

Spis treści

1. Wstęp
2. Diagnoza
 - 2.1 Charakterystyka programu BRD GAMBIT PODLASKI
 - 2.2. Priorytetowe kierunki działań strategicznych
 - 2.3. Wstępna ocena programu GAMBIT Podlaski.
3. Uwarunkowania programu
 - 3.1. Plan Globalny – Dekada ONZ
 - 3.2. IV Europejski Program działań na rzecz BRD Unii Europejskiej
 - 3.3 Narodowy Program BRD 2013-2020
 - 3.4. Wojewódzki program BRD
4. Wizja i cele strategiczne
 - 4.1. Wizja
 - 4.2. Cele programu
 - 4.3. Struktura programu
5. Bezpieczny człowiek
6. Bezpieczne drogi
7. Bezpieczna prędkość
8. Bezpieczny pojazd
9. Ratownictwo i opieka powypadkowa
10. System zarządzania brd
11. Uwarunkowania wdrażania programu
 - 11.1 Instytucje wdrażające
 - 11.2 System monitoringu j oceny realizacji programu
 - 11.3 System finansowania

1. WSTĘP

Troska o bezpieczeństwo obywateli, ich życie, zdrowie i mienie to najważniejsze wyzwania współczesności. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma charakter globalny. Każdego roku, zarówno w Polsce jak i na świecie, wypadki drogowe odbierają życie milionom ludzi. Wielu z tych zdarzeń można uniknąć, dbając o właściwą edukację społeczeństwa przestrzegania prawa o ruchu drogowym jest nadrzędnym celem. Nie wystarczy jednak znajomość obowiązującego w tym zakresie prawa, lecz świadomość, że prawo to dotyczy każdego uczestnika ruchu drogowego, a jego nieprzestrzeganie prowadzić może do tragicznych zdarzeń każdego z nas bez względu na to, kto spowoduje zaistnienie zdarzenia drogowego.

Podlaska Wojewódzka Rada BRD od lat prowadzi akcje, a także podejmuje działania poprawiające bezpieczeństwo oraz zwiększające świadomość zagrożeń, jakie niosą ze sobą nieuwaga czy brawura na drodze. Z każdym rokiem jest coraz więcej osób i instytucji, które starają się przeciwdziałać wypadkom komunikacyjnym. Wszyscy mają świadomość tego, że muszą odpowiedzialnie zachowywać się na drodze, aby chronić życie swoje i innych uczestników ruchu drogowego.

W dniu 20 czerwca 2013 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przyjęła **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020**. Tym samym Narodowy Program BRD oficjalnie zastąpił poprzedni wieloletni, krajowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego znany pod nazwą GAMBIT.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuuje dalekosiężną „WIZJĘ ZERO”, przyjętą w poprzednich krajowych programach bezpieczeństwa ruchu drogowego, zakładającą, że nikt nie będzie ginął na polskich drogach. Zgodnie z międzynarodowymi programami działań na rzecz poprawy BRD (bezpieczny i odpowiedzialny człowiek, bezpieczne drogi, przewidująca bezpieczna prędkość, bezpieczne i sprawne pojazdy, system ratownictwa i opieka powypadkowa, efektywny system zarządzania BRD), bieżący etap zaplanowano do roku 2020.

Pomimo istotnej redukcji liczby wypadków drogowych i ofiar tych wypadków w ostatnich dwudziestu latach, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce mierzony liczbą ofiar śmiertelnych nadal jest jednym z najgorszych w Unii Europejskiej. Przyjęta w Krajowym Programie GAMBIT 2005 -2013 strategia zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% w ciągu 10 lat nie uzyskała właściwego wsparcia ani w postaci nakładów finansowych, działań legislacyjnych, ani w postaci oczekiwanych zmian strukturalnych dla właściwego skoordynowania podejmowanych działań we wszystkich resortach. Efektem tych zaniechań jest mniejszy niż oczekiwano spadek liczby ofiar śmiertelnych na polskich drogach.

Biorąc to pod uwagę Podlaska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przystąpiła do opracowania Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020. Program ten będzie się składał ze strategii i programów realizacyjnych przygotowywanych dla poszczególnych etapów realizacji programu. Strategia będzie zawierała: syntezę diagnozy brd, uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne, wizję, misję i cele strategiczne, kierunki działań strategicznych i uwarunkowania realizacji strategii.

2. DIAGNOZA

2.1 Charakterystyka Programu BRD GAMBIT Podlaski oraz ocena jego realizacji

W 2004 roku Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Białymstoku przyjęła Wojewódzki Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Podlaski, który w swej filozofii podejścia nawiązywał do programów wykonanych w latach 90-tych: GAMBIT 1996 oraz GAMBIT 2000 i zawierał cel strategię działań do roku 2010. Celem tego programu było zredukowanie liczby ofiar śmiertelnych do poziomu poniżej 130 osób do roku 2010. 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 województwie podlaskim nie powinna przekroczyć w 2010 roku liczby 130 osób – „wariant G” (od słowa GAMBIT).

Program GAMBIT Podlaski składał się z trzech części: Diagnozy, Syntezy i Harmonogramów.

- Diagnoza była pierwszą fazą prac nad projektem Wojewódzkiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT Podlaski”. W fazie tej opracowano i przedstawiono diagnozę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Podstawowym narzędziem stosowanym przy ocenie czynników mających znaczący wpływ na stan bezpieczeństwa na drogach naszego województwa była analiza SWOT pozwalająca określić mocne i słabe strony stanu istniejącego oraz wskazać szanse i zagrożenia przy realizacji programu poprawy.
- W II części Programu tj. Syntezie zawarto:
 - skrótowe streszczenie „Diagnozy”,
 - cele i główne założenia zgodnie z Krajowym Programem „GAMBIT – 2000”,
 - zadania krótko i długoterminowe,
 - harmonogram działań do roku 2010
- W części III – „Harmonogramy” określono szczegółowo realizację zadań w ramach Programu.

Ustalono, że Program „Gambit Podlaski” będzie programem otwartym, umożliwiającym wprowadzenia zmian, korekt, uzupełnień itd. w zależności od uzasadnionych potrzeb a jego realizacja będzie się odbywała przede wszystkim z myślą o bezpieczeństwie innych pod hasłem: „Województwo Podlaskie – Przyjazne i Bezpieczne”.

2.2. Priorytetowe kierunki działań strategicznych Programu BRD GAMBIT Podlaski.

Kierunki działań strategicznych podzielono na dwie części: A – Rozwój Systemu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i B – Wdrożenie Środków Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Część A składała się z poniżej wymienionych zadań:

A1 – Usprawnienie Struktury Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego.

Przewidywano usprawnienie działań Wojewódzkiej Rady BRD, tworzenie powiatowych i gminnych struktur BRD oraz powołanie kadr BRD.

A2 – Rozbudowa Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego.

Przewidywano utworzenie wojewódzkiej bazy danych zapewniające rozszerzenie zbioru i dostępności oraz usprawnienie policyjnej bazy danych.

A3 – Wdrożenie Systemu Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przewidywano wprowadzenie powszechnego audytu BRD, powołanie audytorów BRD w powiatach oraz ich specjalistyczne szkolenie.

A4 – Wdrożenie Systemu Ustawicznego Kształcenia Kadr.

Przewidywano zwiększenie liczby osób i poziomu ich wiedzy w zakresie BRD.

A5 – Zadania własne.

Wspieranie wszelkich działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, szkolenia kadr oraz opracowywanie programów szkoleń dla kadry pedagogicznej i służb ratowniczych.

Część B składała się z poniżej wymienionych działań:

B1 – Wdrożenie Środków Poprawy BRD Związanych Z Prędkością. (Program „PREDKOŚĆ”).

Załozeniami Programu były: zmniejszenie liczby ofiar i ciężkości wypadków drogowych powodowanych nadmierną prędkością jazdy oraz przystosowanie infrastruktury drogowej do tworzenia bardziej bezpiecznych warunków ruchu.

B2 – Wdrożenie Środków Poprawy BRD Związanych Z Ochroną Niechronionych Uczestników Ruchu (Program „Pieszki i Rowerzysta”).

Celem programu było zmniejszenie zagrożenia powstania wypadków drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu.

B3 – Wdrożenie Środków Poprawy BRD Związanych Z „Młodymi Kierowcami” (Program „Kierowca”).

Założeniem programu było zmniejszenie liczby wypadków powodowanych przez młodych kierowców.

B4 – Wdrożenie Drogowych Środków Poprawy BRD W Miejscach Szczególnego Zagrożenia (Program „ Droga”).

Celami Programu były: identyfikowanie i eliminowanie miejsc szczególnych koncentracji zdarzeń drogowych, stosowanie praktyki projektowania bezpiecznych dróg oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu przez stosowanie drogowych środków poprawy BRD.

B5 – Zadania własne.

W szczególności tworzenie oraz organizowanie Centrów Ratowniczych.

2.3 Wstępna ocena programu GAMBIT Podlaski.

W ciągu sześciu lat realizacji programu GAMBIT Podlaski na drogach województwa podlaskiego w 6519 wypadkach drogowych zginęło 1115 osób, a 8334 było rannych. W 2010 roku w porównaniu do roku 2005 zanotowano spadek wypadków o 28,5%, liczby ofiar rannych o niespełna 24,5% oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych o 31%. Pomimo osiągnięcia bardzo dobrego wyniku oraz pożądanej tendencji spadkowej nie udało się osiągnąć założonego „wariantu – G” czyli zakładanych nie więcej niż 130 ofiar śmiertelnych w 2010 roku. Nie mniej jednak utrzymująca się tendencja spadkowa pozwala mieć nadzieje na coraz lepsze statystyki w latach kolejnych. Niepokojącą natomiast jest statystyka dotycząca ilości zdarzeń drogowych, których ilość w 2010 roku wzrosła w stosunku do roku 2005 o 1471 zdarzeń, co świadczy tylko i wyłącznie o potrzebie kontynuacji zamierzonych celów oraz utworzeniu nowego programu opartego na wnioskach z lat ubiegłych i dostosowanego do obecnych realiów.

Tabela 2.1

Zestawienie danych o zdarzeniach drogowych i ofiarach wypadków w latach 2005-2010.

Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ranni	Zabici
2005	13391	12206	1185	1490	211
2006	13317	12180	1137	1428	208
2007	14862	13691	1171	1454	209
2008	14892	13756	1136	1482	162
2009	14842	13800	1042	1354	179
2010	14862	14014	848	1126	146
Suma	86166	79647	6519	8334	1115

3. Uwarunkowania Programu BRD 2014-2020

3.1 Plan Globalny – Dekada ONZ.

Na poziomie globalnym działania podjęło Zgromadzenie Organizacji Narodów Zjednoczonych, które w marcu 2010 roku ogłosiło lata 2011-2020 Dekadą Działań na

rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Została ona oficjalnie zainaugurowana 11 maja 2011 roku we wszystkich krajach biorących udział w tym projekcie. Ideą tego programu jest stabilizacja, a następnie redukcja prognozowanej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych całego świata. Jeśli plan uda się pomyślnie zrealizować, możliwe jest uratowanie 5 milionów uczestników ruchu drogowego, zapobiegnięcie urazów 50 milionów ludzi, a także uzyskanie znacznych, oscylujących ok. 5 trylionów USD oszczędności. Oznacza to, że w 2020 roku dzienna liczba zgonów na drogach wyniesie około 900 tysięcy osób.

Ponadto założono, iż program ONZ przyczyni się do tego, że każdy kraj:

- ustanowi własny program bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wyznaczy cel redukcji liczby ofiar śmiertelnych,
- powoła jednostki odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- poprawi, jakość zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- będzie monitorować realizację zadań i efekty działań,
- zwiększy środki finansowe przeznaczone na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W Planie Globalnym przygotowano 5 kierunków działań, tzw. Filarów dla strategii krajowych:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu drogowego (szczególnie dla pieszych, rowerzystów i motocyklistów),
- bezpieczniejsze pojazdy,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

3.2. IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały również podjęte przez Komisję Europejską. Jest to odpowiedź na zatrażającą liczbę ofiar wypadków na drogach kontynentu. W samym 2009 roku, w wyniku wypadków drogowych, w Unii Europejskiej życie straciło 35 tysięcy osób, co jest równe liczbie mieszkańców średniego miasta. Obliczono, że na jedną ofiarę śmiertelną wypadku przypadają średnio 4 ofiary z trwałym kalectwem, dziesięć osób ciężko rannych oraz czterdzieści lekko. W tymże roku odnotowano w sumie około 1, 5 miliona rannych. Wypadki to nie tylko trauma ludzi, którzy brali w nich udział oraz ich rodzin, ale także ogromne koszty, które ponosi całe społeczeństwo i które wynoszą około 130 miliardów Euro.

Komisja Europejska, kontynuując swoje działania BRD, 20 lipca 2010 roku przyjęła nowy, czwarty już program poprawy bezpieczeństwa na drogach. Obowiązuje on do roku 2020. Jest to dokument ogólny, który wskazuje krajom odpowiedni kierunek działań. Szacuje się,

że dzięki działaniom podjętym w ramach III Programu Działań (lata 2001-2010), uratowano ponad 78 tysięcy ludzi.

Głównym celem IV Programu UE jest zmniejszenie o 50 % ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w latach 2010-2020. Cel ten jest bardzo ambitny, jednak uwzględniając postęp osiągnięty przez kilka państw członkowskich w ostatnich dziesięciu latach, możliwy do zrealizowania przy zaangażowaniu całej Europy. Państwa wchodzące w skład UE powinny skoncentrować swoje działania szczególnie w tych obszarach, w których ich skuteczność jest najniższa i uwzględnić w swoich strategiach takie działania, które przyniosły skutek w krajach, które w tym obszarze odniosły największy sukces. W strategicznych wytycznych, przyjętych 20 lipca 2010 roku, Komisja Europejska wpisała 7 celów, które powinny zostać uwzględnione przez kraje UE przy tworzeniu lokalnych programów. Dotyczą one działań podjętych na rzecz bezpieczniejszej infrastruktury i pojazdów, ale przede wszystkim skupiają się na uczestnikach ruchu drogowego.

3.3. Narodowy Program BRD 2013-2020.

Celem strategicznym Narodowego Programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50 % w stosunku do roku 2010 oraz zmniejszenie liczby ofiar ciężko rannych o 40 % w stosunku do roku 2010. Założeniem Programu jest, aby system transportu drogowego zapewniał prawo człowieka do przemieszczania się, ale odbywać się to powinno w sposób bezpieczny. Śmierć czy obrażenia nie mogą być postrzegane, jako nieunikniony koszt mobilności.

Program opiera się na Wizji ZERO, która wymaga umiejętnego, całościowego wykorzystania efektu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego takich czynników jak:

- edukacja i szkolenie użytkowników dróg?
- dyscyplina w przestrzeganiu ustanowionych reguł oraz nieuniknione konsekwencje ich łamania,
- prędkość, z jaką poruszamy się po drodze,
- standardy bezpieczeństwa zapewnione przez nasze pojazdy,
- projektowane oraz modernizowane drogi wraz z ich otoczeniem.

Efektem, który mamy osiągnąć nie jest wyłącznie minimalizowanie liczby wypadków, ale zapewnienie, że wówczas, gdy dochodzi do wypadku, jego skutki nie będą śmiertelne. Wizja ta jest realizacją dalekosiężnego celu Unii Europejskiej, która jako światowy lider bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu pragnie osiągnąć w 2050 roku liczbę ofiar śmiertelnych zbliżoną do zero. Podobnie do rozwiązań określonych w programie GAMBIT 2005 podstawowymi narzędziami realizacji Narodowego Programu BRD będą programy realizacyjne, programy sektorowe, wojewódzkie i powiatowe. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu, jakim jest realizacja celów niniejszego programu krajowego.

3.4. Wojewódzkie Programy BRD

Programy wojewódzkie – oprócz programu krajowego, podstawą tworzenia programów wojewódzkich powinny być zapisy w dokumentach wojewódzkich – strategii rozwoju i planie zagospodarowania przestrzennego. Programy wojewódzkie, podobnie jak program krajowy, powinny składać się z diagnozy gwarantującej obiektywne spojrzenie na faktyczny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, strategii zawierającej jasno sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań. Ich uzupełnieniem powinny być programy operacyjne precyzujące zadania do wykonania przez instytucje i organizacje szczebla wojewódzkiego.

4. Wizja, cele oraz struktura Wojewódzkiego Programu BRD 2014-2020.

4.1. Wizja

Narodowy Program BRD 2013-2020 wpisuje się w Wizję ZERO, przyjętą przez Organizację Narodów Zjednoczonych w Planie Globalnym – Dekada ONZ oraz IV Program Europejski BRD. Niezaprzeczalnym jest fakt, że nie ma takiej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, którą można zaakceptować, dlatego też program dla województwa podlaskiego również przyjmuje taką wizję.

Wizja ZERO – ZERO ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Do tak dalekosiężnej wizji województwo podlaskie powinno dążyć poprzez:

- dobrze zorganizowany system BRD,
- wyedukowanych uczestników ruchu drogowego,
- poszanowanie dla niechronionych uczestników ruchu,
- bezpieczną i nowoczesną infrastrukturę drogową,
- dobrze zorganizowany i funkcjonujący system ratownictwa drogowego.

4.2. Cele Programu

Cele główne. Przyjęto dwa główne cele strategiczne bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020 dla województwa podlaskiego. Pierwszy to dalsze systematyczne zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych i cel drugi to zmniejszenie liczby ciężko rannych. Cele te do roku 2020 przedstawiają się następująco:

- **Zmniejszenie, w porównaniu do roku 2010 liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50 %, tj. do nie więcej niż 73 ofiar w roku 2020.**
- **Zmniejszenie, w porównaniu do roku 2010 liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych o 40 %, tj. do nie więcej niż 99 ciężko rannych w roku 2020.**

Przyjęte cele główne są zbieżne z celami wyznaczonymi przez Sekretariat Krajowej Rady BRD w Narodowym Programie BRD dla województwa podlaskiego.

Cele etapowe (kamienie milowe). Dla umożliwienia sprawnego monitorowania realizacji założeń Strategii zaproponowano trzy kamienie milowe (tab.4.1.).

Tabela 4.1

Zestawienie wymagań dotyczących realizacji przyjętych celów głównych w poszczególnych etapach.

Etap	Kamień milowy (rok)	Liczba ofiar	
		śmiertelnych	ciężko rannych
1	2016	102	125
2	2018	88	112
3	2020	73	99

Cele dla rodzajów dróg.

Wyznacza się zalecane cele dla poszczególnych rodzajów dróg oraz powiatów umożliwiające realizację założeń Strategii.

Tabela 4.2

Zestawienie zalecanych celów dla poszczególnych zarządów dróg.

Kategoria dróg	Rok bazowy – 2010		Rok celowy – 2020	
	Liczba ofiar		Liczba ofiar	
	śmiertelnych	ciężko rannych	śmiertelnych	ciężko rannych
Krajowe	88	65	44	39
Wojewódzkie	15	35	8	21
Powiatowe i gminne	17	23	9	14

Tabela 4.3

Zestawienie zalecanych celów dla poszczególnych powiatów

Powiat	Rok bazowy – 2010		Rok celowy – 2020	
	Liczba ofiar		Liczba ofiar	
	śmiertelnych	ciężko rannych	śmiertelnych	ciężko rannych
Białystok	43	16	22	10
Łomża	16	28	8	17
Suwałki	14	36	7	22
Augustowski	14	6	7	4
Bielsko Podlaski	10	10	5	6
Grajewski	10	10	5	6
Hajnowski	3	4	1	3
Kolneński	6	2	3	1
Moniecki	6	7	3	4
Sejneński	1	3	0	2
Siemiatycki	4	10	2	6
Sokólski	8	23	4	14
Wysoko Mazowiecki	2	5	1	3
Zambrowski	9	5	5	3

4.3. Struktura programu

W niniejszym Programie, nawiązując do Narodowego Programu BRD, przyjmuje się pięć filarów działań, zgodnych z przyjętymi celami szczegółowymi:

- Bezpieczne zachowania uczestników ruchu,
- Bezpieczna infrastruktura drogowa,
- Bezpieczna prędkość,
- Bezpieczne pojazdy,
- System ratownictwa i pomocy medycznej,

Skuteczna realizacja działań objętych w/w filarami uwarunkowana jest usprawnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Z tego powodu Program wskazuje także na te działania, które są kluczowe dla planowania, realizacji, koordynacji oraz monitorowania działań w poszczególnych jego filarach.

W każdym filarze, na podstawie diagnozy istniejącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyróżniono kierunki działań priorytetowych (priorytety) będące odzwierciedleniem podstawowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i uwarunkowań ich realizacji.

Natomiast, każdy priorytet jest zbiorem działań obejmujących:

- Inżynierię i technologię - rozumiane, jako stosowanie takich rozwiązań technicznych sieci drogowej, które podnoszą bezpieczeństwo drogi i sprawiają, że drogi wybaczą nieuniknione ludzkie błędy. To także rozwiązania techniczne w pojazdach chroniące kierowców, pasażerów i niechronionych uczestników ruchu oraz zmniejszające ewentualne szkody.
- Nadzór – rozumiany, jako widoczny nadzór i kontrola, mające na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich nieprzestrzeganiu.
- Edukację – rozumianą, jako podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem edukacji jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, ale także na poziomie danej społeczności lub na poziomie organizacyjnym.
- Ratownictwo – rozumiane, jako zabezpieczenie zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego.

Tabela 4.4

Filar	Rodzaj działań			
	Inżynieria	Nadzór	Edukacja	Ratownictwo
Bezpieczny człowiek	Działania zmierzające do realizacji poszczególnych celów			
Bezpieczne drogi				
Bezpieczna prędkość				
Bezpieczny pojazd				
Ratownictwo i opieka powypadkowa				

Działania będą uwarunkowane zmianami prawnymi oraz badaniami i wymianą doświadczeń.

5. BEZPIECZNY CZŁOWIEK

Najważniejszym zadaniem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. Celem tego filaru jest przedstawienie takich działań, które w sposób bezpośredni będą oddziaływać na kształtowanie postaw uczestników ruchu drogowego oraz wskażą, w jaki sposób, fizycznie można chronić życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego. To człowiek jest podmiotem wszystkich działań podejmowanych w ramach podejścia Bezpieczny System. W różnych obszarach systemu działania te będą bezpośrednio lub pośrednio nakierowane na zmianę niebezpiecznych zachowań użytkowników dróg lub też ich ochronę przed niebezpiecznymi zachowaniami. Celem niniejszego rozdziału jest wskazanie tych działań, które w bezpośredni sposób odnoszą się do człowieka. Z racji osobnego rozważania problemów związanych z nadmierną prędkością w ruchu drogowym, kierunki działań prewencyjnych skierowanych na edukację i nadzór nad zachowaniami człowieka w odniesieniu do prędkości nie są uwzględniane w poniższym rozdziale.

Fakty

Ofiary wypadków: analiza danych statystycznych z okresu pięciu lat 2008-2013, wykazuje, że wśród ofiar zabitych blisko 50% to kierujący pojazdami, kolejna grupa to piesi uczestnicy ruchu- 27% wszystkich ofiar śmiertelnych, a następna grupa to pasażerowie – 23%. Z kolei, wśród ofiar rannych w wypadkach drogowych najwięcej jest kierujących i pasażerów, odpowiednio 43% i 38%. Piesi są tu grupą o najmniejszej liczbie ofiar – mniej niż 20%. Jednak jak wynika z powyższych danych są grupą uczestników ruchu, gdzie ciężkość wypadków jest duża. Wśród ofiar wypadków wzrasta udział motocyklistów i motorowerzystów.

Tabela 5.1

Ofiary wypadków wg uczestników ruchu drogowego w latach 2008-2013

Rodzaj użytkowników drogi	Zabici	[%]	Ranni	[%]
Piesi	251	27%	1305	19%
Kierujący	450	50%	2921	43%
Pasażerowie	204	23%	2589	38%
Ogółem	905	100,0	6815	100,0

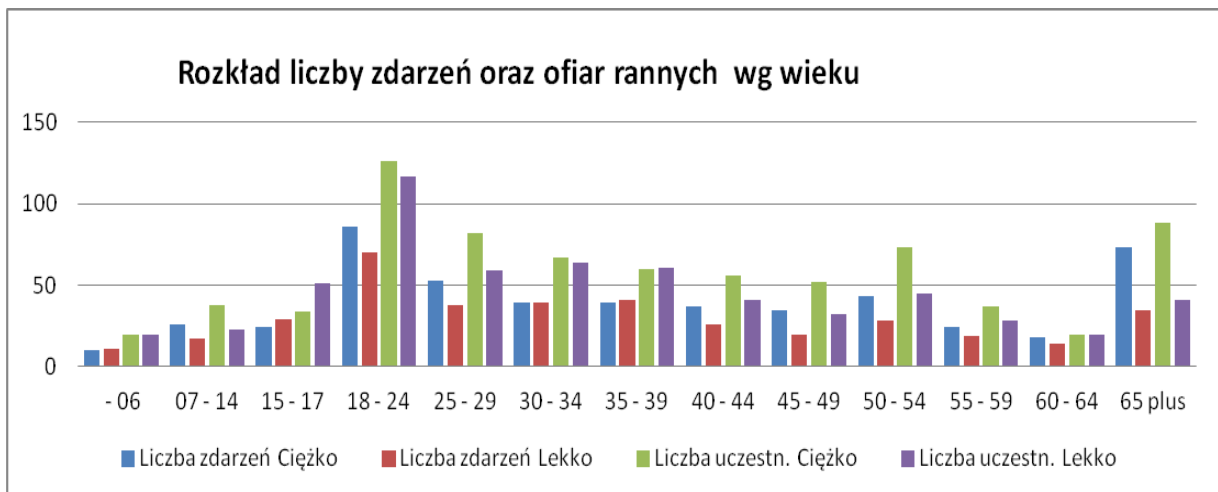
Tabela 5.2

Ofiary wypadków wg uczestników ruchu drogowego w roku 2013

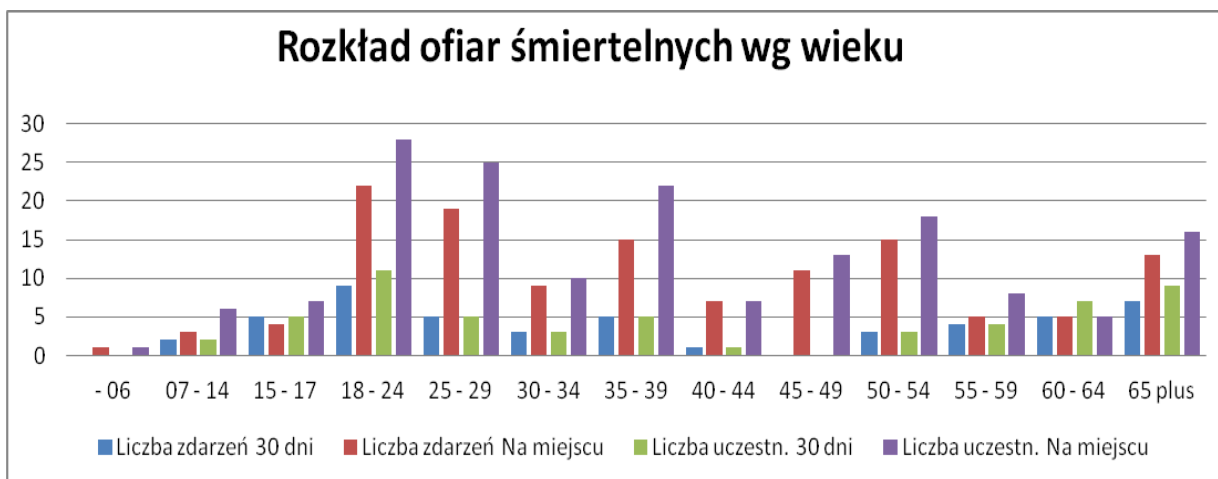
Rodzaj użytkowników drogi	Zabici	[%]	Ranni	[%]
Piesi	40	29,6%	160	18,29%
Kierujący	60	44,5%	436	49,83%

Pasażerowie	35	25,9%	279	31,88%
Ogółem	135	100,0	875	100,0

Rozkład liczby zdarzeń oraz osób rannych wg wieku z roku 2013



Rys. 5.1 Rozkład liczby zdarzeń oraz rannych w/g wieku



Rys. 5.2 Rozkład liczby ofiar śmiertelnych w/g wieku

Nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego są istotną przyczyną wypadków drogowych. Zalicza się do nich: zachowania ryzykowne, jazdę pod wpływem używek, w przeważającej większości poruszają się po drogach bez elementów odblaskowych i oświetlenia, w związku, z czym są gorzej widoczni dla kierujących, a tym

samym narażeni na uczestnictwo w zdarzeniach drogowych, które niosą za sobą poważne skutki, jak np. śmierć, bądź ciężkie obrażenia ciała.

Zachowania ryzykowne to przede wszystkim jazda z prędkością niedostawaną do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie i wymijanie, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych. Ponadto należy zwrócić uwagę na jazdę po niewłaściwej stronie jezdni, kończącą się często zderzeniem czołowym oraz jazdę w stanie zmęczenia.

Czynniki zagrożenia

Największym potencjalnym źródłem zagrożenia w ruchu drogowym stanowią ludzkie błędy. Człowiek w systemie brd jest najsłabszym ogniwem. Jego słabości stanowią w ruchu drogowym, potencjalnie największe źródło zagrożenia. Błędy są popełniane przez uczestników ruchu drogowego, którzy ignorują przepisy, ale również przez uczestników, którzy starają się korzystać z dróg w sposób odpowiedzialny i zgodnie z obowiązującymi zasadami ruchu drogowego. W przypadku pierwszej grupy uczestników, niebezpieczne zachowania powinny być ograniczane przez efektywny system nadzoru i sankcji. Odpowiednie zachowania można również wymuszać dobrze zaprojektowanymi środkami inżynierskimi. Błędy popełniają także uczestnicy ruchu przestrzegający przepisy i korzystający z dróg w rozważny sposób. Bezpieczny system ma minimalizować możliwość popełnienia błędu przez człowieka. Jeśli pomimo tego, błąd zostaje popełniony, to system ma chronić człowieka przed negatywnymi konsekwencjami tych błędów.

Piesi. Najechanie na pieszego to w województwie podlaskim (podobnie jak w Polsce) to najtragiczniejszy rodzaj wypadków. Do tego rodzaju wypadków dochodzi, gdy:

- pieszy porusza się po jezdni w porze nocnej i często jest niewidoczny,
- pieszy przekracza jezdnię, po której poruszają się pojazdy z dużą prędkością, wówczas często dochodzi do wymuszenia pierwszeństwa przez pieszego.

Okoliczności sprzyjające szczególnie wysokiemu ryzyku potracenia pieszych województwie podlaskim:

- Nieodpowiednie planowanie i organizowanie przestrzeni miejskiej i osiedlowej, niekorzystna lokalizacja obiektów generująca ruch pieszych
- duża prędkość pojazdów w miejscach przebywania pieszych, a także mała liczba zastosowanych środków inżynierskich służących ochronie pieszego (chodniki, azyle, sygnalizacja świetlna)
- niski poziom edukacji pieszych i kierowców, nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez pieszych oraz kierujących pojazdami wobec pieszych oraz brak partnerstwa na drodze, przejawiający się okazywaniem wyższości kierowców pojazdów w

stosunku do niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów),

- mała widoczność pieszych, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności (noc, mgła, opady deszcz lub śniegu) spowodowana nieużywaniem elementów odblaskowych lub niedostatecznym oświetleniem przejść dla pieszych.

Do najczęstszych błędów popełnianych przez pieszych należą:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem,
- chodzenie nieprawidłową stroną drogi
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle,
- bycie niewidocznym na drodze po zmierzchu lub w warunkach ograniczonej widzialności

Tabela 5.3

Najczęstsze błędy popełniane przez pieszych w 2013 roku:

	Liczba Zdarzeń	Liczba Wypadków	Procent Wypadków	Liczba Zabitych	Procent Zabitych	Liczba Rannych	Procent Rannych	Liczba Kolidzi	Procent Kolidzi
Ogółem	168	65	100%	23	100%	44	100%	103	100%
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	9	2	3%	2	9%	0	0%	7	7%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	100	41	63%	12	52%	31	70%	59	57%
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	12	1	2%	1	4%	0	0%	11	11%
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	16	7	11%	3	13%	4	9%	9	9%
Stanie na jezdni, leżenie	19	12	18%	5	22%	7	16%	7	7%
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	10	2	3%	0	0%	2	5%	8	8%
Zatrzymanie, cofnięcie się	2	0	0%	0	0%	0	0%	2	2%

Kierowcy i pasażerowie pojazdów. Okolicznościami sprzyjającymi szczególnie wysokiemu ryzyku niebezpiecznych zachowań kierujących pojazdami w ruchu drogowym w Polsce są:

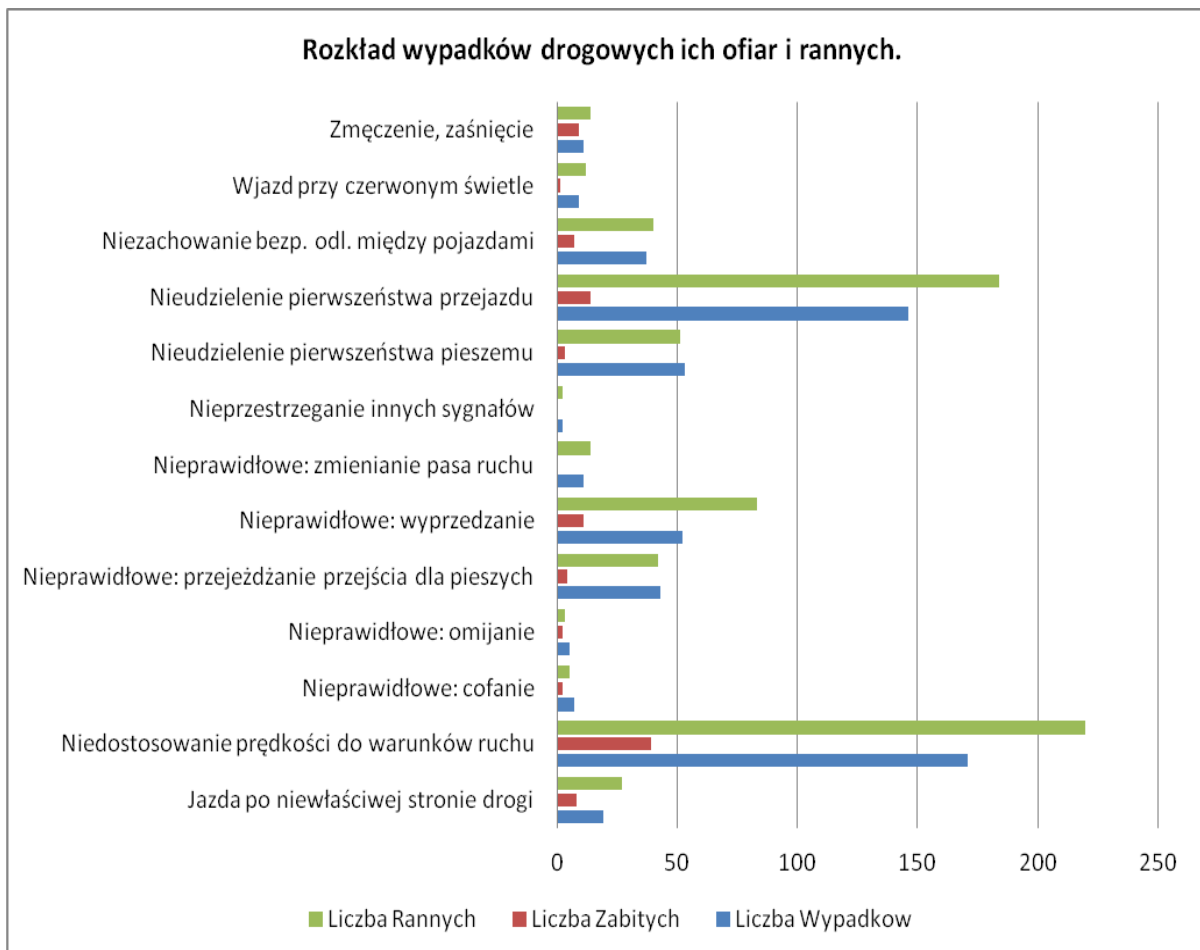
- niski poziom edukacji kierowców,
- zmęczenie i rozproszenie uwagi (telefony komórkowe),
- niska świadomość zagrożeń związanych z nieużywaniem zabezpieczeń w pojeździe (pasy, foteliki, zestawy głośnomówiące),
- agresywny styl jazdy i brawura
- kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu i innych substancji odurzających

Do najczęstszych błędów popełnianych przez kierowców należą:

- nieudzielenie pierwszeństwa,
- niezachowanie bezpiecznej odległości,
- niezachowanie ostrożności przy dojeździe do przejścia dla pieszych,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- przejazd na czerwonym świetle,
- nieprawidłowe wyprzedzanie (w tym wyprzedzania „na trzeciego”)
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

Dodatkowymi okolicznościami zwiększającymi ryzyko wypadków i ich ciężkości są:

- starszy wiek (ograniczenia psychofizyczne),
- młody wiek (skłonność do brawurowych zachowań),
- skłonności do kompensacji ryzyka (nadmierna wiara w technologię).



Rys. 5.3 Rozkład wypadków drogowych ich ofiar i rannych

Priorytety i kierunki działań

Diagnoza stanu oraz doświadczenia wzorcowych krajów Unii Europejskiej

prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze *Bezpieczny człowiek*:

- Priorytet 1 - Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego,
- Priorytet 2 - Ochrona uczestników ruchu drogowego

Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego ma na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Cel ten będzie osiągnięty głównie przez kierunki działań związane z systemem, gdzie należy uwzględnić działania związane z monitorowaniem wprowadzanych działań. Edukacją gdzie należy wypracować system współpracy szkolnych koordynatorów brd. Nadzorem nad ruchem drogowym, gdzie w tym priorytecie nadzór nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego ma charakter działań prewencyjnych, czyli zniechęcających do niebezpiecznych zachowań (np. świadomość nieuchronności kary). Jak również ratownictwem, gdzie kierunki działań powinny opierać się na szkoleniu społeczeństwa (systemowo) z pierwszej pomocy przed medycznej. Kierunki działań mają na celu zmianę zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego:

- pieszych
- kierujących pojazdami i ich pasażerów
- rowerzystów
- motocyklistów i motorowerzystów

Ochrona uczestników ruchu drogowego ma na celu prowadzenie działań o charakterze zabezpieczającym, a zatem w odróżnieniu od poprzednich, ukierunkowanych nie na zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego, ale na zapewnienie im bezpieczeństwa poprzez systemy, których oni sami nie kontrolują, a czasem nie są nawet świadomi ich istnienia. Do tych działań zaliczane są głównie: działania systemowe, polegające na monitorowaniu wdrażanych środków inżynierskich, opracowywaniu materiałów pomocniczych związanych z stosowaniem środków ochrony pieszych oraz na odpowiednim systemie finansowania tych działań. Działania inżynierskie powinny opierać się na kształtowaniu bezpiecznych dróg i ich otoczenia, oraz skutecznym wdrażaniu środków uspokojenia ruchu rekomendowanych w materiałach pomocniczych. Aby wdrażać nowoczesne środki uspokajania ruchu należy prowadzić szkolenia z tego zakresu dla projektantów, zarządców ruchu oraz służb nadzoru, jest do działania edukacyjne. Działania kontrolno-nadzorcze powinny być nakierowane na rozbudowę i unowocześnienie automatycznego systemu nadzoru nad zachowaniami uczestników. Działania związane z ratownictwem, powinny skupić się na analizie miejsc koncentracji wypadków z udziałem pieszych. Analiza taka ma na celu sprawdzenie czy służby ratownicze są odpowiednio rozmieszczone i wyposażone w potrzebny sprzęt do ratowania życia i zdrowia.

Filar 1 – Bezpieczny człowiek – priorytety i kierunki działań strategicznych

Tablica Nr. 5.1

	Priorytety	
Kryterium działań	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	Ochrona uczestników ruchu drogowego
System	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitorowanie stosowania zabezpieczeń w pojazdach i motocyklach 2. Monitorowanie zachowań pieszych i kierujących 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opracowanie i rozpowszechnianie materiałów pomocniczych dotychczasowych wdrażania środków ochrony pieszych 2. Monitorowanie stosowania środków ochrony pieszych 3. Finansowanie wdrażanych środków ochrony pieszych
Inżynieria		<ol style="list-style-type: none"> 1. Upowszechnianie i wdrażanie drogowych środków ruchu drogowego dla pieszych uczestników ruchu drogowego 2. Wdrażania środków uspokojenia ruchu dla ochrony pieszych
Nadzór	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usprawnienie systemu Nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego pod kątem poczucia powszechności i nieuchronności kary 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa i unowocześnienie systemu Nadzoru (w tym automatycznego) nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego
Edukacja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kształtowanie postaw zachęcających do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym (edukacja szkolna kandydatów na kierowców oraz działania informacyjno-promocyjne – kampanie społeczne 2. Stworzenie sieć współpracy szkolnych koordynatorów brd w powiatach 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Szkolenie w zakresie stosowania środków ochrony pieszego
Ratownictwo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Powszechna edukacja społeczeństwa z zasad pierwszej pomocy 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń z udziałem pieszych

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń Większość tych uwarunkowań powinna

być rozwiązana przez władze centralne.

Działania legislacyjne.

Aby skutecznie prowadzić wdrażanie programu wojewódzkiego potrzebne są zmiany legislacyjne dotyczących następujących aktów prawnych:

1. Nowelizacja aktów prawnych związanych z zagadnieniem kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, w tym:
 - zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów (w tym wprowadzenie jednolitego systemu edukacji komunikacyjnej w szkołach).
 - zapewnienie bezpieczeństwa młodych kierowców (poprzez wprowadzenie tzw. okresu próbnego wiążącego się z: zerowym dopuszczalnym poziomem alkoholu w organizmie, obowiązkiem dodatkowego szkolenia praktycznego i teoretycznego, wyższymi sankcjami za wykroczenia drogowe).
 - zmniejszenie ryzyka zaistnienia wypadków spowodowanych przez osoby przewlekle chore, poprzez wprowadzanie nowych przepisów (np. przy pomocy okresowych badań lekarskich)
 - uporządkowanie kompetencji instytucji zajmujących się nadzorem nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego.
2. Nowelizacja aktów prawnych w zakresie ochrony uczestników ruchu drogowego w tym:
 - wzmocnienie ochrony pieszych (m.in. weryfikacja zasad pierwszeństwa na przejściach dla pieszych),
 - ograniczenie uczestnictwa w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu,
 - wprowadzenie do praktyki planowania przestrzennego tzw. „dobrych praktyk” z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Badania i wymiana doświadczeń:

- Monitorowanie trendów zmian zachowań pieszych, rowerzystów i motocyklistów oraz wpływu na bezpieczeństwo tych grup uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy, kaski, wjazd na czerwonym świetle).
- Ocena skuteczności działań i zastosowanych środków w osiągnięciu celów związanych z ochroną poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego.
- Rozwój systemu zbierania danych o zachowaniach w ruchu drogowym.

6. BEZPIECZNE DROGI

Nieprawidłowości infrastruktury drogowej to jedna z głównych przyczyn powstawania wypadków drogowych i ich ciężkości (ofiar rannych i śmiertelnych). W raportach powypadkowych stan infrastruktury drogowej rzadko podawany jest, jako bezpośrednia przyczyna wypadków, jednak to nieprawidłowości na drogach sprzyjają popełnianiu przez uczestników ruchu błędów, stając się tym samym bardzo ważną pośrednią przyczyną wypadków. Istotne zagrożenie stwarzają także przeszkody w otoczeniu dróg, potęgując skutki wypadków.

6.1 Charakterystyka dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku.

Drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA Oddział w Białymstoku posiadają łączną długość 928, 326 km. GDDKiA nie zarządza odcinkami dróg krajowych przebiegającymi przez miasta: Łomża (Nr 61, 63), Białystok (Nr 8, 19, 65), Suwałki (Nr 8).

Tabela 6.1

Przez teren województwa podlaskiego przebiegają następujące drogi krajowe:

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka znajdującego się w zarządzie GDDKiA Oddziału w Białymstoku
1	8	Warszawa – Białystok – Augustów- Suwałki – Granica Państwa (Budzisko)	210,384 km
2	16	Elk – Augustów – Granica Państwa (Ogrodniki)	65,782 km
3	19	Granica Państwa (Kuźnica) – Białystok - Lublin	146,554 km
4	58	Pisz – Szczuczyn	5,392 km
5	61	Warszawa – Łomża – Augustów	121,012 km
6	62	Sokołów Podlaski – Siemiatycze	22,020 km
7	63	Pisz – Kisielnica – Łomża – Zambrów – Siedlce	77,036 km
8	64	Łomża – Jeżewo Stare	47,170 km
9	65	Elk – Białystok – Granica Państwa (Bobrowniki)	119,323 km
10	66	Zambrów – Bielsk Podlaski – Granica Państwa (Połowce)	113,653 km

Drogi o największym znaczeniu komunikacyjnym, przenoszące największe natężenie ruchu pojazdów oraz stanowiące ważne korytarze transportowe województwa podlaskiego, to drogi krajowe Nr 8, 61.

Droga krajowa Nr 8 prowadzi przez całą Polskę od granicy z Czechami do granic z Litwą. Stanowi polski odcinek międzynarodowej trasy E-67 oraz przebiega przez 5 województw: dolnośląskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie, podlaskie. W Augustowie włącza się do niej droga krajowa Nr 61 Warszawa – Łomża – Augustów.

Droga krajowa Nr 61 przebiega przez obszar dwóch województw: mazowieckiego i podlaskiego, łącząc Warszawę z Augustowem.

Drogi krajowe Nr 8 i 61 stanowią bardzo ważne ciągi komunikacyjne, przenoszące bardzo duży ruch tranzytowy oraz turystyczny.

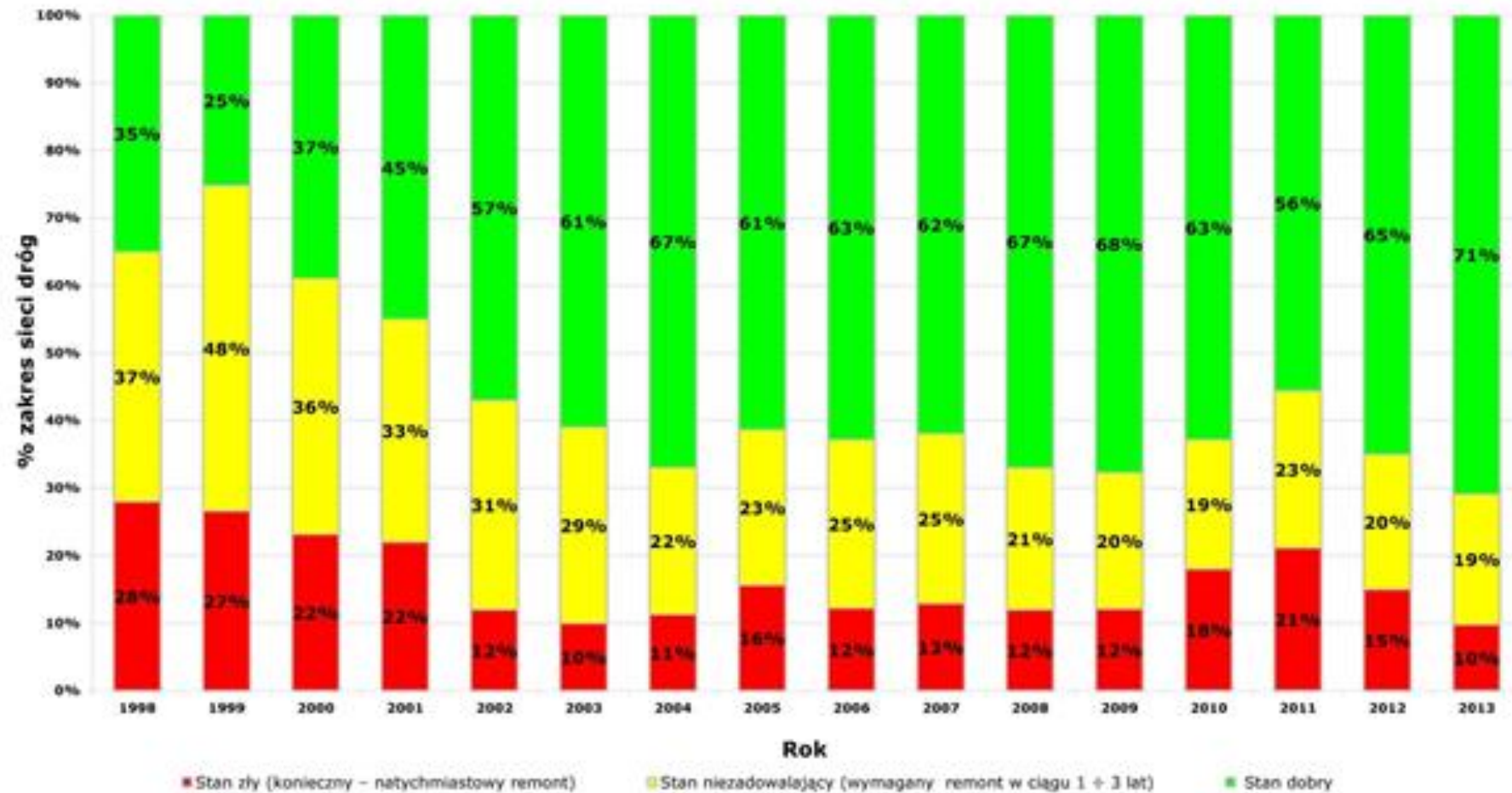
Ocena stanu dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku.

Stan nawierzchni na drogach krajowych jest oceniany wg obowiązującego i ujednoliconego w skali kraju Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) w zakresie pięciu parametrów decydujących o kondycji nawierzchni i jej walorach użytkowych (wskaźnika spękań, równości podłużnej, kolein, stanu powierzchni oraz właściwości przeciwpoślizgowych).

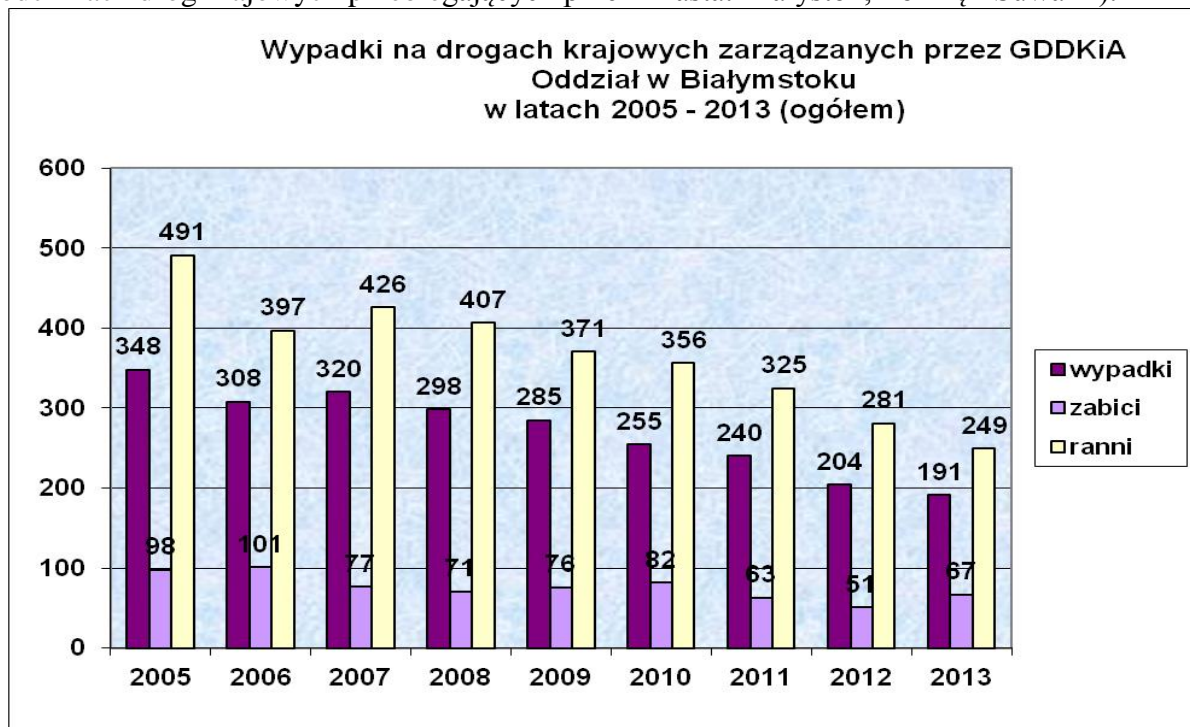


STAN NAWIERZCHNI SIECI DRÓG KRAJOWYCH WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Charakterystyka tempa degradacji nawierzchni w latach 1998 ÷ 2013



Wypadki na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku w latach 2005-2013 (nie uwzględniono wypadków, które miały miejsce na odcinkach dróg krajowych przebiegających przez miasta: Białystok, Łomża i Suwałki).



Rys. 6.1 Wypadki na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku w latach 2005-2013

Od 2005 do 2013 roku na drogach krajowych zginęło 686 osób, 3 303 zostało rannych. W ciągu tego okresu liczba wypadków zmniejszyła się o 45%, zabitych o 32%, a rannych o 49%. Jednak pomimo widocznego spadku w ilości wypadków, ilość zabitych nie spada w takim samym tempie.



Rys. 6.2 Ciężkość Wypadków na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku

Pomimo malejącej z roku na rok ilości wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku, nie da się odnotować takiego samego trendu w ciężkości wypadków. Ciężkość wypadków skokowo wzrasta lub maleje, co przy uśrednieniu wskazywałoby na utrzymywanie się tego wskaźnika na podobnym poziomie.

Wypadki, które mają miejsce na drogach krajowych (zwłaszcza te, które wydarzyły się w obszarach zamiejskich), cechują się większą ciężkością. Związane jest to z wysokimi prędkościami podróży, co jest przyczyną znacznie cięższych skutków zaistnienia wypadku drogowego.

Drogi krajowe województwa podlaskiego w większości przebiegają przez obszary o niskim stopniu urbanizacji, obszary niezabudowane. Stosunkowo niskie natężenie ruchu pojazdów w porównaniu do pozostałych województw sprawia, że swoboda ruchu pojazdów jest wysoka. Większość dróg krajowych stanowią drogi o przekroju jednojezdniowym, jednopasowym. Wszystkie te czynniki mogą przyczyniać się do tego, że ciężkość wypadków na drogach krajowych województwa podlaskiego na tle pozostałych województw plasuje się na niekorzystnych wyższych pozycjach.

Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych na drogach krajowych zarządzanych, przez GDDKiA Oddział w Białymstoku.

Zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dn. 19 listopada 2008r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej [Dz.U. UE L. 319/59] oraz Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. [tekst jednolity Dz. U. 2013r. poz. 260], Polska, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej została zobowiązana do realizacji nowych zadań w zakresie zarządzania bezpieczeństwem istniejącej sieci drogowej, w tym wdrożenia klasyfikacji odcinków niebezpiecznych na sieci dróg. W Ustawie o Drogach Publicznych, wprowadzono wymagania w/w Dyrektywy na obszarze sieci dróg TEN-T na obszarze Polski.

Klasyfikacja niebezpiecznych odcinków dróg (Klasyfikacja BRD) jest pierwszym działaniem w procedurze Zarządzania Bezpieczeństwem Istniejącej Sieci Drogowej, która stanowi jedno z narzędzi proponowanych w Dyrektywie. Polega na identyfikacji, uszeregowaniu i wyborze odcinków o największym ryzyku uczestniczenia w wypadku śmiertelnym przez użytkownika drogi oraz odcinków o największym potencjale zmniejszenia kosztów wypadków przez działania prowadzone przez zarządcę drogi.

Zarządzanie Bezpieczeństwem Istniejącej Sieci Drogowej jest kilkustopniową procedurą poprawy bezpieczeństwa na istniejącej sieci drogowej polegającą na:

- ocenie stanu bezpieczeństwa i identyfikacji najbardziej niebezpiecznych odcinków analizowanych dróg (klasyfikacja niebezpiecznych odcinków dróg);
- przeprowadzenie szczegółowej inspekcji brd na najbardziej niebezpiecznych odcinkach;
- doborze najbardziej skutecznych i efektywnych działań naprawczych stosownie do dysponowanych środków finansowych;
- komunikowaniu o niebezpieczeństwie uczestników ruchu i partnerów (samorządy, policja, firmy współpracujące);

- monitorowaniu poziomu bezpieczeństwa po wprowadzeniu zaplanowanych działań oraz oceny ich skuteczności.

Klasyfikację BRD wykonuje się ze względu na wypadki drogowe oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci dróg.

Klasyfikację odcinków ze względu na koncentrację wypadków, prowadzi się bazując na ryzyku indywidualnym. Biorąc pod uwagę różnicę ciężkości wypadków drogowych na obszarach miejskich i zamiejskich stosuje się dwie miary:

- koncentrację wypadków śmiertelnych uwzględniającą w szczególności skutki i ciężkość wypadków na odcinkach dróg zamiejskich;
- koncentrację kosztów wypadków uwzględniającą w szczególności skutki i koszty wypadków typowe dla odcinków miejskich.

Klasyfikację odcinków ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej prowadzi się bazując na ryzyku społecznym. Biorąc pod uwagę możliwość rozróżnienia odcinków dróg o największych kosztach wypadków i odcinków o największym potencjale redukcji kosztów wypadków stosuje się dwie miary:

- gęstość kosztów wypadków drogowych uwzględniająca łączne koszty wypadków drogowych na odcinkach dróg;
- potencjał redukcji kosztów wypadków drogowych uwzględniający potencjalne możliwości działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W 2014r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad po raz pierwszy przeprowadziła klasyfikację odcinków niebezpiecznych na całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA pod względem 4 w/w miar.

Główne czynniki ryzyka na drogach krajowych:

- nakładanie się ruchu tranzytowego i lokalnego (zróznicowanie prędkości, różne motywacje podróży);
- różne cechy użytkowników dróg we wspólnej przestrzeni (pojazdy ciężarowe, pojazdy osobowe, piesi, rowerzyści, sprzęt rolniczy);
- prowadzenie ruchu tranzytowego przez obszary zabudowane;
- nieograniczona dostępność do głównych dróg realizowana poprzez liczne skrzyżowania z drogami najniższych kategorii i zjazdy;
- główne drogi tranzytowe pełnią funkcję dróg zbiorczych (dojazdy na krótkie dystanse, w tym dojazdy do pól).

Działania na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego do roku 2020.

- Budowa odcinków dróg ekspresowych, dająca kompleksowe efekty takie jak m.in.: rozdzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego, wyrównanie prędkości,

dostępność tylko przez węzły, rozdzielenie kierunków ruchu, itp. w największym stopniu przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- Budowa obwodnic miejscowości powodująca m.in. usunięcie ruchu tranzytowego z miejscowości.
- Przebudowa istniejących dróg krajowych pod kątem likwidacji mankamentów istniejącej infrastruktury.
- Poprawa stanu nawierzchni poprzez realizację remontów odcinków dróg krajowych.
- Poprawa jakości zarządzania istniejącą infrastrukturą dróg krajowych w ramach robót utrzymaniowych, bieżącego utrzymania dróg, itp.

Program Budowy Dróg Krajowych

W przypadku pozycji nr 4 oraz 5 terminy rozpoczęcia robót podano opierając się na planowanych terminach, w których Oddział GDDKiA w Białymstoku będzie gotowy do przystąpienia do realizacji. Rzeczywiste terminy będą uzależnione od otrzymania środków finansowych.

W przypadku pozycji nr 1, 2, 3 realizacja zadań rozpocznie się w roku bieżącym.

1. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od granicy województwa mazowieckiego do Obwodnicy Zambrowa – lata realizacji 2014 – 2017;
2. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Obwodnicy Wiśniewa - za obwodnicę Mężenin - lata realizacji 2014 – 2017;
3. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Obwodnicy Mężenin Mężenin do Jeżewa – lata realizacji 2014 – 2017;
4. Budowa drogi ekspresowej S-61 Obwodnica Suwałk – lata realizacji 2015 - 2018;
5. Budowa drogi ekspresowej S-61 na odcinku od Obwodnicy Suwałk do granicy państwa w Budzisku z obwodnicą miejscowości Szypliszki – lata realizacji 2017 – 2020.

Budowa Obwodnic

1. Budowa Obwodnicy Augustowa – zakończenie robót w 2014r.

Budowa Obwodnic w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej:

1. Budowa Obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej Nr 61 – lata realizacji 2012 – 2017;
2. Budowa Obwodnicy Bargłowa Kościelnego w ciągu drogi krajowej Nr 61 – lata realizacji 2013 – 2015.

Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych

W ramach Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych realizowane są mniejsze zadania w zakresie istniejącej infrastruktury drogowej, takie jak przebudowy skrzyżowań, przejść przez miejscowości, itp. Zawiera on listę zadań w skali całego kraju, których kolejność realizacji

jest szeregowana w oparciu o algorytmy ustalane na szczeblu krajowym. Terminy realizacji zadań są uzależnione od wysokości dostępnych środków finansowych oraz potrzeb w skali całego kraju. Zadania zgłoszone przez Oddział do Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych mogą uzyskać finansowanie umożliwiające ich rozpoczęcie zgodnie z proponowanymi przez Oddział terminami lub ich realizacja może ulec przesunięciu w czasie.

Zadania zgłoszone do Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych przez Oddział GDDKiA w Białymstoku:

1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku drogi krajowej Nr 61 Piątница – Marianowo – planowana realizacja 2016r.;
2. Rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 19 (ul. Grodzieńska z ul. Piłsudskiego i Placem Kościuszki) w Sokółce wraz z wprowadzeniem sygnalizacji świetlnej – planowana realizacja 2015r.;
3. Droga krajowa Nr 65 na odcinku ul. Wojska Polskiego w Grajewie (uspokojenie ruchu, pasy do skrętu w lewo na skrzyżowaniach, wyspy dzielące kierunki ruchu, azyle na przejściach dla pieszych, ciągi piesze) – planowana realizacja 2015r.;
4. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 19 z drogą powiatową Nr 1483B do Juchnowca (pasy do skrętu w lewo, wyspy dzielące kierunki ruchu) – planowana realizacja 2017r.;
5. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 61 w miejscowości Górki (pasy do skrętu w lewo, dojścia do przystanków, wyspy dzielące kierunki ruchu) – planowana realizacja 2015r.;
6. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 66 z drogą wojewódzką do Białowieży zlokalizowanego w Bielsku Podlaskim (przebudowa skrzyżowania na rondo) – planowana realizacja 2017r.;
7. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 16 w Poćkunach (przebudowa skrzyżowania na małe rondo, ciągi piesze, zatoki autobusowe) – planowana realizacja 2015r.;
8. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 65 w Downarach (pasy do skrętu w lewo, zatoki autobusowe, ciągi piesze) – planowana realizacja 2017r.;
9. Budowa zatok autobusowych oraz chodników stanowiących dojścia do zatok na odcinku drogi krajowej Nr 16 w miejscowości Jeziorki – planowana realizacja 2016 - 2017;
10. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 16 w miejscowości Rutki – planowana realizacja 2017r.;
11. Przebudowa dwóch skrzyżowań drogi krajowej Nr 19 w Czarnej Białostockiej (pasy do skrętu w lewo) – planowana realizacja 2017r.;
12. Przebudowa odcinka drogi krajowej Nr 19 przebiegającego przez miejscowość Gieniusze (pasy do skrętu w lewo na skrzyżowaniach, ciągi piesze, azyl na przejściu dla pieszych, zatoki autobusowe) – planowana realizacja 2017r.

Program Budowy Ciągów Pieszo – Rowerowych

W ramach Budowy Ciągów Pieszo – Rowerowych realizowane są zadania polegające na budowie ciągów pieszych, rowerowych lub pieszo-rowerowych. Podobnie jak w przypadku Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych, zawarte są w nim potrzeby w przedmiotowym asortymencie w skali całego kraju. Na podstawie przyjętych priorytetów, wszystkim zadaniom nadawana jest kolejność ich realizacji. W zależności od dostępnych środków finansowych oraz potrzeb zgłaszanych przez wszystkie Oddziały GDDKiA, zadania przesłane

przez Oddział w Białymstoku mogą otrzymać finansowanie zgodnie z zaproponowanymi przez Oddział terminami lub podane terminy mogą ulec przesunięciu w czasie.

Zadania zgłoszone do Programu Budowy Ciągów Pieszko-Rowerowych przez Oddział GDDKiA w Białymstoku:

- Budowa ciągów pieszych:

1. na odcinku drogi krajowej Nr 8 w miejscowościach Poświętne, Krzywa – planowane lata realizacji 2015 – 2016;
2. na odcinku drogi krajowej Nr 19 Podkamionka – Janowszczyzna – planowane lata realizacji 2015;
3. na odcinku drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Zabłudów – planowane lata realizacji 2015;
4. Budowa ciągu pieszego na odcinku drogi krajowej Nr 8 Sztabin – Ewy – planowane lata realizacji 2015 – 2016;
5. na odcinku drogi krajowej Nr 19 ul. Ciechanowiecka w Siemiatyczach – planowane lata realizacji 2015;
6. na odcinku drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Ryboły – planowane lata realizacji 2015;
7. na odcinku drogi krajowej Nr 65 w miejscowości Koszarówka – planowane lata realizacji 2015;
8. na odcinku drogi krajowej Nr 8 w miejscowości Zagórze – planowane lata realizacji 2015;
9. na odcinku drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Dziadkowice – planowane lata realizacji 2015;
10. na odcinku drogi krajowej Nr 8 w miejscowości Wysokie – planowane lata realizacji 2016;
11. na odcinku drogi krajowej Nr 66 w miejscowości Malinniki – planowane lata realizacji 2016;
12. na odcinku drogi krajowej Nr 63 w miejscowości Mrocзки – planowane lata realizacji 2016;
13. na odcinku drogi krajowej Nr 62 w Drohiczynie – planowane lata realizacji 2016;
14. na odcinku drogi krajowej Nr 62 w miejscowości Wólka Zamkowa – planowane lata realizacji 2016;
15. na odcinku drogi krajowej Nr 62 w miejscowości Słochy Annopolskie – planowane lata realizacji 2016.

- Budowa ciągów pieszo-rowerowych:

1. na odcinku drogi krajowej Nr 66 ul. Brańska w Bielsku Podlaskim – planowane lata realizacji 2015 – 2016;
2. na odcinku drogi krajowej Nr 66 w miejscowości Kleszczele – planowane lata realizacji 2016.

Plan Działań na Sieci Drogowej

W ramach Planu Działań na Sieci Drogowej w bieżącym roku zgłoszono do ogólnopolskich Planów GDDKiA 76 propozycji zadań w większości polegających na wykonaniu remontów istniejącej sieci drogowej. W kilku przypadkach zgłoszone zadania polegały na rozbudowie, przebudowie lub budowie odcinków dróg krajowych. Plan Działań na Sieci Drogowej opiera się przede wszystkim na realizacji w pierwszej kolejności tych odcinków dróg, na których stan nawierzchni wymaga jak najszybszego podjęcia działań. Brane są pod uwagę również takie czynniki jak natężenie ruchu, wypadkowość, udział pojazdów ciężarowych w ruchu, itp. Przyjęte na szczeblu krajowym algorytmy, dostępne środki finansowe oraz potrzeby zgłaszane przez wszystkie Oddziały GDDKiA uzależniają rzeczywiste terminy realizacji zadań zgłoszonych do Planu.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez budowę ścieżki rowerowej na odcinku drogi krajowej Nr 16 na odcinku Augustów – Przewięź – planowana realizacja 2015r.

Bieżące utrzymanie istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku. GDDKiA Oddział w Białymstoku sukcesywnie realizuje zadania związane z zarządzaniem siecią drogową, których celem jest bieżące utrzymanie istniejących dróg krajowych m.in. pod kątem zapewnienia możliwie jak najwyższych standardów podróży oraz stałego podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednym z elementów zmierzających do identyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego są cykliczne przeglądy prawidłowości oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które są dokonywane wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji. Jednym z wyników takich przeglądów jest podejmowanie doraźnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach, na których zidentyfikowano zagrożenia. Są to działania w zakresie oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmian w organizacji ruchu.

W bieżącym roku zostanie wydane Zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wprowadzi do stosowania „Instrukcję kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego” na drogach krajowych. Będzie to kolejny krok, po przeprowadzonej „Klasyfikacji odcinków niebezpiecznych na drogach krajowych” polegający na przeprowadzeniu szczegółowej inspekcji brd na najbardziej niebezpiecznych odcinkach, a następnie doborze najbardziej skutecznych i efektywnych działań naprawczych stosownie do posiadanych środków finansowych. Proces klasyfikacji odcinków niebezpiecznych, ich kontroli oraz wprowadzania działań naprawczych będzie realizowany corocznie.

Zimowe utrzymanie dróg jest kolejnym działaniem w ramach bieżącego utrzymania sieci drogowej. Celem zapewnienia możliwie jak najwyższego komfortu podróży oraz bezpieczeństwa w warunkach zimowych, drogi krajowe są utrzymywane w wysokim standardzie zimowego utrzymania.

6.2. Charakterystyka dróg wojewódzkich zarządzanych przez PZDW w Białymstoku

Sieć drogowa: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich administruje siecią drogową złożoną z 30-tu ciągów komunikacyjnych (klasy Z – zbiorcze i G – główne) o łącznej długości 1189, 042 km, z której 120,4 km to drogi miejskie, w granicach administracyjnych miast. W ciągu

tych dróg znajdują się 153 obiekty mostowe o długości ok. 3 km oraz 1066 przepustów o długości ponad 13 km.

Taka wielkość infrastruktury drogowej stawia Podlasie w grupie województw o stosunkowo słabo rozwiniętej sieci połączeń regionalnych.

W praktyce, właśnie ten układ komunikacyjny przenosi znaczną część źródłowego i docelowego ruchu drogowego o charakterze gospodarczym i turystycznym, stanowiąc cenne uzupełnienie międzynarodowych i międzyregionalnych tranzytowych korytarzy transportowych. Trasy te, to również interesująca alternatywa dla rozwoju lokalnych, drogowych przejść granicznych, które mogą się przyczynić do aktywizacji rynkowej i społecznej obszarów przygranicznych. W innych przypadkach przedmiotowe ciągi drogowe prowadzą do wielu atrakcyjnych miejsc o specyficznym charakterze, zarówno z punktu widzenia tradycji i kultury regionu, jak i walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Tabela 6.2

Wykaz dróg wojewódzkich zarządzanych przez PZDW w Białymstoku

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Lokalizacja		Długość odcinka /km/
			od	do	
1	640	<i>Droga Nr 19/Anusin/-Radziwiłłówka-gr.państwa</i>	0+000	26+123	26,123
2	645	<i>Myszyniec-Dęby-Nowogród-Łomża</i>	25+320	56+106	30,786
3	647	<i>Dęby-Kolno-Gromadzyn-Wykno-Stawiski</i>	11+178	46+766	35,588
4	648	<i>Miastkowo-Nowogród.....-Morgowniki-Korzeniste-Stawiski-Przytuły</i>	0+000	47+803	47,803
5	651	<i>Goldap-Żytkiejmy-Szypliszki-Sejny</i>	39+358	90+408	51,050
6	652	<i>Kowale Oleckie-Suwałki</i>	7+205	34+843	27,638
7	653	<i>Sedranki-Bakalarzewo-Suwałki-Sejny-Poćkuny</i>	11+035 35+548	28+771 66+880	49,068
8	655	<i>Kąp-Wydminy-Olecko-Raczki-Suwałki-Rutka Tartak</i>	66+610 95+877	83+571 116+114	37,198
9	658	<i>Droga 640-Kudelicze-Pawłowicze-Grabarka-Kajanka</i>	0+000	9+200	9,200
10	659	<i>Topczewo-Zalesie-Kiewłaki-Hodyszewo-Koboski-Nowe Piekuty -Kostry Noski-Dąbrówka Kościelna</i>	0+000	25+185	25,185
11	663	<i>Pomorze-Sejny</i>	0+000	4+738	4,738
12	664	<i>Raczki-Augustów-Lipsk-gr.państwa</i>	0+000	63+399	63,399
13	668	<i>Piątnica Poduchowa-Przytuły-Osowiec</i>	0+000	54+295	54,295
14	670	<i>Osowiec-Dąbrowa Białostocka-Nowy Dwór-gr.państwa</i>	0+000	70+720	70,720
15	671	<i>Sokolany-Korycin-Knyszyn-Stare Jezewo-Sokoły</i>	0+000	89+122	89,122
16	673	<i>Lipsk-Dąbrowa Białostocka-Sokółka</i>	0+000	42+700	42,700
17	674	<i>Sokółka-Krynki</i>	0+000	23+406	23,406
18	676	<i>Białystok-Supraśl-Krynki-gr.państwa</i>	0+000	0+700	44,217

			10+195	53+712	
19	677	<i>Łomża/droga 63/-Śniadowo-Ostrów Mazowiecka</i>	4+246	24+116	19,870
20	678	<i>Białystok-Sokoły-Wysokie Mazowieckie</i>	5+187	53+766	48,579
21	679	<i>Łomża-Podgórze-Gać-Mężenin</i>	1+942	31+553	29,611
22	681	<i>Rosзки Wodźki-Łapy-Poświętne-Brańsk-Ciechanowiec</i>	0+000	62+610	62,610
23	682	<i>Łapy-Turośń Dolna-Markowszczyzna</i>	0+000	16+308	16,308
24	685	<i>Zabłudów-Narew-Nowosady-Hajnówka-Kleszczele</i>	0+000	69+220	69,220
25	686	<i>Zajma-Michałowo-Jalówka</i>	0+000	46+040	46,040
26	687	<i>Juszkowy Gród-Bondary-Narewka-Nowosady</i>	0+000	29+218	29,218
27	689	<i>Bielsk Podlaski-Hajnówka-Białowieża-gr.państwa</i>	0+000	49+070	49,070
28	690	<i>Czyżew-Ciechanowiec-Siemiatycze</i>	0+000	5+000	47,205
			15+885	58+090	
29	693	<i>Kleszczele-Siemiatycze</i>	0+000	36+880	36,880
30	694	<i>Przyjmy-Brok-Ciechanowiec</i>	56+500	58+695	2,195
				Razem:	1189,042

Stan sieci drogowej: regionalna sieć drogowa złożona z dróg wojewódzkich, niestety jest w stanie technicznym dalekim od ideału.

Wadami tej sieci są przede wszystkim: zły stan techniczny nawierzchni dróg, nienormatywne parametry użytkowe tras (niska nośność, często niedostateczna szerokość jezdni, niewłaściwa geometria łuków poziomych i pionowych), liczne nierówności podłużne rzutujące na komfort jazdy, przebieg ciągów drogowych przez centra miejscowości (brak obwodnic) i odpowiedniej ilości skrzyżowań skanalizowanych, a także dalece niewystarczająca ilość urządzeń usprawnienia i obsługi ruchu.

Według ubiegłorocznych przeglądów dróg wojewódzkich - stan techniczny nawierzchni jezdni (twardych ulepszonych prawie w 100% bitumicznych) oceniono na długości 218,576 km (18,4%) jako bardzo dobry; 108,303 km (9,1%) – dobry; 375,842 km (31,6%) – zadowolający; 302,550 km (25,4%) – zły i 183,771 km (15,5 %) – bardzo zły. Udział dróg w stanie niesatysfakcjonującym (złym i bardzo złym) utrzymywał się od kilku lat na niepokojąco wysokim poziomie 45-46 %, co prowadziło do ograniczania dostępności do tej kategorii dróg publicznych (ograniczanie tonażu pojazdów korzystających z tej sieci). Rok 2013 przyniósł niewielką, ale widoczną zmianę tej tendencji.

Średnia ważona ocena stanu technicznego wszystkich obiektów mostowych w ciągu dróg wojewódzkich w skali 0-5, wg ostatnich przeglądów, na terenie miast wynosi 3,48 a poza nimi – 3,74 czyli generalnie infrastruktura ta jest w stanie lepszym niż niepokojący, ale jeszcze nie na poziomie zadowolającego. Niestety, ciągle wiele mostów jest w stanie niedostatecznym i wymaga gruntownej przebudowy lub odnowy. Główną przyczyną takiej degradacji obiektów inżynierskich jest brak odporności ich konstrukcji na oddziaływania dynamiczne, niekorzystne (zmienne) warunki atmosferyczne, jak też błędy w wykonawstwie wylewanych konstrukcji betonowych związane z nieprecyzyjnym zbrojeniem konstrukcji i stosowaniem betonów o obniżonej wytrzymałości.

Ruch drogowy: Natężenie ruchu kołowego na poszczególnych drogach wojewódzkich na Podlasiu, mierzone w ujęciu dobowym jest zróżnicowane i waha się od 471 do 17.080 pojazdów/dobę, a średni dobowy ruch (SDR) na całej sieci regionalnej wg pomiarów ruchu z

roku 2010 kształtował się na poziomie 2432 pojazdów/dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu w stosunku do roku 2005 (średnio 1947 poj./dobę) wyniósł 1,25, co wyhamowało tendencję obserwowaną od roku 2000 (średnio 1446 poj./dobę), gdzie wskaźnik ten (SDR2005:SDR2000) wyniósł 1,35.

W strukturze ruchu drogowego dominują samochody osobowe. Udział pojazdów zaliczonych do kategorii ciężkich tj. samochodów ciężarowych i autobusów jest zmienny, a relatywnie duży odnotowano na trasach wylotowych z Białegostoku i większych miast powiatowych tj. Łomży, Suwałk, Hajnówki, Bielska Podlaskiego, Sokółki i Siemiatycz.

Zdecydowana większość dróg przenosi ruch o charakterze gospodarczym, a tylko nieliczne o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.

Wypadkowość: W odniesieniu do ilości wypadków drogowych na drogach wojewódzkich Podlasia trudno jest mówić o wyraźnych tendencjach, chociaż w latach 2009-2013 (99-123) generalnie w skali każdego roku jest ich mniej niż odnotowywano w latach 2006-2008 (138-181). Mniejsza ilość wypadków niestety nie przekłada się wprost na ich skutki. Wprawdzie liczba rannych w wypadkach nie przekracza już poziomu 200 poszkodowanych rocznie, to jednak liczba ofiar śmiertelnych nadal jest zbyt wysoka i dochodzi do 30 osób.

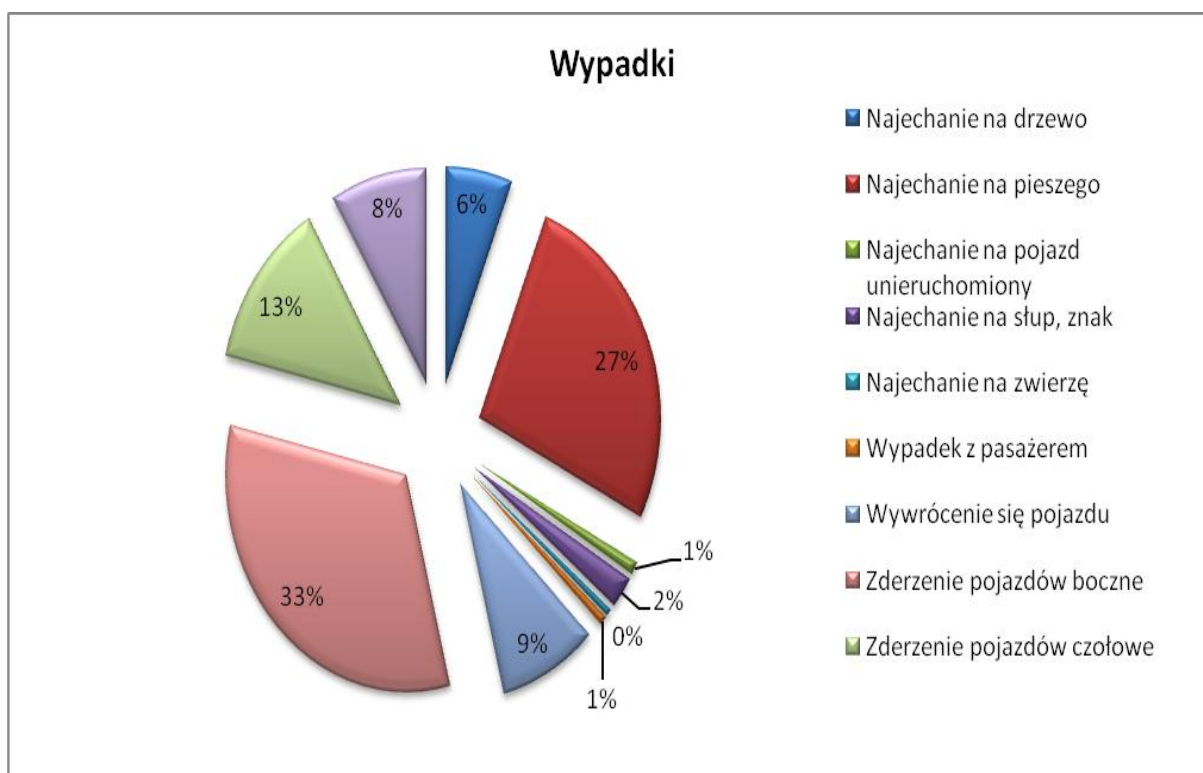
Na przestrzeni analizowanych lat nie odnotowano takiej koncentracji zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji), która wskazywałaby określoną lokalizację, jako miejsce szczególnie niebezpieczne (tzw. „czarny punkt”).

Tabela 6.3

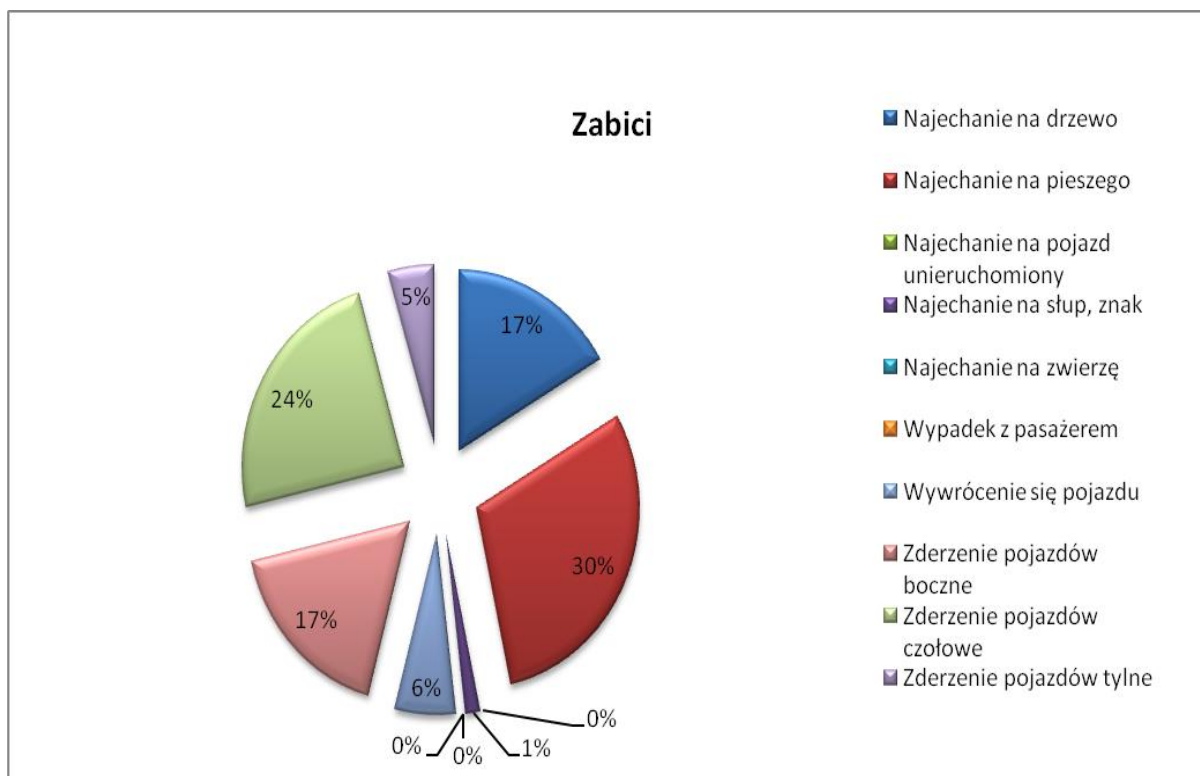
WYPADKI NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W LATACH 2006 - 2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>w granicach administracyjnych miast</i>								
Liczba wypadków drogowych	21	42	35	34	45	35	39	32
w tym z ofiarami śmiertelnymi	2	6	4	3	8	6	3	0
Liczba ofiar śmiertelnych	2	6	4	3	8	7	3	0
Liczba rannych osób	26	39	40	45	56	46	60	37
<i>poza granicami administracyjnymi miast</i>								
Liczba wypadków drogowych	132	96	120	84	78	64	74	69
w tym z ofiarami śmiertelnymi	25	15	23	21	6	12	20	13
Liczba ofiar śmiertelnych	32	17	25	27	7	13	25	16
Liczba rannych osób	191	124	182	130	119	76	113	83
RAZEM								
Liczba wypadków drogowych	153	138	155	118	123	99	113	101

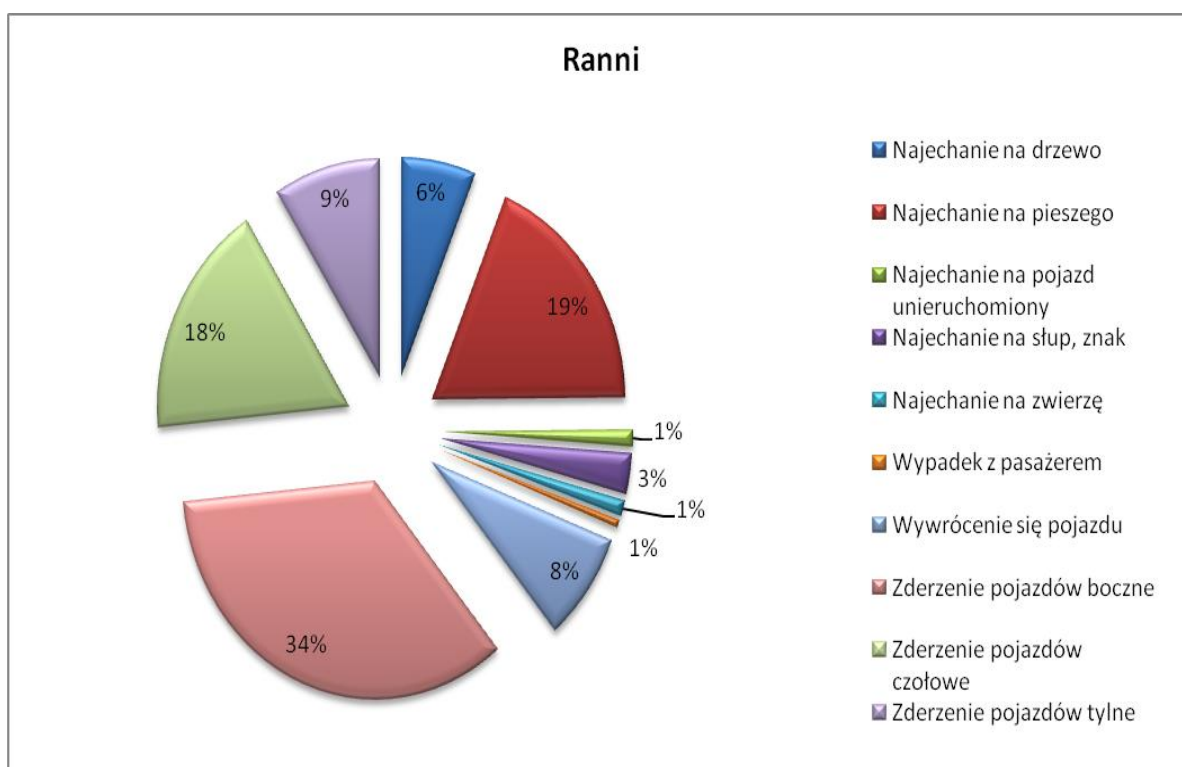
w tym z ofiarami śmiertelnymi	27	21	27	24	14	18	23	13
Liczba ofiar śmiertelnych	34	23	29	30	15	20	28	16
Liczba rannych osób	217	163	222	175	175	122	173	120



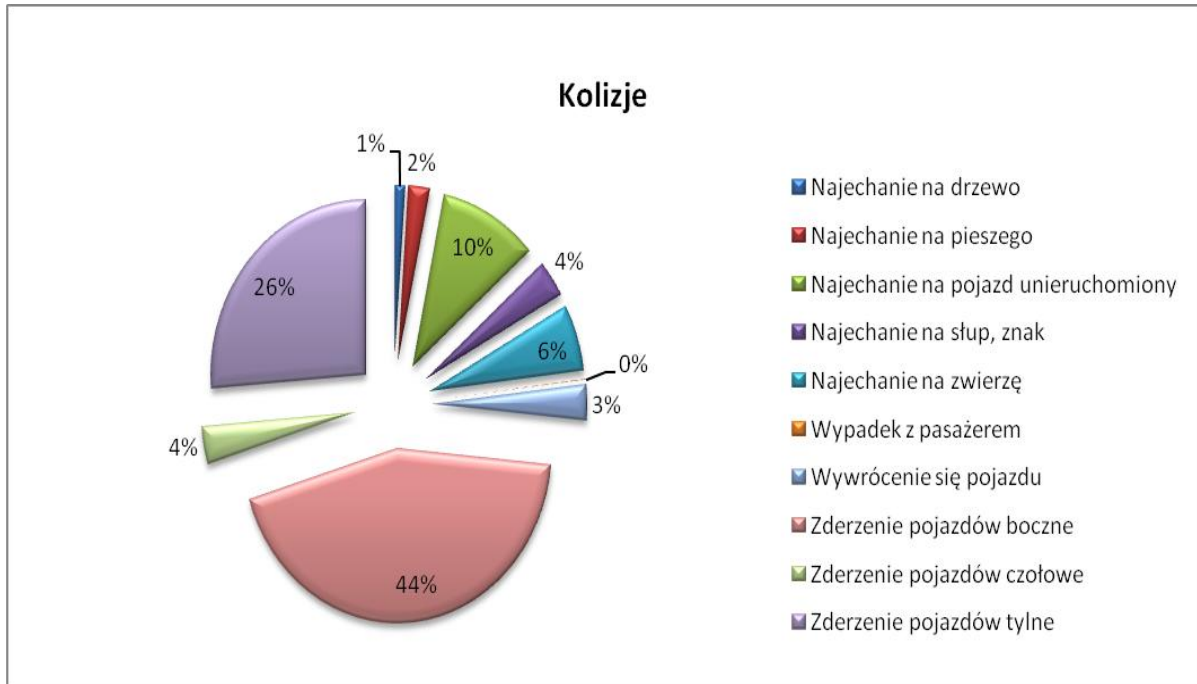
Rys. 6.3 Statystyka wypadków wg. rodzaju zdarzenia w 2013 r.



Rys.6.4 Rozkład ofiar wypadków wg. rodzaju zdarzenia w 2013 r.



Rys. 6.5 Rozkład rannych wypadków wg. rodzaju zdarzenia w 2013 r.



Rys.6.6 Rozkład kolizji wg. rodzaju zdarzenia w 2013 r.

Analizując powyższe wykresy spośród wszystkich rodzajów wypadków drogowych najczęściej dochodziło do zderzeń bocznych – 33% i najechania na pieszego po 27% wszystkich wypadków, jednak najwięcej osób ginie w wyniku najechania na pieszego - 30%. Kolejnym palącym problemem jest bardzo duża liczba zderzeń czołowych ze skutkiem śmiertelnym - 24% wszystkich ofiar śmiertelnych oraz najechania na twardą przeszkodę w otoczeniu drogi – drzewo – 17%, słup/znak – 7%, jak również zderzeń bocznych – 17%. Z powyższego wynika, iż otoczenie i wyposażenie dróg jest w dalszym ciągu nie właściwe. Przeszkody na drogach województwa podlaskiego (a w szczególności na drogach wojewódzkich) zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego nie są w dostatecznym stopniu eliminowane, brak jest dostatecznego wyposażenia dróg w urządzenia bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, nie są podejmowane w wystarczającym zakresie działania zmierzające do ograniczenia liczby najcięższych w skutkach zderzeń związanych z najechaniem na drzewo lub inną twardą przeszkodę.

Finansowanie: Do końca 2009 roku głównym źródłem finansowania sieci dróg regionalnych Podlasia był budżet województwa wspomagany środkami z kontraktów wojewódzkich i pożyczek na prefinansowanie projektów ZPORR (środki z budżetu UE), rezerwy subwencji ogólnej i dotacji na usuwanie skutków klęsk żywiołowych (budżet państwa) i budżetów samorządów lokalnych (dotacje celowe). Od roku 2010 zarząd dróg coraz efektywniej korzysta z dofinansowania projektów drogowych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programów krajowych i regionalnych: PO RPW i RPO WP na lata 2007-2013.

Dotychczasową wysokość finansowania regionalnej infrastruktury drogowej poza wydatkami na inwestycje, należy uznać za stosunkowo niską, zapewniającą funkcjonowanie sieci drogowej na poziomie przejezdności (nadal niezadowalający jest poziom środków przeznaczonych na remonty kapitalne i bieżące utrzymanie dróg).

Tabela 6.4

**Źródła finansowania dróg wojewódzkich zarządzanych przez PZDW
w Białymstoku w latach 2009 – 2013 [tys. zł]**

L p.	Wyszczególnienie	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.
1	2	7	8	9	10	11
1.	Środki samorządu województwa	39 357 287,13	39 981 092,86	58 169 665,27	67 548 346,27	71 763 842,77
2.	Środki z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa	1 542 000,00	2 855 700,00	1 300 000,00	1 160 600,00	3 150 300,00
3.	Środki z samorządów lokalnych	583 921,31	1 421 865,41	3 299 197,85	2 170 440,01	1 084 125,85
4.	Środki z dotacji celowej budżetu państwa na usuwanie skutków klęsk żywiołowych		833 575,00	600 000,00		
5.	Środki z pożyczek na prefinansowanie projektów ZPORR					
6.	Środki z budżetu państwa w ramach Kontraktu Wojewódzkiego					
7.	Środki z EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2007-2013		4 630 222,43	57 943 161,56	46 368 783,52	94 604 163,82
8.	Środki z EFRR w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013					20 106 029,98
WYDATKI RAZEM		41 483 208,44	49 722 455,70	121 312 024,68	117 248 169,80	190 708 462,42

Tabela 6.5

**Źródła finansowania dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział
w Białymstoku w latach 2009 – 2013 [tys. zł]**

Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Podlaskim 2014-2020

Lp.	Wyszczególnienie	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.
1	2	4	5	6	7	8
1.	KFD środki krajowe oraz potencjalne pożyczki	154 157,7	114 098,3	29 924,2	109 069,8	217 437,2
2.	KFD wkład krajowy dla zadań realizowanych z UE	76 528,4	143 229,6	90 272,0	144 891,6	143 534,8
3.	KFD pożyczka EBI	67 395,2				124 000,0
4.	KFD kary i opłaty drogowe	6 085,8	330,9			
5.	KFD prefinansowanie za POIiŚ		143 406,2	439 318,3	216 459,9	
6.	KFD prefinansowanie za PO RPW ERDF				50 790,7	21 127,5
7.	Budżet akcyza	122 177,8	129 466,9	75 595,6	97 810,1	126 751,4
8.	Budżet akcyza + dodatkowe środki budżetu państwa oraz środki niewygaszone					
9.	Budżet państwa – finansowanie projektów z udziałem UE	24 192,9	3 082,3	2 095,9	1 475,0	849,6
10.	Budżet państwa – rezerwa celowa	4 929,3				12,1
11.	Dochody własne Oddziału	123,1	125,8			
12.	Środki z zysków gospodarstw pomocniczych	220,0				
WYDATKI RAZEM [tys. zł]		455 810,3	533 739,9	637 206,0	620 497,1	633 712,6

W okresie od 2008r. do 2013r. wydatki poniesione przez GDDKiA Oddział w Białymstoku wzrosły niemal dwukrotnie. Do 2011r. następował ich systematyczny wzrost, co wiązało się z realizacją coraz większych i kosztowniejszych zadań. Na przestrzeni ostatnich 3 lat (tj. 2011-2013) wydatki ponoszone przez GDDKiA Oddział w Białymstoku utrzymują się na podobnym poziomie. Największe środki zostały wydatkowane na zadania związane z budową dróg ekspresowych, obwodnic miejscowości. Jednak, w zakresie mniejszych programów (Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych, Program Budowy Ciągów Pieszorowerowych, w ramach których realizowane są zadania takie jak przebudowy skrzyżowań, przejść przez miejscowości, budowa ciągów pieszych i pieszo-rowerowych), środki

finansowe przyznawane na realizację zadań, co roku ulegają zmniejszeniu. Są one niewspółmierne do zgłaszanych potrzeb. W 2013r. w ramach Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych, Oddział w Białymstoku nie otrzymał finansowania na żadne z zadań zgłoszonych do ogólnopolskiego planu. Zadania realizowane w ramach Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych, czy Budowy Ciągów Pieszo-Rowerowych pozwalają na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i komfortu podróży na odcinkach dróg krajowych, na których nie przewiduje się kompleksowych działań takich jak budowa dróg ekspresowych, obwodnic miejscowości. Dają one również możliwość na dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej do ciągle wzrastającego natężenia ruchu pojazdów, rozwoju miejscowości zlokalizowanych wzdłuż dróg krajowych, itp. Na chwilę obecną, niewielkie możliwości finansowe w zakresie realizacji mniejszych zadań pokazują stopień trudności w pozyskiwaniu środków.

Czynniki zagrożenia

Oddziaływanie drogi na stan bezpieczeństwa ruchu jest uzależnione od specyfiki sieci drogowej, odniesionej do obszaru całego województwa jak i poszczególnych powiatów oraz miast. W procesie rozwoju systemu transportowego, istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają działania planistyczno-projektowe. Nieuwzględnienie czynnika bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planistycznym jest pierwotną przyczyną powstawania zjawisk niekorzystnie wpływających na to bezpieczeństwo. Należą do nich:

- brak lub niski poziom integracji transportu zbiorowego, co powoduje gwałtowne zmniejszanie się udziału podróży transportem zbiorowym,
- wielofunkcyjność przeważającej części głównych dróg i ulic, mieszana struktura potoków pojazdów na drogach (szybkie samochody osobowe i ciężarowe, ciągniki, rowery i ruch pieszzy),
- lokalizacja szkół, placów zabaw i centrów obsługi w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu stanowiących barierę dla dużych potoków pieszych zmierzających do tych obszarów;
- brak dobrze zorganizowanych parkingów samochodowych i rowerowych w pobliżu przystanków, zachęcających do jazdy systemem "Park and Ride" (dojazd samochodem do przystanku transportu zbiorowego, i dalej jazda do celu),
- lokalizowanie terminali baz transportowych i innych obiektów wywołujących ruch ciężarowy w obszarach zabudowy mieszkaniowej,
- brak (poza krótkimi odcinkami) układów dróg rowerowych łączących obszary mieszkaniowe z dworcami i przystankami, obszarami usług i rekreacji,
- praktyka projektowania dróg, ulic i skrzyżowań bez ich właściwego powiązania z rzeczywistością pełnionymi funkcjami (negatywnym przykładem jest stosowanie w miastach rozwiązań stosowanych na drogach zamiejskich, preferujących duże promienie skrętu, nadmierne szerokości jezdni) itp.,
- niekorzystna dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lokalizacja wielkopowierzchniowych centrów handlowych i nieprawidłowe ich powiązania z układem transportowym,
- próby naprawiania złych rozwiązań planistycznych lub geometrycznych skomplikowaną organizacją ruchu, co powoduje tzw. *przeznakowanie drogi*.

Niektóre z powyższych zjawisk wynikają z niejasno sformułowanych wytycznych projektowania dróg i ulic lub braku materiałów pomocniczych propagujących rozwiązania uznane za przykład dobrej praktyki projektowo-planistycznej. Konieczne jest jednak

przekształcanie istniejącej sieci drogowej w celu minimalizacji negatywnych skutków (zwłaszcza związanych z bezpieczeństwem użytkowników dróg) błędów planistycznych i projektowych. Do mankamentów istniejącej sieci drogowej, będących źródłami największych zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego należą m.in.:

- niewielki udział dróg o najwyższym standardzie technicznym (autostrady i drogi ekspresowe),
- brak obwodnic wielu miast i miejscowości, przez które przechodzi ruch tranzytowy,
- braki w urządzeniach dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (chodniki, drogi dla rowerów),
- nieprawidłowo dobrane przekroje dróg (nieprawidłowe: jednojezdniowa czteropasowa i jednojezdniowa z szerokimi poboczami utwardzonymi.)
- zbyt mały udział bezpiecznych skrzyżowań (np. typu małe rondo lub z sygnalizacją świetlną),
- brak fizycznych środków uspokojenia ruchu (np. typu progi zwalniające, azyle na przejściach dla pieszych, zmiana podłużnego kształtu drogi)
- otoczenie dróg niespełniające standardów technicznych i bezpieczeństwa (np. drzewa, słupy),
- brak spełniania standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wykonywaniu odnow nawierzchni drogowych,
- zbyt niski stopień wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w ramach zarządzania ruchem drogowym (np. znaki zmiennej treści, systemy sterowania ruchem, systemy informacji o stanie dróg i ich zatłoczeniu).

Priorytety i kierunki działań:

Aby poprawić stan bezpieczeństwa infrastruktury transportu drogowego na drogach województwa podlaskiego należy ukierunkować działania na dwa główne priorytety filaru "Bezpieczna droga":

Priorytet 1 - Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym,

Priorytet 2 - Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym ma na celu zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami sieci drogowej, szczególnie:

- wypadków z pieszymi,
- wypadków z rowerzystami,
- zderzeń czołowych,
- wypadnięcia z drogi,
- zderzeń bocznych i tylnych,
- wypadków w porze nocnej.

Oczywiście celem nadrzędnym rozwoju regionalnej sieci transportowej jest i będzie bezpieczeństwo dróg. Tu, podobnie jak w całym kraju, priorytetem będzie wdrażanie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym. Standardy te będą wdrażane zarówno na etapie projektowania dróg i ich otoczenia, jak również w trakcie eksploatacji i monitorowania sieci drogowej.

W perspektywie do roku 2020 poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego zamierza się osiągnąć poprzez:

- 1) podnoszenie poziomu utrzymania dróg i ujednolicanie ich standardu, szczególnie na odcinkach przebiegających przez miejscowości;
- 2) stopniową likwidację miejsc i odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych, określanych na podstawie badań technicznych i danych o wypadkowości;
- 3) uspokajanie ruchu w obszarach zurbanizowanych, tj. stosowanie takich rozwiązań inżynierskich, które w wyniku zmiany istniejącej geometrii i przebiegu trasy względnie instalację progów zwalniających w rejonie skrzyżowania lub wlotu do miejscowości wymuszają na użytkownikach pojazdów ograniczenie prędkości ruchu, a pieszym zapewniają azyl;
- 4) przebudowę skrzyżowań zwykłych na skanalizowane z zastosowaniem sygnalizacji świetlnych lub wprowadzające ruch okrężny, typu rondo (najczęściej małe, średnie lub turbinowe);
- 5) segregację ruchu i wydzielanie stref ruchu pieszego i rowerowego (budowa chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych barier i ogrodzeń ochronnych kanalizujących ruch itp.);
- 6) ochronę dróg przed nadmierną eksploatacją i zniszczeniem przez przeciążone pojazdy ciężarowe poprzez budowę urządzeń do obsługi ruchu na drogach wojewódzkich, w tym miejsc do kontroli dopuszczalnych nacisków na oś, masy całkowitej oraz wymiarów pojazdu;
- 7) ochronę przed niewłaściwym zagospodarowaniem otoczenia dróg poprzez przestrzeganie prawidłowych zasad lokalizowania obiektów budowlanych.

Obok tych działań, we wskazanej perspektywie czasowej, będą też analizowane możliwości wdrożenia nowoczesnych środków zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

Przedsięwzięcia realizowane w grupie tzw. bezpiecznych dróg będą miały charakter zarówno liniowy, jak i punktowy, a główna lokalizacja tych ostatnich to zurbanizowane tereny miast i wsi, gdzie mamy do czynienia z potencjalnie największymi zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z nakładaniem się ruchu lokalnego na kolidujący z nim ruch tranzytowy.

Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ma na celu eliminację zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w czasie eksploatacji infrastruktury drogowej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez budowę odpowiednich narzędzi i opracowanie procedur umożliwiających wdrażanie poszczególnych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej:

- kontrola infrastruktury drogowej pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- klasyfikacja odcinków niebezpiecznych
- ocena wpływu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dokumentacji projektowej,
- przygotowaniu i promowaniu standardów brd, które będą wymagane przy ocenie projektów finansowanych z środków unijnych
- opracowanie metodyki sporządzania planów mobilności z uwzględnieniem brd
- opracowanie programu brd dla dróg wojewódzkich.

Filar 2 – Bezpieczne drogi – priorytety i kierunki działań strategicznych

Tablica 6.1

	Priorytety	
Kierunki działań	Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym	Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
System	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitorowanie skuteczności wdrażanych środków Brd 2. Opracowanie i rozpowszechnianie materiałów pomocniczych dotyczących wdrażania środków Brd 3. Finansowanie wdrażanych środków brd 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i promowanie standardów Brd, które będą wymagane przy ocenie projektów finansowanych z środków UE 2. Wdrażanie metodologii klasyfikacji wyboru odcinków niebezpiecznych 3. Wdrażanie metody kontroli odcinków niebezpiecznych 4. Wprowadzenie audytu Brd na drogach wojewódzkich 5. Opracowanie metodyki sporządzania planów mobilności z uwzględnieniem Brd 6. Opracowanie programu Brd dla dróg wojewódzkich
Inżynieria	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja dróg wojewódzkich wynikająca z potrzeb Brd 2. Weryfikacja, klasyfikacja hierarchizacji dróg i ulic 3. Wdrożenie infrastrukturalnych środków uspokojenia ruchu na drogach publicznych 4. Budowa obwodnic 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrażanie środków ITS do Nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej 2. Wdrażanie nowoczesnych środków zarządzania Brd 3. Zarządzanie mobilnością
Edukacja	1. Systematyczne szkolenie w ramach systemu edukacji, kadr zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego (w tym zarządców dróg, policjantów) oraz upowszechnienie wiedzy i tzw. Dobrych praktyk	1. Szkolenia kadry zarządzającej drogami pod kątem przeglądów dróg i audytu brd
Ratownictwo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Szkolenia w zakresie organizowania współpracy zarządców dróg i PSP przy usuwaniu skutków wypadków 2. Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń na drogach wojewódzkich spowodowanych niebezpiecznym otoczeniem drogi. 	

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z infrastrukturą drogową są działania legislacyjne, systemowe i wsparcie wynikające z badań i wymiany

doświadczeń.

Działania legislacyjne

Aby skutecznie prowadzić wdrażanie programu wojewódzkiego potrzebne są zmiany legislacyjne dotyczących następujących aktów prawnych:

- Ocena i wprowadzenie zmian w przepisach prawnych w zakresie planowania infrastruktury drogowej i sporządzania planów zagospodarowania terenu. Zmiany te powinny usunąć niedoskonałości dotychczasowych przepisów oraz wprowadzić współczesne kryteria i wymagania bezpieczeństwa ruchu,
- Ocena i wprowadzenie zmian w przepisach prawnych w zakresie budowy i przebudowy dróg oraz zarządzania ruchem. Zmiany te powinny usunąć niedoskonałości dotychczasowych przepisów, w tym ich struktury oraz wprowadzić współczesne kryteria i wymagania bezpieczeństwa ruchu
- Opracowanie i wdrażanie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakim muszą odpowiadać odpowiednie klasy dróg, w tym drogi podlegające odnowie nawierzchni i innym zabiegom modernizacyjnym,

Badania i wymiana doświadczeń

- Opracowanie i wdrożenie programu badań naukowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako podstawy do racjonalnego i skutecznego wdrażania działań na rzecz jego poprawy i zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Permanentne oceny skuteczności typowych i nietypowych infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu wraz z formułowaniem zaleceń do praktyki planistycznej i projektowej,
- Badania wpływu różnych elementów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu wraz z rozwojem modeli prognozowania tego bezpieczeństwa,
- Szczegółowe diagnozy zagrożeń dla różnych rodzajów wypadków (z pieszymi, zderzeń czołowych, wypadnięć pojazdów z jezdni, najechania na przeszkodę, zdarzeń bocznych i tylnych) z oceną skuteczności różnych środków poprawy bezpieczeństwa,
- Badania wpływu stosowania środków ITS na bezpieczeństwo ruchu drogowego w warunkach krajowych wraz z praktycznymi rekomendacjami i oceną skuteczności środków oraz zintegrowanie stosowania środków ITS z praktyką planistyczną i projektową
- Budowa zintegrowanej bazy danych o wypadkach, drogach, ruchu i danych uzupełniających do bieżącego monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz badań naukowych.

6. BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ

Prędkość jest kluczowym czynnikiem wpływającym na prawdopodobieństwo i skutki wypadków drogowych. Prawie połowa kierowców w Polsce przekracza dozwolone limity prędkości, a nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość jest przyczyną prawie jednej trzeciej wypadków śmiertelnych.

Fakty

Wyniki badań prowadzonych na drogach krajowych dotyczących poziomu respektowania ograniczeń prędkości w Polsce dają tragiczny obraz, z którego wynika, że lokalne ograniczenia prędkości respektowane są w znikomym zakresie. Ponad 50% kierowców przekracza dopuszczalne limity prędkości, a najgorsza sytuacja panuje na odcinkach przechodzących przez małe i średnie miejscowości gdzie ponad 85 % kierowców przekracza te limity. Nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość była bezpośrednią lub pośrednią przyczyną wielu wypadków.

W poniższej tabeli nr. 7.1 przedstawiono rozkład z 2013 r. powiatów z zaznaczonym poziomem ryzyka zagrożeń wypadkami. Rozkład ten wskazuje, że w województwie podlaskim największe ryzyko zagrożeń poważnych wypadków spowodowanych jazdą z niebezpieczną prędkością występuje w powiatach Białystok, białostocki, augustowski, łomżyński, sokólski, Suwałki

Tabela 7.1

Zdarzenia i ofiary wg. powiatów w roku 2013

	Liczba Zdarzeń SUMA	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolidzi
	13002	736	135	871	12266
	13002	736	135	871	12266
POWIAT AUGUSTOWSKI	695	58	18	57	637
POWIAT BIAŁOSTOCKI	1582	105	18	135	1477
POWIAT BIAŁYSTOK	4573	169	10	212	4404
POWIAT BIELSKI	551	28	7	26	523
POWIAT GRAJEWSKI	385	21	5	21	364
POWIAT HAJNOWSKI	285	15	2	18	270
POWIAT KOLNEŃSKI	255	19	10	16	236
POWIAT ŁOMŻA	776	34	1	37	742
POWIAT ŁOMŻYŃSKI	457	49	10	73	408
POWIAT MONIECKI	268	20	1	30	248
POWIAT SEJNEŃSKI	157	10	5	11	147
POWIAT SIEMIATYCKI	280	38	8	42	242
POWIAT SOKÓLSKI	681	50	16	53	631
POWIAT SUWAŁSKI	346	26	5	29	320
POWIAT SUWAŁKI	884	28	2	30	856
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI	479	44	7	46	435
POWIAT ZAMBROWSKI	348	22	10	35	326

Czynniki zagrożenia

Wyższa prędkość jazdy powoduje zawężenie i wydłużenie się pola obserwacji, skrócenie czasu na przetworzenie informacji i podjęcie właściwych decyzji przez kierowcę. Wydłuża się także droga hamowania, a więc maleje szansa na uniknięcie zderzenia. W rezultacie duża prędkość jazdy powoduje większe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku poważniejszych jego skutków. Jest to spowodowane tym, że w trakcie zderzenia z przeszkodą lub innym pojazdem wyzwala się większa niszcząca energia.

Relację pomiędzy zmianą średniej prędkości, a spowodowaną tym zmianą liczbą wypadków doskonale obrazuje upowszechniony i rozwinięty w 2004 r. przez G. Nilssona tzw. „power model”, z którego wynika, że już S-procentowy wzrost średniej prędkości pojazdu prowadzi do (szacunkowego), 10-procentowego wzrostu liczby wszystkich wypadków oraz do 20- procentowego wzrostu liczby wypadków śmiertelnych".

Liczne doświadczenia wskazują, że 90-procentowe prawdopodobieństwo bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego, występuje w przypadku:

- zderzenia bocznego pojazdów przy prędkości > 70 km/h,
- zderzenia czołowego pojazdów lub najechania na drzewo przy prędkości > 90 km/h.
- najechania na pieszego lub rowerzystę przy prędkości 50 km/h

Mimo prowadzenia wielu działań, poziom zagrożenia poważnymi wypadkami jest nadal wysoki. Niewystarczająca skuteczność dotychczasowych działań w tym zakresie wynika przede wszystkim z:

- chęci szybkiego poruszania się kierowców po drogach,
- skłonności do ryzyka w ruchu drogowym i wynikającym z tego społecznym przyzwoleniem na jazdę z dużą prędkością,
- małego prawdopodobieństwa wykrycia popełnionego wykroczenia, spowodowanego brakiem powszechnej możliwości stosowania metody automatycznego nadzoru nad prędkością,
- niewielkiego jeszcze stosowania skutecznych środków uspokajania ruchu (małe ronda, garby, zwężenia, itp.},
- błędnych rozwiązań w prowadzeniu dróg tranzytowych przez małe miasta i wioski,
- braku dostatecznej hierarchizacji dróg przy niekorzystnej strukturze rodzajowej potoku pojazdów (samochody osobowe, samochody ciężarowe, ciągniki itp.) powodującej duże zapotrzebowanie na wyprzedzanie, kończące się bardzo często ryzykownym manewrem wyprzedzania i wypadkiem drogowym,

Priorytety i kierunki działań

Diagnoza stanu obecnego oraz doświadczenia wzorowych pod względem troski o bezpieczeństwo ruchu krajów Unii Europejskiej, prowadzą do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze **Bezpieczna prędkość**:

- Priorytet 1 - Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością,
- Priorytet 2 - Usprawnienie systemu zarządzania prędkością.

Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością ma na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych uczestników ruchu drogowego,

Działania inżynierskie powinny opierać się na:

- wdrożeniu środków uspokojenia ruchu
- strefowaniu prędkości w obszarach zabudowanych;
- przekształcaniu sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury.

Niezbędnym kierunkiem w kształtowaniu zachowań kierujących jest nadzór nad tymi zachowaniami. Nadzór ten powinien być sprawowany w taki sposób, aby uczestnicy ruchu mieli świadomość nieuchronności kary w przypadku, gdy nie stosują się do przepisów ruchu drogowego.

Istotnym elementem kształtowania postaw są kampanie społeczne promujące właściwe zachowania w ruchu drogowym. Dlatego należy prowadzić takie kampanie oraz wdrażać: programy edukacyjne promujące jazdę z bezpieczną prędkością w szkołach i ośrodkach nauki jazdy.

Działania związane z ratownictwem, powinny skupić się na analizie miejsc koncentracji wypadków spowodowanych jazdą z nadmierną prędkością

Usprawnienie zarządzania prędkością ma na celu utrzymanie prędkości pojazdów na drogach różnej kategorii zgodnej z prędkością dopuszczalną przepisami i znakami drogowymi.

Działania zmierzające do systemowego zarządzania prędkością polegają na:

- monitorowaniu prędkością przejazdów kierowców
- opracowaniu rozpowszechnianiu materiałów pomocniczych dotyczących fizycznych środków ograniczających prędkość
- finansowaniu wdrażanych fizycznych środków ograniczających prędkość.

Działania inżynierskie związane z zarządzaniem prędkością powinny skupić się na:

- ustanowieniu ogólnych i lokalnych limitów prędkości, biorących pod uwagę różne czynniki (ukształtowanie drogi, prędkość projektowa, użytkownicy dróg, otoczenie drogi),
- wymuszeniu stosowania się kierujących pojazdami do ustanowionych limitów prędkości poprzez zastosowanie środków ITS - rozbudowa systemu TRISTAR

Działania dotyczące nadzoru związane z zarządzaniem prędkością powinny skupić się na: rozbudowie i unowocześnianiu systemu (w tym automatycznego) nadzoru nad prędkością; na drogach wojewódzkich.

Działania związane z edukacją powinny zmierzać do opracowania i upowszechnienia wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg pod kątem prędkości Działania związane z ratownictwem powinny zmierzać do analizy i weryfikacji miejsc powstawania zagrożeń na drogach wojewódzkich spowodowanych przekraczaniem prędkości

Filar 3 – Bezpieczna prędkość– priorytety i kierunki działań strategicznych

Tablica Nr. 7.1

Priorytety	
Kierunki działań	Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością
	Usprawnienie systemu zarządzania prędkością

System		1. Monitorowanie prędkości przejazdów kierowców 2. Opracowanie i rozpowszechnianie materiałów pomocniczych dotyczących fizycznych środków ograniczających prędkość 3. Finansowanie wdrażanych fizycznych środków ograniczających prędkość
Inżynieria	1. Wdrożenie środków uspokojenia ruchu 2. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych; 3. Przekształcenie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury	1. Ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości 2. Wykorzystanie środków ITS w tzw. Zarządzaniu prędkością; (rozbudowa systemu TRISTAR
Nadzór	1. Modyfikacja systemu karania kierujących 2. Usprawnienie systemu Nadzoru nad zachowaniami kierujących pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary	1. Rozbudowa i unowocześnienie systemu (w tym automatycznego) nadzoru nad prędkością; na drogach wojewódzkich
Edukacja	1. Unowocześnienie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością	1. Stworzenie i upowszechnienie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg pod kątem prędkości
Ratownictwo	Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń na drogach spowodowanych jazdą z nadmierną prędkością	Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń na drogach spowodowanych przekraczaniem prędkości

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z prędkością są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń.

Działania legislacyjne

Nowelizacja aktów prawnych odnoszących się do prędkości pojazdów, w tym modyfikacja trybu karania naruszeń w ruchu drogowym związanych z nadmierną prędkością.

Badania i wymiana doświadczeń

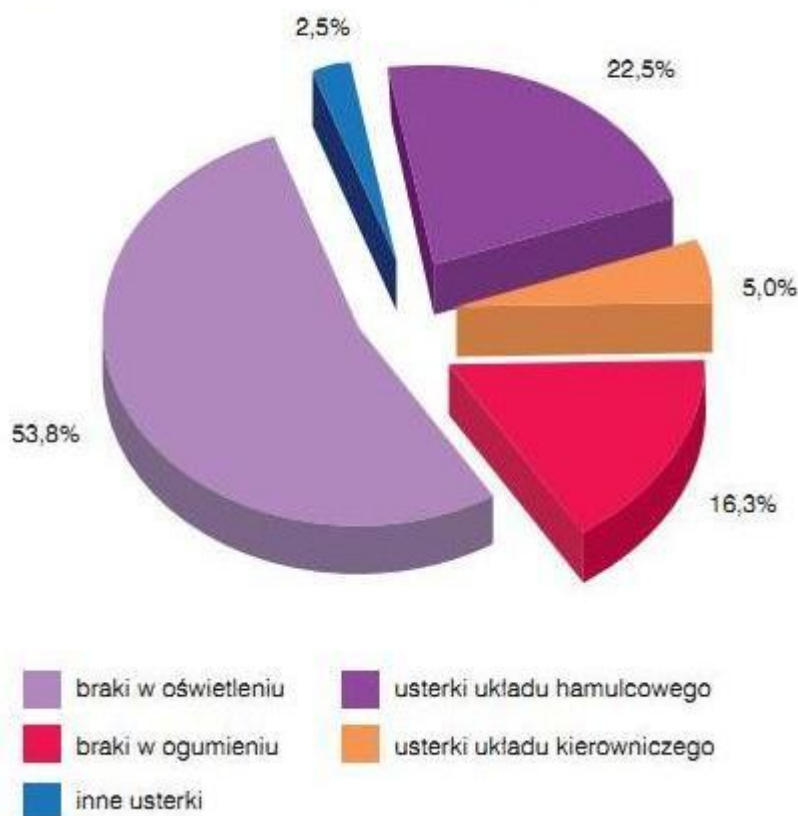
- Monitorowanie trendów i zmian zachowań kierujących w powiązaniu z różnymi środkami oddziaływania na prędkość,
- Ocena skuteczności działań i zastosowanych środków w osiągnięciu celów związanych z prędkością.

8.BEZPIECZNY POJAZD

Według danych stycznych pojazd, jego wyposażenie i stan techniczny, jako jedyna przyczyna zdarzenia drogowego na drogach województwa podlaskiego (podobnie jak dla całej Polski) występują w ok. 2% wypadków. Stosunkowo rzadko pojazd jest główną przyczyną wypadku, choć często jego stan techniczny jest czynnikiem towarzyszącym powstawaniu wypadków.

Fakty

Wypadki z powodu niesprawności technicznej w 2011 roku



Rys. 8.1 Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu w 2011 roku

Według oficjalnych danych statystycznych dotyczących zarejestrowanych pojazdów (stan na koniec 2011 r.) w Polsce było około 24 mln pojazdów samochodowych i motorowerów, w tym około 18 mln samochodów osobowych oraz ponad 3 mln samochodów ciężarowych.

Szacunki Instytutu Transportu Samochodowego- wskazują, że w roku 2009 średni wiek eksploatowanego pojazdu w Polsce wynosił 12 - 13 lat.

Tabela 8.1

NIEPRAWIDŁOWOŚCI DOTYCZĄCE STANU TECHNICZNEGO KONTROLOWANYCH POJAZDÓW w woj. podlaskim w latach 2009-2013

ROK	NIEPRAWIDŁOWOŚCI DOTYCZĄCE STANU TECHNICZNEGO KONTROLOWANYCH POJAZDÓW									LICZBA ZATRZYMANIACH DROGOWYCH REJ.	LICZBA POJAZDÓW SKIEROWANYCH NA PARKING
	identyfikacja pojazdu	układ hamul.	układ kierowniczy	widoczność	urządzenia elektryczne i wyp. elektryczne	osie, koła, opony i zawieszenie	podwozie i elementy przymocowane do podwozia	inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości	emisja spalin, wycieki paliwa lub oleju		
2009	b.d.	5	0	b.d.	78	81	4	25	8	362	218
2010	b.d.	5	0	b.d.	78	81	4	25	8	362	174
2011	b.d.	18	0	b.d.	41	57	3	26	15	306	133
2012	55	26	3	76	107	129	3	14	22	355	264
2013	6	59	2	137	166	259	7	33	36	573	109
RAZEM	61	113	5	213	470	607	21	123	89	1958	898

Tabela 8.2

**WYNIKI KONTROLI PRZEPROWADZONYCH PRZEZ INSPEKTORÓW Z
WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORATU TRANSPORTU DROGOWEGO W
BIAŁYMSTOKU w latach 2009-2013**

ROK	LICZBA SKONTROLOWANYCH POJAZDÓW			KWOTA NAŁOŻONYCH KAR			LICZBA NAŁOŻONYCH MANDATÓW KARNYCH (UTD+PRD)			KWOTA MANDATÓW KARNYCH (UTD+PRD)		
	przew. krajowi	prze w. zagran.	su- ma	przew. krajowi	przewoźnicy zagraniczni	OGÓŁE M	przew. kraj.	prze w. zagran.	su- ma	przewoż. krajowi	przewoż. zagraniczni	OGÓŁE M
2009	1843	13747	15590	690 800 zł	4 065 400 zł	4 756 200 zł	561	5832	6393	138 000 zł	1 011 160 zł	1 149 160 zł
2010	1128	12690	13818	386 500 zł	3 403 950 zł	3 790 450 zł	393	4710	5103	81 850 zł	865 450 zł	947 300 zł
2011	999	8925	9924	364 900 zł	3 148 350 zł	3 513 250 zł	450	2773	3223	90 450 zł	636 300 zł	726 750 zł
2012	1081	7785	8866	152 950 zł	3 614 850 zł	3 767 800 zł	583	2817	3400	198 350 zł	848 150 zł	1 046 500 zł
2013	2104	11032	13136	169 200 zł	1 670 950 zł	1 840 150 zł	618	3462	4080	268 100 zł	902 850 zł	1 170 950 zł
RAZEM	7155	54179	61334	1 764 350 zł	15 903 500 zł	17 667 850 zł	2605	19594	22199	776 750 zł	4 263 910 zł	5 040 660 zł

Tabela 8.3

ROK	LICZBA SKONTROLOWANYCH PRZEWOZÓW ADR			LICZBA WYDANYCH DECYZJI			KWOTA NAŁOŻONYCH KAR		
	Prze w. Kraj.	Przew. zagraniczni	OGÓLEM	Przew. krajowi	Przew. zagraniczni	OGÓLEM	Przew. krajowi	Przew. Zagran.	OGÓLEM
2009	355	1238	1593	64	287	351	66 100 zł	177 600 zł	243 700 zł
2010	163	1202	1365	20	228	248	17 800 zł	97 400 zł	115 200 zł
2011	114	858	972	25	179	204	15 200 zł	76 600 zł	91 800 zł
2012	159	766	925	9	98	107	10 200 zł	54 450 zł	64 650 zł
2013	329	1023	1352	16	78	94	11 200 zł	52 150 zł	63 350 zł
RAZEM	1120	5087	6207	134	870	1004	120 500 zł	458 200 zł	578 700 zł

Tabela 8.4

ROK	LICZBA SKONTROLOWANYCH PRZEDSIĘBIORSTW	LICZBA WYDANYCH DECYZJI	KWOTA NAŁOŻONYCH KAR
2009	140	121	1 110 750,00 zł
2010	149	130	1 211 300,00 zł
2011	126	129	1 298 250,00 zł
2012	147	88	689 350,00 zł
2013	108	98	694 100,00 zł
RAZEM	670	566	5 003 750,00 zł

Czynniki zagrożenia.

Bezpieczeństwo pojazdów nie jest dominującym problemem z punktu widzenia przyczyn powstawania wypadków drogowych w Polsce. Ma na to na pewno wpływ stałe doskonalenie pojazdu, jego wyposażenie w elementy wspomagające kierowcę (bezpieczeństwo czynne) oraz elementy chroniące uczestników zdarzeń drogowych (bezpieczeństwo bierne). Mimo wszystko stale powinno się poszukiwać i wprowadzać udoskonalenia w tej dziedzinie.

Stan techniczny pojazdu.

Zgodnie z obowiązującym prawem, stan techniczny pojazdów jest okresowo sprawdzany w stacjach kontroli pojazdów (SKP). Jednak, jak wykazała kontrola NIK6 nadzór nad pracą SKP jest niedostateczny. Brak jest profesjonalnego monitoringu ich pracy oraz szkoleń okresowych dla diagnostów i osób nadzorujących pracę SKP. Dodatkowo dwie trzecie urządzeń stanowiących obligatoryjne wyposażenie SKP nie jest certyfikowana.

W województwie pomorskim podobnie jak w Polsce problemem jest niska kultura techniczna, która przekłada się na zaniedbania stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza w zakresie elementów wpływających na bezpieczeństwo np. hamulców, oświetlenia, amortyzatorów, układu kierowniczego, ciśnienia w oponach.

Priorytety i kierunki działań

Na poziomie województwa można skupić się na usprawnianiu działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów poprzez działania systemowe, które powinny zmierzać do usprawnienia systemu kontroli stacji diagnostycznych

- Priorytet 1 – Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów,
- Priorytet 2 – Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach

Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów ma na celu przede wszystkim zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków powodowanych złym stanem technicznym pojazdów oraz zmniejszenia ich ciężkości.

Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach ma na celu wprowadzanie takich rozwiązań konstrukcyjnych, aby pojazd chronił osoby nim jadące lub innych uczestników ruchu, zapobiegał popełnianiu błędów przez kierującego oraz minimalizował zagrożenia w przypadku ich popełnienia.

Działania na poziomie inżynierskim powinny skupić się na:

- promowaniu wdrażania nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów
- promowaniu doskonaleniu wymagań technicznych homologacyjnych eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów.

Działania związane z nadzorem powinny zmierzać do:

- certyfikacja obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów;
- wprowadzenia nadzoru nad prawidłowym stosowaniem obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe (np. foteliki dla dzieci)

Działania związane z edukacją powinny skupić się na:

- szkoleniach okresowych dla diagnostów oraz osób nadzorujących stacje kontroli pojazdów
- prowadzeniu kampanii społecznych dotyczących wpływu stanu technicznego samochodu na Brd
- edukacja w ramach kompleksowego systemu edukacji w zakresie utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg

Działania związane z ratownictwem powinny zmierzać do:

- promowaniu wyposażania pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa
- popularyzacji wśród właścicieli pojazdów zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów

Filar 4 – Bezpieczne pojazd– priorytety i kierunki działań strategicznych

Tablica Nr. 8.1

	Priorytety	
Kierunki działań	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego	Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach

	pojazdów	
System	1. Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	
Inżynieria	1. Wprowadzanie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów; 2. Doskonalenie wymagań technicznych homologacyjnych i eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów;	1. Wyposażanie pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa
Nadzór	1. Udoskonalenie systemu Nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i monitoring ich pracy 2. Udoskonalenie systemu weryfikacji wyposażenia i części pojazdów wpływających na ich bezpieczeństwo w ruchu drogowym; 3. Certyfikacja obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów;	1. Wprowadzenie Nadzoru nad prawidłowym stosowaniem obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe (np. foteliki dla dzieci)
Edukacja	1. Prowadzenie kampanii informacyjnych i promujących utrzymywanie należytej sprawności technicznej pojazdów 2. Szkolenia okresowe dla diagnostów oraz osób nadzorujących stacje kontroli 3. Edukacja w zakresie utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg	1. Propagowanie wśród właścicieli pojazdów zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów
Ratownictwo	1. Promowanie wyposażenia pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa	

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z bezpieczeństwem pojazdów są działania legislacyjne i wsparcie wynikające z badań i wymiany doświadczeń

Działania legislacyjne

- Opracowanie koncepcji zmodernizowanego krajowego systemu badań technicznych pojazdów;
- Opracowanie przepisów w zakresie profesjonalnego Nadzoru nad stanem wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz monitoringiem ich pracy;

- Opracowanie wymagań technicznych, które zagwarantują jednoznaczne obiektywne badania techniczne pojazdów;
- Opracowanie podstaw prawnych dla wdrożenia systemu nadzoru (certyfikacja homologacja) wprowadzania do obrotu handlowego i stosowania w pojazdach części samochodowych i płynów eksploatacyjnych.

Badania i wymiana doświadczeń:

- Wprowadzenie do powszechnego użytku technologii obiektywnych badań eksploatacyjnych pojazdów za pomocą urządzeń umożliwiających precyzyjne i szybkie pomiary eksploatacyjne.
- Powadzenie pogłębionych badań wypadków drogowych obejmujących badanie wpływu stanu technicznego pojazdów na powstawanie wypadków.
- Prowadzenie prac rozwojowych dotyczących poszczególnych grup wyrobów z zakresu zaawansowanych technologii wytwarzania.
- Badania, rozwój i wdrożenia pilotażowe inteligentnych systemów transportowych w zakresie współpracy pomiędzy urządzeniami, w które wyposażono drogi pojazdy.
- Współpraca międzynarodowa dotycząca doskonalenia regulacji prawnych w zakresie systemów badań i oceny części zamiennych, płynów eksploatacyjnych oraz udział w międzynarodowych badaniach przy pilotażowym wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa czynnego i biernego.

9. Ratownictwo i opieka powypadkowa

Ratownictwo to działania w stanach nagłego lub nadzwyczajnego zagrożenia życia i zdrowia oraz mienia i środowiska, realizowane w trybie natychmiastowym. Nagłość zdarzenia będącego następstwem, np.: działania sił przyrody lub działania człowieka i pilny tryb działań to podstawowe cechy ratownictwa.

Spośród licznych dziedzin ratowniczych, kluczowe jest ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej, gdyż dotyczy życia i zdrowia poszkodowanych, a ponadto wymaga zaangażowania wielu podmiotów.

Wypadki w komunikacji drogowej należą w Polsce do najbardziej dramatycznych oraz powszechnie występujących zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi.

Fakty

W latach ubiegłych na obszarze województwa podlaskiego następował stały wzrost ilości wypadków drogowych, wymagających działań ratowniczych, prowadzonych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej. Rosnąca ilość wypadków i kolizji drogowych jest związana głównie z następującymi czynnikami:

- wzrost natężenia ruchu drogowego, w tym przewozów tranzytowych,
- niewystarczająca sieć i zły stan dróg, niebezpieczne łuki poziome i pionowe, wąskie drogi,
- brak obwodnic i skrzyżowań bezkolizyjnych,
- niekorzystne i zmienne warunki atmosferyczne,

- nadmierna szybkość oraz błędy i wykroczenia popełniane przez kierujących pojazdami,
- zły stan techniczny pojazdów.

Wypadki drogowe powodują wiele dramatycznych skutków bezpośrednich i pośrednich, wywierających wpływ zarówno na ludzi, jak też na środowisko oraz funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki:

- zgon na miejscu wypadku,
- zgon w szpitalu lub w drodze do szpitala,
- obrażenia, przejściowy lub trwały rozstrój zdrowia, kalectwo,
- straty materialne i gospodarcze,
- zablokowane drogi (często długotrwałe),
- skażenia środowiska cieczami ropopochodnymi lub innymi substancjami niebezpiecznymi,
- zagrożenie pożarem lub wybuchem,
- oddziaływanie substancji toksycznych, żrących i innych niebezpiecznych materiałów na ludzi,
- duże koszty prowadzenia działań ratowniczych.

W roku 2013 na terenie woj. podlaskiego zanotowano 1380 wypadków drogowych, w których likwidacji uczestniczyły jednostki zarówno Państwowej jak i Ochotniczej Straży Pożarnej. Strażacy podczas tych wypadków uwolnili i ewakuowali ze strefy zagrożenia 75 osób uwięzionych w uszkodzonych pojazdach wykorzystując sprzęt ratownictwa technicznego.

Powyższe dane nie pozostawiają wątpliwości, co do konieczności podejmowania wszelkich działań:

- zmniejszających prawdopodobieństwo występowania zdarzeń w komunikacji drogowej,
- ograniczających skutki powstałych wypadków,
- zapewniających warunki do niezwłocznego podejmowania działań ratowniczych i udzielania pomocy osobom poszkodowanym podczas wypadków drogowych, w szczególności wdrożenia niezbędnych procedur medycznych w warunkach przedszpitalnych i ich kontynuacji w warunkach szpitalnych.

Jednostki organizacyjne ochrony przeciwpożarowej nie mają możliwości wpływania na ilość powstających zdarzeń w transporcie drogowym (poza tymi sytuacjami, gdy straż pożarna poprzez usunięcie skutków wypadku zmniejsza ryzyko zaistnienia w tym samym miejscu kolejnego zdarzenia). Jednostki te mają natomiast możliwość ograniczania oraz likwidacji skutków powstałych wypadków i kolizji a także podejmowania medycznych działań ratowniczych w warunkach przedszpitalnych.

Możliwości podejmowania skutecznych i niezwłocznych działań, mających na celu udzielanie pomocy ofiarom wypadków, są uzależnione od wielu czynników, wśród których najważniejsze, to:

- wystarczająco rozwinięta sieć jednostek, zdolnych do dotarcia i podjęcia działań w odpowiednio krótkim czasie, posiadających wyszkolenie i wyposażenie, umożliwiające realizację zadań, wynikających ze skutków wypadków,
- właściwy system alarmowania, łączności i koordynacji działań,

- właściwa organizacja współdziałania z innymi służbami i podmiotami, prowadzącymi lub wspomagającymi działania związane z likwidacją skutków wypadków drogowych.

Zmierzamy do rozbudowy sieci jednostek, zdolnych do prowadzenia działań z zakresu ratownictwa na drogach poprzez zapewnienie:

- niezbędnego wyposażenia technicznego,
- właściwego wyszkolenia wytypowanych jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego i usytuowanych przy najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg.

Wraz z ilością wypadków, do których wzywane są jednostki KSRG, wzrasta ilość wykonywanych czynności ratowniczych z użyciem specjalistycznego sprzętu ratowniczego na miejscu wypadków i kolizji. Jak wynika z dokonywanych analiz, najbardziej niezbędnym sprzętem dla zastępów ratownictwa drogowego są:

- zestawy sprzętu hydraulicznego tnąco – rozpierającego do uwalniania ludzi z uszkodzonych pojazdów,
- zestawy sprzętu ratownictwa medycznego,
- sprzęt oświetleniowy (agregat prądotwórczy, maszt oświetleniowy),
- sprzęt do neutralizacji i usuwania paliw oraz płynów eksploatacyjnych.

Rośnie liczba wykonywanych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej czynności ratowniczych, w szczególności takich jak: uwalnianie ludzi, rozcinanie i rozginanie pojazdów, zbieranie, usuwanie oraz zmywanie substancji chemicznych.

Analiza rodzaju podejmowanych działań w zestawieniu z rodzajem powstających stref zagrożenia pozwala określić zakres czynności ratowniczych, o które (po uzyskaniu właściwego wyposażenia i wyszkolenia) należy rozszerzyć zakres zadań realizowanych przez jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, włączone do KSRG i zlokalizowane w pobliżu niebezpiecznych odcinków dróg.

Tabela 9.1 Rodzaj i ilość wykonywanych czynności ratowniczych:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Uwalnianie ludzi	158	130	123	133	82	116	73	75
Ewakuacja ludzi	136	126	108	129	92	138	104	78
Transport poszkodowanych w strefie zagrożenia	23	18	10	17	14	17	21	7
Zabezpieczenie miejsca zdarzenia	1568	1791	1749	1620	1892	1538	1531	1374
Rozcinanie, rozginanie konstrukcji, urządzeń	234	235	232	224	172	203	211	174
Podnoszenie elementów konstrukcji, maszyn, urządzeń	104	102	84	78	67	81	90	61
Przemieszczanie elementów konstrukcji, elementów maszyn	289	274	258	233	412	285	295	225
Ustalanie, rozpoznawanie substancji chemicznych	20	29	23	16	15	23	10	14
Określenie stref zagrożenia	5	6	7	5	7	12	7	8
Neutralizacja, sorpcja substancji chemicznych i innych	235	273	281	215	217	221	237	274

Uszczelnianie zbiorników, cystern, rurociągów	17	12	14	15	10	14	10	18
Zbieranie, usuwanie, zmywanie subst. chem. i innych	561	714	671	584	594	571	519	404
Ograniczanie rozlewów, wycieków	28	27	23	18	19	26	21	31
Pompowanie subst. ropopochodnych, chem.	15	19	21	21	14	20	22	19
Wycinanie, usuwanie drzew i innych obiektów przyrody	23	26	21	24	17	30	20	25

Tabela 9.2 Rodzaje pomocy medycznej udzielanej przez ratowników straży pożarnych

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Przywracanie i/lub utrzymywanie drożności dróg oddech.	9	6	3	6	10	6	10	11
Wykonywanie zewnętrznego masażu serca	10	3	4	5	7	10	10	11
Tamowanie krwotoków zewnętrznych i opatrywanie ran	32	36	36	46	41	42	36	47
Tlenoterapia 100% tlenem i/lub sztuczne oddychanie	27	39	30	35	31	38	36	54
Unieruchamianie złamań i podejrzeń złamań	27	37	25	36	30	44	58	58
Schładzanie oparzeń	0	1	0	0	0	0	0	0
Zabezpieczenie przed utratą ciepła	36	41	39	56	40	45	52	54
Prowadzenie postępowania przeciwwstrząsowego	16	18	20	33	19	12	10	10
Opieka nad poszkodowanym	32	19	24	26	85	126	148	156

Tabela 9.3 Medyczne działania ratunkowe w rozbiciu na jednostkę podziału administracyjnego

LP.	Podział administracyjny	Pomoc medyczna na terenie akcji	Pomoc medyczna na terenie akcji, w tym przez strażaków	Przekazano jednostkom ochrony zdrowia	Ewakuowano ze strefy zagrożenia	RAZEM
1	augustowski	80	23	28	11	142
2	białostocki	189	41	48	15	293

3	Białystok	144	40	49	8	241
4	bielski	66	2	4	3	75
5	grajewski	55	7	16	3	81
6	hajnowski	25	3	3	3	34
7	kolneński	69	17	21	4	111
8	Łomża	34	5	5	2	46
9	łomżyński	125	7	10	3	145
10	moniecki	38	1	3	0	42
11	sejneński	26	0	0	2	28
12	siemiatycki	28	6	7	1	42
13	sokólski	145	7	20	16	188
14	suwalski	76	25	25	10	136
15	Suwałki	60	16	19	6	101
16	wysokomazowiecki	74	19	22	7	122
17	zambrowski	86	10	23	13	132
	PODLASKIE	1320	229	303	107	1959

Ratownicy jednostek ochrony przeciwpożarowej udzielają ofiarom wypadków drogowych kwalifikowanej pierwszej pomocy w następujących sytuacjach:

- w razie przybycia samochodu straży pożarnej przed przyjazdem zespołu ratownictwa medycznego Państwowego Ratownictwa Medycznego,
- w przypadku zbyt małej ilości służb medycznych w stosunku do liczby uszkodzonych,
- w sytuacjach, gdy rozpoczęcie udzielania pomocy medycznej musi nastąpić w strefie zagrożenia,

Najczęściej realizowanymi przez ratowników jednostek ochrony przeciwpożarowej formami udzielania pomocy medycznej są:

- tlenoterapia,
- sztuczne oddychanie,
- zewnętrzny pośredni masaż serca,
- postępowanie przeciwwstrząsowe,
- tamowanie krwotoków zewnętrznych i opatrywanie ran,
- różne formy opieki nad uszkodzonymi.

Analiza rodzajów sprzętu ratowniczego, stosowanego podczas likwidacji skutków wypadków w komunikacji drogowej, pozwala określić rodzaje wyposażenia technicznego, od którego skuteczność działań ratowniczych uzależniona jest w największym stopniu. Dostarcza również wiedzy, które rodzaje sprzętu należy pozyskać w pierwszej kolejności.

Tabela 9.4

Stan ilościowy posiadanego sprzętu przez jednostki OSP w KSRG:

Sprzęt ratowniczy	Stan na marzec 2006 r.	Stan na marzec 2011 r.	Stan na marzec 2014 r.
Zestaw PSP – R1	5	160	188
Aparaty Ochrony Dróg Oddechowych	23	311	587
Zestaw narzędzi hydraulicznych	36	110	199
Agregaty prądotwórcze	147	223	303
Piła do betonu i stali	24	154	187
Pilarka do drewna	161	303	359
Pompy szlamowe	18	112	207

Jak wynika z powyższej tabeli stan wyposażenia sprzętowego jednostek OSP w KSRG systematycznie wzrasta i potrzeby zakupów na przyszłe lata pozostają minimalne.

Priorytety i kierunki działań

Przedstawiona diagnoza stanu prowadzi do przyjęcia dwóch priorytetów w filarze Ratownictwo *i opieka powypadkowa*:

- Priorytet 1 - Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa,
- Priorytet 2 - Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa ma na celu stworzenie jednego systemu ratownictwa na drogach, który powinien funkcjonować w kooperacji z systemami ratowniczymi państw sąsiadujących z Polską oraz systemami ratowniczymi innych gałęzi transportu (kolejowego, lotniczego, wodnego i morskiego), a to powinno przełożyć się na szybszą i sprawniejszą pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych.

Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych ma na celu ułatwienie poszkodowanym w dotarciu do informacji dotyczącej form pomocy oraz sprawniejszego uzyskania tej pomocy. Cel ten będzie zrealizowany głównie przez kierunki działań związane z inżynierią oraz edukacją,

Tablica Nr. 9.1

Filar 5 – Ratownictwo i pomoc powypadkowa – priorytety i kierunki działań strategicznych

	Priorytety	
Kierunki działań	Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa	Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych
System		
Inżynieria	1. Dopuszczenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy 2. Usprawnienie jednolitego Systemu Powiadomiania Ratunkowego oraz koordynacja aktualnego profesjonalnego	1. Utworzenie bazy danych o podmiotach zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków 2. Zapewnienie systemu interwencji psychologicznej i udzielenia wsparcia psychicznego udzielanego doraźnie ofiarom

	<p>działania systemów ratowniczych</p> <p>3.Rozwój nowoczesnych systemów łączności i lokalizacji usprawniających system ratownictwa</p> <p>4.Poprawa szybkości i skuteczności podejmowania działań ratowniczych w przypadku zaistnienia innych wypadków (np. w budownictwie i rolnictwie) w rejonie stacjonowania specjalistycznych zespołów ratowniczych OSP</p> <p>5 Rozwój jednostek ochrony zdrowia przeznaczonych do leczenia ciężkich obrażeń i medycznej rehabilitacji powypadkowej</p>	<p>wypadków i ich rodzinom</p> <p>3.Rozszerzenie możliwości prowadzenia działań ratowniczych przez jednostki OSP rozmieszczone wzdłuż najważniejszych i najbardziej obciążonych dróg w woj. o działania z zakresu ratownictwa technicznego i medycznego</p> <p>4.Skrócenie czasu dojazdu zastępów ratowniczych, wyposażonych w sprzęt ratownictwa technicznego do miejsc zaistniałych wypadków drogowych na drogach krajowych i wojewódzkich</p> <p>5.Skrócenie czasu wykonywania dostępu do uszkodzonych oraz ich ewakuacji z rozbitych pojazdów i przekazania ich zespołom ratownictwa medycznego Pogotowia ratunkowego</p> <p>6.Budowa systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych</p>
<p>Nadzór</p>	<p>1.Ujednolicenie zasad i procedur medycznych dla wszystkich służb ratowniczych</p> <p>2.Nadzór nad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optymalną organizacją sił i środków • Współpracą organów, samorządów, inspekcji i innych podmiotów • Usuwaniem barier drogowych dla służb i podmiotów ratowniczych • Działaniami związanymi z organizacją pomocy powypadkowej • Prawidłowością procedur zintegrowanych działań służb i podmiotów 	<p>1.Nadzór i współpraca z towarzystwami ubezpieczeniowymi</p>

	ratowniczych	
Edukacja	<p>1. Poprawa stopnia wykształcenia i przygotowania jednostek OSP do realizacji działań ratowniczych podczas zdarzeń innych, niż wypadki komunikacyjne</p> <p>2. Utworzenie bardziej efektywnego systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej</p> <p>3. Utworzenie bardziej efektywnego systemu szkolenia w zakresie pierwszej pomocy medycznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Członków służb (policjantów, strażaków, funkcjonariuszy straży granicznej, inspektorów transportu drogowego) • Dzieci i młodzieży szkolnej • Osób odbywających kursy na prawo jazdy • We wszystkich zawodach medycznych <p>4. Ujednolicenie egzaminów i certyfikacji uprawnień ratowniczych</p>	<p>1. Szkolenia dla służb w zakresie umiejętności przekazywania informacji o śmierci</p> <p>2. Kampanie społeczne informujące o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwości uzyskania pomocy</p>
Ratownictwo	<p>1. Zapewnienie możliwości jednoczesnego, skutecznego prowadzenia działań w przypadku wystąpienia więcej, niż jednego zdarzenia na tym samym obszarze lub zaistnienia wypadku z udziałem większej liczby pojazdów</p>	<p>1. Umożliwienie udzielania przedlekarskiej pomocy medycznej przez ratowników OSP przed przyjazdem Pogotowia Ratunkowego lub w przypadku, gdy ilość ratowników pogotowia jest zbyt mała w stosunku do ilości poszkodowanych albo w sytuacjach, gdy rozpoczęcie udzielania pomocy powinno</p>

		<p>nastąpić w strefie zagrożenia.</p> <p>2. Wyrównanie szans osób mieszkających lub podróżujących na obszarach niezurbanizowanych, położonych w dużych odległościach od siedzib jednostek ratowniczo - gaśniczych PSP i jednostek ochrony zdrowia, na otrzymanie pomocy w czasie, który zwiększa prawdopodobieństwo uratowania życia.</p>
--	--	---

Zapewnienie niezbędnego wyposażenia oraz w dużej mierze odpowiedniego i wysoce jakościowego wyszkolenia specjalistycznego członków Ochotniczych Straży Pożarnych z zakresu udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy oraz organizacji, techniki i taktyki ratowniczej na drogach jest kluczowe dla późniejszego rozwoju czynności ratowniczych oraz pomyślnego rokowania w powrocie do zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniach drogowych.

Wprowadzenie cyklicznych szkoleń i recertyfikacji uprawnień dla członków OSP posiadających tytuł ratownika kwalifikowanej pierwszej pomocy w znaczący sposób wzmocni system pomocy ofiarom wypadków, bowiem są to ratownicy, którzy bardzo często są pierwszymi osobami posiadającymi wiedzę i umiejętności by udzielić pomocy poszkodowanemu i zapewnić mu tym samym większe poczucie bezpieczeństwa i szansę na szybki powrót do zdrowia. Tam gdzie najważniejszą rolę odgrywa czas, należy przede wszystkim budować wyspecjalizowany trzon ratowniczy oparty na wykwalifikowanych ratownikach należących do Ochotniczych Straży Pożarnych.

Uwarunkowania realizacji działań

Podstawowymi warunkami powodzenia w realizacji działań związanych z ratownictwem pomocą poszkodowanym w wypadkach są działania legislacyjne.

Działania legislacyjne

- Stworzenie podstaw dla budowy jednolitego systemu ratownictwa na drogach

Badania i wymiana doświadczeń:

- Badanie losów ofiar wypadków drogowych.
- Doskonalenie współpracy służb i podmiotów ratowniczych w procesie:
 - przygotowania całej infrastruktury do działań ratowniczych na drogach,
 - organizacji wspólnych ćwiczeń dla służb i podmiotów ratowniczych,
 - powiadamiania i współdziałania na miejscach zdarzeń (pojedynczych, mnogich i masowych).
- Stworzenie systemu zbierania precyzyjnych statystyk w zakresie całego procesu ratowniczego i opieki powypadkowej.

- Badania rodzaju zagrożeń i ich lokalizacji oraz opracowanie metody doboru potencjału służb ratowniczych do tych zagrożeń.

Inne uwarunkowania

- Wymiana doświadczeń między krajowymi systemami ratowniczymi oraz z innymi krajami.

10. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga zastosowania się do trzech, następujących po sobie i powiązanych ze sobą elementów: funkcji zarządzania instytucjonalnego, konkretnych działań (interwencji), rezultatów. Do podstawowych funkcji zarządzania instytucjonalnego należą:

- koordynacja,
- legislacja,
- finansowanie i zapewnianie zasobów,
- promocja i komunikacja,
- monitoring i ocena,
- badania, rozwój oraz transfer wiedzy.

Usprawnienie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego i koordynacji

Instytucja wiodąca. Rola instytucji wiodącej powinna przypadać Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Aby ją należycie spełniać Rada musi przede wszystkim:

- skutecznie pełnić obowiązki koordynacyjne:
- wyznaczać kierunki w zakresie bezpieczeństwa drogowego,
- rozbudować zaplecza eksperckie,
- pełnić wiodącą rolę w promocji komunikacji Programu i działaniach w zakresie edukacji i kampanii społecznych,
- dbać o odpowiednie i stabilne finansowanie dla systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Obok koordynacji poziomej, szczególnej uwagi wymaga nawiązanie skutecznej współpracy pomiędzy Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, będącymi (w intencji ustawodawcy) instytucjami wiodącymi na poziomie województw. Kolejnym obszarem do współpracy pionowej jest uwzględnianie w legislacji, tworzonej na szczeblu centralnym, specyfiki niższych szczebli administracji przede wszystkim przez mechanizm efektywnych konsultacji. Konsultacje te powinny dotyczyć wszystkich obszarów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mogą one przyjmować formy seminariów, warsztatów, czy konferencji.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny stawać się rzeczywistym liderem bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionu, pełniąc funkcje zarządcze w zakresie:

- koordynacji

- poziomej - pomiędzy wojewódzkimi strukturami Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Państwowej Straży Pożarnej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zarządem dróg wojewódzkich, zarządami dróg powiatowych, kuratorem oświaty, lokalnymi organizacjami pozarządowymi oraz społecznościami lokalnymi,
- pionowej - z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz powiatowymi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - legislacji,
 - finansowania i dedykowania zasobów,
 - promocji i komunikacji,
 - monitoringu i oceny,
 - transferu wiedzy.

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinna być wspierana przez odpowiednią jednostkę badawczą (np. w postaci lokalnego ośrodka naukowego).

Podlaska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest zespołem konsultacyjno-koordynacyjnym działającym pod przewodnictwem Marszałka Województwa Podlaskiego Działu na podstawie Ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012, poz. 1137 z późniejszymi zmianami) oraz własnego Regulaminu organizacyjnego.

Do zadań Rady należy:

- zatwierdzanie planów wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonej na bezpieczeństwo drogowe,
- pobudzanie i inicjowanie stosownych działań szkoleniowych, edukacyjnych, opiniotwórczych i promocyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach, w tym tworzenia struktur ratownictwa drogowego,
- wspieranie działań zmierzających do pozyskiwania dodatkowych środków finansowych na działalność programową zarówno resortu transportu, jak i innych dotacji celowych,
- integrowanie działań różnych instytucji w celu realizacji konkretnych propozycji wpływających na bezpieczeństwo drogowe,
- opracowywanie regionalnych programów bezpieczeństwa drogowego,
- inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
- analizowanie i ocenianie podejmowanych zadań.

Najważniejszym celem działania Rady jest doprowadzenie do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Na podstawie przeprowadzonych analiz zaproponowano następujące kierunki działań programowych:

- system bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- kontrola i prewencja ruchu drogowego,
- infrastruktura drogowa,
- ratownictwo drogowe,
- transport drogowy,

- informacja medialna.

Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny wypełniać analogiczne do wymienionych funkcje zarządcze, w szczególności w zakresie koordynacji:

- poziomej - pomiędzy komendami powiatowymi Policji, Państwowej Straży Pożarnej, jednostkami oświatowymi, zarządcami dróg powiatowych i gminnych, lokalnymi organizacjami pozarządowymi i społecznościami,
- pionowej - z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz gminnymi i miejskimi liderami bezpieczeństwa ruchu drogowego

Gminne i Miejskie Centra Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powinny, jako lokalny lider (znający zagrożenia i potrzeby mieszkańców) pełnić funkcje platformy współpracy miejscowych społeczności z instytucjami zarządzającymi systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego na danym obszarze, a także propagować wiedzę o zasadach bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Wprowadzenie spójnego systemu przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Należy przede wszystkim uregulować zagadnienia związane z wprowadzeniem stabilnego systemu finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu ratownictwa

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest w polskim prawodawstwie objęte w sposób nieadekwatny do problemu. Podstawowym dokumentem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Ustawa Prawo o ruchu drogowym. Istnieje również wiele innych przepisów prawa wiążących się bezpośrednio lub pośrednio z systemem. Niestety, obecne zapisy są rozproszone, mało precyzyjne lub niedostosowane do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych.

Należy dążyć do ustawowego wskazania systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako ważnego problemu społecznego, poprzez wprowadzenie jednej ustawy, która obejmie go w sposób całościowy. Należy przede wszystkim uregulować zagadnienia związane z wprowadzeniem stabilnego systemu finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wprowadzenia zintegrowanego systemu ratownictwa.

Dzięki takiej ustawie będzie możliwe efektywne i skuteczne funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Prace należy rozpocząć od analiz zmierzających do określenia niezbędnego zakresu zmian prawa, gwarantującego ich spójność, możliwość wdrażania nowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i skuteczne funkcjonowanie konstruowanego systemu zarządzania, a następnie na tej podstawie przygotować propozycje projekty zmian odpowiednich aktów prawnych.

Wprowadzenie stabilnego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego

Obecną słabością systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w kraju jest niedostateczne i niestabilne finansowanie. Należy dokonać pewnej analizy i przeprowadzić dyskusję społeczną, nad modelem i kształtem systemu finansowania tej dziedziny, a następnie

określić, jaka część wpływów z systemu nadzoru nad prędkością może być reinwestowana w bezpieczeństwo ruchu drogowego (wydawana na edukację z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, programy pomocy ofiarom wypadków, usuwanie miejsc niebezpiecznych na drogach publicznych), a także, w jaki sposób powiązać wysokość obowiązkowych składek ubezpieczeniowych użytkowników pojazdów z finansowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na wszystkich szczeblach administracji oraz wśród osób i podmiotów zaangażowanych w bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym opinii publicznej, konieczne jest uświadamianie całościowych, społecznych kosztów wypadków drogowych i ich wpływu na zdrowie publiczne. Tym samym wydatki na działania naprawcze, profilaktyczne oraz prewencyjne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy traktować, jako inwestycje, które przyniosą mierzalne korzyści.

Jeśli obecna sytuacja ograniczonego finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie się przedłużać, to należy skoncentrować się na wzmacnianiu opisanych w niniejszym rozdziale funkcji zarządczych, co powinno przynieść wymierne korzyści. Konsekwentne trzymanie się w pierwszych latach trwania programu, zasad koncentracji na rezultatach i operowania faktami, pozwoli na lepszą ocenę efektywności działań w aktualnym modelu i strukturze finansowania. W konsekwencji, do przyszłej dyskusji, dostarczone zostaną mierzalne argumenty, co ułatwi podejmowanie decyzji o ewentualnym przemieszczaniu środków, czy przyznawaniu dodatkowych.

Istotnym elementem finansowania w okresie objętym niniejszym Programem może stać się kolejna perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020, przewidująca nowe sektorowe programy operacyjne. Ważną rolę mogą pełnić konkursy o dofinansowanie przez wyższy poziom administracji, organizowane na poziomie gmin i powiatów.

Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu i komunikacji

Postęp na drodze do osiągnięcia celów wskazanych w niniejszym programie będzie zależał od wielu czynników. Wiele z nich będzie niestety poza bezpośrednią kontrolą administracji państwowej przykładowo, wpływ może mieć międzynarodowe otoczenie ekonomiczne. Z drugiej strony, cechą charakterystyczną Programu jest publiczne zobowiązanie do jego wypełniania.

Zastosowanie silnej koncentracji na rezultatach rodzi konieczność prowadzenia sprawnego, ciągłego, kompleksowego monitoringu i oceny, czy podjęte działania zmierzają w wyznaczonym kierunku.

Niezbędne jest dążenie do usprawnienia systemu zbierania danych. Należy dążyć do stworzenia kompletnej bazy danych, obejmującej całościowo system bezpieczeństwa ruchu drogowego. Umożliwi to zebranie i analizę danych, z obecnie rozproszonych źródeł i ich integrację. Pozwoli to na udzielanie odpowiedzi na konkretne zagadnienia problemowe.

W tym celu należy stworzyć jednolity system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego poprzez stworzenie sieci obserwatoriów. W skład sieci powinny wchodzić, zarówno powstające, przy Instytucie Transportu Samochodowego, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak i obserwatoria regionalne.

Podstawowym zadaniem Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie stworzenie systemu zbierania i przetwarzania danych o bezpieczeństwie ruchu. Analizy danych oraz wynikające z nich wnioski, powinny być rozpowszechniane wśród

władz różnych szczebli, specjalistów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz społeczeństwa.

Wprowadzenie systemu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego i transferu

Ponieważ tylko obiektywna wiedza o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego i sposobach ich eliminacji pozwoli na podejmowanie racjonalnych decyzji bez obciążeń subiektywnymi sądami, to należy prowadzić badania naukowe związane z tą dziedziną. Podstawowym celem badań jest doskonalenie narzędzi analiz i programowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także ich ocena i modyfikacja w dostosowaniu do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych.

Badania te powinny być realizowane w dwóch głównych obszarach:

1. Wieloletnie długookresowe badania nakierowane na poznawanie podstawowych mechanizmów i zależności wpływających na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. Badania nakierowane na rozwiązywanie podstawowych i bieżących problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i określanie skuteczności zastosowanych środków poprawy. Badania zostały zaproponowane w odpowiednich częściach programu.

Należy również wprowadzić system badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci wieloletniego planu badań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Należy także stworzyć mechanizm uczestnictwa Polski w europejskiej platformie badawczej bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak by móc korzystać z doświadczeń innych państw **Unii Europejskiej**.

Działania systemowe

Analiza koniecznych do przeprowadzenia działań systemowych dotyczących zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego prowadzi do przyjęcia trzech głównych obszarów interwencji:

- Obszar 1 - Działania systemowe wynikające bezpośrednio z funkcji zarządzania instytucjonalnego,
- Obszar 2 - Działania systemowe w innych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Obszar 3 - Działania systemowe poza bezpośrednim obszarem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tablica 10.1

Obszary interwencji	Kierunki działań systemowych
Działania systemowe wynikające bezpośrednio z funkcji zarządzania instytucjonalnego	1. Usprawnienie struktur organizacyjnych i nowoczesnych metod zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich poziomach organizacyjnych kraju (zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym); 2. Wprowadzenie spójnego systemu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; 3. Opracowanie, rozwój i wdrożenie systemu finansowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego; 4. Opracowanie nowego systemu edukacji uczestników ruchu

	<p>drogowego</p> <p>5.Opracowanie systemu edukacji_kadr zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego.</p> <p>6.Opracowanie spójnego i skoordynowanego systemu informowania i promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego</p> <p>7.Rozwój i wdrożenie jednolitego <u>systemu monitorowania</u></p> <p>8.Opracowanie i wdrożenie programu badań naukowych bezpieczeństwa ruch drogowego i transferu wiedzy</p>
<p>Działania systemowe w innych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p>1.Rozwój systemów zarządzania ruchem za pomocą ITS;</p> <p>2.Rozwój i promocja systemowego podejścia do zarządzania prędkością;</p> <p>3.Wzmocnienie świadomości roli bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie lokalnym;</p> <p>4.Stworzenie podstaw do budowy zintegrowanego systemu ratownictwa;</p> <p>5.Zwiększenie roli organizacji pozarządowych oraz mediów w promowaniu bezpiecznych zachowań, jak i w prowadzeniu szkoleń;</p> <p>6.Aktywna współpraca międzynarodowa na szczeblu rządowym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.;</p>
<p>Działania systemowe poza bezpośrednim obszarem bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p>1.Wzmocnienie, rozwój oraz promowanie innych gałęzi transportu lądowego W zakresie przewozu towarów (transport kolejowy, wodny śródlądowy);</p> <p>2.Wzmocnienie, rozwój oraz promowanie systemów transportu publicznego na poziomie krajowym, lokalnym, jak ich promocja.</p>

11. Zasady wdrażania Programu

11.1. Instytucje wdrażające

W realizacji działań priorytetowych zasadniczą rolę odgrywają instytucje wdrażające. Są to przede wszystkim jednostki publiczne odpowiedzialne za zlecenie końcowemu odbiorcy usługi lub realizacji projektu. W realizacji zadań Programu, do instytucji tych należy:

- akceptacja przydzielonych im w Programie zadania (zadania są ustalane w procesie konsultacji)
- finansowanie lub współfinansowanie realizację zadania
- zlecenie wykonania zadania, a w przypadku kilku podobnych zadań koordynując ich realizację
- składanie informacji o realizacji zadania w formie raportu dla Podlaskiej Rady BRD.

Instytucjami wdrażającymi są m.in.: PZDW, GDDKiA, Policja, WORD w Łomży, PSP, WITD.

11.2 System monitoringu i oceny realizacji programu

Monitoring brd jest to system długookresowych i powtarzalnych ocen stanu brd, funkcjonowania systemu brd oraz efektywności prowadzonych działań. Monitoring brd obejmuje systematyczne zbieranie danych w ustalonych okresach (miesiąc, rok, trzy lata) prowadzenie ocen, dokonywanie porównań i wyszukiwanie trendów przebiegu ocenianego zjawiska. Celem monitoringu brd jest przede wszystkim kontrola czy środki finansowe wydawane są efektywnie, a programy poprawy brd są realizowane zgodnie z założonymi celami. Prawidłowo prowadzony monitoring, daje możliwość uchwycenia w czasie wpływu podejmowanych działań na stan bezpieczeństwa, a także pozwala na szybkie wprowadzanie korekt do programów operacyjnych i finansowych.

Dla ustanowienia systemu monitoringu i oceny realizacji programu niezbędne jest

- opracowanie zasad monitoringu i oceny realizacji Programu,
- powołanie w ramach Podlaskiej Rady BRD Zespołu Monitorującego

Zadaniem Zespołu monitorującego powinno być:

- okresowa ocena realizacji programu,
- opracowanie dla Rady raportu,
- wnioskowanie o wprowadzanie korekt programu.

W skład zespołu monitorującego powinno wchodzić 3-5 osób. ZM składać powinien raporty w odstępach nie dłuższych niż 6 miesięcy. Monitorowanie obejmuje monitoring rzeczowy, będący elementem zarządzania poprzez cele określone w programie oraz monitorowanie wskaźników finansowych. W celu właściwego przebiegu procesu monitorowania konieczne jest przyjęcie i ocena następujących wskaźników monitorowania. Monitoring rzeczowy dostarcza danych obrazujących postęp we wdrażaniu programu oraz umożliwiających ocenę jego wykonania w odniesieniu do celów ustalonych w Programie. Wskaźniki monitorowania podzielono na wskaźniki:

- produktu - odnoszące się do działalności. Liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. długość zbudowanych dróg, liczba przebudowanych skrzyżowań)
- rezultatu - odpowiadają bezpośrednim efektom wynikającym z programu. Dostarczają informacji o zmianach zachowania dotyczących beneficjentów. Mogą przybierać formę wskaźników materialnych np. zmniejszenie liczby wypadków lub monetarnych np. zmniejszenie kosztów

- oddziaływania - wskaźniki odnoszące się do konsekwencji danego zadania wykraczających poza natychmiastowe efekty. Oddziaływania te mogą pojawić się po pewnym czasie okresie czasu i są bezpośrednio związane z wykonanym zadaniem.

11.3. System finansowania

Obecną słabością systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w kraju jest, niedostateczne i niestabilne finansowanie.

W całym Programie większość zadań finansowanych jest przez instytucje wdrażające (środki z budżetu państwa, z budżetów samorządów). Zasadniczy problem stanowi finansowanie lub współfinansowanie zadań systemowych zwłaszcza tych, za które odpowiedzialna jest Wojewódzka Rada BRD, bądź zadań wynikających z bieżących zagrożeń brd

Środki, którymi dysponuje PRBRD, są uzależnione od zysków WORD i niewystarczające na realizację działań zapisanych w programie. System finansowania powinien być stabilny i określany procentowo w budżecie województwa podlaskiego, Tylko stabilne finansowanie może zagwarantować osiągnięcie celu, jaki został wytyczony przez Krajową Radę BRD i który jest zapisany w powyższym dokumencie.

W związku z powyższym należy wyszukać i pozyskać wsparcie drogi finansowania tego typu projektów w innych źródłach, niż tylko WORD.