

Protokół
z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w dniu 9 grudnia 2009 roku.

1. Otwarcie obrad WRBRD
2. Przyjęcie protokołu z posiedzenia WRBRD, które odbyło się w dniu 6 maja 2009 r.
3. Informacja z wykonania ustaleń podjętych na ostatnim posiedzeniu WRBRD, które odbyło się dnia 6 maja 2009 r.
(ref. Dyrektor WORD w Białymstoku, Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji oraz Pani Marzena Dubowska – Przedstawiciel Prezydenta Miasta Białystok)
4. Sterowanie ruchem na terenie miasta Białegostoku z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań technicznych:
 - system sterowania i monitoring sygnalizacji na terenie miasta Białystok
 - przykładowe rozwiązania zarządzania sygnalizacjami świetlnymi na wybranych skrzyżowaniach.*(ref. Marzena Dubowska – Przedstawiciel Prezydenta Miasta Białystok)*
5. Przedstawienie informacji dotyczących utworzenia Gminnych Centrów BRD na terenie województwa podlaskiego w latach 1998 – 2009.
(ref. Dyrektorzy WORD w Białymstoku, Łomży i Suwałkach)
6. Informacja nt. wykorzystania sprzętu specjalistycznego Podlaskiej Policji Ruchu Drogowego.
(ref. Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji)
7. Ocena stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa podlaskiego w 2009 roku, efekty pracy policjantów ruchu drogowego.
(ref. Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji)
8. Inicjatywy podejmowane przez Podlaską Policję Ruchu Drogowego na rzecz poprawy BRD na drogach województwa podlaskiego.
(ref. Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji)
9. Omówienie problematyki parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne na terenie województwa podlaskiego.
(ref. Przedstawiciel Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku)
10. Ocena działań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach województwa podlaskiego.
(ref. Pani Ewa Stachowicz - Zastępca Dyrektora Wydziału Infrastruktury Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku)
11. Wyniki kontroli Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego za 11 miesięcy bieżącego roku.
(ref. Pan Waldemar Dobrzyniewicz – przedstawiciel Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego)
12. Wspólne działania służb kontrolnych dotyczące posiadania zezwoleń przewoźników z poza Unii Europejskiej na międzynarodowy przewóz rzeczy.
(ref. Pan Waldemar Dobrzyniewicz – przedstawiciel Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego)
13. Sprawy różne.

Ad.1. Obrady Podlaskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego otworzył Pan Jarosław Dworżański – Marszałek Województwa Podlaskiego, który przywitał przybyłych na posiedzenie członków Rady.

Ad.2. Przewodniczący zaproponował przyjęcie protokołu z posiedzenia Rady, które odbyło się w dniu 6 maja 2009 roku. Protokół został przesłany do wszystkich członków Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Protokół przyjęto bez uwag.

Ad.3. W punkcie trzecim przystąpiono do omówienia realizacji ustaleń podjętych na ostatnim posiedzeniu WR BRD, które odbyło się dnia 6 maja 2009 roku. Jako pierwszy głos zabrał Pan Andrzej Daniszewski – Dyrektor WORD w Białymstoku. Pan Daniszewski powiedział, że na spotkaniu w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Białymstoku, które odbyło się dnia 9 lipca 2009 roku udział wzięli przedstawiciele: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Prezydenta Miasta Białystok, Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku, Społecznego Stowarzyszenia Szkolenia Kierowców oraz WORD Białystok. Spotkanie miało na celu znalezienie rozwiązania problemu wzmożonego ruchu pojazdów OSK oraz samochodów egzaminacyjnych WORD na terenie miasta Białystok. Po odbytej dyskusji przyjęto następujące rozwiązania:

- egzaminatorzy WORD oraz instruktorzy OSK w miarę możliwości będą omijali centrum miasta w godzinach szczytu,
- wybór różnych tras egzaminacyjnych przez egzaminatorów WORD,
- zmiana rozwiązań komunikacyjnych w obrębie siedziby WORD Białystok,
- dostosowanie skrzyżowań w obrębie WORD Białystok do wymogów rozporządzenia odnośnie egzaminowania.

Pan Daniszewski zaproponował, aby podobne spotkania organizować raz lub dwa razy do roku w celu rozwiązywania bieżących problemów oraz zobowiązał się do organizacji takich spotkań.

Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji, powiedział, że dnia 9 lipca 2009 roku w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku zorganizowano spotkanie, w którym uczestniczyli Dyrektorzy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego z terenów województwa podlaskiego oraz przedstawiciele KWP w Białymstoku. W trakcie spotkania przeanalizowano 6 ofert producentów narkotesterów i wybrano produkt o nazwie Oratec-3, który jest przeznaczony do wykrywania 5 rodzajów narkotyków. Dyrektorzy zobowiązali się do

przekazania na zakup ww. narkotesterów po 7.000, 00 zł co dało w sumie kwotę 21.000,00 zł. Po negocjacjach zakupiono 275 sztuk narkotesterów, które rozdysponowano na 14 powiatów. Do Komend Powiatowych przeznaczono po 15 sztuk takich narkotesterów, a do Komend Miejskich po 25 sztuk. Okres przydatności tych urządzeń jest określony na miesiąc czerwiec 2010 roku. Do chwili obecnej wykorzystano 55 sztuk narkotesterów i w jednym przypadku stwierdzono, że kierowca znajdował się pod wpływem narkotyków. Pan Matwiejuk powiedział, że narkotestery są używane na bieżąco w miarę potrzeby oraz że ma nadzieję na otrzymanie kolejnych środków na ten cel w 2010 roku.

Pani Marzenna Dubowska - Przedstawiciel Prezydenta Miasta Białegostoku, udzieliła informacji na temat oznakowania fotoradarów na terenie miasta Białegostoku. Zadanie to zostało wykonane w okresie wakacyjnym bieżącego roku i od tego czasu wszystkie fotoradary są odpowiednio oznakowane.

Ad.4. Pani Marzenna Dubowska oraz Pan Zbigniew Dziejma – Przedstawiciele Prezydenta Miasta Białegostoku zaprezentowali system sterowania i monitoring sygnalizacji świetlnej oraz przykładowe rozwiązania zarządzania sygnalizacjami świetlnymi na wybranych skrzyżowaniach miasta Białegostoku (załącznik nr 1).

Po prezentacji głos zabrał Pan Jarosław Dworzański – Marszałek Województwa Podlaskiego i zapytał czy są jakieś pytania w tym punkcie?.

Do głosu zgłosił się Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji i zapytał czy nagrania z kamer są zapisywane i archiwizowane, jeśli tak to jak długo oraz w jaki sposób ewentualnie można je pozyskać?. Pan Matwiejuk powiedział, że nagrania takie mogłyby być pomocne na etapie postępowań wyjaśniających czy przygotowawczych oraz zbieraniu materiałów do sądów.

W odpowiedzi Pan Dziejma wyjaśnił, że zapisywanie i archiwizacja nie odbywają się, gdyż są to kamery wideodetekcji i służą tylko do regulacji ruchem. Poza tym urządzeń monitorujących jest bardzo dużo, więc miasto nie ma możliwości technicznych do zapisu i archiwizacji tak dużej ilości danych. Ponadto kamery pokazują odcinki ulic na dojazdach do skrzyżowań, a nie same skrzyżowania, gdzie w większości dochodzi do wypadków drogowych. Na tym dyskusję zakończono.

Pan Jarosław Dworzański - Marszałek Województwa Podlaskiego złożył wszystkim zebrany życzenia świąteczne oraz noworoczne i przekazał dalsze prowadzenie obrad Panu Igorowi Parfieniukowi – Komendantowi Wojewódzkiemu Policji w Białymstoku.

Ad.5. Dyrektorzy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Białymstoku, Łomży i Suwałkach przedstawili zbiorcze informacje dotyczące utworzenia Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na terenie województwa podlaskiego w latach 1998 – 2009 (załączniki nr 2, 3 i 4).

Ad.6,7 i 8 Pan Bogumił Matwiejuk – Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji przedstawił prezentację dotyczącą: stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa podlaskiego, efektów działania Podlaskiej Policji Ruchu Drogowego oraz wykorzystania sprzętu specjalistycznego przez Podlaską Policję Ruchu Drogowego (załącznik nr). W trakcie prezentacji wywiązała się dyskusja na temat używania kamizelek odblaskowych przez pieszych od zmroku do świtu poza obszarem zabudowanym. Pan Igor Parfieniuk – Komendant Wojewódzkiej Policji w Białymstoku powiedział, że w czasie, kiedy był Komendantem Wojewódzkim na Mazowszu wręczono rowerzystom na terenie województwa mazowieckiego 5.000 kamizelek odblaskowych. W efekcie kamizelki znalazły się w samochodach gdyż taki jest obowiązek ustawowy a rowerzyści nadal jeżdżą nie oznakowani.

Ad.9. Pani Ewa Welc oraz Pan Antoni Ostrowski – Przedstawiciele Wojewody Podlaskiego przedstawili problematykę parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne na terenie województwa podlaskiego (załącznik nr 6).

Po wysłuchaniu przedstawicieli Wojewody Podlaskiego oraz obejrzeniu prezentacji Pan Igor Parfieniuk – Komendant Wojewódzkiej Policji zaproponował, aby ponownie poddać pod dyskusję koncepcje utworzenia tego typu parkingów.

Pan Mirosław Oliferuk – zaproponował, aby zorganizować w tej sprawie spotkanie w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim z udziałem: zarządców dróg, przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego oraz Straży Pożarnej. Do przygotowania ww. spotkania zobligowano Pana Antoniego Ostrowskiego.


Ad.10. Pani Dorota Jarmoc – Przedstawiciel Wojewody Podlaskiego omówiła działania związane z zarządzaniem ruchem na drogach województwa podlaskiego (załącznik nr 7).

Ad.11 i 12. Pan Dariusz Carewicz – Przedstawiciel Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego przedstawił wyniki kontroli Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego za 11 miesięcy bieżącego roku oraz omówił wspólne działania służb kontrolnych dotyczące posiadania zezwoleń przewoźników z poza Unii Europejskiej na międzynarodowy przewóz rzeczy (załącznik nr 8).









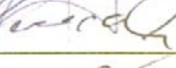




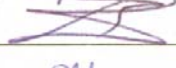
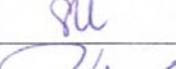

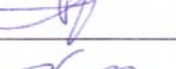

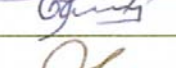


Ad.13. W sprawach różnych nikt nie zabrał głosu.

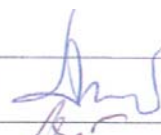
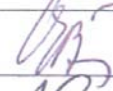
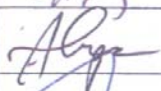

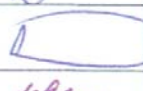

Na tym dyskusję zakończono.

Pan Igor Parfieniuk złożył wszystkim zebranym życzenia świąteczne oraz noworoczne i zakończył posiedzenie Rady.


MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Jarosław Zygmunt Dworzeński

**Lista obecności na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w dniu 9 grudnia 2009 roku**

Lp.	Nazwisko i imię	Miejsce pracy	Podpis
1	Matwiejuk Bogumił	WRD KNP Białystok	
2	Coveria Dawid	WTD Białystok	
3	Dubowska Marianna	Urząd Miasta Białystok	
4	Stepaniuk Zyg	UM Huty Stare	
5	Anna Smaczka	Zo REM Białystok	
6	Pel Dariusz	PKW Białystok	
7	Młody Tadeusz	KO Białystok	
8	Katyna Zdzisław	UMKP	
9	Grawolowski Jan	ZWR 205 RP Białystok	
10	Kotr Katarzyna	KW PSP Białystok	
11	Andrzej Krawczyk	UM Łomża	
12	Korpiński Piotr	UM WP Białystok	
13	Jerome Danka	PWW w Białymstoku	
14	Andrzej Ociepka	WORD Białystok	
15	Tadeusz Piotrowski	S.SSK w Białymstoku	
16	Sylwia Warbeniuk	UMWP w Białymstoku	
17	Czerwinski Andrzej	WORD Łomża	
18	Baranowski Igor	KWP Białystok	
19	Miostaw Oleksander	WORD Łomża	
20	Ostrowski Antoni	PWW w Białymstoku	
21	Ewa Hlebc	PWW Białystok	

22	Lucja Głimicka	GDDKiA O/Białystok	
23	Berezowicz Eugeniusz	Urząd Miasta Białe Podlaski	
24	Czuper Aleksander	WORD - Suwałki	
25	Tomasz Dęga	UM Suwałki	
26	Zbigniew Dęga	Urząd Miejski Białe Podlaski	
27	Janusz Dęga	UMWP	
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			

Sterowanie ruchem na terenie miasta Białegostoku
z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań
technicznych

1. Wprowadzenie.

Departament Dróg i Transportu Urzędu Miejskiego pełni funkcję zarządcy drogi i jednocześnie zarządza ruchem na terenie miasta. Każdego roku odnotowujemy znaczne zwiększenie ilości pojazdów na drogach powodujące wzrost natężenia ruchu. Ilość zarejestrowanych pojazdów osobowych w 2006 r. zwiększyła się ponad dwukrotnie w odniesieniu do roku 1990.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych (stan na 31 XII)	Wzrost w porównaniu do roku 1990	Wzrost w porównaniu do roku 2001
2006	75 420	105%	31%
2005	70 186	91%	22%
2004	64 549	76%	12%
2003	60 043	63%	4%
2002	58 360	59%	2%
2001	57 477	57%	0%
1999	55 640	52%	
1998	53 114	45%	
1997	50 449	37%	
1996	46 412	26%	
1995	43 828	19%	
1993	40 805	11%	
1990	36 725	0%	

Tabela 1. Ilość oraz trend zarejestrowanych pojazdów osobowych w Białymstoku

Sam fakt zwiększania liczby osób korzystających z dróg powoduje zwiększenie ilości niebezpieczeństw oraz narzuca konieczność stosowania nowego podejścia do zarządzania ruchem, w szczególności do sygnalizacji świetlnych. Możliwości sygnalizacji stałoczasowych zostały wyczerpane i występuje konieczność implementowania nowoczesnych algorytmów bazujących na odczytach z dziesiątków detektorów pieszych i kołowych dostosowując ruch w taki sposób aby uzyskać jak największą przepustowość skrzyżowania przy zachowaniu dużego poziomu bezpieczeństwa.

W chwili obecnej na terenie miasta funkcjonuje 99 sygnalizacji świetlnych. Sygnalizacje świetlne instalowane na skrzyżowaniach mają za zadanie zwiększyć bezpieczeństwo oraz poprawić warunki ruchowe na wlotach podporządkowanych. W 2001 roku ze struktury ówczesnego Zarządu Dróg przy Urzędzie Miejskim wydzielono stanowisko mające na celu rozwój sygnalizacji świetlnych na terenie miasta Białegostoku. Osoba w swoim zakresie czynności otrzymała przede wszystkim zadanie wdrażania nowych technologii i inicjowanie działań mających na celu poprawę funkcjonowania istniejących już sygnalizacji świetlnych. W związku z powyższym od 2001 roku budowane sygnalizacje świetlne realizują dużo więcej niż przedstawione powyżej minimum. Nowobudowane sygnalizacje realizują nowoczesne algorytmy akomodacyjne, czyli takie, które automatycznie dostosowują się do aktualnie panujących warunków na skrzyżowaniu, zapewniając większą przepustowość sygnalizacji świetlnych. Od dawna wiadomo, że kierowca może czekać na skrzyżowaniu nawet 60 sek. pod warunkiem, że jest duży ruch i bez przerwy „coś jedzie”. Trudno się pogodzić jednak z sytuacją że musimy czekać chociaż 20 sek. w przypadku gdy nie ma ruchu.



Rys. 1.a Sygnalizacje świetlne na terenie miasta Białegostoku

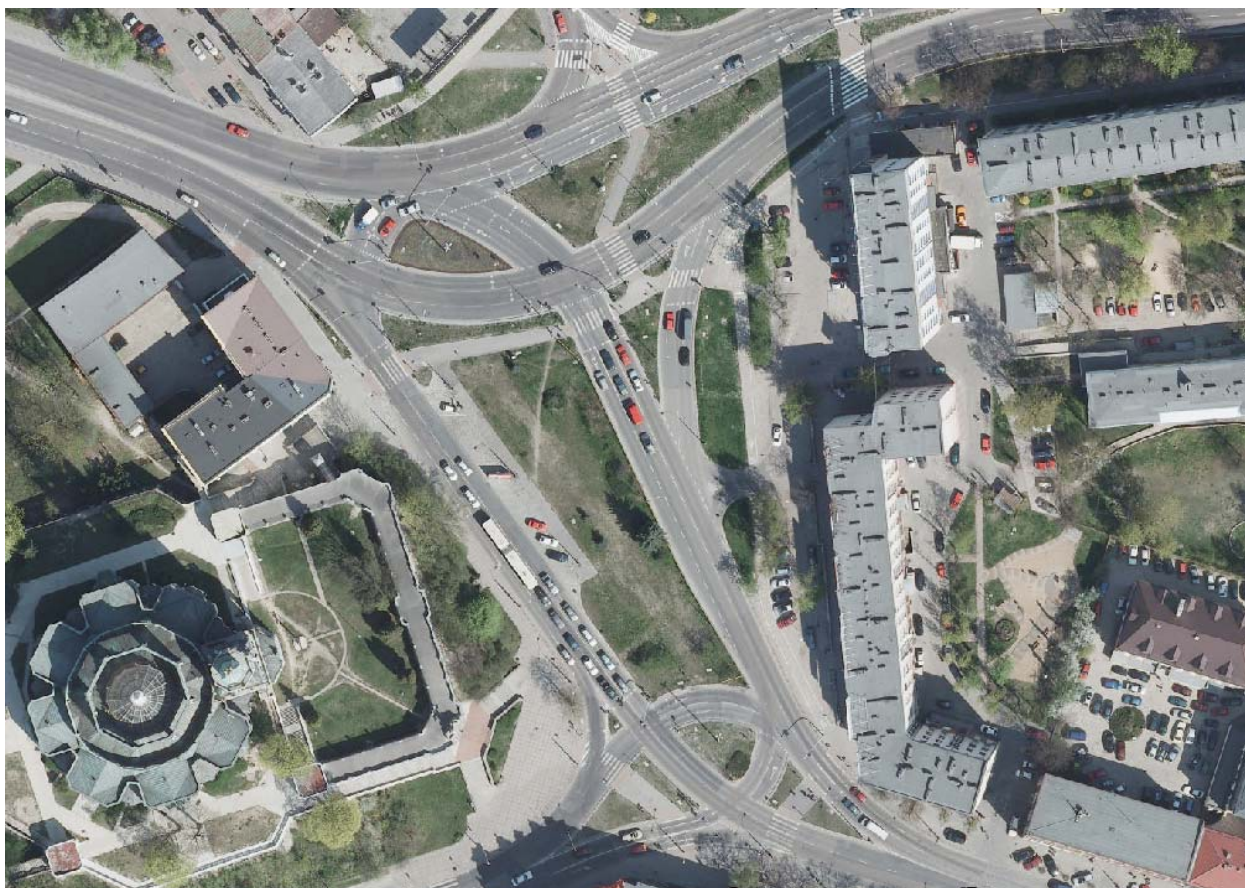
Dodatkowo instalowane są sygnalizatory typu LED poprawiające czytelność sygnałów, a sterowniki wyposażane w układy do zdalnego monitoringu ich pracy oraz programowania parametrów sterowania, dzięki czemu sygnalizacja natychmiast powiadamia o uszkodzeniu. W każdej chwili możemy obserwować sytuację ruchową na skrzyżowaniu, pobierać pomiary ruchu oraz zmieniać parametry programu. Obecnie w mieście 80 sygnalizacji jest podłączonych do monitoringu. Część sygnalizacji podłączonych jest przez szybkie łącza światłowodowe dzięki czemu możliwa jest obserwacja sytuacji na skrzyżowaniu z wielu kamer jednocześnie dzięki zastosowaniu wideodetekcji. Monitoring wideo jest znakomitym narzędziem do oceny sytuacji ruchowej na skrzyżowaniach i obecnie jest pomocny przy tworzeniu audycji „Ale jazda” w Polskim Radiu Białystok. Podobną zgodę uzyskał również ośrodek Regionalny TVP w Białymstoku.

Dzięki takiemu podejściu obecnie w mieście funkcjonuje tylko 13 sygnalizacji stałoczasowych. Pozostałe to bardziej lub mniej zaawansowane sygnalizacje akomodacyjne bądź acykliczne w mniejszym lub większym stopniu dostosowujące się do ruchu na skrzyżowaniach. Możliwość sterowania w zależności od występującego aktualnie ruchu możliwa jest dzięki czujnikom i detektorom. W przypadku pieszych są to przyciski natomiast w przypadku pojazdów pętla lub ostatnio coraz częściej wideodetektory. Obecnie 33 sygnalizacje sterują ruchem w oparciu o dane z kamer wideodetekcji.

2. Sygnalizacje świetlne

a) akomodacja

Akomodacja umożliwia nam dowolne sterowanie ruchem na skrzyżowaniu na podstawie informacji odbieranych z zainstalowanych czujników. Zastosowane detektory oraz wysokiej klasy elementy do sterowania ruchem sprawiają, że światło zielone otrzymuje ten kto potrzebuje. Skrzyżowań takich jest obecnie w Białymstoku 86. Przykład takiego skrzyżowania znajduje się na fot 2a.1.



Fot. 2a.1 Układ drogowy w rejonie kościoła św. Rocha

Ilość czasu czekania na światło zielone jest ściśle uzależniona od ruchu na skrzyżowaniu. Dodatkową zaletą montażu czujników jest możliwość wykonywania permanentnych pomiarów ruchu, które mogą być wykorzystywane do analiz i poprawy warunków ruchowych na danym skrzyżowaniu lub sieci skrzyżowań.

b) przykład skrzyżowania z akomodacją

Jednymi ze skrzyżowań, które funkcjonują od wielu lat jako akomodacyjne są skrzyżowania przy tunelu im. Gen. Augusta Fieldorfa „NILA”. Skrzyżowania te każdego dnia zapewniają bezpieczny przejazd kilkudziesięciu tysiącom pojazdów.

godzina	2005	2006	2007	2008	2009	2009 do 2005
00:00:00	151	216	212	251	232	54%
01:00:00	98	163	130	195	189	93%
02:00:00	102	187	118	181	160	57%
03:00:00	145	184	157	212	244	68%
04:00:00	247	325	323	346	436	77%
05:00:00	696	1006	1083	1172	1383	99%
06:00:00	1512	2130	2329	2919	3168	110%
07:00:00	2495	3435	3803	4321	4531	82%
08:00:00	2158	3077	3043	3519	3834	78%
09:00:00	2020	2849	3045	3336	3627	80%
10:00:00	1956	2864	2803	3190	3520	80%
11:00:00	2045	2873	2853	3344	3422	67%
12:00:00	2143	3003	3123	3476	3520	64%
13:00:00	2252	3267	3391	3866	3716	65%
14:00:00	2524	3342	3612	4082	4104	63%
15:00:00	3005	3910	4271	5020	4758	58%
16:00:00	2611	3592	3977	4481	4481	72%
17:00:00	2168	3238	3207	3781	3950	82%
18:00:00	1862	2880	2709	3398	3321	78%
19:00:00	1585	2408	2307	2806	2845	79%
20:00:00	1177	1919	1567	2052	2150	83%
21:00:00	899	1310	1154	1425	1427	59%
22:00:00	620	837	681	934	746	20%
23:00:00	333	495	398	539	321	-4%
Razem:	34804	49510	50296	58846	60085	73%

Tabela 2b.1 Dobowe natężenie ruchu w tunelu im. gen. August Fieldorfa „NILA”

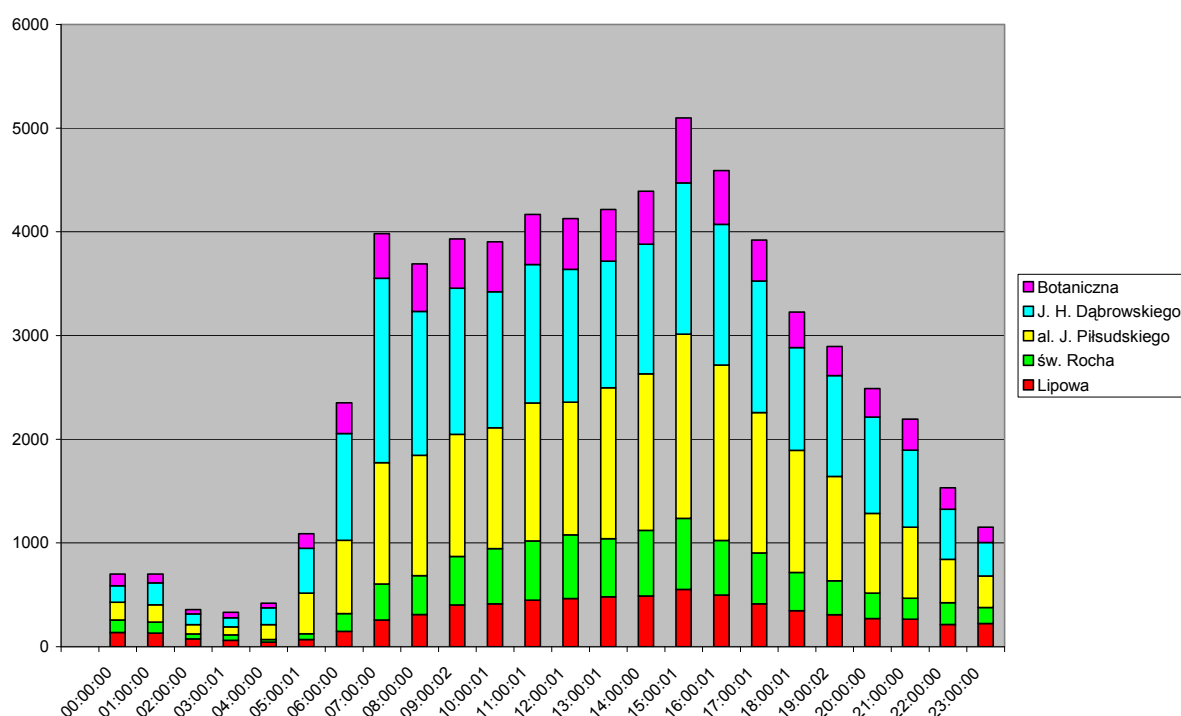
W 2005 roku w ciągu doby przez tunel w obu kierunkach przejeżdżało niecałe 35 tysięcy pojazdów. Każdego roku ta ilość się zwiększała i już w chwili obecnej wynosi ponad 60 tysięcy pojazdów. Natężenie ruchu globalnie wzrosło o 73% lecz w godzinach szczytu ten wzrost jest znacznie większy i wynosi 110%.

Wzrost ruchu kołowego jaki obserwujemy obecnie jest na tyle duży, że jest obecnie wyższy niż prognozowany na etapie opracowania dokumentacji na budowę tunelu. Mimo projektowania z rozmachem prognoza ruchu na rok 2014 wynosiła w szczycie porannym 3 550 a w szczycie popołudniowym 4050. Obie prognozy są już przekroczone odpowiednio o 28% i 17%.

c) przykład dużego skrzyżowania z akomodacją

Rysunek 2.c schemat skrzyżowania na Placu Niepodległości im. Romana Dmowskiego

W 2007 roku dokonano przebudowy zespołu skrzyżowań na Placu Niepodległości im. Romana Dmowskiego. Jest to miejsce łączące 5 ulic podstawowego układu komunikacyjnego miasta o bardzo dużym natężeniu ruchu. Cały węzeł przenosi w ciągu dnia ruch na poziomie 65 tysięcy pojazdów. W tym celu zainstalowano wieloprocesorowy sterownik realizujący efektywne algorytmy sterowania oraz wideodetekcję. W celu najlepszego sterowania zastosowano 16 kamer wideodetekcji przez co skrzyżowanie to jest jednym z największych w Polsce zarządzanych tym systemem. Do sterowania ruchem wykorzystanych jest 77 wirtualnych pętli detekcyjnych oraz 26 przycisków dla pieszych. Dzięki podłączenia sterownika do Internetu za pomocą sieci światłowodowej uzyskano podgląd video ze skrzyżowania o bardzo wysokich parametrach.



Wykres 2.c Dobowy rozkład natężenia ruchu na Placu Niepodległości im. Romana Dmowskiego

d) możliwości poprawy warunków ruchu dzięki zastosowaniu systemu sterowania ruchem i nowoczesnych sterowników sygnalizacji świetlnej.

Dzięki zastosowaniu systemów monitoringu i sterowania ruchem znacznie poprawiają się możliwości analityczne sytuacji na skrzyżowaniu przede wszystkim weryfikacji poprawności i efektywności funkcjonowania sygnalizacji świetlnej. Każdy nowy sterownik wyposażony w detektory i system monitoringu umożliwia poprawę funkcjonowania sygnalizacji poprzez zmianę ponad tysiąca parametrów.

Przykładowe zmiany możliwe do wdrożenia zdalnie z poziomu systemu, bez konieczności żmudnego przeprogramowywania sterownika:

– Zmiana długości sygnałów

Na podstawie pomiarów ruchu wykonywanych automatycznie możliwe jest określenie maksymalnych i minimalnych długości świateł zielonych w poszczególnych grupach sygnałowych. Zadawane parametry określają na jaki czas minimalny i maksymalny może zostać otwarta grupa przypadku wystąpienia wzbudzeń. Są to parametry graniczne aby nie doszło do sytuacji, że jeden wlot ma światło zielone przez kilka minut.

– Ustawienie parametrów detektorów

Na podstawie obserwacji ruchu na skrzyżowaniu niejednokrotnie zachodzi konieczność zmiany parametrów działania pętli indukcyjnych bądź wirtualnych pętli wideodetekcji. Zakres regulacji jest bardzo szeroki i obejmuje m. in. czułość pętli (dostrojenie tak aby reagowała np. na przejeżdżające motorowery), sposób działania w przypadku uszkodzenia (prócz wysłania SMS do konserwatora o uszkodzeniu, możliwe jest również określenie jak ma się zachować sterownik w przypadku uszkodzenia pętli: sztucznie generować wzbudzenie w określonym odstępie czasu, ustawić pętle na stałe jako wzbudzoną lub ustawić na stałe jako odłączoną), sposób wydłużania sygnału w zależności od okresu światła zielonego (określa jaki odstęp może być od kolejnego pojazdu tak aby światło zielone nie zgasło, parametr ten określa się dla początkowego okresu światła zielonego w momencie ruszania, oraz w kolejnych tak aby można było uwzględnić różne prędkości pojazdów; dzięki temu znając specyfikę ruchu na skrzyżowaniu możemy dopuścić dłuższe odstępy między pojazdami np. maksymalizując przepustowość kierunku głównego)

– Wybór trybu pracy

W przypadku wystąpienia takiej konieczności możliwy jest zdalny wybór trybu pracy sygnalizacji świetlnej: przełączenie na żółty – migający, wyłączenie sygnalizacji, wybór określonego programu. Powyższa funkcjonalność okazała się bardzo użyteczna przy obsłudze dużych imprez takich jak Tour de Pologne. Dzięki podglądowi z kamer, współpracy m. in. z Policją dokonywano zdalnie wyłączeń i następnie włączeń sygnalizacji świetlnej.

3. Podsumowanie

Dzięki wprowadzeniu priorytetu na realizację budów i przebudów sygnalizacji świetlnych przy zastosowaniu najnowocześniejszych technologii Białystok jest jednym z niewielu miast w Polsce mogącym się poszczycić tak dużą ilością sygnalizacji świetlnych sterowanych w zależności od występującego ruchu. Dodatkowo zastosowane technologie światłowodowe dają monitoring wysokiej klasy: niezawodny i szybki. Potwierdzeniem tego faktu może być przedstawianie przez firmy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na targach Infrastruktury Drogowej w Kielcach w 2009 roku rozwiązań monitoringu i sterowania sygnalizacji jako wzorcowych i wskazania kierunków rozwoju dla innych miast. Jako przykład przedstawiane było opisane wyżej skrzyżowanie na pl. Dmowskiego.

Nowoczesne rozwiązania umożliwiają stworzenie tzw. „zielonej fali”. Realizowana jest ona na dwa sposoby: zapewnienie szerokiego okna światła zielonego na kierunku głównym np.: ciąg przebudowanej ul. H. Sienkiewicza i Wasilkowskiej lub poprzez dostrojenie parametrów sterowania i przydzielanie takiego szerokiego okna dynamicznie np.: ciąg ul. św. Ojca Pio czy ul. Hetmańska.

Załącznik nr 2

Zestawienie poniesionych kosztów (Gminne Centra BRD – lata 1998 – 2009)

I.p.	Siedziba GC BRD	Data otwarcia	Koszt (PLN)	Gmina/Powiat
1.	Publiczne Gimnazjum Dziadkowice	16.04.2004	11.274,68 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Dziadkowice/siemiatycki
2.	Zespół Szkół Juchnowiec Górny	10.06.2005	11.325,57 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Juchnowiec Kościelny/bialostocki
3.	PG im. ks. M. Sopoćki Turośń Kościelna	12.04.2005	11.263,00 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Turośń Kościelna/bialostocki
4.	Zespół Szkół nr 3 Hajnówka	10.05.2005	10.187,47 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Hajnówka/hajnowski
5.	Zespół Szkół Integracyjnych Sokółka	01.06.2005	12.142,77 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Sokółka/sokólski
6.	PG im. W. Rabczyńskiego Wasilków	06.12.2005	8.742,41 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Wasilków/bialostocki
7.	SP im. H. Sienkiewicz Choroszcz	20.12.2005	8.742,41 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Choroszcz/bialostocki
8.	SP Nr 2 Czarna Białostocka	12.04.2006	10.767,83 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Czarna Białostocka/bialostocki
9.	Zespół Szkół Poświętne	02.06.2006	9.097,98 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Poświętne/bialostocki
10.	Zespół Szkół Boćki	10.10.2006	8.084,40 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Boćki/bielski
11	Szkoła Podstawowa Dubiny – Gm. Hajnówka	09.06.2006	8.052,03 (środki WORD +ok. 3 tys. Gmina)	Hajnówka/hajnowski
12	Zespół Szkół Drohiczyn	12.10.2007	11.223,71 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Drohiczyn/siemiatycki
13	Zespół Szkół i Przedszkole Tykocin	10.10.2007	11.223,71 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Tykocin//bialostocki
14	Zespół Szkolno – Przedszkolny Goniądz	21.10.2008	10.380,27 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Goniądz/moniecki

15	Zespół Szkół Zawady	15.10.2008	10.380,27 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Zawady/białostocki
16	Szkoła Podstawowa im. W. Syrokomli Michałowo	27.04.2009	11.156,49 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Michałowo/białostocki
17	Szkoła Podstawowa Nr 2 im. J. Kochanowskiego Mońki	04.06.2009	11.108,12 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Mońki/moniecki
18	Zespół Szkolno – Przedszkolny Dobrzyniewo Duże	02.10.2009	11.127,38 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Dobrzyniewo Duże/białostocki
19	Zespół Szkół Grodzisk	29.10.2009	11.139,58 (środki WORD +ok. 4 tys. Gmina)	Grodzisk/siemiatycki
	razem		197.420,08 (środki WORD w Białymstoku)	

w tym:

rok 2004	-	11.274,68
rok 2005	-	62.403,63
rok 2006	-	36.002,24
rok 2007	-	22.447,42
rok 2008	-	20.760,54
rok 2009	-	44.531,57

w roku 2003 - wyposażenie miasteczka ruchu drogowego - 10.873,96

SUMA środków WORD przeznaczonych na działania związane z doposażeniem Centrów
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – **208.294,04**

WYKAZ
GMINNYCH CENTRÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO UTWORZONYCH PRZECZ
WOJEWÓDZKI OŚRODEK RUCHU DROGOWEGO W ŁOMŻY W LATACH 1998 – 2009.

L.p.	NAZWA MIEJSCOWOŚCI	NAZWA SZKOŁY	DATA UTWORZENIA	GMINA	POWIAT	KOSZT UTWORZENIA (zł)
1.	Jedwabne	Szkoła Podstawowa	04.03.2005 r.	Jedwabne	Łomża	18.452,22
2.	Śniadowo	Zespół Szkolno-Przedszkolny	31.05.2005 r.	Śniadowo	Łomża	18.472,22
3.	Ciechanowiec	Gimnazjum im. Jana Pawła II	17.10.2005 r.	Ciechanowiec	Wys - Maz	18.655,22
4.	Nowogród	Zespół Szkół Samorządowych	25.11.2005 r.	Nowogród	Łomża	19.242,48
5.	Turośl	Gimnazjum im. A. Mickiewicza	15.09.2006 r.	Turośl	Kolno	17.885,97
6.	Szumowo	Zespół Szkół w Szumowie	27.02.2007 r.	Szumowo	Zambrów	17.491,32
7.	Zbójna	Gimnazjum w Zbójnej	27.05.2007 r.	Zbójna	Kolno	17.491,50
8.	Szepietowo	Publiczne Gimnazjum Szepietowo	12.06.2007 r.	Szepietowo	Wys – Maz	17.491,32
9.	Radziłów	Gimnazjum w Radziłowie	15.10.2007 r.	Radziłów	Grajewo	20.753,84
10.	Grabowo	Zespół Szkół w Grabowie	19.10.2007 r.	Grabowo	Kolno	20.753,95
11.	Rajgród	Szkoła Podstawowa w Rajgrodzie	21.11.2007 r.	Rajgród	Grajewo	20.744,84
12.	Zakrzewo Stare	Szkoła Podstawowa	17.09.2008 r.	Zambrów	Zambrów	21.263,70
13.	Mały Płock	Gimnazjum im. Jana Pawła II	26.09.2008 r.	Mały Płock	Kolno	21.263,81
14.	Wąsosz	Gimnazjum w Wąsoszu	30.09.2008 r.	Wąsosz	Grajewo	21.263,79
15.	Łomża	PG. Nr 2 w Łomży	02.09.2009 r.	Łomża	Łomża	23.226,45
16.	Wizna	Szkoła Podstawowa w Wiźnie	21.09.2009 r.	Wizna	Łomża	21.900,99
17.	Rutki	Szkoła Podstawowa w Rutkach	25.09.2009 r.	Rutki	Zambrów	21.900,99
18.	Kupiski	Szkoła Podstawowa w Kupiskach	29.09.2009 r.	Łomża	Łomża	18.000,99
X	RAZEM KOSZT UTWORZENIA					356.255,60 zł.

**GMINNYCH CENTRÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO Utworzonych
przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w latach 1998 – 2009**

L.p.	Nazwa Miejscowość	Nazwa szkoły	Data utworzenia	Gmina	Powiat	Koszt utworzenia (zł)
1.	Raczki	Gimnazjum Publiczne	22.01.2004 r.	Raczki	suwalski	17436,95
2.	Bakałarzewo	Szkoła Podstawowa	05.04.2004 r.	Bakałarzewo	suwalski	14152,54
3.	Przerośl	Zespół Szkół Ogólnokształcących	18.02.2005 r.	Przerośl	suwalski	14243,82
4.	Wiżajny	Gimnazjum Publiczne im. Korpusu Ochrony Pogranicza	15.04.2005	Wiżajny	suwalski	14385,81
5.	Rutka Tartak	Gimnazjum Publiczne	8.05.2005	Rutka Tartak	suwalski	14699,41
6.	Filipów	Zespół Szkół	08.02.2006	Filipów	suwalski	14677,21

7.	Przebród	Zespół Szkół	05.04.2006	Suwałki	suwalski	12672,85
8.	Jeleniewo	Gimnazjum	04.09.2006	Jeleniewo	suwalski	13136,45
9.	Szypliszki	Zespół Szkół w Słobudce	22.09.2006	Szypliszki	suwalski	12711,95
10.	Lipsk	Zespół Szkół Samorządowych	25.05.2007	Lipsk	augustowski	13200,03
11.	Suwałki	7 Szkół Podstawowych z terenu miasta Suwałki oraz MDK	19.12.2007	Suwałki	suwalski	32000,00
12.	Białobrzegi	Zespół Szkół im. Gen. I. Prądzyńskiego	17.06.2008	Augustów	augustowski	16867,10
13.	Puńsk	Szkoła Podstawowa i Gimnazjum im. Dariusza i Girensa	18.06.2008	Puńsk	sejneński	16863,10
14.	Płaska	Świetlica Wiejska w Dalnym Lesie	07.10.2008	Płaska	augustowski	27909,21
15.	Suwałki	Szkoła Podstawowa Nr 4	12.11.2008	Suwałki	suwalski	16616,52
16.	Bargłów Kościelny	Zespół Szkół	05.01.2009	Bargłów Kościelny	augustowski	16437,49

17.	Płociczno-Tartak	Zespół Szkół im. Lotników Polskich	17.06.2009	Suwałki	suwalski	17734,34
18.	Krasnopol	Gimnazjum	06.10.2009	Krasnopol	sejneński	17765,52
19.	Krasnowo	Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza	03.11.2009	Sejny	sejneński	15608,35
20.	Nowinka	Zespół Szkół im. Powstańców Styczniowych	10.11.2009	Nowinka	augustowski	17577,51

Sporządził:

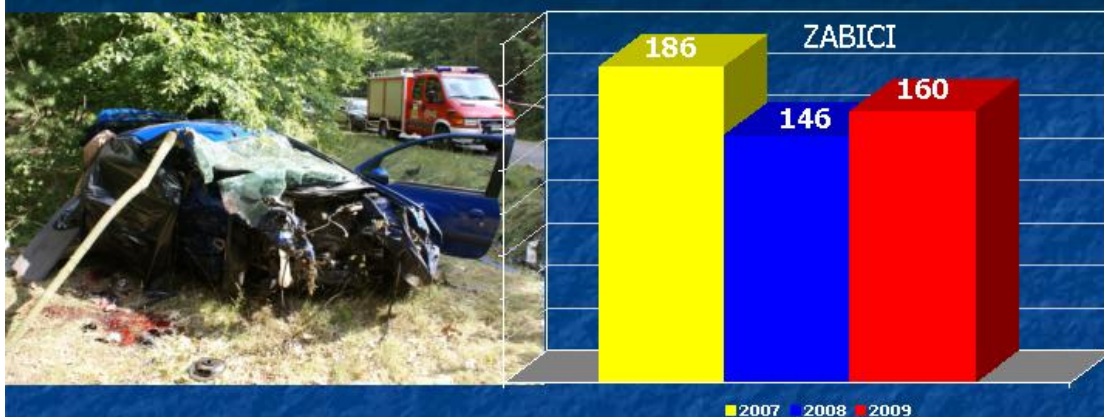
Szczęsny Piotr



WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI
W BIAŁYMSTOKU



Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie woj. podlaskiego za 11 m-cy 2009r.



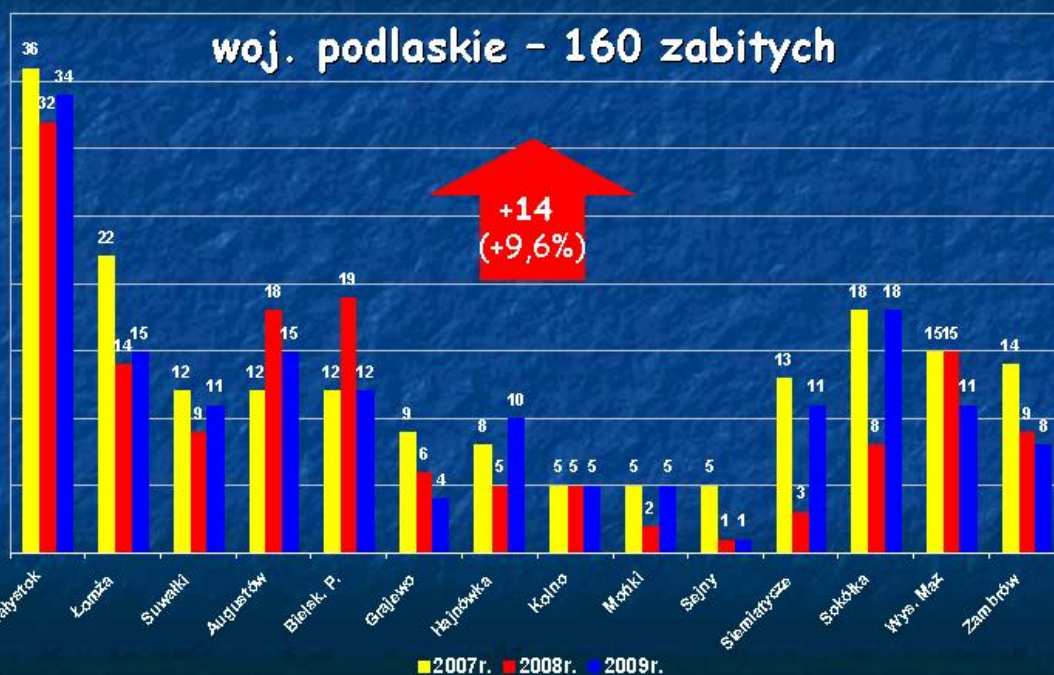
	2007r.	2008r.	2009r.	+/- 2008/2009	%
WYPADKI	1074	1030	967	-63	-6,1%
ZABICI	186	146	160	+14	+9,6%
RANNI	1344	1326	1265	-61	-4,6%
KOLIZJE	12503	12468	12436	-32	-0,3%



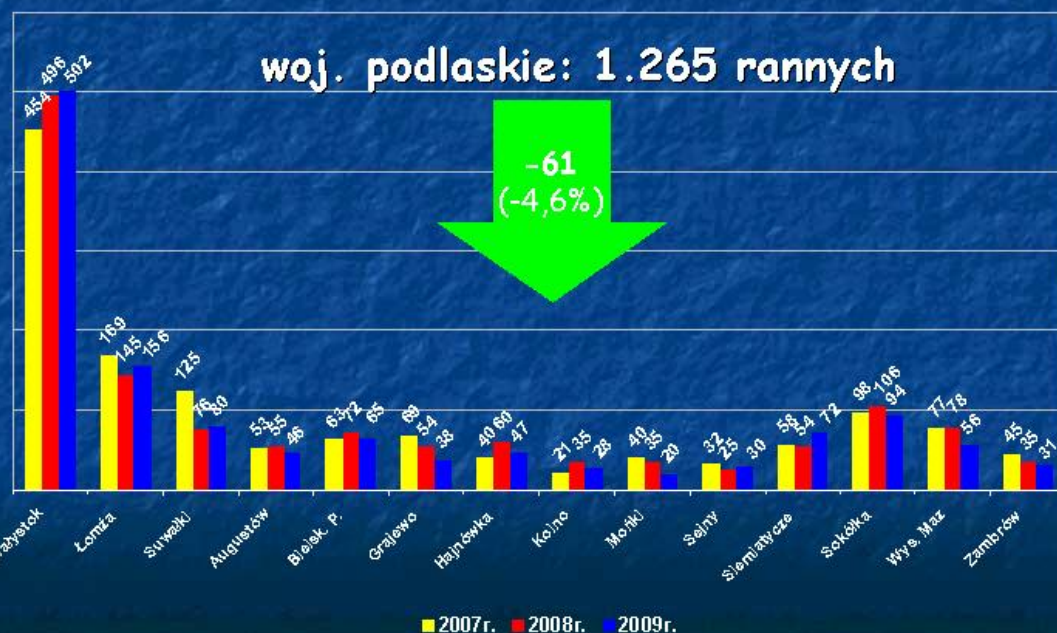
Wypadki drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego w rozbiciu na powiaty



Zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego w rozbiciu na powiaty

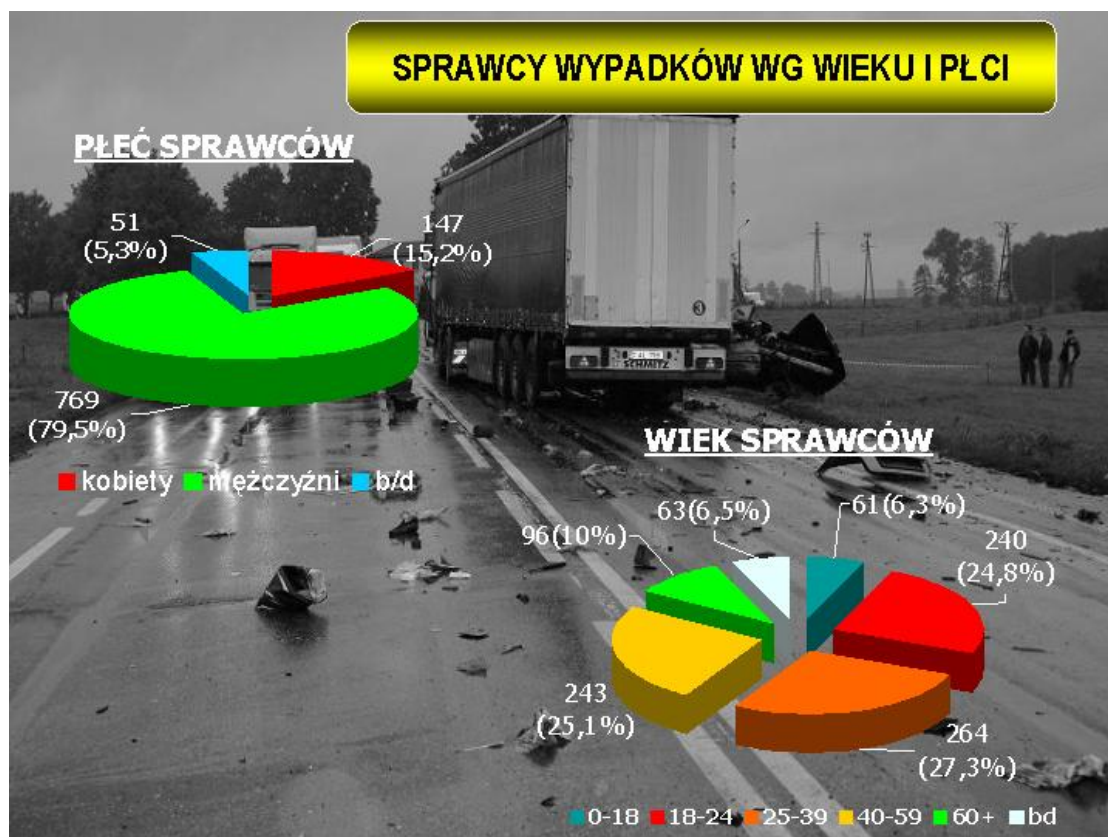
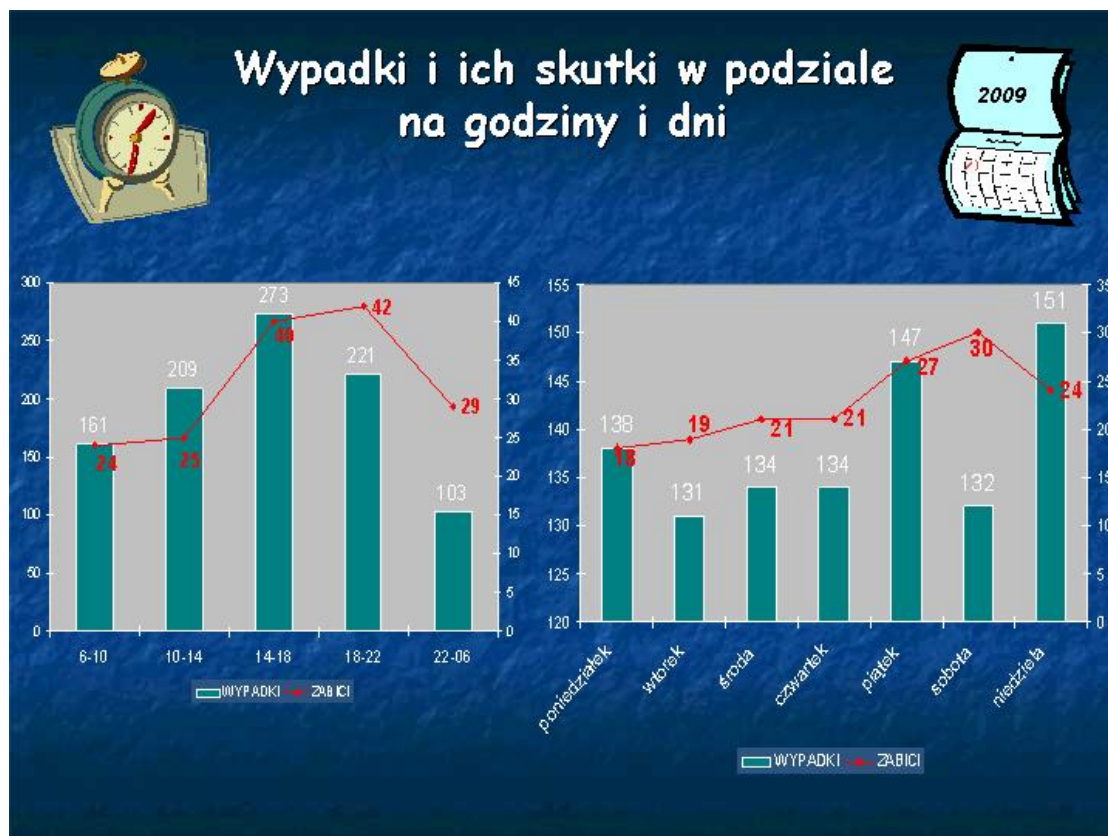


Ranni w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego w rozbiciu na powiaty



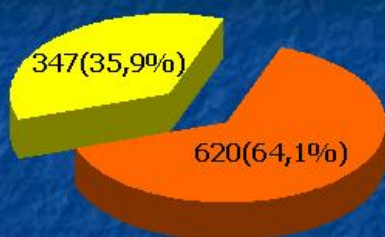
Wypadki i ich skutki w podziale na miesiące





Miejsce i skutki wypadków drogowych – położenie drogi

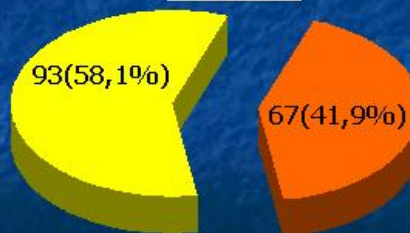
WYPADKI



■ obszar zabudowany
■ obszar niezabudowany



ZABICI









■ obszar zabudowany
■ obszar niezabudowany



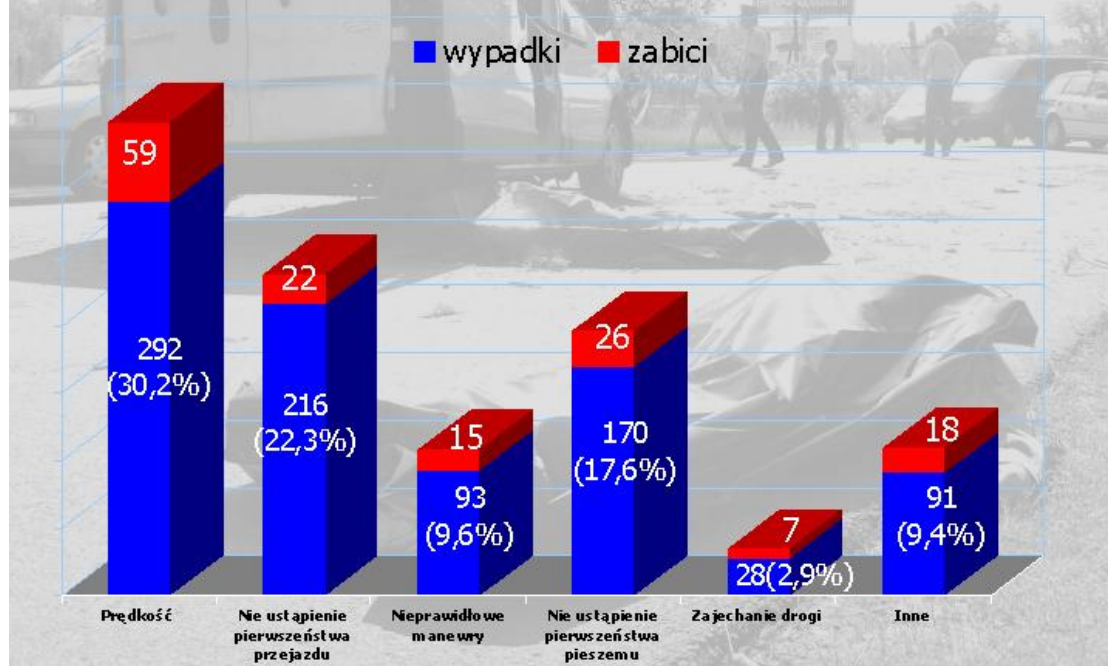
SPRAWCY WYPADKÓW

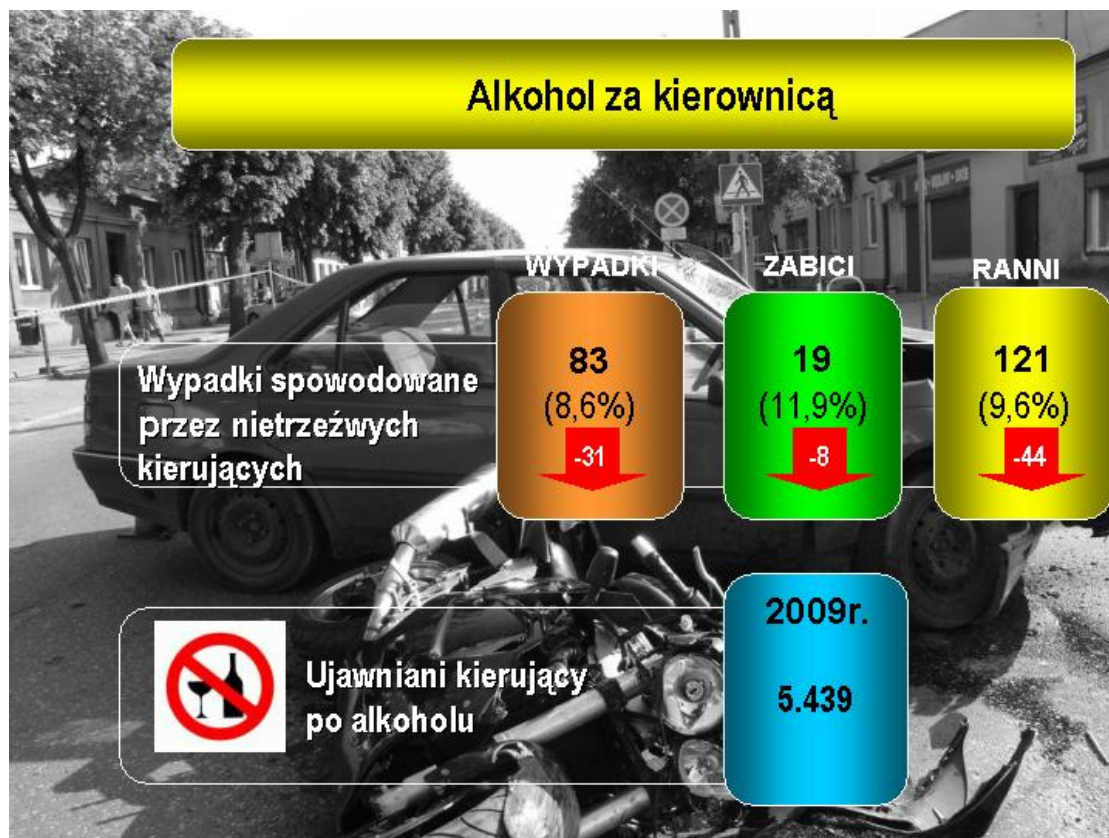
	WYPADKI	ZABICI	RANNI
Ogółem	967	160	1265
KIERUJĄCY POJAZDAMI	890 (92,0%)	147 (91,9%)	1198 (94,7%)
PIESI	77 (8,0%)	13 (8,1%)	67 (5,3%)

SPRAWCY WYPADKÓW wg rodzaju pojazdu

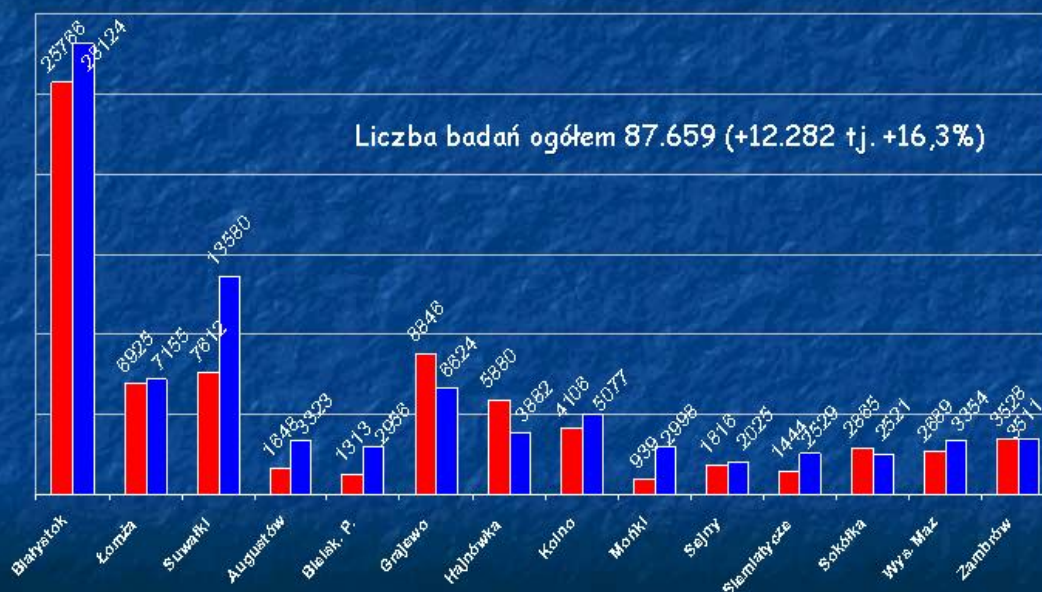
	WYPADKI	ZABICI	RANNI
	676 (69,9%)	108	920
	66 (6,8%)	17	112
	62 (6,4%)	9	64
	39 (4,0%)	8	43
	14 (1,4%)	3	15
	13 (1,3%)	1	16

Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami





Liczba kierujących poddanych badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu przez policjantów ruchu drogowego KMP/KPP woj. podlaskiego za 11 miesięcy 2008/2009r.



Efekty pracy pojazdów wyposażonych w wideorejestratory za 11 miesięcy 2009 r.

Jednostka	Ilość ujawnionych wykroczeń	MK	Kwota nałożonych MK w zł.
KWP Białystok	5.537	4.579	972.454
KMP Białystok	5.322	4.779	1.164.830
KMP Łomża	3.676	3.006	740.260
KMP Suwałki	1.620	1.349	326.520
KPP Grajewo	1.830	1.641	386.700
KPP Siemiatycze	1.268	940	183.970
KPP Zambrów	2.047	1.725	459.370
KPP Bielsk Podlaski	2.297	1.939	580.474
KPP Sokółka	2.527	2.390	570.550
KPP Augustów	3.049	2.678	553.020
OGÓŁEM WOJ. PODLASKIE	29.173	25.026	5.938.148

Efekty i czas pracy urządzeń typu „FOTORAPID” na terenie woj. podlaskiego za 11 miesięcy 2008/2009

Liczba wykonanych czytelnych zdjęć



Czas pracy urządzeń w godzinach



Przedsięwzięcia podlaskiej „drogówki” na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

- ❖ Oznakowane radiowozy policyjne z KMP w Białymstoku wyposażono w kamery rejestrujące obraz przed pojazdem
- ❖ Pozyskano 2 urządzenia do mierzenia poziomu dźwięku.
- ❖ Zamontowano dodatkowych 5 masztów do fotoradarów zakupionych ze środków Urzędu Miejskiego w Białymstoku oraz 2 maszty ze środków GDDKiA Oddział w Białymstoku.
- ❖ Pozyskano do eksploatacji w Wydziale Ruchu Drogowego tut. KWP oznakowany radiowóz „Kia Ceed”, wyposażony w cyfrowe urządzenie do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego.
- ❖ Kontynuowano współpracę z WORD-ami w Białymstoku, Łomży i Suwałkach, w zakresie ujawniania wykroczeń popełnianych przez kierujących za pomocą kamer w pojeździe egzaminacyjnym
- ❖ Wykorzystywano zapisy kamer monitoringu miejskiego w celu typowania sprawców zdarzeń drogowych oraz wykroczeń popełnianych na głównych skrzyżowaniach

❖Od Instytutu Transportu Samochodowego na okres 2 tygodni użyczono symulator zderzeń, który odpowiada uderzeniu przy prędkości średnio ok. 7 km/godz.

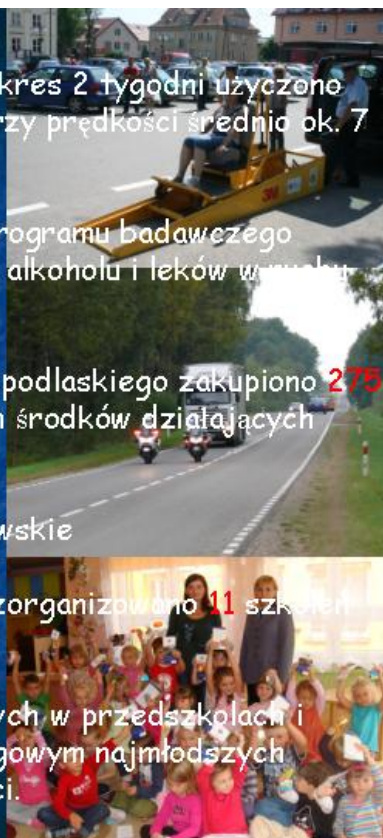
❖Przeprowadzono kolejne etapy europejskiego programu badawczego „DRUID” dotyczącego problematyki narkotyków, alkoholu i leków w ruchu drogowym.

❖Dzięki dofinansowaniu WORD-ów z terenu woj. podlaskiego zakupiono 275 urządzeń do wykrywania w organizmie kierujących środków działających podobnie do alkoholu.

❖Zorganizowano 24 wspólne patrole polsko – litewskie

❖Wspólnie z KRUS, PIP, Podlaską Izbą Rolniczą zorganizowano 11 szkoleń rolników w których udział wzięło ponad 300 osób

❖Przeprowadzono łącznie 611 spotkań edukacyjnych w przedszkolach i szkołach w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym najmłodszych uczestników, w których wzięło udział 22977 dzieci.



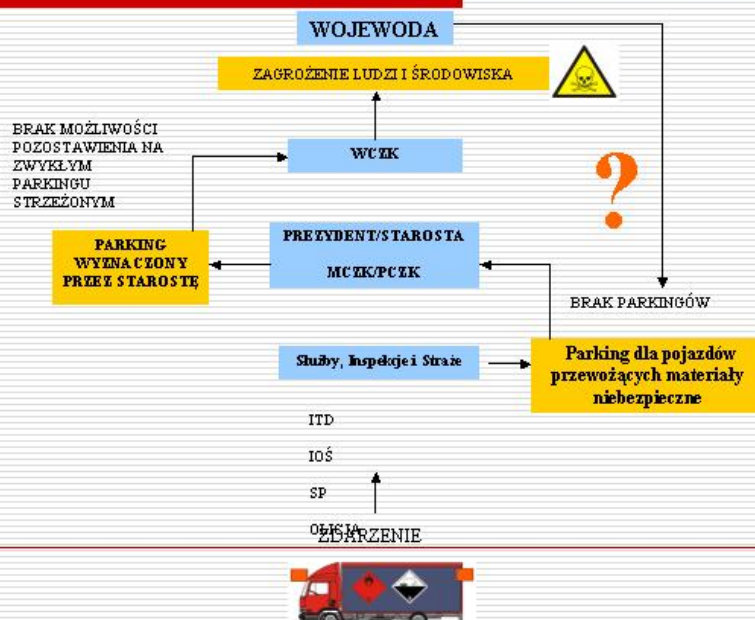
Działania prewencyjno – kontrolne WRD KWP na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

I-XII 2008 r.		I-XI 2009r.	
Trzeźwy poranek	8	Trzeźwy poranek	7
Prędkość	3	Prędkość	7
Gielda	3	Tunel	4
Tunel	1	Semafor	4
Ścigant	1	Stop czerwone	2
Przejazd	1	Rodzicu zapnij mój pas	2
		Bezpieczny pieszy	1
		Dyskoteka	3
Ogółem działań	17	Ogółem działań	30
Ogółem skontrolowano pojazdów	13.737	Ogółem skontrolowano pojazdów	28.669

Dziękuję za uwagę



Postępowanie w przypadku zdarzenia przy przewozie towarów niebezpiecznych



**Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego
Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego.**

Problem braku parkingów w województwie podlaskim, na które mogą być usuwane pojazdy przewożące materiały niebezpieczne.



Białystok 2009 r.

Uwarunkowania prawne dot. transportu materiałów niebezpiecznych.



Schemat ilustrujący stosowanie przepisów ADR w transporcie krajowym międzynarodowym.

1. Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199 poz 1671 z zm.).
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).
3. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 27, poz 162).
4. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. z dnia 16 września 2003 r.).

Transport materiałów niebezpiecznych w woj. podlaskim.

Po drogach woj. podlaskiego codziennie wykonywany jest przewóz materiałów niebezpiecznych. Ilość towarów niebezpiecznych w pojazdach skontrolowanych przez WITD. Wynosiła:

- ☐ w 2008 r. – 1017 ton,
- ☐ do maja 2009 r. – 769 ton.



Sieć drogowa w woj. podlaskim

Podstawową sieć drogową w regionie stanowią: drogi krajowe 915 km., drogi wojewódzkie 1179 km., drogi powiatowe 7274 km.

Główne drogi tranzytowe to:

- granica Państwa – Kuźnica Białostocka – Sokółka – Białystok – Warszawa
- granica Państwa – Bobrowniki – Białystok – Warszawa
- granica Państwa – Suwałki – Augustów – Grajewo – Łomża – Warszawa
- Grajewo – Białystok, Bielsk Podlaski – Siemiatycze – Siedlce – Lublin.

Przez województwo podlaskie przechodzą drogi:

- Krajowe – 984 km
- Wojewódzkie – 1189 km
- Powiatowe – 6390 km
- Gminne – 2086 km
- Gęstość dróg województwa wynosi 87,6 km. na 100 km².

Transport materiałów niebezpiecznych w woj. podlaskim

W woj. podlaskim transport materiałów niebezpiecznych odbywa się praktycznie bez ograniczeń wszystkimi drogami dostępnymi dla samochodów ciężarowych.

LEGENDA

- ⊖ Kolejowe przejścia graniczne (4)
- ⊖ Drogowe przejścia graniczne (5)
- Trasy kolejowe obciążone transportem materiałów niebezpiecznych
- Drogi obciążone transportem materiałów niebezpiecznych



Problemy związane z brakiem parkingów na które mogą być odprowadzane pojazdy z materiałem niebezpiecznym.

Podczas kontroli drogowej pojazdów przewożących towary niebezpieczne (ADR) zdarzają się przypadki przewozu towarów niebezpiecznych w pojazdach nieposiadających ważnych świadectw dopuszczenia.

- **Pojazd taki powinien być wyłączony z ruchu a towar przeładowany do pojazdu posiadającego certyfikaty.**
 - **Pozostawienie pojazdu na dłuższy czas na zwykłym parkingu lub w innym niedostosowanym miejscu zagraża bezpieczeństwu ludzi i środowiska.**
-

PRZYKŁADY:

- 1) W dniu 16 kwietnia 2009 r. w Białymstoku inspektor WITD zatrzymał do kontroli przewoźnika estońskiego (ładunek – 20320 kg metanolu UN 1320),
 - 2) Podczas kontroli stwierdzono brak aktualnego świadectwa dopuszczenia cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych.
 - 3) Pojazd usunięto na najbliższy parking wyznaczony przez Starostę Białostockiego w miejscowości Jurowce.
 - 4) Pojazd ten pozostał parkingu w Jurowcach do dnia 20.04.2009 r.
 - 5) Pozostawienie na zwykłym parkingu pojazdu z towarem niebezpiecznym, ze względu na słoneczną pogodę groziło niebezpieczeństwem (wzrost temperatury cysterny mógł spowodować samozapłon).
 - 6) W dniu 20.04.2009 r. pojazd został przemieszczony do miejscowości Łapy gdzie nastąpiło przepompowanie cysterny przez firmę EL-TRANS z Radzymińska.
-

Zdarzenie 1. 06.05.2007r. Zjazd Jasionowo w Jasionowie gm. Szypliszki. Z zaworu bezpieczeństwa wydobywa się metan tworząc chmurę o średnicy około 30 cm. Wiatr w kierunku zachodnim powodował dyfuzję gazu w powietrzu w kierunku terenów upraw rolnych.



Zdarzenie 2. 18.06.2009 r., godzina: 13:00, : Okolice miejscowości Rutki przy drodze krajowej nr 8 - na parkingu stacji paliwowej znajduje się cysterna (ciągnik siodłowy z naczepą) na estońskich numerach rejestracyjnych, spod płaszcza ochronnego cysterny wycieka kwas solny.



Zdarzenie 3. W dniu 26.11.2009r. około godziny 17.00. na Drodze Krajowej Nr 8 z Suwałk do Budziska, na wysokości miejscowości Lipniak, 2 kilometry przed miejscowością Szypliszki doszło do zdarzenia z udziałem przewróconej cysterny przewożącej 24 tys. litrów oleju napędowego.

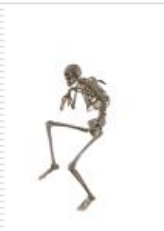


Wnioski

- ❑ Z powodu braku w województwie podlaskim parkingów spełniających wymogi ADR pozostawienie pojazdów załadowanych towarami niebezpiecznymi może stwarzać zagrożenie dla ludzi i środowiska.
- ❑ Do końca kwietnia 2009 roku z 516 skontrolowanych pojazdów przewożących towary niebezpieczne w 120 przypadkach stwierdzono nieprawidłowości (decyzje administracyjne - kary pieniężne), w 67 przypadkach stwierdzono nieprzestrzeganie umowy ADR, w 3 przypadkach zakaz kontynuowania jazdy i usunięcie pojazdu na wskazany przez Starostę parking.



Dziękuję za uwagę!



Informacja w sprawie podejmowanych działań zmierzających do wyznaczenia parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne

Problem zabezpieczenia parkingów, na które powinny być usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne – wynika z przepisów art.30 ust.1 pkt. 2 ustawy o z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.).

Przepis ten stanowi, iż w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towaru niebezpiecznego, mających wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu, osoba przeprowadzająca kontrolę ma prawo spowodować, aby na koszt właściciela pojazdu lub posiadacza pojazdu pojazd ten wraz z ładunkiem został usunięty i zdeponowany w miejscu postojowym umożliwiającym jego bezpieczne pozostawienie.

Z treści art.30 ust.3 ww. ustawy wynika, iż do usuwania pojazdów w zakresie nie uregulowanym niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio zasady i warunki usuwania pojazdów określone w przepisach ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 130 a ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.) - usunięty pojazd, którego stan techniczny zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego albo narusza wymagania ochrony środowiska **umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym** do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie .

Szczegółowe warunki techniczne dla parkingów , na które usuwane są pojazdy przewożące towary niebezpieczne uregulowane są w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne Dz. U. Nr 161 , poz. 1567).

1. W związku z występującymi wątpliwościami w zakresie interpretacji przepisów odnośnie zabezpieczenia na terenie województwa niezbędnych parkingów, spełniających wymogi rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. Nr 161, poz. 567) - Wojewoda Podlaski wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury o stosowną interpretację prawną w tym zakresie - pismem z dnia 09 kwietnia 2004 r.

Minister Infrastruktury potwierdził w tym piśmie, iż zadanie związane z zapewnieniem omawianych parkingów należy do starosty jako właściwego organu samorządu terytorialnego, natomiast obowiązek utrzymania takich parkingów spoczywa na jednostce prowadzącej parking tj. przedsiębiorcy lub innym podmiocie, który otrzyma takie zadanie.

2. W 2005 r. dokonano szczegółowego przeglądu parkingów w województwie podlaskim w celu ewentualnego wytypowania miejsc postoju pojazdów, które spełniałyby wymagania rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. nr 161, poz. 1567).

W przeglądzie parkingów brali udział przedstawiciele - Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego, Powiatowych i Miejskich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zainteresowanych Starostw.

Łącznie przeglądem objęto 38 miejsc parkingowych – zlokalizowanych w obrębie dróg krajowych nr : 8, 19, 61 oraz 65 w dziesięciu powiatach na terenie województwa podlaskiego. W ogólnej ocenie stwierdzono, iż żaden z parkingów nie spełnia wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych Administracji z dnia 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne.

W wyniku przeglądu parkingów i po uzgodnieniu z przedstawicielami Starostw Powiatowych i Państwowej Straży Pożarnej wytypowano parkingi, które mogłyby dostosowane do wymagań rozporządzenia MSWiA z dnia 14 sierpnia 2003 r.. Dotychczas samorządom powiatowym nie udało się jednak nakłonić właścicieli tych parkingów do podjęcia działań inwestycyjnych dostosowujących dla potrzeb pojazdów do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

3. W miesiącu wrześniu 2007 r. Podlaski Urząd Wojewódzki skierował wystąpienie do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji pismo informujące o konieczności wprowadzenia stosownych zmian w obowiązujących przepisach dot. parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Mając na uwadze fakt, iż transport towarów niebezpiecznych odbywa się w zdecydowanej większości na drogach krajowych i wojewódzkich racjonalnym wydaje się – w ocenie PUW- powierzenie tego zadania odpowiednim szczeblom administracji drogowej tj. GDDKIA oraz samorządom województw.

Ze względu na ważność sprawy oraz kilkuletnie działania nie przynoszące oczekiwanych rezultatów w całym kraju, PUW zwrócił się z prośbą o rozważenie możliwości systemowego rozwiązania problemu poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian w stosownych przepisach prawa.

Dotychczas brak jest informacji o ewentualnych zmianach w tym zakresie.

4. W październiku 2007 r. Wydział Infrastruktury PUW skierował wystąpienie do Prezesa Zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Białymstoku w sprawie możliwości dofinansowania budowy omawianych parkingów ze środków Funduszu. Uzyskano informację, iż na przedmiotowe zadanie może być udzielona pożyczka w wysokości do 80 % kosztów inwestycji (oprocentowana na 4% w skali roku i umarzalna w 10% po spłacie 90 % zaciągniętej pożyczki). Nie stwierdzono zainteresowania ww. ofertą.

5. W ramach sprawowanego przez Wojewodę Podlaskiego nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych – na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671) -Wydział Infrastruktury Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku corocznie zwraca się do odpowiednich władz lokalnych - prezydentów miast oraz starostów powiatów z zaleceniami dot. działań w zakresie:

- wyznaczenia parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne;
- zarządzania ruchem na drogach i organizacji ruchu drogowego uwzględniającego bezpieczeństwo przy przewozie przewozu towarów niebezpiecznych - w tym wyznaczanie i oznakowanie tras przejazdu pojazdów

przewożących towary niebezpieczne, wprowadzanie ograniczeń prędkości pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz ograniczeń przejazdu przez miasta w godzinach szczytu komunikacyjnego.

6. W sprawie działań zmierzających do wyznaczenia parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne ww. jednostki samorządu terytorialnego podejmowały rozmowy i negocjacje z lokalnymi przedsiębiorcami w celu zachęcenia do budowy parkingu dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne

Pomimo podejmowania ww. działań, próby wyznaczenia parkingów kończyły się niepowodzeniem. Starostowie zgłaszają szereg problemów występujących w tym zakresie – zarówno finansowych jak też wynikających z braku zainteresowania ze strony przedsiębiorców do ponoszenia znacznych nakładów inwestycyjnych na przystosowanie parkingu do wymagań określonych przepisami - w stosunku do przewidywanych dochodów, które nie gwarantują zwrotu kosztów poniesionych na inwestycję oraz kosztów związanych z utrzymaniem tych parkingów.

Nadmienić należy, iż w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego - przyjętym przez Sejmik Województwa Podlaskiego w dniu 27 czerwca 2003 r. - określono miejsca lokalizacji parkingów dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, na drogowych przejściach granicznych w Budzisku, Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach oraz co 100 km na głównych drogach przebiegających przez województwo podlaskie - nr : S8, S19, 61, 65.

W województwie podlaskim transport drogowy towarów niebezpiecznych odbywa się głównie drogami krajowymi i wojewódzkimi. Drogi te przechodzą przez największe miasta województwa podlaskiego: Białystok, Łomżę, Augustów, Suwałki, Bielsk Podlaski, Siemiatycze, Sokółkę, Grajewo, Zambrów. Miasta te nie posiadają obwodnic i transport towarów niebezpiecznych odbywa się przez tereny ww. miast. Problem ulegnie zmianie po wybudowaniu planowanych obwodnic.

W celu zmniejszenia ryzyka związanego z przejazdem pojazdów przewożących towary niebezpieczne właściwe władze lokalne podejmują odpowiednie działania dotyczące m.in.: wprowadzania zmian w organizacji ruchu – poprzez stosowanie odpowiedniego oznakowania – mającego na celu kierowanie pojazdów przewożących towary niebezpieczne poza obszary o dużej wrażliwości na ewentualne wypadki (osiedla mieszkaniowe, szkoły, ujęcia wody itp.)

Sporządzono dnia 07.12.2009 r.
Wydział Infrastruktury
Oddział do Spraw Dróg i Komunikacji

**Analiza działań z zakresu zarządzania ruchem na drogach
województwa podlaskiego**

1. Podstawy prawne.

Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach położonych w miastach na prawach powiatu tj. w Białymstoku, Suwałkach, Łomży – stosownie do przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., Nr 108 poz. 908 z późn. zm.).

Na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729) organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie :

- a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
- b) bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawą opracowania analizy są informacje przekazane przez jednostki zarządzające ruchem na drogach, nad którymi Wojewoda Podlaski sprawuje nadzór, tj.

- Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego
- Prezydent Miasta Białystok
- Prezydent Miasta Łomża
- Prezydent Miasta Suwałki
- Starostów Powiatów z terenu województwa podlaskiego.

oraz wyniki działań kontrolnych prowadzonych przez PUW .

2. Stan wykonania zadań technicznych wynikających z projektów stałej organizacji ruchu.

Organy zarządzające ruchem mają obowiązek sprawdzania wdrożonej organizacji ruchu zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu - stosownie do przepisów § 12 ust 3 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r.. Przepis ten

zobowiązuje jednostki zarządzające ruchem, aby w ciągu 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadziły kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

Z dokonanej oceny wynika, iż na 18 jednostek zarządzających ruchem - 9 nie w pełni realizuje zadania związane z kontrolą stanu technicznego wdrożonych stałych organizacji ruchu. Podstawowe uchybienia w tej sprawie dotyczą nie przeprowadzania w wymaganym terminie odpowiednich kontroli realizacji zatwierdzonej organizacji ruchu.

3. Prawidłowość zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ocena w tym zakresie dotyczy sprawdzenia stanu realizacji zadań związanych z kontrolą prawidłowości zastosowania i stanu technicznego oznakowania drogowego. Obowiązek kontroli znaków i innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu wynika z § 12 ust 5 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r.. Przepis ten nakłada na jednostki zarządzające ruchem, obowiązek kontroli stanu całego oznakowania, co najmniej raz na 6 miesięcy.

Pozytywną ocenę z realizacji tego zadania uzyskało 7 jednostek zarządzających ruchem - na 18 objętych analizą. Jednostki te przeprowadziły obowiązek kontroli poprawnie tj. na całej sieci oraz z właściwą częstotliwością.

W związku z zaleceniami Ministra Infrastruktury z dnia 05maja 2009 r. dokonana została przez Podlaski Urząd Wojewódzki stosowna ocena w sprawie dostosowania oznakowania poziomego dróg do wymogów wynikających z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia z dniem 31 grudnia 2008r. upłynął termin dostosowania znaków drogowych poziomych, umieszczonych na drogach przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia do warunków określonych przepisami rozporządzenia (§ 2 ust. 3).

Z dokonanej przez PUW oceny wynika, iż na 18 jednostek zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych

położonych w miastach na prawach powiatu w województwie podlaskim – w 10 jednostkach istniejące oznakowanie poziome jest dostosowane do wymogów zawartych w ww. rozporządzeniu. W odniesieniu do 8 jednostek, które zgłosiły informacje o występujących jeszcze nieprawidłowościach w oznakowaniu poziomym dróg – zalecono podjęcie odpowiednich działań mających na celu jak najszybsze wyeliminowanie uchybień w tym zakresie.

4. Kontrola sprawności technicznej sygnalizacji świetlnej

Celem oceny jest sprawdzenie rzetelności kontroli sygnalizacji świetlnej. Obowiązek kontroli sygnalizacji wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Powyższy przepis zobowiązuje jednostki zarządzające ruchem do przeprowadzania okresowych przeglądów sterowników sygnalizacji świetlnej - nie rzadziej niż raz na kwartał. W 2008r. na 18 jednostek zarządzających ruchem - 6 jednostek dysponowało sygnalizacją świetlną. Jednostki te przeprowadzały kontrolę sprawności sygnalizacji świetlnej w różnym zakresie, nie obejmując kontrolą wszystkich skrzyżowań.

5. Transport drogowy materiałów niebezpiecznych

Wydział Infrastruktury Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego, w ramach sprawowanego przez Wojewodę nadzoru nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, wystąpił do jednostek: (Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Prezydentów Miast na prawach powiatu: Białystok, Łomża, Suwałki oraz wszystkich Starostów) o przekazanie informacji o podejmowanych działaniach w zakresie zarządzania ruchem na drogach i organizacji ruchu drogowego uwzględniającego bezpieczeństwo przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

Zainteresowane jednostki zobowiązano do przedłożenia informacji dot.

- głównych tras przewozu towarów niebezpiecznych na drogach objętych zarządzaniem ruchem (w tym wyznaczanie i oznakowanie tras przejazdu, wprowadzanie ograniczeń prędkości oraz ograniczeń przejazdu przez miasta

w godzinach szczytu komunikacyjnego i w obrębie obszarów o szczególnie dużej wrażliwości na skutki ewentualnych wypadków);

- podejmowanych działań związanych z wyznaczeniem parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne .

6. Działania kontrolne w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem.

W 2008r. przeprowadzono 4 kontrole problemowe w jednostkach zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz drogach w miastach na prawach powiatu. Kontrola objęto - Urząd Miasta w Białymstoku, Starostwo Powiatowe w Kolnie i Łomży oraz Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego. Przeprowadzono również jedną kontrolę doraźną (Starostwo Powiatowe w Sokółce) w związku z wnioskiem skierowanym do Wojewody dot. zmiany organizacji ruchu.

Tematyka kontrolna dotyczyła m. in. prawidłowości prowadzenia dokumentacji związanej z zarządzaniem ruchem na drogach, wdrażania stałych organizacji ruchu oraz stanu technicznego i prawidłowości stosowania oznakowania drogowego. Kontrola obejmowała również działania w zakresie efektywnego zarządzania ruchem w odniesieniu do pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

W wyniku przeprowadzonych kontroli wydano stosowne zalecenia pokontrolne dotyczące m. in.:

- przestrzegania obowiązku sprawdzania prawidłowości zastosowania i utrzymania oznakowania drogowego, sygnalizacji świetlnej oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na całej sieci drogowej, z wymaganą częstotliwością,
- wykonywania kontroli realizacji zadań wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu,
- prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

7. Wnioski

Na podstawie przeprowadzonej analizy ustalono następujące wnioski do wykorzystania w ramach kontroli oraz nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu:

1. Działanie, które nie jest realizowane w pełnym zakresie dotyczy kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych, stałych projektów organizacji ruchu, z zachowaniem wymaganego 14 – dniowego terminu. Kontrole te w większości przypadków wykonywane są w późniejszym terminie, w toku działań bieżących.
2. Przeprowadzane kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywane są regularnie (co 6 miesięcy), jednak nie obejmują całej sieci dróg podległych poszczególnym jednostką. Przyczynami tych zaniedbań – w ocenie organów zarządzających ruchem - są m. in. ograniczenia kadrowe.
3. Kontrola sprawności sygnalizacji świetlnej nie jest realizowana we właściwym trybie – szczególnie w odniesieniu do prowadzenia wymaganej dokumentacji t.j. dziennika eksploatacji sygnalizacji świetlnej.
Nadmienić też należy, iż jednostki zarządzające ruchem, ze względu na bardzo duży wpływ sygnalizacji świetlnej na bezpieczeństwo ruchu drogowego, monitorują na bieżąco stan techniczny i sposób funkcjonowania sygnalizacji.
4. Organy zarządzające ruchem powinny sukcesywnie uwzględniać w swoich działaniach problematykę przewozów drogowych towarów niebezpiecznych – m. in. poprzez wyznaczanie bezpiecznych tras przewozowych.

Wydział Infrastruktury PUW w miesiącu styczniu 2010 r. przekaze do organów zarządzających ruchem stosowne wytyczne odnośnie wykonania analizy z zakresu organizacji ruchu za 2009 ze zwróceniem uwagi na konieczność wyeliminowania występujących w omawianym zakresie nieprawidłowości.

Sporządzono dnia 07.12.2009 r.

Wydział Infrastruktury

Oddział do Spraw Dróg i Komunikacji

Informacja dot. kontroli pojazdów zagranicznych w okresie od 20 października do 30 listopada 2009 r.

1. W okresie od 20 października 2009 r. do 26 listopada 2009 r. inspektorzy WITD w Białymstoku skontrolowali 414 pojazdów rosyjskich, tj. ok. 24% wszystkich pojazdów poddanych kontroli w tym okresie.

Od 20 października br. inspektorzy odcinają, zgodnie z zaleceniem Głównego Inspektora Transportu Drogowego, prawe dolne rogi od zezwoleń jednorazowych. Do dnia 26 listopada 2009 r. odcięto rogi od 332 zezwoleń. W pozostałych 82 przypadkach przewoźnicy korzystali z zezwoleń CEMT/ECMT

W omawianym okresie, tj. od 20.10.2009 r. do 26.11.2009 r. w 3 przypadkach stwierdzono niewypełnienie pozycji 3 i 5 zezwolenia lub wypełnienie tych pozycji „znikopisami”. Inspektorzy nałożyli kary pieniężne w wysokości po 8 tys. złotych. Decyzje nie są prawomocne.

Od początku roku 2009 ukarano 20 przewoźników rosyjskich za wykonywanie przewozu bez wymaganego zezwolenia. W większości były to przypadki niewypełnienia wymaganych rubryk w zezwoleniu lub wypełnienie tych rubryk „znikopisami”.

2. Inne służby uprawnione do kontroli pojazdów akcją kontroli zezwoleń na międzynarodowy przewóz rzeczy rozpoczęły w dniu 2.11.2009 r. do 30.11.2009 r.

W tym okresie skontrolowali:

- 1) Podlaski Oddział Straży Granicznej 38 pojazdów rosyjskich, naruszeń nie stwierdzono.
 - 2) Komenda Wojewódzka Policji 57 pojazdów, naruszeń nie stwierdzono.
 - 3) Izba Celna w Białymstoku 479 pojazdów, w tym 300 posiadających zezwolenia jednorazowe i 179 CEMT, naruszeń nie stwierdzono.
3. Łącznie służby działające na terenie województwa podlaskiego skontrolowały 988 pojazdów i nałożyły 3 decyzje administracyjne za brak wymaganego zezwolenia.
 4. Od dnia 27 listopada 2009 r. na przejściu granicznym w Budzisku inspektorzy w ramach szkolenia z zakresu kontroli zezwoleń, prowadzą wzmożone działania kontrolne zezwoleń przewoźników spoza Unii Europejskiej. Efektem tych działań na dzień 30 listopada 2009 r. na godz. 22.00 jest przeprowadzenie 1050 kontroli i ukaranie 42 przewoźników decyzjami administracyjnymi.

sporządził:

Magdalena Kuryło - Borowik

Białystok, dnia 2 grudnia 2009 r.

**Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
w BIAŁYMSTOKU**

	Rodzaj informacji	Wyniki kontroli - ważenie
L.P		OGÓŁEM 2009 rok (dane od stycznia do listopada)
1	Liczba skontrolowanych pojazdów (przekroczenie dopuszczalnych wymiarów, nacisków, mas)	1246
a	przewoźnicy krajowi	108
b	przewoźnicy zagraniczni	1138
2	Liczba wydanych decyzji (przekroczenie dopuszczalnych wymiarów, nacisków, mas)	480
a	przewoźnicy krajowi	75
b	przewoźnicy zagraniczni	405
3	Kwota nałożonych kar (na podstawie wydanych decyzji- przekroczenie dopuszczalnych wymiarów, nacisków, mas)	498 840,00 zł
a	przewoźnicy krajowi	367 220,00 zł

b	przewoźnicy zagraniczni	131 620,00 zł
4	Liczba stwierdzonych naruszeń (przekroczenie dopuszczalnych wymiarów, nacisków, mas)	841
a	Przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej	49
b	Przekroczenie dopuszczalnego nacisku na osie	316
c	Przekroczenie dopuszczalnych wymiarów	470
d	Za niedotrzymanie innych warunków przejazdu	6
5	Liczba pojazdów niedopuszczonych do dalszej jazdy	14

**Wyniki kontroli przedsiębiorstw przeprowadzonych
przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
w Białymstoku (styczeń - listopada 2009)**

Lp	Rodzaj informacji	
1	Liczba skontrolowanych przedsiębiorstw	123
2	Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary na przedsiębiorstwo	95
3	Kwota nałożonych kar na przedsiębiorstwo	1026750
4	Liczba dni pracy kierowców objętych kontrolą na terenie przedsiębiorstwa*	64401
4a	przewóz osób	7009
4b	przewóz rzeczy	57392
4c	przewóz na potrzeby własne	9739
4d	transport drogowy	54600
5	Liczba kierowców objętych kontrolą na terenie przedsiębiorstwa*	2140
5a	przewóz osób	54
5b	przewóz rzeczy	1016
5c	przewóz na potrzeby własne	61
5d	transport drogowy	1009
	Liczba skontrolowanych przedsiębiorstw - podział wg rodzaju przewozów	
1	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz rzeczy	109
2	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz osób	14

3	Liczba przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowy transport drogowy	40
4	Liczba przedsiębiorstw wykonujących krajowy transport drogowy	59
5	Liczba przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowy przewóz na potrzeby własne	10
6	Liczba przedsiębiorstw wykonujących krajowy przewóz na potrzeby własne	14
7	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych (ADR)	12
8	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz żywych zwierząt	2
9	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz odpadów	2
10	Liczba przedsiębiorstw wykonujących przewóz artykułów szybko psujących się (ATP)	3
	Wykaz naruszeń w kontroli przewozu rzeczy	
	Liczba naruszeń	8433
	Wykaz naruszeń w kontroli przewozu osób	
	Liczba naruszeń	306

Wyniki kontroli drogowych przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku (styczeń - listopad 2009)		
Lp	Rodzaj informacji	OGÓŁEM 2009 rok
2.	Liczba skontrolowanych pojazdów	14807
a.	przewoźnicy krajowi	1792
b.	przewoźnicy zagraniczni	13015
3.	Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary	3650
a.	przewoźnicy krajowi	336
b.	przewoźnicy zagraniczni	3314
4.	Kwota nałożonych kar (na podstawie wydanych decyzji)	4 382 200,00 zł
a.	przewoźnicy krajowi	643 400,00 zł
b.	przewoźnicy zagraniczni	3 738 800,00 zł
5	Liczba wydanych mandatów na podstawie PRD*	2786
a.	przewoźnicy krajowi	221
b.	przewoźnicy zagraniczni	2565
6	Kwota nałożonych kar w drodze mandatu na podstawie PRD	277 600,00 zł
a.	przewoźnicy krajowi	33 350,00 zł
b.	przewoźnicy zagraniczni	244 250,00 zł
5	Liczba wydanych mandatów na podstawie UTD*	3400
a.	przewoźnicy krajowi	329

b.	przewoźnicy zagraniczni	3071
6	Kwota nałożonych kar w drodze mandatu na podstawie UTD	831 760,00 zł
a.	przewoźnicy krajowi	102 500,00 zł
b.	przewoźnicy zagraniczni	729 260,00 zł
7	Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	357
a.	przewoźnicy krajowi	94
b.	przewoźnicy zagraniczni	263
Liczba skontrolowanych pojazdów - podział wg rodzaju przewozów		
L.p		OGÓŁEM 2009 rok
1	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz rzeczy	12802
2	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz osób	2005
3	Liczba skontrolowanych pojazdów - transport drogowy	14212
4	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz na potrzeby własne	595
5	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz towarów niebezpiecznych (ADR)	1532
6	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz żywych zwierząt	204
7	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz odpadów	201
8	Liczba skontrolowanych pojazdów - przewóz artykułów szybko psujących się (ATP)	921

	Kontrola rodzaju używanego paliwa przez pobranie próbek paliwa ze zbiornika pojazdu mechanicznego	
		OGÓŁEM 2009 rok
1	Liczba przeprowadzonych kontroli	149
2	Liczba stwierdzonych naruszeń (wydanych mandatów)	0
4	Kwota nałożonych kar w drodze mandatu	0
5	Liczba próbek wysłanych do laboratorium	0
	Rodzaje naruszeń wg załącznika do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1497)	
		OGÓŁEM 2009 rok
	Liczba naruszeń	13564
	1. Wykonywanie transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne bez wymaganej licencji lub wymaganego zaświadczenia lub z naruszeniem przepisów dotyczących dokumentacji kierowcy	1696
	2. Wykonywanie transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne z naruszeniem przepisów dotyczących zezwoleń na przewóz osób lub rzeczy lub innych warunków dotyczących przewozu osób lub rzeczy	89
	3. Przewóz kabotażowy	0
	4. Karta opłaty drogowej	129
	5. Przewóz żywych zwierząt	7
	6. Przewóz towarów niebezpiecznych	479

	7. Przewóz odpadów	1
	8. Wykonywanie przewozu drogowego środków spożywczych i artykułów żywnościowych szybko psujących się	4
	9. Wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem przepisów w zakresie ochrony środowiska	4
	10. Przerwy i odpoczynki w czasie prowadzenia	8789
	11. Stosowanie urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i postoju	1842
	12. Tachografy cyfrowe	401
	13. Okresowe ograniczenia lub zakazy ruchu	123