ BRD REALIZOWANYCH PRZEZ WORD W ŁOMŻY**

## **„BEZPIECZNE WAKACJE”**

1. Egzamin na kartę motorowerową i rowerową -06.06.2004 r.  
Współorganizator- Komenda Miejska Policji w Łomży
2. Konkurs plastyczny połączony ze sprawdzianem znajomości przepisów ruchu drogowego z możliwością zdania egzaminu na kartę rowerową i motorowerową dla wychowanków domów dziecka w Łomży i Zambrowie - 27.06.2004 r.
3. „Drzwi otwarte WORD” dla uczestników kolonii i półkolonii z terenu miasta Łomży – 18 lipiec 2004 r.
4. „Drzwi otwarte WORD” dla wszystkich chętnych na kartę motorowerową i rowerową – 8 sierpnia 2004 r. ( wspólnie z KMP Łomża)
5. Konkurs plastyczny i zawody rowerowe na terenie WORD Łomża  
- podsumowanie akcji „Bezpieczne wakacje” -29 sierpnia 2004 r.

Łomża 01.06.2004 r.

## INFORMACJA

### **o przebiegu Turniejów: Motoryzacyjnego i Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego na terenie woj. podlaskiego w 2004 roku**

Wzorem lat ubiegłych w woj. podlaskim przeprowadzono XXVII Turniej Wiedzy o BRD oraz VII edycję Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego.

Celem turniejów jest przede wszystkim podnoszenie kultury motoryzacyjnej społeczeństwa jak też działanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym bezpieczeństwa dzieci i młodzieży szkolnej, popularyzowanie wśród młodzieży szkolnej znajomości przepisów ruchu drogowego i wiedzy motoryzacyjnej, propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania się jako uczestnika ruchu drogowego, popularyzacja wiedzy z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej oraz propagowanie sportów motorowych.

W bieżącym roku głównym organizatorem był Polski Związek Motorowy. 14 stycznia br. Zarząd Okręgowy Polskiego Związku Motorowego w Białymstoku zorganizował spotkanie na którym został powołany Wojewódzki Komitet Organizacyjny Turniejów na terenie naszego województwa. W skład ww. komitetu weszły m.in. takie instytucje jak: Policja, Kuratorium Oświaty, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

Patronat nad Turniejami objęła Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Rola Policji zgodnie z poleceniami Zastępcy Komendanta Głównego Policji zawartymi w piśmie nr E-I-26/04 z dnia 06.01.br., (wyłączając eliminacje szkolne, które dyrekcje organizowały we własnym zakresie) polegała na nadzorowaniu przebiegu turniejów od strony merytorycznej, tj. opracowaniu pytań testowych, sędziowaniu konkurencji oraz zabezpieczeniu miejsca w którym odbywały się zawody.

### **XXVII Turniej Wiedzy o BRD**

Turniej BRD organizowany jest w szkołach podstawowych dla uczniów klas 4-6 oraz w gimnazjach dla uczniów klas 1-3.

Mogą w nim uczestniczyć wszyscy uczniowie, pod warunkiem, że posiadają kartę rowerową.

Turniej Wiedzy o BRD ma charakter wieloetapowy tj. eliminacje klasowe, szkolne, które rozpoczynają się już z początkiem roku szkolnego, następnie w wyniku eliminacji szkolnych tworzą się trzyosobowe drużyny danej szkoły reprezentujące ją w dalszych etapach Turnieju.

W drodze eliminacji szkolnych i międzyszkolnych, wyłoniono ogółem 16 Gimnazjów, tj. 48 dzieci oraz 32 Szkoły Podstawowe, tj. 96 dzieci. Drużyny trzy osobowe wystartowały w eliminacjach strefowych, które odbyły się w 04.06.2004r., o godz. 10.00 w Zambrowie, Suwałkach i Białymstoku równocześnie o tej samej porze:

**Białystok – uczestniczyło:**

- 12 Szkół Podstawowych, tj. 36 osób
- 6 Gimnazjów, tj. 18 osób

**Zambrów – uczestniczyło:**

- 10 Szkół Podstawowych, tj. 30 osób
- 5 Gimnazjów, tj. 15 osób

**Suwałki – uczestniczyło:**

- 10 Szkół Podstawowych, tj. 30 osób
- 5 Gimnazjów, tj. 15 osób

*Do finału wojewódzkiego awansowały po dwie zwycięskie drużyny w kategorii szkół podstawowych i po jednej zwycięskiej drużynie w kategorii szkół gimnazjalnych z każdej „Strefy”.*

14 maja br. w Łomży odbył się Finał Wojewódzki XXVII Edycji Ogólnopolskiego Turnieju BRD, do którego zakwalifikowało się ogółem 27 osób:

- 6 drużyn ze Szkół Podstawowych, tj. 18 osób
- 3 drużyny z Gimnazjum, tj. 9 osób.

**Eliminacje wojewódzkie Turnieju BRD obejmowały:**

- rozwiązanie testu składającego się z 25 pytań, dla szkół podstawowych test jednokrotnego wyboru, dla gimnazjów test wielokrotnego wyboru składający się z :
  - 5 pytań dot. zasad i przepisów o ruchu pieszych i rowerzystów
  - 5 pytań dot. znaków drogowych
  - 10 pytań dot. sytuacji w ruchu drogowym
  - 5 pytań dot. zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej oraz
- jazdę rowerem w miasteczku ruchu drogowego
- jazdę rowerem po torze sprawnościowym.



### **Do finału Ogólnopolskiego zakwalifikowały się drużyny:**

- Szkoła Podstawowa w Zwierzyńcu Kościelnym k. Dąbrowy Białostockiej,
- Zespół Szkół Samorządowych – Gimnazjum w Nowogrodzie

Finał ogólnopolski Turnieju BRD odbył się w Gdańsku w dniach 28-30.05.04r., Szkoła Podstawowa w Zwierzyńcu Kościelnym zajęła 16 miejsce natomiast Gimnazjum w Nowogrodzie 13 miejsce.

## **VII Turniej Motoryzacyjny**

Turniej Motoryzacyjny organizowany jest w szkołach średnich. Od uczestnika biorącego udział w konkurencjach sprawnościowych jazdy samochodem lub motocyklem wymagane są uprawnienia do kierowania tymi pojazdami.

Na podstawie indywidualnych wyników uzyskanych w eliminacjach szkolnych tworzone są trzyosobowe drużyny do reprezentowania szkoły w dalszym etapie Turnieju.

27 maja br. w Suwałkach odbyła się VII Finał Wojewódzki Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w którym wzięło udział 12 trzyosobowych drużyn szkół średnich woj. podlaskiego, tj. 36 uczniów.

### **Eliminacje wojewódzkie Turnieju Motoryzacyjnego obejmowały:**

Test wiedzy składający się z 20 pytań testowych wielokrotnego wyboru, który obejmuje następującą tematykę:

15 pyt. ze znajomości zasad i przepisów ruchu drogowego

2 pyt. z obsługi pojazdu

3 pyt. pomoc przedmedyczna, ponadto takie konkurencje jak:

- pomoc przedmedyczna
- rozpoznawanie części
- obsługa pojazdu samochodowego
- jazda sprawnościowa motocyklem
- jazda sprawnościowa samochodem

**Do finału Ogólnopolskiego zakwalifikowała się drużyna z Zespołu Szkół Mechanicznych w Białymstoku ul. Broniewskiego.**

**Finał ogólnopolski odbył się w dniach 17-20.06.04r., w Myślenicach. Drużyna z zespołu Szkół Mechanicznych w Białymstoku zajęła 4 miejsce.**

*Opracowano  
w Wydziale Ruchu Drogowego  
KWP w Białymstoku*

## **SZANOWNI PAŃSTWO**

Historia powstawania programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wiąże się z rokiem 1993, kiedy to w związku ze wzrostem zagrożenia wypadkowego, Bank Światowy wspólnie z kilkoma organizacjami europejskimi opracował i opublikował raport pod nazwą "Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w Polsce".

Z raportu tego wynikało, że w Polsce nie ma osoby politycznie odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nie jest opracowany długofalowy program poprawy brd.

Raport wywołał pozytywną reakcję administracji rządowej. Już w czerwcu 2003 roku w Komitecie Badań Naukowych opracowano projekt badawczy p.t. "Program Poprawy BRD w Polsce". W listopadzie tego roku rząd powołał Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego".

W czerwcu 1996 roku Połączone Zespoły Autorskie pod kierownictwem Katedry Inżynierii Ruchu Drogowego Politechniki Gdańskiej opracowały "Program Poprawy BRD w Polsce", który otrzymał akronim "GAMBIT". Program ten był wielokrotnie weryfikowany przez ekspertów z krajów o wieloletnich i pozytywnych doświadczeniach w tym zakresie, był też prezentowany na międzynarodowych kongresach i konferencjach.

Rozpoczęto powoływanie Wojewódzkich Rad BRD oraz opracowywanie programów wojewódzkich. Jako drugi w Polsce został opracowany GAMBIT SUWALSKI.

Po reformie administracji w Polsce w oparciu o art. 140 Prawa o ruchu drogowym Wojewoda Podlaski zarządzeniem nr 124/00 z dnia 19 października 2000 roku powołał Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD).

W dniu 21 marca 2001 roku na posiedzeniu WRBRD zatwierdzono jej regulamin, w którym jednym z jej zadań wymieniono: "opracowanie regionalnego programu poprawy BRD".

Na posiedzeniu WRBRD w dniu 18.06.2002r. przedyskutowano wnioski i propozycje Członków Rady dotyczące opracowania ww programu. Na tej podstawie Wojewoda Podlaski Pan Marek Strzaliński jako Przewodniczący Rady zaproponował aby Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Łomży opracował schemat regionalnego programu, w którym wskazane byłyby sposoby jego realizacji, adresatów poszczególnych zadań, terminy oraz sposoby finansowania. Niezależnie od powyższego Pan Wojewoda stwierdził wówczas, że "docelowo koniecznym jest zlecenie opracowania programu wyspecjalizowanej jednostce, tj. rozpoznania wykonania możliwości i kosztów", a także rozważenie możliwości tzw. montażu finansowego niezbędnego do wykonania programu przez wyspecjalizowaną jednostkę, przy wykorzystaniu środków wojewódzkich, ubezpieczycieli i z innych źródeł finansowania.

W opracowywaniu wojewódzkich programów „GAMBIT” w kraju specjalizowały się Połączone Zespoły Autorskie Politechniki Gdańskiej pod przewodnictwem prof. Ryszarda Krystka.

Realizując propozycję Pana Wojewody Sekretarz Wojewódzkiej Rady BRD przeprowadził rozmowę z prof. R.Krystkiem na temat podjęcia się przez Politechnikę Gdańską opracowania programu dla województwa podlaskiego. Prof. R.Krystek stwierdził, że w najbliższych latach realizacja tego zamówienia nie jest możliwa z uwagi na wcześniej przyjęte zadania z innych województw, zaś koszt opracowania programu wynosiłby szacunkowo ok. 300 tys. złotych.

Z uwagi na powyższe oraz ze względu na rangę problemu, a także ze względu na to, że ustawa nie nakazuje by realizację tego zadania powierzać jednostce specjalistycznej rozpocząłem bezpośrednio działania zmierzające do opracowania ww programu siłami własnymi województwa.

W tym stanie rzeczy na posiedzeniu w dniu 18.06.2002r. Przewodniczący Wojewódzkiej Rady BRD zlecił jej członkom opracowanie w terminie do 15.07.2002r. własnych propozycji zadań do regionalnego programu poprawy brd z podaniem ich realizatorów, terminów i źródeł finansowania.

W dniu 17.09.2002r. na posiedzeniu Rady Sekretarz WRBRD Pan Mirosław Oliferuk przedstawił zbiorcze zestawienie propozycji zadań do projektu regionalnego programu i został upoważniony przez Pana Wojewodę do korzystania z pomocy wszystkich jednostek organizacyjnych, których przedstawiciele wchodzi w skład Wojewódzkiej Rady BRD – przy opracowaniu programu.

W listopadzie 2002 roku opracowane zostały propozycje założeń do Programu „GAMBIT PODLASKI”, które zostały rozesłane do wszystkich zainteresowanych.

W dniu 3.12.2002r. w Wydziale Rozwoju Regionalnego Urzędu Wojewódzkiego na roboczym spotkaniu przedstawicieli wiodących jednostek organizacyjnych omówiono otrzymane propozycje założeń. Założenia te zostały przyjęte na posiedzeniu Rady w dniu 17.12.2002r.

W I kwartale 2003 roku w celu uściślenia danych niezbędnych do opracowania programu odbyto spotkania robocze w ośmiu głównych jednostkach organizacyjnych województwa. Na posiedzeniu WRBRD w dniu 25.03.2003r. omówiono stan zaawansowania prac nad programem – stwierdzono opóźnienia w nadsyłaniu materiałów z niektórych jednostek. Ponownie stan prac nad opracowaniem programu omówił Sekretarz WRBRD na posiedzeniu Rady w dniu 18.06.2003r.

Na początku września 2003 roku autorzy Programu zakończyli pracę nad I jego częścią zwaną „DIAGNOZĄ”. Opracowanie to zostało przesłane do członków Rady.

W dniu 17.09.2003r. na posiedzeniu WRBRD niektórzy członkowie Rady przekazali swoje uwagi i wnioski dotyczące „DIAGNOZY”. Na tym posiedzeniu autorzy Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD „GAMBIT PODLASKI” omówili założenia dotyczące II części programu. Ustalono również terminy spotkań roboczych dla osób bezpośrednio opracowujących materiały do „GAMBITU”. Odbyły się dwa

spotkania robocze w Łomży (wrzesień i listopad 2003r.) oraz jedno spotkanie w Siemiatyczach z Dyrektorami Powiatowych Zarządów Dróg woj. Podlaskiego.

Na posiedzeniu WRBRD w dniu 10.12.2003r. po raz kolejny poprosiłem wszystkich o ponowne przeanalizowanie I części Programu i przedstawienie swoich uwag i wniosków oraz zaapelował o przyspieszenie przesyłania materiałów do II części programu.

Członkowie WRBRD wyrazili zgodę na przekazanie kompletu opracowań Programu do Politechniki Białostockiej w celu uzyskania opinii o nim jeszcze przed jego przyjęciem tego Programu do realizacji.

W marcu 2004 roku zakończono opracowywanie II części Programu i w dniu 30.03.2004 na posiedzeniu WRBRD dokonano wstępnej jego oceny. Poproszono również członków Rady o uwagi i wnioski. Po dokonaniu poprawek, uzupełnień i po uwzględnieniu wniosków członków Rady do I i II części Programu w czerwcu kompletne opracowanie przekazano przedstawicielowi Politechniki Białostockiej Panu doc. Podkowiczowi do zaopiniowania.

Opracowanie Programu trwało długo. Wszyscy mamy tego świadomość. Wydłużenie prac nad programem wynikało z konieczności wielokrotnych przedłużeń terminów nadsyłania niezbędnych opracowań. Częstokroć trzeba było uzupełniać opracowania niepełne, niezgodne z przyjętymi wzorami czy też zawierające błędy.

Autorzy PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM występującego pod nazwą „GAMBIT PODLASKI” Panowie mgr Antoni Strzeszewski i mgr inż. Józef Waluda dziękują wszystkim tym, którzy swoim zaangażowaniem i wsparciem przyczynili się do jego powstania.

Jednocześnie stwierdzają, że w okresie opracowywania programu byli zatrudnieni w WORD Łomża w wymiarze 2/5 etatu prowadząc w normalnym trybie egzaminy państwowe kandydatów na kierowców oraz prowadząc szkolenia kierowców i kandydatów na instruktorów nauki jazdy. Na opracowanie całego programu poświęcili



wiele prywatnego czasu niejednokrotnie kończąc pracę w godzinach nocnych, nie mogli skorzystać z urlopu wypoczynkowego w okresie letnim 2003 roku, a wykazali się pełnym zaangażowaniem i poświęceniem, własną inwencją i zrozumieniem potrzeb. Dzięki ich pracy zaoszczędzono w województwie podlaskim kilkaset tysięcy złotych, które byłyby wydane na podobne – zbliżone jakościowo opracowanie specjalistyczne.

Białystok, dnia 30.06.2004r.

**Instytut Inżynierii Budowlanej  
Wydziału Budownictwa i Inżynierii Środowiska  
Politechniki Białostockiej**

**Opinia**  
**dotycząca Wojewódzkiego Programu**  
**Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**  
**„GAMBIT PODLASKI”**

**ZATWIERDZIŁ POD  
względem formalnym:**

**Z-ca Dyrektora  
INSTYTUTU INŻYNIERII BUDOWLANEJ  
Dr inż. Jolanta Anna Prusiel**

**Opinie opracował:**  
***Dr inż. Czesław Podkowicz***

Białystok, czerwiec 2004 r.

*Przedmiotowa opinia została opracowana w Instytucie Inżynierii Budowlanej Wydz. Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Białostockiej. Zleceńdawcą opinii jest Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.*

Autorami opiniowanego opracowania pt. „GAMBIT PODLASKI” są: mgr Antoni Strzeszewski i mgr inż. Józef Waluda.

Opracowanie w swej problematyce ściśle nawiązuje do Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT - 2000”, uwzględniając przy tym uwarunkowania występujące na obszarze woj. podlaskiego.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego we współczesnym świecie stanowi bardzo istotny problem społeczny.

Samochód jest najniebezpieczniejszym środkiem transportu.

Na 1 mld pasażerokilometrów śmiertelność wypadkowa w świecie kształtuje się następująco: statek – 0,09, kolej – 0,92, samolot – 6,80, a samochód aż 42,00.

Motoryzacja jak żadna z dotychczasowych dziedzin techniki pociąga wraz ze swym rozwojem największą liczbę ofiar ludzkich.

W wyniku zmian polityczno – społecznych jakie nastąpiły w naszym kraju na przełomie lat 90 oraz po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej woj. podlaskie stało się obszarem intensywnego ruchu tranzytowego o charakterze międzynarodowym. Stwarza to podwyższone zagrożenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwłaszcza, że dotychczasowy układ drogowy województwa, tak pod względem przestrzennym jak i stanu technicznego nie odpowiada tym potrzebom.

W sytuacji tej Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMIBIT PODLASKI” jest opracowaniem ze wszech miar celowym i niezbędnym.

Należy także pamiętać, że wypadki drogowe oprócz najbardziej dotkliwych strat niewymierzalnej natury społecznej i moralnej powodują również ogromne straty materialne. Straty te w Polsce wynoszą ok. 3 mld USD rocznie („GAMBIT - 2000” str. 12).

Biorąc pod uwagę, że w 2003 r. ogólna liczba wypadków w Polsce wyniosła 51078 z czego 1361 (tj. 2,66%) wystąpiło w województwie podlaskim ([www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)), straty materialne na tym obszarze kształtowały się na poziomie około 79 mln USD.

Niewątpliwie, że całkowite uniknięcie wypadków jest niemożliwe, ale poprzez odpowiednie działania zwłaszcza w zakresie podnoszenia świadomości społecznej oraz dostosowanie do występujących potrzeb infrastruktury drogowej i środków transportu w istotnym stopniu może wpłynąć na łagodzenie skutków i zmniejszenie liczby wypadków. Jestem przekonany, że w podstawowym stopniu może się przyczynić do tego opracowany „GAMBIT PODLASKI”.

Jest to wnikliwie i profesjonalnie wykonane opracowanie składające się z dwóch części.

Część I stanowi diagnozę rozpatrywanej problematyki, która posiada siedem rozdziałów składających się z 101 stron maszynopisu do którego zostało integralnie włączonych wiele tabel i wykresów.

Ponadto na końcu tej części jako oddzielny załącznik stanowi 37 tabel i 6 mapek.

Część I zawiera podstawowe dane ogólne o województwie, motoryzacji i ruchu oraz dane dot. zakresu działań i uprawnień do nadzoru i kontroli nad ruchem odpowiednich organów i instytucji.

Jako oddzielne zagadnienie w części I (rozdz. 4) stanowi omówiona organizacja i struktura Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Bardzo ważną problematykę zawiera rozdział 6 w którym przedstawiono stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i woj. podlaskim.

Natomiast w rozdziale 7 przedstawiono w sposób prawidłowy i trafny podstawowe wnioski wynikające z przeprowadzonej analizy I części opracowania („Diagnozy”).

W części II opracowania zawarta jest synteza i skrócone streszczenie „Diagnozy”, cele i ogólne założenia w/g krajowego programu „GAMBIT - 2000”, zadania krótko i długofalowe, harmonogram działań do 2010 roku.

Część ta posiada 9 rozdziałów i wraz z wieloma kolorowymi wykresami i tabelami zawiera 78 stron.

Całość opracowania (część I i część II) stanowi bardzo bogaty i merytorycznie wartościowy materiał statystyczno – analityczny, na podstawie którego Autorzy opracowali w sposób bardzo czytelny i trafny harmonogram realizacji zadań do 2010 r. Nie mniej jednak ze względu na określone w nim szacunkowe koszty mogą wystąpić realne trudności realizacji określonych zamierzeń. W związku z tym sędzę, że corocznie należałoby ustalać hierarchię ważności określonych zadań. Powinna tego moim zdaniem dokonywać Wojewódzka Rada BRD przy udziale odpowiednich specjalistów.

Pragnę podkreślić, że prawidłowym działaniem przy opracowywaniu „GAMBITU PODLASKIEGO” jest to, że podstawowe analizy prowadzono w układzie powiatów.

Przewidywane tworzenie Powiatowych Rad BRD oraz Gminnych Komisji BRD uważam za bardzo słuszne.

Tak samo uważam za słuszną i celową propozycję utworzenia komisji problemowych w strukturze Wojewódzkiej Rady BRD.

Umieszczenie streszczenia „Diagnozy” w II części opracowania nie jest właściwe, gdyż niejednokrotnie w obu częściach w pełni powtarzane są niektóre zagadnienia. Na przykład w cz. I str. 69 i w cz. II str. 10 nastąpiło całkowite powtórzenie dot. wypadków na obszarze zabudowanym

i niezabudowanym, w cz. I str. 70 i w cz. II str. 13 dot. to wypadków w/g kategorii dróg, w cz. I str. 76 i w cz. II str. 16 dot. problematyki kierujących jako sprawców w/g wieku.

Podobnych przykładów można byłoby mnożyć.

W związku z taką sytuacją opracowanie staje się mniej czytelne. Na pewno byłoby właściwsze, aby cała problematyka dot. diagnozy została umieszczona w jednym miejscu tj. w cz. I „Diagnoza”.

Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakłada, że największą redukcję zagrożeń na drogach można osiągnąć koncentrując się na siedmiu podstawowych problemach. Obecnie niektóre z nich niezwykle niekorzystnie kształtują się w woj. podlaskim. Na przykład co około trzeci wypadek powodowany jest nadmierną prędkością, a w kraju co piąty.

Natomiast wartość wskaźnika ciężkości wypadków w 2002 roku w województwie podlaskim kształtowała się na poziomie 14,3 przy średnim krajowym 11. Jest to jedno z trzech najbardziej zagrożonych województw pod względem ciężkości wypadków.

W związku z tym należy mieć świadomość, że aby uzyskać zakładane efekty poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. podlaskim (zwłaszcza planowane obniżenie liczby ofiar śmiertelnych do 130) trzeba będzie działać profesjonalnie i ze szczególną determinacją.

Należy podkreślić, że najbardziej miarodajnym wskaźnikiem obrazującym stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wskaźnik określający liczbę wypadków, zabitych i rannych na określonej wielkości pracy przewozowej (np. na 1 mln. pojazdokilometrów).

Szkoda, że w opracowaniu „GAMBIT PODASKI” nie podjęto próby przeprowadzenia niektórych analiz porównawczych stosując także poza innymi i ten wskaźnik. Co prawda zastosowanie jego wymaga znajomości wielkości ruchu i długości analizowanej sieci dróg, co niejednokrotnie staje się przyczyną zaniechania tego typu analiz.

Porównywanie jednak zagrożenia wypadkami między poszczególnymi obszarami i krajami stosując wskaźnik określający liczbę wypadków, zabitych i rannych na 100 tys. mieszkańców przy zróżnicowanym stopniu zmotoryzowania nie daje w pełni miarodajnych wyników.

Prowadzenie analiz porównawczych przy zastosowaniu wskaźnika wypadkowości określającego liczbę wypadków, zabitych i rannych na 100 tys. zarejestrowanych pojazdów samochodowych również nie jest całkowicie wiarygodne, gdyż często roczne przebiegi pojazdów w porównywalnych krajach lub obszarach znacznie się różnią.

Na przykład w Polsce średni roczny przebieg samochodu osobowego wynosi ok. 20 tys. km., a w krajach zachodnich jest nawet ponad dwukrotnie wyższy.



W związku z tym uważam, że w przyszłych prowadzonych pracach związanych z „GAMBITEM PODLASKIM” należałoby do analizy wprowadzić wskaźnik określający liczbę wypadków, zabitych i rannych na określoną wielkość pracy przewozowej.

Na zakończenie opinii pragnę podkreślić, że opracowanie pt. „GAMBIT PODLASKI” oceniam bardzo pozytywnie.

Został w nim zawarty obszerny i cenny materiał na podstawie którego Autorzy nakreślili właściwą strategię i etapowe działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. podlaskim.

Szkoda tylko, że nie zrealizowano tego wcześniej, ponieważ wiele województw posiada już takie opracowania. Zwłaszcza, że w wyniku przeprowadzonych analiz na obszarze woj. podlaskiego występują szczególnie niekorzystne uwarunkowania wpływające na podwyższone zagrożenia wypadkami. Jest to między innymi (jak już poprzednio wymieniono w opinii) znaczne i szybkie zwiększanie się ciężkiego tranzytu międzynarodowego oraz szczególnie niekorzystna struktura rodzajowa potoków ruchu.

Sądzę, że wymienione w opinii pewne uwagi i zastrzeżenia nie obniżają poziomu opracowania, mogą jednak być wykorzystane w dalszych pracach związanych z „GAMBITEM PODLASKIM”.

**Uchwała Nr II/04**  
**Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**  
**z dnia 30 czerwca 2004 r.**


**w sprawie przyjęcia regionalnego programu poprawy bezpieczeństwa**  
**ruchu drogowego**

Na podstawie art. 140h ust.2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym ( Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 ze zm.) oraz w związku z § 3 pkt 1 regulaminu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, uchwala się co następuje:

§ 1. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjmuje program pt. „Wojewódzki Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT PODLASKI” jako regionalny program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

§ 2. „Wojewódzki Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT PODLASKI” stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

w.z. WOJEWODY PODLASKIEGO  
  
Jerzy Poljanowicz  
WICEWOJEWODA

**INFORMACJA****dotycząca zdarzeń drogowych z udziałem kierujących  
pojazdami jednośladowymi na terenie woj. podlaskiego w 2003 roku.**

Okres wiosenny charakteryzuje się zwiększonym natężeniem ruchu drogowego. Proporcjonalnie do natężenia wzrasta znacznie ilość wypadków i kolizji drogowych. W tymże okresie na drogi wyjeżdżają rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści.

W roku ubiegłym kierujący jednośladowymi uczestniczyli w **205** wypadkach drogowych, tj. **15%** ogółu zaistniałych wypadków, w wyniku których **33** osoby zginęły, a **173** osoby doznały obrażeń ciała. Biorąc pod uwagę rodzaj sprawców zdarzeń drogowych, kierujący jednośladowymi byli trzecią grupą sprawców wypadków drogowych, po kierujących samochodami osobowymi **58,3%** i pieszymi **17,9%**. Spowodowali oni **11%** ogółu wypadków drogowych. Wśród sprawców kierujących jednośladowymi dominują kierujący rowerami. Spowodowali oni **70,5%** ogółu wypadków zaistniałych z winy kierujących jednośladowymi, gdzie kierujący motocyklami spowodowali **20,8%**, a kierujący motorowerami **8,7%** wypadków.

Biorąc pod uwagę poszczególne miesiące roku 2003, zagrożenie wypadkami spowodowanymi przez kierujących rowerami i motorowerami przedstawia poniższa tabela:

Kierowcy rowerów i motorowerów wg miesięcy	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
<b>OGÓŁEM</b>	118	100,0	20	100,0	104	100,0
<b>styczeń</b>	1	0,8	1	5,0	0	-
<b>luty</b>	2	1,7	1	5,0	1	1,0
<b>marzec</b>	4	3,4	1	5,0	3	2,9
<b>kwiecień</b>	5	4,2	1	5,0	4	3,8
<b>maj</b>	16	13,6	0	-	17	16,3
<b>czerwiec</b>	24	20,3	3	15,0	24	23,1
<b>lipiec</b>	19	16,1	4	20,0	16	15,4
<b>sierpień</b>	13	11,0	2	10,0	11	10,6
<b>wrzesień</b>	16	13,6	3	15,0	14	13,5
<b>październik</b>	5	4,2	2	10,0	3	2,9
<b>listopad</b>	10	8,5	2	10,0	8	7,7
<b>grudzień</b>	3	2,5	0	-	3	2,9

Analizując powyższe należy zaznaczyć, iż **75 %** wypadków z tą grupą kierujących zaistniało w okresie od maja do września.

Do podstawowych przyczyn powstania wypadków drogowych zaistniałych z winy rowerzystów możemy zaliczyć:

- zajeżdżanie drogi podczas niesygnalizowanego skrętu w lewo,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu przy wyjeżdżaniu z drogi podporządkowanej,
- jazda bez wymaganego oświetlenia (poza terenem zabudowanym w godzinach wieczorowo – nocnych),
- jazda po chodniku (potrącenia osób pieszych na chodnikach) i przejeżdżanie rowerem przejść dla pieszych – zderzenia z samochodami.

Biorąc pod uwagę wiek rowerzystów, nieletni w wieku do lat 14 uczestniczyli w **27** wypadkach drogowych tj. **13,2%** do ogółu wypadków z udziałem jednośladów.

Znacznym problemem na drogach woj. podlaskiego jest duży udział w ruchu nietrzeźwych rowerzystów. W roku ubiegłym policjanci nie dopuścili do dalszej jazdy **2798** będących po użyciu alkoholu i nietrzeźwych kierujących rowerami. W okresie objętym analizą nietrzeźwi rowerzyści spowodowali **16** wypadków drogowych, w których **4** osoby zginęły, a **13** osób doznało obrażeń ciała. Podobnie jak w grupie sprawców wypadków stanowią oni trzecią grupę po kierujących samochodami osobowymi i pieszymi.

Mając powyższe na uwadze zobowiązano Komendantów Miejskich i Powiatowych Policji aby:

- w trakcie odpraw do służby zlecać funkcjonariuszom pełniącym służbę na drogach zadania doraźne związane z nadzorowaniem ruchu jednośladów, głównie na terenach wiejskich, gdzie kierujący w godzinach wieczorowo- nocnych, jeżdżą bez wymaganego oświetlenia, elementów odblaskowych,
- uczyć funkcjonariuszy na kierujących rowerami pod wpływem alkoholu (w ostatnim okresie czasu jest to największa grupa zatrzymanych za jazdę pod wpływem alkoholu),
- na podstawie przeprowadzonych analiz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopasowywać dyslokację służb do czasu i miejsc, gdzie występuje największe natężenie ruchu rowerów,
- rozważyć możliwość przeprowadzania w miarę potrzeb działań wzmożonych pod kryptonimem np.: JEDNOŚLAD.

Opracowano  
w Wydziale Ruchu Drogowego  
KWP w Białymstoku

Naruszenia wykryte podczas kontroli przeprowadzonych przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Białymstoku w roku 2004

(styczeń - 27 czerwiec)

lp.	Wyszcz.	Struktura naruszeń																														SUMA
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
1	I DC	8	1	0	0	0	1	0	0	22	0	121	0	0	0	0	71	54	8	0	0	1	0	4	0	0	0	19	43	11	0	364
2	II AL.	6	1	0	0	0	0	0	1	7	0	31	0	0	0	0	41	3	10	0	0	2	0	2	0	1	0	0	19	1	0	125
3	III TN	4	3	0	1	0	1	0	0	14	11	93	0	2	0	0	37	13	6	0	0	4	0	0	0	0	0	5	33	1	0	228
4	IV KS	2	4	0	0	0	0	0	0	11	0	108	0	0	0	0	29	30	7	0	1	3	0	0	0	0	0	1	39	6	1	242
5	V TM	10	2	0	0	0	0	1	1	5	7	95	0	2	0	1	40	15	5	0	0	3	0	4	0	0	0	7	29	6	0	233
6	VI JL	9	6	0	0	0	1	1	1	30	0	136	0	4	0	0	39	24	8	1	0	1	1	0	0	0	0	4	21	6	0	293
7	VII KP	14	5	1	0	1	1	0	2	3	0	95	0	2	0	1	51	27	2	0	0	3	1	0	1	3	3	5	16	4	0	241
8	VIII BZ	10	2	1	0	0	1	3	0	9	3	56	0	0	0	0	60	24	10	0	0	3	0	0	0	0	0	5	24	6	1	218
9	IX DC	9	0	1	0	0	0	0	0	5	1	117	1	0	0	0	41	4	4	2	0	2	0	5	0	0	0	2	48	2	0	244
10	X DF	7	2	0	0	0	0	1	1	3	5	42	1	0	0	0	40	5	10	0	1	1	0	5	0	0	0	0	44	4	0	172
11	XI SK	7	2	0	0	0	0	1	0	0	0	86	0	0	0	0	55	4	9	0	0	2	0	2	0	0	0	3	44	3	0	218
12	XII AK	17	1	0	0	0	0	0	0	1	0	80	1	0	0	0	65	7	20	1	0	3	0	1	0	0	0	13	40	2	0	252
13	XIII TW	15	4	0	0	0	0	0	2	10	0	114	3	0	0	0	44	18	9	0	2	2	0	0	0	0	0	6	39	4	0	272
14	XIV MŁ	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	42
15	XV MM	2	1	0	0	0	0	0	0	4	0	31	0	0	0	0	16	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	8	2	0	79
16	XVI KO	1	2	0	0	0	0	0	0	6	1	50	0	0	0	0	16	9	4	0	0	1	0	0	0	0	0	3	7	0	0	100
RAZEM		125	36	3	1	1	6	7	8	130	28	1268	6	10	0	2	661	249	113	4	4	32	2	23	1	4	3	76	458	60	2	3323

## OBJAŚNIENIE STRUKTURY NARUSZEŃ

1. Brak opłaty za przejazd po drogach krajowych.
2. Niewłaściwa opłata drogowa.
3. Brak w pojeździe karty opłaty drogowej.
4. Używanie tej samej wykresówki przez kilku kierowców.
5. Naruszenia w przewozach zwierząt
6. Przyrząd kontrolny nie jest zainstalowany.
7. Brak zaświadczenia lub wypisu z zaświadczenia.
8. Naruszenia w przewozach artykułów szybko psujących się.
9. Naruszenia w przewozach materiałów niebezpiecznych.
10. Naruszenia w przewozie osób.
11. Naruszenia dotyczące czasu pracy.
12. Naruszenia zakazu ruchu na drogach niektórych pojazdów.
13. Przekroczenie maksymalnych wymiarów pojazdu.
14. Przewóz na potrzeby własne niezgodny z zaświadczeniem.
15. Nieprawidłowo wypełnione zezwolenie.
16. Nieprawidłowe działanie przyrządu kontrolnego.
17. Nieprawidłowo wypełniona wykresówka.
18. Nieprawidłowo wypełniona karta opłaty drogowej
19. Nieprawidłowo wypełniona karta drogowa.
20. Nieprawidłowo sporządzony formularz jazdy.
21. Brak licencji lub wypisu z licencji.
22. Brak w pojeździe karty drogowej.
23. Brak zezwolenia lub wypisu z zezwolenia.
24. Naruszenia w przewozie drogowym odpadów innych niż niebezpieczne.
25. Brak karty drogowej.
26. Nieczytelna wykresówka.
27. Samowolna zmiana urządzeń pomiarowo - kontrolnych.
28. Nie okazanie wykresówek.
29. Używanie nieprawidłowych wykresówek.
30. Przewóz kabotażowy bez zezwolenia.

Wyniki kontroli przeprowadzonych przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Białymstoku w roku 2004 r.  
(styczeń - 27 czerwiec 2004 r.)

lp.	Wyszczególnienie	Liczba pojazdów skontrolowanych ogółem			Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary ogółem			Ogólna kwota nałożonych kar			Liczba wydanych decyzji za przekroczenie maksymalnych wymiarów pojazdu			Kwota nałożonych kar za przekroczenie maksymalnych wymiarów pojazdu			Decyzje z przeprowadzonych kontroli w przedsiębiorstwie		Wydane mandaty karne		Zatrzymane dowody rejestracyjne			Pojazdy skierowane na parking strzeżony		
		K	Z	OGÓŁEM	K	Z	OGÓŁEM	K	Z	OGÓŁEM	K	Z	OGÓŁEM	K	Z	OGÓŁEM	liczba wydanych decyzji	kwota nałożonych kar	ilość (szt.)	kwota (zł)	K	Z	OGÓŁEM	K	Z	OGÓŁEM
1	I DC	38	196	234	20	143	163	31050	201650	232700	0	0	0	0	0	0	0	0	35	6390	12	47	59	0	91	91
2	II AL.	19	226	245	7	69	76	6200	51900	58100	0	0	0	0	0	0	0	0	16	2180	3	3	6	0	13	13
3	III TN	47	194	241	19	81	100	41700	64780	106480	0	2	2	0	480	480	1	30000	15	2190	5	9	14	0	10	10
4	IV KS	66	127	193	34	64	98	48650	39950	88600	0	0	0	0	0	0	1	17700	23	5480	12	14	26	0	22	22
5	V TM	40	169	209	29	77	106	16500	93030	109530	0	7	7	0	1080	1080	0	0	34	6410	3	25	28	0	24	24
6	VI JL	38	209	247	12	94	106	1800	115950	117750	0	4	4	0	600	600	0	0	34	5660	2	12	14	0	32	32
7	VII KP	52	188	240	34	64	98	63250	61470	124720	0	8	8	0	1120	1120	0	0	50	9950	20	28	48	0	22	22
8	VIII BZ	16	158	174	13	63	76	14700	114150	128850	0	0	0	0	0	0	0	0	44	8600	5	14	19	0	28	28
9	IX DC	27	252	279	11	119	130	7600	94350	101950	0	0	0	0	0	0	0	0	38	5800	6	17	23	0	29	29
10	X DF	27	252	279	13	102	115	10800	96800	107600	0	0	0	0	0	0	0	0	13	2070	1	6	7	0	20	20
11	XI SK	21	203	224	12	119	131	10050	84800	94850	0	0	0	0	0	0	0	0	22	2840	0	5	5	0	15	15
12	XII AK	6	196	202	3	131	134	3100	170850	173950	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1550	0	11	11	0	43	43
13	XIII TW	16	199	215	7	127	134	1900	142950	144850	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2300	1	9	10	0	41	41
14	XIV MŁ	5	67	72	0	25	25	0	25450	25450	0	0	0	0	0	0	0	0	5	750	2	7	9	0	3	3
15	XV MM	12	63	75	4	36	40	2000	34750	36750	0	0	0	0	0	0	0	0	4	600	2	11	13	0	10	10
16	XVI KO	10	74	84	0	38	38	0	33070	33070	0	1	1	0	120	120	0	0	10	2550	9	4	13	0	1	1
PWITD		0	0	0	13	2	15	2050	0	2050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM		440	2773	3213	231	1354	1585	261350	1425900	1687250	0	22	22	0	3400	3400	2	47700	366	65320	83	222	305	0	404	404

Rodzaje skontrolowanych przewozów przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Białymstoku w roku 2004

(styczeń - 27 czerwiec)

Lp.	Wyszczególnienie	Liczba skontrolowanych pojazdów wykonujących przewóz materiałów niebezpiecznych			Liczba skontrolowanych pojazdów wykonujących przewóz osób			Liczba skontrolowanych pojazdów wykonujących przewóz zwierząt			Liczba skontrolowanych pojazdów wykonujących przewóz towarów szybko psujących się		
		przewoźni- cy krajowi	przewoźni- cy zagra- niczni	SUMA	przewoźni- cy krajowi	przewoźni- cy zagra- niczni	SUMA	przewoźni- cy krajowi	przewoźni- cy zagra- niczni	SUMA	przewoźni- cy krajowi	przewoźni- cy zagra- niczni	SUMA
1	D.C. - I	18	7	25	3	5	8	1	0	1	0	9	9
2	A.L. - II	0	4	4	1	8	9	0	0	0	0	3	3
3	T.N. - III	8	8	16	3	2	5	1	1	2	4	9	13
4	K.Sz. - IV	18	1	19	1	1	2	2	0	2	3	5	8
5	T.M. - V	0	3	3	1	1	2	1	0	1	1	7	8
6	J.L. - VI	5	14	19	7	7	14	1	1	2	2	13	15
7	K.P. - VII	0	4	4	3	1	4	1	0	1	1	7	8
8	B.Z. - VIII	2	5	7	1	18	19	0	0	0	0	4	4
9	D.C. - IX	3	6	9	5	10	15	0	0	0	0	11	11
10	D.F. - X	5	4	9	6	8	14	0	1	1	1	13	14
11	S.K. - XII	4	0	4	1	5	6	0	0	0	1	11	12
12	A.K. - XI	0	3	3	0	15	15	0	0	0	0	7	7
13	T.W. - XIII	3	8	11	1	26	27	0	2	2	0	11	11
14	M.Ł. - XIV	1	0	1	0	2	2	0	0	0	0	1	1
15	M.M. - XV	3	2	5	3	1	4	0	0	0	0	5	5
16	K.O. - XVI	1	6	7	0	9	9	0	0	0	0	2	2
RAZEM		71	75	146	36	119	155	7	5	12	13	118	131



	Ilość przeprowadzonych kontroli			Ilość wydanych decyzji			Kwota nałożonych kar			Wykryte naruszenia
	przewoźnicy krajowi	przewoźnicy zagraniczni	ogółem	przewoźnicy krajowi	przewoźnicy zagraniczni	ogółem	przewoźnicy krajowi	przewoźnicy zagraniczni	ogółem	
okres ferii zimowych	4	0	4	0	0	0	0	0	0	brak
okres wakacyjny od 26 czerwca 2004 r.	1	7	8	0	5	5	0	8050	8050	naruszenia czasu pracy (4x), nieprawidłowe działanie przyrządu kontrolnego (5x), nieprawidłowo wypełniony formularz jazdy (1x), nie okazanie wykresówek (1x), brak opłaty za przejazd po drogach krajowych (1x)

SUMA	5	7	12	0	5	5	0	8050	8050
------	---	---	----	---	---	---	---	------	------