

Protokół
z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
z dnia 28.12.2005 r.

Otwarcia obrad Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD) dokonał Pan Jerzy Półjanowicz – p.o. Wojewody Podlaskiego.

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

Przyjęto następujący porządek posiedzenia:

1. Otwarcie obrad WRBRD.
2. Przyjęcie protokołu z posiedzenia WRBRD, które odbyło się w dniu 28 września 2005 r.
3. Informacja z wykonania ustaleń podjętych na ostatnim posiedzeniu WRBRD, które odbyło się w dniu 28 września 2005 r.
(ref. Mirosław Oliferuk - Sekretarz WRBRD)
4. Przedstawienie ustaleń z postępowania prowadzonego w sprawie katastrofy drogowej w dniu 30.09.br na trasie Białystok - Warszawa, niedaleko miejscowości Jeżewo.
(ref. Przedstawiciel Komendy Wojewódzkiej Policji)
5. Informacja dotycząca przebiegu centralnego szkolenia profesjonalnego kadr wojewódzkich brd.
(ref. Ewa Welc Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego PUW w Białymstoku)
6. Informacja dotycząca sposobu oceny realizacji zadań wynikających z Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD „GAMBIT PODLASKI”.
(ref. Mirosław Oliferuk –Sekretarz WRBRD)
7. Omówienie głównych założeń Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 – 2013 „GAMBIT 2005” oraz problematyki związanej z jego realizacją w województwie podlaskim.
(ref. Mirosław Oliferuk –Sekretarz WRBRD)
8. Przedstawienie realizacji planu wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Białymstoku, Łomży i Suwałkach w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2005 r. oraz przyjęcie uchwały w sprawie zwiększenia planu tych wydatków w bieżącym roku.
(ref. Dyrektorzy WORD)
9. Informacja (prezentacja) o sposobie przygotowania się do zadań ratowniczych podczas wypadków, tak aby zminimalizować ilość ofiar.

(ref. Przedstawiciel Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej)

10. Informacja o działaniach kontrolnych ITD w zakresie przewozu osób.

(ref. Mikołaj Linkiewicz Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego)

11. Sprawy różne.

Ad.2. Przewodniczący obrad Pan Jerzy Półjanowicz, zaproponował przyjęcie protokołu posiedzenia Rady, które odbyło się w dniu 28 września 2005 r. Projekt protokołu był przesłany do wszystkich uczestników posiedzenia wraz z zaproszeniami na dzisiejsze obrady.

Protokół został przyjęty bez uwag.

Ad.3. Pan Mirosław Oliferuk przedstawił informacje z wykonania ustaleń podjętych na ostatnim posiedzeniu WRBRD w dniu 28 września 2005 r. a dotyczących: rozesłania do członków Rady materiałów dotyczących założeń do programu GAMBIT 2005, co zostało zrealizowane. Prezentacja Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej dot. sposobu przygotowania się do zadań ratowniczych podczas wypadków, co zostało uwzględnione w porządku posiedzenia Rady. Prezentacja Pana Grzegorza Kosińskiego - przedstawiciela UM Suwałki, dot. realizacji zadań z zakresu BRD na terenie miasta, co również uwzględniono włączając ten temat do porządku obrad w punkcie: sprawy różne.

Ad.4. Pan Roman Popow - Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji - stwierdził, że w związku z różnymi, często rozbieżnymi opiniami pojawiającymi się w mediach, a dotyczącymi tragicznego wypadku na drodze nr. 8 w miejscowości Jeżewo, Komenda Wojewódzka Policji przygotowała (po zebraniu wszystkich ocen) materiał skierowany do mediów, będący próbą analizy tragicznych wydarzeń, który w formie prezentacji multimedialnej zostanie przedstawiony członkom rady. Prezentację przedstawił Pan Rafał Kozłowski. **/Załącznik nr 2/** Podsumowując, Pan Roman Popow przedstawił propozycje, aby Wojewódzka Rada wystąpiła do GDDiA o oznakowanie miejsca zdarzenia „czarnym punktem” celem upamiętnienia tego tragicznego wydarzenia.

Pani Łucja Glinicka - Przedstawicielka Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad Oddział/Białystok, ustosunkowując się do propozycji Pana Popowa przedstawiła kryteria stosowania dodatkowego oznakowania drogi „czarnym punktem”, miejsc trudnych, szczególnie niebezpiecznych dla kierowców, w których dochodzi do częstych, powtarzających się kolizji i wypadków. W przypadku Jeżewa mamy do czynienia z prostym odcinkiem drogi na którym, na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat doszło tylko do jednego wypadku. Intencją stosowania oznakowania „czarny punkt” jest ostrzeganie kierowców przed miejscami niebezpiecznymi i nie powinno służyć do upamiętniania tragicznych wydarzeń na drodze.

Przewodniczący obrad Pan Jerzy Półjanowicz, zwrócił uwagę aby GDDiA nie traktowała tej propozycji jako elementu upamiętnienia tragicznego wydarzenia lecz przestrogi dla innych uczestników dróg. Poparł wniosek Pana Romana Popowa i uznał za zasadne aby WRBRD wystąpiła do GDDiA z wnioskiem o rozważenie możliwości zastosowania „czarnego punktu” ku przestrodze innych kierowców.

Wniosek został przegłosowany i przyjęty.

Pani Elżbieta Filipowicz - WORD Białystok podkreśliła, że zadaniem WRBRD jest stosowanie i popieranie działań o charakterze profilaktycznym i zapobiegawczym, a to działanie ma właśnie taki charakter.

Pani Marzenna Dubowska - Urząd Miasta Białystok, zwróciła uwagę na fakt, że wszystkie autokary jadące z Białegostoku z dziećmi szukają miejsca wypadku, zatrzymują się i składają kwiaty. Pojedyncze delegacje zapalają znicze. Podobnie zachowują się inni kierowcy.

Pani Ewa Welc - Podlaski Urząd Wojewódzki poinformowała, że Społeczny Komitet rodziców Liceum nr1 zwrócił się do GDDiA o ustawienie w miejscu wypadku, pomnika w postaci głazu bądź tablicy, upamiętniającego to tragiczne wydarzenie. Trwają obecnie rozmowy uzgadniające dotyczące min zabezpieczenia miejsc parkingowych a nawet odpowiedniego ukształtowania tego miejsca.

Ad.5. Ewa Welc Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego PUW w Białymstoku - przedstawiła informację na temat przebiegu centralnego szkolenia profesjonalnych kadr wojewódzkich BRD w ramach realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2005”. **/Załącznik nr 3/**

Ad.6. Mirosław Oliferuk –Sekretarz WRBRD - omówił działania które mają być podjęte celem dokonania oceny realizacji zadań wynikających z Wojewódzkiego Programu Poprawy BRD „GAMBIT PODLASKI”, a wynikające z ustaleń podjętych przez Radę na posiedzeniu w marcu 2005r., tj. zostaną przesłane uczestnikom programu ankiety do wypełnienia, na podstawie których, podlaski program poprawy BRD „GAMBIT 2000” zostanie skorygowany i uaktualniony. **/Załącznik nr 4/**

Ad.7. Mirosław Oliferuk –Sekretarz WRBRD - omówił główne założenia Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 – 2013 „GAMBIT 2005” oraz problematyki związanej z jego realizacją w województwie podlaskim. **/Załącznik nr 5/**

Pan Mikołaj Linkiewicz - Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego - podkreślił fakt coraz większej popularności szkoleń ratowników medycznych z umiejętnościami udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Należałoby się zastanowić nad umiejscowieniem tych ludzi w strukturze BRD, możliwością wyposażenia ich w odpowiedni sprzęt do pierwszej pomocy.

Przewodniczący obrad Pan Jerzy Półjanowicz, zaproponował, aby Pani Ewa Welc oraz Pan Mirosław Oliferuk zapoznali się na miejscu z rozwiązaniami wdrażanymi w Łodzi, tj. systemem szkolenia osób w tym zakresie i sposobem włączenia ich w strukturę systemu BRD i przedstawili Radzie swoje uwagi na ten temat z określeniem możliwości zastosowania rozwiązań Łódzkich na terenie województwa podlaskiego.

Pani Elżbieta Filipowicz - Dyrektor WORD w Białymstoku - stwierdziła, że zakres udzielanie pierwszej pomocy ujęty jest w szkoleniu kierowców. Tym niemniej, o ile szkoleni potrafią odpowiedzieć prawidłowo na pytania testowe to mają poważne problemy z wykorzystaniem swojej wiedzy w praktyce. Powinien zostać zwiększony merytoryczny nadzór nad jednostkami szkolącymi. Zaproponowała aby zwiększyć starania o doposażenie OSP w sprzęt ratujący życie, gdyż - jak pokazał wypadek pod Jeżewem - to OSP była na miejscu wydarzenia pierwsza. Tylko nieliczne jednostki OSP wyposażone są w taki sprzęt.

Pan Jerzy Półjanowicz - Przewodniczący obrad - zaapelował do Rady o zaktywizowanie prac zespołów roboczych WRBRD tak, aby ogólne założenia „GAMBITU 2005” przenieść - wykorzystując wcześniej zdobyte doświadczenia - do tworzenia własnego GAMBITU 2005. Zaproponował aby na najbliższe posiedzenie Rady, stosowne komisje przedstawiły pierwsze wnioski.

Ad.8. Mirosław Oliferuk –Sekretarz WRBRD - Przedstawił realizację planu wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Białymstoku, Łomży i Suwałkach w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2005 r. oraz zaproponował przyjęcie nowelizacji uchwały w sprawie zwiększenia planu tych wydatków w bieżącym roku.

Uchwała została przyjęta jednogłośnie. **/Załącznik nr 6/**

Ad.9. Pan Marian Maciejewski - Przedstawiciel Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej - przedstawił informację (prezentacja) o sposobie przygotowania się do zadań ratowniczych podczas wypadków, tak aby zminimalizować ilość ofiar. **/Załącznik nr 7/**

Ad.10. Pan Mikołaj Linkiewicz - Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego - przedstawił informacje dot. działań kontrolnych ITD w zakresie przewozu osób na terenie województwa podlaskiego. **/Załącznik nr 8/**

Ad.11. Pan Grzegorz Kosinski - przedstawiciel UM w Suwałkach - przedstawił osiągnięcia miasta Suwałk w zakresie zastosowania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. **/Załącznik nr 9/**

Pan Mirosław Oliferuk - Sekretarz WRBRD - przedstawił informacje dot. przygotowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego do wdrożenia z dniem 10.01.2005r. przepisów nowego rozporządzenia MTiB w sprawie „szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierującymi pojazdami, instruktorów i egzaminatorów”.

Pani Pani Elżbieta Filipowicz - Dyrektor WORD w Białymstoku - zwróciła uwagę na kontrowersyjne zapisy rozporządzenia, które uniemożliwiają egzaminatorowi reagowanie na fakt łamanie prawa przez egzaminowanego.

Pan Jerzy Półjanowicz - Przewodniczący obrad - kończąc, zauważył że było to ostatnie posiedzenie WRB RD pod przewodnictwem Wojewody. Z uwagi na nowe przepisy ustawy kompetencyjnej, od 1stycznia 2006r, przewodnictwo Rady oraz wszelkie inne działania związane z organizowaniem prac Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Białymstoku przechodzą do Marszałka Województwa Podlaskiego.

Na zakończenie posiedzenia Wojewoda Podlaski podziękował wszystkim uczestnikom Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za dotychczasową pracę oraz złożył życzenia z okazji zbliżającego się Nowego Roku .

Na tym protokół zakończono.

Protokółował: Józef Waluda

Sekretarz WRBRD

Mirosław Oliferuk

LISTA OBECNOŚCI

uczestników posiedzenia WR BRD w dniu 28 grudnia 2005 r.

Lp.	Nazwisko i imię	Jednostka	Podpis
1	Sochór Krzysztof	Stowarzyszenie Osoby w Białymstoku	[Podpis]
2	DUBOWSKA MARZENNA	URZĄD MIASTA Białystok	[Podpis]
3	Walczyński Józef	WORD Łomża	[Podpis]
4	Miroslaw Olufen	WORD Łomża	[Podpis]
5	Elżbieta Kłopotnik	WORD Białystok	[Podpis]
6	Marcin Marian	KU PSP Białystok	[Podpis]
7	Andrzej Wolfart	PZPW Białystok	[Podpis]
8	Janusz Kucharski	UM WP	[Podpis]
9	Andrzej Janasz	PUL	[Podpis]
10	Ewa Słachowicz	PUL WRR	[Podpis]
11	Łucja Głuchowska	GDDKiA O/B	[Podpis]
12	Tomasz Dęba	MDJ Suwałki	[Podpis]
13	Gregorz Sosinowski	UM Suwałki	[Podpis]
14	Ewa Jędrzej	PUL	[Podpis]
15	Dorota Jędrzej	PUL	[Podpis]
16	Liniewicz Michał	WTD Białystok	[Podpis]
17	Popow Roman	KOP Białystok	[Podpis]
18	Rafał Kozłowski	URD KUP Białystok	[Podpis]
19	Henryk Kozłowski	PU W	[Podpis]

Informacja o wynikach postępowania wyjaśniającego
prowadzonego w sprawie zdarzenia drogowego zaistniałego dn. 30.09.2005r. ok. godz.
6.40, na drodze krajowej nr 8 /okol. m. Sikory Wojciechowięta pow. wysokomazowiecki/

Czynności i ustalenia dokonane w ramach postępowania wyjaśniającego w tej sprawie prowadzonego przez Prokuraturę Okręgową w Łomży (m.in. przesłuchania uczestników zdarzenia i świadków oraz **opinie biegłych** z zakresu ruchu drogowego i pożarnictwa) dają podstawę do sformułowania następujących konkluzji:

1. Do czołowego zderzenia autobusu Van-Hool (jadącego w kierunku „do Warszawy”) z zespołem TIR: ciągnik siodłowy Mercedes+naczepa (jadącego w kierunku „do B-stoku”) doszło w dn. 30.09.2005r. ok. godz. 6.40 na 610,3 km drogi K-8 /okol. m. Sikory Wojciechowięta, pow. wysokomazowiecki/. Warunki atmosferyczne: widno, widoczność dobra, padający „mały” deszcz. Warunki drogowe: droga jednojezdniowa przeznaczona do dwukierunkowego ruchu pojazdów z wyznaczonymi poboczeniami, nawierzchnia jezdni równa, gładka, bez uszkodzeń mechanicznych, mokra po opadach deszczu.
2. Przed wyjazdem „w trasę” (pielgrzymka maturzystów I L.O. w Białymstoku do Częstochowy), wyjazd autobusu marki Van-Hool nie był zgłoszony Policji ani Inspekcji Transportu Drogowego do „sprawdzenia”. Według opinii biegłych, w układach odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy zarówno autobusu, jak i zespołu TIR nie ujawniono usterek, które wskazywałyby na nieskuteczne ich działanie przed zderzeniem – co oznacza, iż stan techniczny obu pojazdów, a także fakt niezgłoszenia oraz „niesprawdzenia” autobusu przed wyjazdem „w trasę” nie miał żadnego wpływu na powstanie zdarzenia.
3. W chwili zdarzenia autobusem podróżowało 51 osób: 2 kierowców, 46 licealistów i 3 opiekunów. Autobus był przystosowany do przewożenia łącznie 50 osób. Według opinii biegłych, przewożenie jednej osoby więcej ponad dopuszczalną normę nie miało żadnego wpływu na powstanie zdarzenia.
4. W miejscu zdarzenia dopuszczalna prędkość dla obu pojazdów wynosiła: „do 70 km/h”. Według opinii biegłych, w chwili zderzenia prędkość zespołu TIR wynosiła ok. 80 km/h („pojazd w końcowej fazie rejestracji tachografu, tuż przed katastrofą był intensywnie hamowany”), zaś autobusu ok. 110 km/h. Biegli zastrzegli przy tym, iż obliczone wartości mogą być obarczone pewnym błędem, jednak w analizowanym przypadku nie było moż-

liwości bardziej precyzyjnego określenia prędkości tych pojazdów, zwłaszcza autobusu. W ocenie biegłych, przed zderzeniem oba pojazdy poruszały się z prędkościami większymi od dozwolonych (zespół TIR – o ok. 10 km/h, autobus – o ok. 40 km/h), jednak nie ma żadnych przesłanek świadczących o tym, iż którykolwiek z pojazdów przed zderzeniem utracił stateczność kierunkową („wpadł w poślizg”) – która to byłaby spowodowana nadmierną, niedostosowaną do panujących warunków drogowych prędkością, stąd też stwierdzenie, iż przekroczenie przez obu kierujących dozwolonych prędkości nie było przyczyną powstania zderzenia.

5. Po zderzeniu autobus zatrzymał się w poprzek drogi i od razu stanął w płomieniach. W autobusie doszło do rozprucia lewego zbiornika na olej napędowy. Jednocześnie, wskutek uderzenia doszło do sprasowania zbiornika i wyrzutu pod ciśnieniem rozpylonego oleju napędowego do wnętrza autobusu i pod podwozie. Zerwane przewody instalacji elektrycznej autobusu oraz trące o siebie metalowe elementy autobusu i ciągnika siodłowego spowodowały iskrzenie. W efekcie doszło do zapalenia się rozprysniętego oleju napędowego, fragmentów autobusu wykonanych z tworzyw sztucznych, tapicerki itp. Najpierw zaczął się palić przód pojazdu, a następnie, w krótkim czasie ogień rozprzestrzenił się po całym autobusie. Z uwagi na charakter materiałów palnych i swobodny dopływ tlenu („wpadnięta” część szyb, odsłonięty lewy bok), pożar szybko przeszedł do fazy „rozgorzenia i rozwoju” w głąb autobusu. Jednocześnie biegły stwierdził, iż w kanistrze w czasie trwania pożaru nie znajdowała się żadna ciecz: o ile znajdowały się w nim opary substancji łatwopalnej, to były one w ilości nie mającej wpływu na zachowanie się kanistra w czasie pożaru. W opinii biegłego, w czasie pożaru kanister był zamknięty i nie miał wpływu na przebieg i rozwój pożaru.
6. We wnioskach końcowych biegli stwierdzili, iż sytuację niebezpieczną na drodze stworzył kierujący autobusem poprzez to, iż będąc w bliskiej odległości od nadjeżdżającego z przeciwka zespołu TIR, nie zachowując żadnych środków ostrożności rozpoczął niebezpieczny manewr wyprzedzania. Mimo manewrów obronnych wykonywanych przez kierującego zespołem TIR, autobus, znajdując się całą szerokością na przeciwległym pasie ruchu, lewą częścią przodu (szerokością ok. 0,5 m.) uderzył w lewą przednią część ciągnika siodłowego. Biegli przyjęli, iż niewłaściwe zachowanie kierującego autobusem było jedyną przyczyną zdarzenia, a w zaistniałej sytuacji drogowej żaden z kierowców nie miał możliwości uniknięcia zderzenia. Jedyną możliwością było zaniechanie podejmowania manewru wyprzedzania przez kierującego autobusem.

Na miejscu zdarzenia w dn. 30.09.2005r. zginęło 12 osób: obaj kierujący, kierowca „zapasowy” autobusu oraz 9 licealistów. W dn. 9.10.2005r., w szpitalu w Siemianowicach Śląskich zmarła 13 osoba podróżująca autobusem – licealistka. Aktualnie, prokurator prowadzący postępowanie wystąpi o jego kolejne przedłużenie.

**Schemat rozmieszczenia podróżnych
w autobusie Van-Hool w dn. 30.09.2005r.**

Kierowca autobusu		Wyjście→	
		<small>Kierowca zapasowy</small>	Miejsce „pilota”
01	02		03 04
05	06		07 08
09	10		11 12
13	14		15 16
17	18		19 20
21	22		WC
23	24		Wyjście→
25	26		27 28
29	30		31 32
33	34		35 36
37	38		39 40
41	42		43 44
45	46		47 48

Legenda:

- osoby siedzące na miejscach oznaczonych kolorem czerwonym zginęły na miejscu
- osoba siedząca na miejscu oznaczonym kolorem fioletowym zmarła w szpitalu
- osoby siedzące na siedzeniach oznaczonych kolorem żółtym w chwili zderzenia „wyleciały” z wnętrza autobusu
- osoby siedzące na miejscach oznaczonych kolorem zielonym zostały ranne

Centralne szkolenie kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego

(informacja z przebiegu szkolenia)

W ramach realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło w pierwszej połowie września b.r. realizację centralnego szkolenia profesjonalnych kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Szkolenie jest adresowane do pracowników instytucji wchodzących w skład wojewódzkich rad brd oraz jednostek współpracujących, którzy na co dzień zajmują się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem szkolenia jest poprawa ogólnego stanu wiedzy oraz podniesienie zawodowych kompetencji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania brd.

W skali kraju szkoleniem objętych zostanie ponad sześćset osób zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Szkolenia zaplanowane są do realizacji w okresie od września 2005 r. do lutego 2006 r. i w tym czasie przeszkoleni zostaną przedstawiciele wszystkich województw. Trwają pięć dni i są podzielone na dwie sesje - jedna sesja trzydniowa i jedna dwudniowa. Odbývają się w ośrodku konferencyjnym w Otwocku pod Warszawą.

Szkolenie zostało zlecone i sfinansowane w całości przez Ministerstwo Infrastruktury ze środków pożyczki Banku Światowego. Uczestnikom zapewniono bezpłatny transport, zakwaterowanie, wyżywienie, udział w zajęciach oraz materiały dydaktyczne.

Realizację szkolenia Ministerstwo Infrastruktury zleciło wykonawcy wyłonionemu w przetargu międzynarodowym. Jest nim konsorcjum w składzie: Booz Allen Hamilton i Automobilklub Stołeczny Moto Auto Klub „MAK”.

Program szkolenia został oparty na systemowym podejściu do bezpieczeństwa ruchu drogowego odzwierciedlającym złożoność tego zagadnienia.

Skuteczność działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy od współdziałania wielu sektorów i organizacji, które muszą funkcjonować jako zintegrowany system.

Podejście to zostało odzwierciedlone w programie szkolenia, obejmującym ok. 40 godzin wykładowych, skoncentrowanych wokół 10 głównych obszarów składających się na ogólnie rozumiany system bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z harmonogramem ustalonym przez Ministerstwo Infrastruktury, przedstawiciele województwa podlaskiego uczestniczyli w szkoleniu w dniach:

9 – 13 października oraz 27 – 29 października 2005 r.

Zakres tematyczny szkolenia obejmował cały system brd w podziale na następujące obszary:

- charakterystyka bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- struktura systemu brd,
- szkolenie i egzaminowanie kierowców,
- edukacja i komunikacja ze społeczeństwem,
- stan techniczny pojazdów,
- drogi i tereny publiczne,
- nadzór nad ruchem drogowym,

- działania wymiaru sprawiedliwości
- ratownictwo i pomoc ofiarom wypadków drogowych ,
- ubezpieczenia oraz badania i systemy informacyjne.

Do centralnego szkolenia profesjonalnych kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego z terenu województwa podlaskiego skierowano przedstawicieli 16 jednostek

(ogółem 35 osób) ,

- w tym z :

1. Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku - 4 osoby
2. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego – 3 osoby
3. Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku – 2 osoby
4. Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Poż. w Białymstoku – 1 osoba
5. Urzędu Miasta Białegostoku – 2 osoby
6. Urzędu Miasta Łomży - 2 osoby
7. Urzędu Miasta Suwałki - 2 osoby
8. Podlaskiego Kuratorium Oświaty w Białymstoku - 1 osoba
9. Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Białymstoku – 1 osoba
10. Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łomży - 3 osoby
11. Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Suwałkach – 1 osoba
12. Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego – 2 osoby
13. GDDKiA Oddział w Białymstoku – 3 osoby .
14. Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku – 4 osoby
15. Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Białymstoku - 2 osoby
16. Ośrodków Szkolenia Kierowców - 2 osoby .

Uczestnicy szkolenia otrzymali obszerne i szczegółowe materiały dydaktyczne oraz dyplomy ukończenia kursu i honorowe tytuły „Specjalistów do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego ”.

Poziom szkolenia , organizację i przebieg oraz przydatność w zakresie podniesienia zawodowych kompetencji zostały wysoko ocenione przez wszystkich uczestników .

W załączeniu :

Lista uczestników szkolenia
z terenu województwa podlaskiego .

Sporządzono :

- dnia 19.12.2005 r.

*Wydział Rozwoju Regionalnego
PUW w Białymstoku*

Tab. Nr 1

[illegible]

Tab. Nr 2

Nr zadania	Wyszczególnienie	Lata 2003 - 2010								Wykonawca	Współpraca	Planowany koszt w tys. zł.
		03	04	05	06	07	08	09	10			

Informacja dot. GAMBIT-u 2005

W ciągu ostatnich 5 lat (2000 – 2004) w wypadkach drogowych w Polsce:

- śmierć poniosło 29 tys. osób, tj. około 5.800 osób rocznie,
- rannych było 335 tys. osób, tj. około 67 tys. osób rocznie,
- koszty zdarzeń drogowych wyniosły prawie 150 mld zł, tj. 30 mld rocznie.

W tym samym czasie:

- liczba ludności zmniejszyła się o 0,1%,
- liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o 20% ,
- praca przewozowa (wyrażona liczbą poj. km) zwiększyła się o 36%.

W roku 2003 podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu w Polsce dotyczące ofiar śmiertelnych wynosiły:

- 14,7 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców,
- 3,5 ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów,
- 31,6 ofiar śmiertelnych na 1 mld pojazdo-kilometrów,
- 11,2 ofiar śmiertelnych / 100 wypadków.

Wskaźniki te kształtują się na poziomie notowanym w latach 70-tych w Szwecji, Holandii oraz Anglii i są ponad dwukrotnie wyższe od obecnie notowanych.

Koszty związane z wypadkami wynoszą 2,1% PKB, a jeżeli do tego doliczymy kolizje, to wynoszą one 3,8% PKB w skali kraju.

Minimalizowanie skutków wypadków i kolizji drogowych staje się dziś w naszym kraju sprawą niezwykle ważną. Rosnąca ich liczba bije bowiem na alarm, zmusza do szukania środków ograniczających tragiczne następstwa. Poszukiwanie sposobów ograniczających liczbę wypadków drogowych i ich skutków nabiera szczególnego znaczenia w sytuacji, kiedy średnio rocznie na drogach ginie około 7 tys. osób, a około 60 tys. zostaje rannych. Dlatego potrzebne są działania, które w sposób widoczny poprawią stan bezpieczeństwa na naszych drogach.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i nowe wyzwania wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej to podstawowe racje, które wymusiły konieczność weryfikacji Programu Gambit 2000 (*przyjętego dn. 8 maja 2001r.*) i opracowanie nowego, pod nazwą GAMBIT 2005.

W dokumencie pt. "Europejska Polityka Transportowa do roku 2010: Czas na decyzje" 15 krajom członkowskim Unia Europejska postawiła nowe zadanie: konieczność zredukowania o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków do

roku 2010. Oznacza to, że po wejściu Polski do UE działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być uznane za jeden z priorytetów polityki transportowej Państwa.

Program Gambit 2005 jako dokument rządowy został przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r. Jest on nowelizacją Programu Gambit 2000 i został opracowany zgodnie z wymogami Unii Europejskiej dotyczącymi ochrony życia uczestników ruchu drogowego. Nowelizacja Programu ma na celu dostosowanie go do III Programu Bezpieczeństwa Ruchu Unii Europejskiej, który przewiduje możliwość wspólnej realizacji zadań wyznaczonych przez poszczególne kraje członkowskie.

Prace nad nowelizacją Programu prowadzone były równolegle z pracami nad dwoma dokumentami:

- Narodowym Planem Rozwoju (NPR) na lata 2007-2013,
- Polityką Transportową Państwa na lata 2005-2025.

Ocena programu GAMBIT 2000. W GAMBIT 2005 nie będziemy szukać nowych metod poprawy brd lecz będziemy starali usprawnić i zmodyfikować te, które istnieją w oparciu o doświadczenia GAMBITU 2000. Pozytywne efekty programu:

- Zwiększenie aktywności na poziomie lokalnym i regionalnym (szkolenie kadry, programy BRD, wzrost stosowanych, efektywnych środków poprawy BRD),
- Zbudowanie i wdrożenie systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy bezpieczeństwa - we wszystkich województwach),
- przygotowanie programu szkolenia kadr BRD na poziomie centralnym i regionalnym,
- finansowanie działań centralnych (drogi krajowe, policja, ratownictwo) i regionalnych (drogi wojewódzkie i powiatowe)
- wzrost świadomości społecznej w zakresie związanym z ruchem drogowym,
- wzrost zaangażowania organizacji pozarządowych na rzecz BRD,

Elementy, których nie udało się w pełni zrealizować:

- brak wyraźnego lidera programu
- brak systemowego zarządzania programem,
- brak programów operacyjnych dzielących działania na zadania i projekty ze szczegółowo określonym celem, wskaźnikami monitorowania, kosztami realizacji, wykonawcami,
- zbyt mała liczba wykwalifikowanej kadry związanej z BRD,
- zbyt mała aktywizacja instytucji centralnych,

- niewystarczająca współpraca między instytucjami rządowymi i samorządowymi,
- brak wsparcia naukowego i merytorycznego,
- nie przywiązywanie odpowiedniej wagi przez decydentów do spraw poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,

Program Gambit 2005 zawiera trzy perspektywy czasowe:

- wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025;
- strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013;
- program operacyjny bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2005 – 2007.

W dokumencie tym napisane jest, że misją programu GAMBIT 2005 jest **"Polska to kraj przyjazny, bo bezpieczny"**. Oznacza to, że będzie krajem o dobrze zorganizowanym systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życzliwych i przyjaznych uczestnikach ruchu, cieszący się poszanowaniem pieszych i rowerzystów, z bezpieczną infrastrukturą drogową, skutecznym systemem nadzoru nad ruchem i ratownictwem drogowym. Celem głównym jest zmniejszenie do 2013 roku liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie.

GAMBIT 2005 uwzględnia wszystkie uwarunkowania powstałe po wejściu Polski do UE.

Celami przyjętymi w Programie GAMBIT 2005 są:

- stworzenie i rozwój podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu;
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów;
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi;
- zmniejszenie tzw. ciężkości wypadków.

Podejmowane działania będą koncentrować się na:

- budowie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (prawo, system finansowania, badania naukowe, systemy informacyjne, zarządzanie);
- kształtowaniu prawidłowych zachowań w ruchu drogowym (przestrzeganie ograniczeń prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa, trzeźwość uczestników ruchu drogowego, edukacja, komunikacja ze społeczeństwem);
- ochronie pieszych i rowerzystów, budowie i utrzymaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej (hierarchizacja sieci dróg i ulic, nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym, audyt brd projektów drogowych);

- zmniejszaniu ciężkości wypadków (urządzenia bezpieczeństwa w pojeździe, "miękkie" otoczenie dróg, działania ratownicze).

Zrealizowanie przyjętych celów i priorytetów powinno do 2013 r. zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 17 tys. osób, rannych o 180 tys. osób oraz ograniczyć koszty zdarzeń drogowych o 68,0 mld zł.

**Uchwała Nr 2/05
Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
z dnia 28 grudnia 2005 r.**

w sprawie: zwiększenia planu wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

§ 1

Zatwierdza się plan wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego na 2005 r. w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w następujących wysokościach:

- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Białymstoku – 170 000 zł.
- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Łomży – 110 000 zł.
- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Suwałkach – 101 000 zł.

§ 2

W przypadku pozytywnej decyzji MTiB, wydatki WORD w Łomży zwiększa się o 20.000zł.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**SPRAWOZDANIE Z KONTROLI PRZEDSIĘBIORSTW
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ**

W dniach od 06.12.2005r. do 16.12.2005r. przeprowadzono kontrole w trzech przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w Białymstoku:

1. Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Białymstoku ul. Składowa 11
2. Komunalnym Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Białymstoku ul. Składowa 7
3. Komunalnym Zakładzie Komunikacyjnym Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Białymstoku ul. Jurowiecka 46a.

Łącznie przeprowadzono kontrole stanu technicznego 220 autobusów co stanowiło około 72 % ogólnej liczby pojazdów, którymi w/w przedsiębiorstwa wykonują przewozy osób na liniach regularnych. W 105 pojazdach nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości. W 115 pojazdach stwierdzono następujące usterki stanu technicznego:

Lp.	Usterka	Ilość	%
1	Brak obowiązkowego wyposażenia – młotków do rozbicia wyjść awaryjnych	83	27
2	Brak lub niewłaściwe oznaczenie wyjść awaryjnych	39	13
3	Niesprawne urządzenie służące do dawania sygnałów z wnętrza autobusu do kierowcy	5	2
4	Niesprawne urządzenie do awaryjnego otwierania drzwi	6	2
5	Niesprawne oświetlenie zewnętrzne	21	7
6	Wycieki płynów eksploatacyjnych	2	0,6
7	Pęknięte szyby	1	0,3
8	Niesprawności układu hamulcowego	12	4
9	Niesprawności układu kierowniczego	1	0,3
10	Brak możliwości włączenia biegu wstecznego	2	0,6
11	Niesprawne drzwi wejściowe	1	0,3
12	Inne nieprawidłowości	5	2

W dziewięciu uzasadnionych przypadkach dokonano pomiaru zadymienia spalin. W pięciu przypadkach stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm. Naruszenia te są podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego zagrożonego karą w wysokości 1500,00 zł.

Za stwierdzone usterki stanu technicznego zatrzymano 26 dowodów rejestracyjnych.

O stwierdzonych usterek poinformowano osoby wyznaczone w przedsiębiorstwach do ich reprezentowania, które zobowiązały się do ich usunięcia.

Wobec przedsiębiorców wszczęto sześć postępowań administracyjnych.

Wyniki kontroli drogowych przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku (od 26 grudnia 2005 r.)

Rodzaj informacji	OGÓŁEM 2005 rok
Liczba skontrolowanych pojazdów (s)	8149
przewoźnicy krajowi (s)	1679
przewoźnicy zagraniczni (s)	6470
Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary (s)	3829
przewoźnicy krajowi (s)	725
przewoźnicy zagraniczni (s)	3104
Kwota nałożonych kar (na podstawie wydanych decyzji) (s)	4833500
przewoźnicy krajowi (s)	945600
przewoźnicy zagraniczni (s)	3887900
Liczba wydanych mandatów	1223
przewoźnicy krajowi	310
przewoźnicy zagraniczni	913
Kwota nałożonych kar w drodze mandatu	186840
przewoźnicy krajowi	51000
przewoźnicy zagraniczni	135840
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	883
przewoźnicy krajowi	280
przewoźnicy zagraniczni	603

NAJCZĘSTRZE PRZYCZYNY ZA- TRZYMANIA DOWODÓW REJE- STRACYJNYCH:
— ingerencja w tachograf
— niesprawny tachograf
— upływ ważności badań technicznych
— nieszczelny układ pneumatyczny
— zużyty bieżnik opony
— pęknięta szyba przednia

NAJCZĘŚCIEJ WYKRYWANE NARUSZENIA
— naruszenia czasu pracy
— naruszenia przepisów dot. uiszczania opłaty drogowej
— brak wymaganego zezwolenia na przewóz osób lub rzeczy
— brak wymaganego zaświadczenia lub li- cencji

**Podlaski Wojewódzki
Inspektor Transportu Drogowego**

Przedkładam zaktualizowaną informację o działaniach podjętych w zakresie kontroli przewozu osób na drogach i firmach naszego województwa.

1. Kontrolą objęto czternaście firm przewożących osoby:

⇒ w siedmiu przypadkach wystawiono decyzje administracyjne:

- 1) Agencja Turystyczna „KOSMOS”, ul. Lipowa 51, 15-424 Białystok
– 30 000,00 zł:
 - nieokazanie wykresówek
 - przełącznik grup czasowych nie był używany
 - samowolna zmiana
 - wykresówki nie zawierały przepisowych wpisów
 - wykresówki nie zawierały pełnych danych o okresach jazdy
- 2) Andrzej Kujawa „BALTICA TRAVEL”, Plac Niepodległości 17, 18-400
Łomża – 21 100,00 zł:
 - naruszenia czasu pracy
 - nieprawidłowe działanie przyrządu kontrolnego
 - nieokazanie wykresówek
- 3) Marek Orzechowski – Firma „OMAR”, ul. K. St. Wyszyńskiego 2/51, 15-88
Białystok – 30 000,00 zł:

- naruszenia czasu pracy
- 4) „RAMIS-BORT” Biuro Podróży, Św. Rocha 13/15 lok. 155, 15-879 Białystok – 19 150,00 zł:
 - wykresówki nie zawierały pełnych danych o okresach jazdy
 - nieokazanie wykresówek
- 5) „APEX” S.C. Sławomir Kozłowski, Andrzej Gosk, ul. Jarzębinowa 8 m 99, 15-793 Białystok – 650,00 zł:
 - naruszenia czasu pracy
 - przełącznik grup czasowych nie był używany
- 6) „Biacomex” S.A., ul. Elewatorska 11/1, 15-650 Białystok – 30 000,00 zł:
 - naruszenie warunków określonych w zezwoleniu
 - naruszenia czasu pracy
 - wykresówki nie zawierały pełnych danych o okresach jazdy
- 7) AKCES – PIOMAR A. Sural, W. Pińczuk Sp. C., ul. Lawendowa 62, 15-642 Białystok – 7050,00 zł:
 - naruszenia czasu pracy
 - wykresówki były zbyt długo zapisywane

⇒ w trzech przypadkach wystawiono protokoły kontroli i zakończono postępowanie administracyjne:

- 1) Komunalny Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o., ul. Jurowiecka 46, 15-101 Białystok
- 2) Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., ul. Składowa 7, 15-399 Białystok
- 3) Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o., ul. Składowa 11, 15-399 Białystok

Sprawozdanie z kontroli w/w przedsiębiorstw w załączeniu.

⇒ w jednym przypadku umorzono postępowanie - „Nowator” Agencja Turystyki, ul. M. C. Skłodowskiej 13, 15-275 Białystok

⇒ w trzech przypadkach wystawiono protokoły administracyjne i postępowanie jest w toku:

- 1) Jerzy Malewicki, ul. Mieszka I 19a/34, 15-054 Białystok
- 2) Usługi Autokarowe Czesław Mirosław Płoński, ul. Wierzbowa 3B m 3, 15-743 Białystok
- 3) PKS w Białymstoku, ul. Fabryczna 1, 15-950 Białystok

2. W ramach kontroli autokarów i autobusów na drogach do dnia 27 grudnia skontrolowano ogółem 757 takich przewozów, w tym 22 taksówki i 7 gimbusów. Z liczby tej 377 to przewoźnicy krajowi, 380 - zagraniczni.

W wyniku stwierdzonych naruszeń wydano 281 decyzji administracyjnych, co stanowi 37% w stosunku do ogółu kontroli. Kary wyniosły 361 150 zł.

Jednocześnie nałożono 75 mandatów z tytułu nieprzestrzegania przepisów Prawa o ruchu drogowym, w tym np. przekroczenia prędkości.

3. Stwierdzone naruszenia podczas kontroli drogowych w transporcie osób to:

- brak odpowiedniej liczby wykresówek,
- brak formularza jazdy lub nieprawidłowe wypełnienie tych formularzy,

- brak opłaty drogowej lub też niewłaściwa opłata ewentualnie źle wypełniona karta opłaty drogowej,
 - naruszenie warunków określonych w zezwoleniu (np. zmiana trasy, zatrzymywanie się nie na przystankach wyznaczonych),
 - brak licencji lub brak wypisu z licencji w pojeździe,
 - brak zezwolenia na przewozy regularne,
 - brak tachografu lub brak legalizacji tachografu,
 - brak danych o okresach pracy kierowcy,
 - samowolna zmiana urządzeń pomiarowo – kontrolnych,
 - zbyt długo zapisywana wykresówka,
 - pojazd wydziela szkodliwe substancje w stopniu przekraczającym dopuszczalne normy.
4. Kontrole autokarów przed wyjazdem z tytułu zgłoszeń organizatorów.
Od 5 października odnotowano w WITD zgłoszenia kontroli 18 autokarów. W wyniku kontroli stwierdzono:
- 1) upływ terminu badania – zatrzymano dowód rejestracyjny,
 - 2) brak świadectwa kwalifikacji kierowcy – nie dopuszczono do wyjazdu wycieczki szkolnej,
 - 3) brak wykresówki kierowcy – sporządzono protokół z tytułu naruszenia,
 - 4) przekroczenie prędkości wg zapisu na wykresówce – ukarano kierowcę mandatem,
 - 5) wady w oświetleniu – usterkę usunięto w trakcie kontroli.
5. W wyniku kontroli drogowych i w firmie, podjęto następujące działania:
- 1) wystąpiono do Starostwa Powiatowego w Hajnówce o wszczęcie postępowania o cofnięcie wydanego zezwolenia Firmie Octobus – postępowanie umorzono.
 - 2) wystąpiono do Prezydenta Miasta Katowice o cofnięcie licencji Firmie Octobus – postępowanie umorzono.
 - 3) Główny Inspektor w czerwcu br. wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury o cofnięcie licencji Firmie Omar – sprawa w postępowaniu odwoławczym, brak informacji o decyzjach Ministerstwa.
 - 4) w odniesieniu do Firmy Kosmos skierowano wnioski:
 - do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu i Budownictwa o wszczęcie procedury cofnięcia licencji.
 - do Prokuratury Rejonowej w Białymstoku o podjęcie czynności manipulacji tachografami oraz wprowadzeniu w błąd kontrolującego, a także wyjaśnienia sprzecznych zeznań, co do zatrudnienia kierownika transportu – postępowanie prokuratorskie w toku.
 - do Inspektoratu Okręgowego PIP w sprawie kontroli.
 - do Urzędu Skarbowego w sprawie przeprowadzenia kontroli.

Załączniki nr 7 i nr 9 w wersji elektronicznej - ze względu na swoją wielkość - zostały pominięte. Zostaną załączone do wersji papierowej.