

Wojewódzki Program
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Województwa Podlaskiego
na lata 2021-2030



Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego

Białystok 2022



Szanowni Państwo

w naszych rodzinach, jest coraz więcej samochodów. Systematycznie zwiększa się również liczba oddawanych do użytku dróg publicznych oraz poprawia się jakość ich nawierzchni.

Jednak w związku ze wzrostem natężenia ruchu, występuje coraz więcej różnego rodzaju zagrożeń. Dlatego Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Województwa Podlaskiego na lata 2021-2030, opracowany przez Samorząd Województwa Podlaskiego, wskazuje kierunki najważniejszych działań w zakresie obszarów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Sukcesywne wdrażanie zawartych w Programie projektów przyczyni się do osiągnięcia zakładanych celów, wśród których jest m.in. zmniejszenie do 2030 roku o 50 proc. liczby wszystkich wypadków drogowych w województwie podlaskim. Ambitnym, docelowym planem jest też zupełne wyeliminowanie do 2050 roku wypadków śmiertelnych na drogach naszego województwa.

Zawarta w Programie strategia jest swego rodzaju mapą drogową osiągnięcia tych celów. Liczymy na pomoc i wsparcie tych, których ta ważna kwestia dotyczy: począwszy od różnych instytucji komunikacyjnych po uczestników ruchu drogowego.

Dziękujemy wszystkim, którzy wnieśli swój wkład w przygotowanie Programu i życzymy jego pomyślnej realizacji!



Artur Kosicki
Marszałek Województwa Podlaskiego



Marek Olbrys
Wicemarszałek Województwa Podlaskiego



Spis treści

Wstęp.	7
Rozdział 1. Diagnoza sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim w latach 2019-2021	9
1.1. Charakterystyka wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa podlaskiego za lata 2019-2021	9
1.2. Ocena wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego woj. podlaskiego za lata 2019-2021	41
Rozdział 2. Uwarunkowania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030	48
2.1. Plan globalny – dekada ONZ.	48
2.2. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030.	50
Rozdział 3. Zadania realizacyjne Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030	51
3.1. Wizja programu	51
3.2. Cele programu	52
3.3. Struktura programu	53
Rozdział 4. Filary Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030	55
4.1. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	55
4.2. Bezpieczny człowiek	58
4.3. Bezpieczne drogi	66
4.4. Bezpieczny pojazd	95
4.5. Ratownictwo i opieka powypadkowa	104



Rozdział 5. Uwarunkowania wdrażania Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030	129
5.1. Instytucje wdrażające	129
5.2. System monitoringu i oceny realizacji programu	129
Zakończenie	132
Spis map	133
Spis tabel	133
Spis wykresów	134

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 w zakresie przestrzegania prawa o ruchu drogowym. Takie działanie powinno być nadrzędnym celem. Nie wystarczy jednak znajomość obowiązującego w tym zakresie prawa. Należy bowiem doprowadzić do wykształcenia u uczestników ruchu drogowego świadomości, że prawo to dotyczy każdego z nas, a jego nieprzestrzeganie prowadzić może do zaistnienia tragicznych zdarzeń drogowych, które mogą dotknąć każdego bez względu na to, czy jesteśmy ofiarą, czy sprawcą danego zdarzenia. Podlaska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego od lat prowadzi akcje, a także podejmuje działania poprawiające bezpieczeństwo oraz zwiększające świadomość zagrożeń, jakie niosą za 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.

Rozpoczęcie Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wyznacza ambitny cel, jakim jest zmniejszenie na świecie o co najmniej 50% ofiar śmiertelnych i rannych w ruchu drogowym do 2030 roku. Aby zrealizować tę wizję, należy konsekwentnie prowadzić działania długofalowe w ramach Bezpiecznego Systemu na poziomach zarówno krajowych jak i wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. Oparty na podejściu Bezpiecznego Systemu, Globalny Plan Dekady Działań oraz Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wskazują sprawdzone obszary, dając ramy działań potrzebne krajom i regionom do osiągnięcia celu poprawy bezpieczeństwa na drogach. Niniejszy Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Podlaskiego na lata 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najskuteczniejszych rozwiązań, w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji w województwie.

W przeciągu ośmiu lat, tj. 2014-2021 w woj. podlaskim doszło do 4907 wypadków drogowych, w wyniku których było 5647 rannych i 843 osoby zabite. Średnia roczna wypadków drogowych wyniosła 613,375, rannych 705, 875, zaś zabitych 105,375. Porównując z rokiem 2020-2021, średnia liczba rannych wyniosła 467,5, a zabitych 78,5.

Analizując dokładnie dane statystyczne zauważamy, że dzięki konsekwentnym działaniom wszystkich członków Podlaskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w tych

latach liczba wypadków drogowych uległa zmniejszeniu z 694 w 2014 roku do 434 w 2021 roku, w przypadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych odnotowano spadek ze 126 do 79 osób, natomiast liczba osób rannych spadła z 796 do 428 osób.

Dotychczasowe podejście systemowe w regionie i znaczna poprawa bezpieczeństwa na podlaskich drogach nie może być jednak satysfakcjonująca. Należy zintensyfikować działania na rzecz ochrony zdrowia i życia tak, aby zrealizować Wizję Zero, czyli osiągnięcie liczby 0 ofiar śmiertelnych do 2050 roku. Celem pośrednim dla Województwa Podlaskiego jest obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 39 do 2030 roku oraz obniżenie o min. 50% liczby rannych (w tym obniżenie o min. 50% liczby ciężko rannych) tj. nie więcej niż 214 rannych do 2030 roku.

Województwo podlaskie jest w stanie sprostać temu bardzo ambitnemu, ale zarazem możliwemu do osiągnięcia celowi, pod warunkiem jeszcze intensywniejszych działań, determinacji i dalszej woli współpracy pomiędzy wszystkimi instytucjami oraz interesariuszami w regionie. Łączy nas jeden wspólny priorytet: zdrowie i życie mieszkańców Podlasia – jako uczestników ruchu drogowego. Wspólnie udowodnimy, że hasło „Razem dla Bezpieczeństwa” nie jest sloganem, ale sposobem na życie i działanie. Teraz należy sprawić, aby kolejna dekada 2021-2030 była tego jeszcze lepszym dowodem.



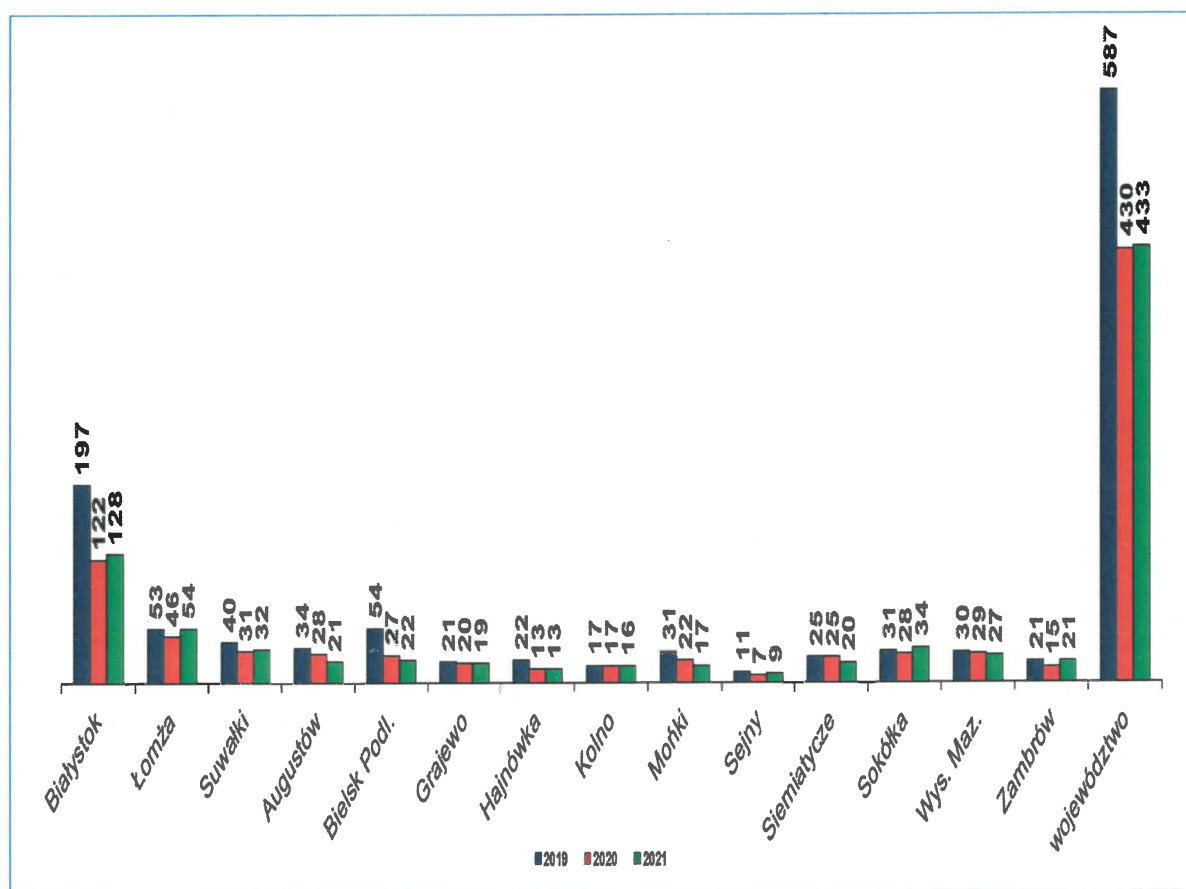
Zdjęcie podglądowe

ROZDZIAŁ 1.

Diagnoza sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim w latach 2019-2021

1.1. Charakterystyka wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa podlaskiego za lata 2019-2021

W latach 2019-2021 na terenie województwa podlaskiego doszło do 1450 wypadków drogowych. Poniżej przedstawiono wykres wypadków drogowych na terenie województwa podlaskiego według powiatów na lata 2019-2021.



Wykres 1. Wypadki drogowe na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

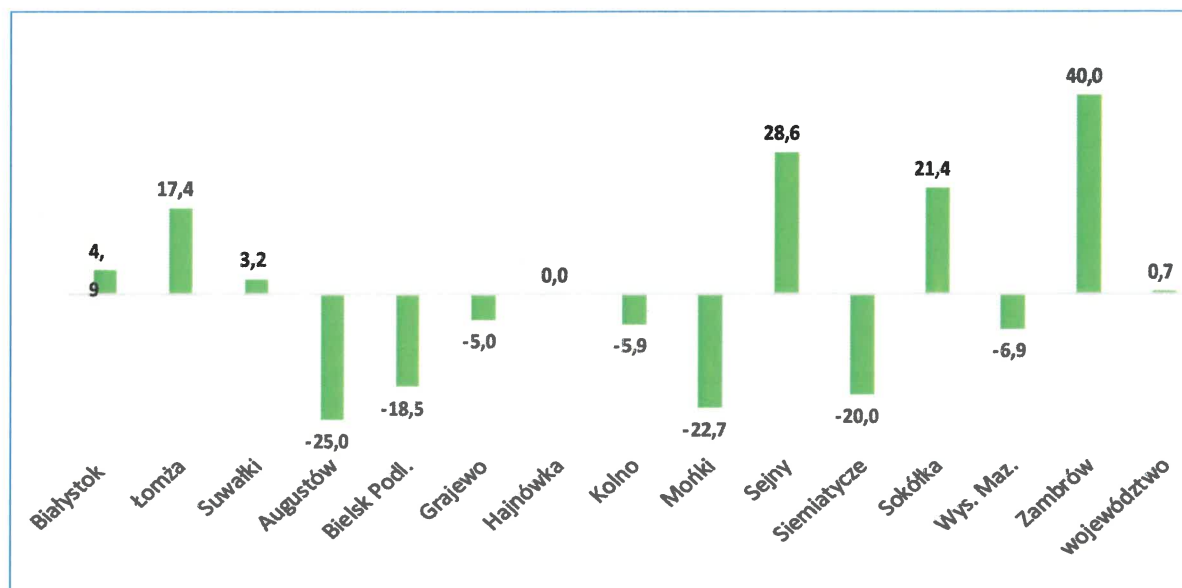
W 2019 roku odnotowano 587, w których zginęło 106 osób i 622 osoby zostały ranne, a w 2020 roku było 430 wypadki drogowe, w których zginęło 78 osób i 452 osoby zostały ranne, zaś w 2021 roku było 433 wypadki drogowe, w których zginęło 79 osób i 482 osoby zostały ranne. Policji zgłoszono 12 718 kolizji drogowych. W porównaniu do roku 2020 – w roku 2021 nastąpił:

- wzrost liczby wypadków o 3, tj. o 0,7%,
- wzrost liczby zabitych o 1, tj. o 1,3%,
- wzrost liczby rannych o 31, tj. o 6,9%,
- wzrost liczby kolizji o 1363, tj. o 12,0%.

Natomiast w porównaniu do roku 2019 – w roku 2021 nastąpił:

- spadek liczby wypadków o 154;
- spadek liczby zabitych o 27;
- spadek liczby rannych o 141;
- spadek liczby kolizji o 1488.

Poniżej przedstawiono wykres dynamiki zmian liczby wypadków według powiatów.



Wykres 2. Dynamika zmian liczby wypadków według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wzrost wypadków odnotowano na terenie działania: Komendy Miejskiej Policji¹ w Łomży (o 8), KMP w Białymstoku, Komendy Powiatowej Policji² w Sokółce i KPP w Zambrowie (o 6), KPP w Sejnach (o 2), KMP w Suwałkach (o 1). Spadek wypadków odnotowano na terenie działania: KPP w Augustowie (o 7), KPP w Bielsku Podlaskim, KPP w Mońkach i KPP w Siemiatyczach (o 5), KPP w Wysokiem Mazowieckiem (o 2), a także KPP w Grajewie i KPP w Kolnie (o 1).

¹ Dalej KMP – Komenda Miejska Policji.

² Dalej KPP – Komenda Powiatowa Policji.

Poniżej przedstawiono wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021.

Tabela 1. Wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021

JEDNOSTKA	LICZBA LUDNOŚCI	WSKAŹNIK WYPADKÓW NA 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW		
		2019	2020	2021
BIALYSTOK	447803	44,0	27,2	28,6
ŁOMŻA	113392	46,7	40,6	47,6
SUWAŁKI	105216	38,0	29,5	30,4
AUGUSTÓW	57651	59,0	48,6	36,4
BIELSK PODLASKI	53695	100,6	50,3	41,0
GRAJEWO	46792	44,9	42,7	40,6
HAJNÓWKA	41991	52,4	31,0	31,0
KOLNO	37887	44,9	44,9	42,2
MOŃKI	40070	77,4	54,9	42,4
SEJNY	19689	55,9	35,6	45,7
SIEMIATYCZE	43618	57,3	57,3	45,9
SOKÓŁKA	65883	47,1	42,5	51,6
WYS. MAZOWIECKIE	54408	53,2	51,4	47,9
ZAMBRÓW	43191	48,6	34,7	48,6
WOJEWÓDZTWO	1 173 286	50,0	36,6	36,9

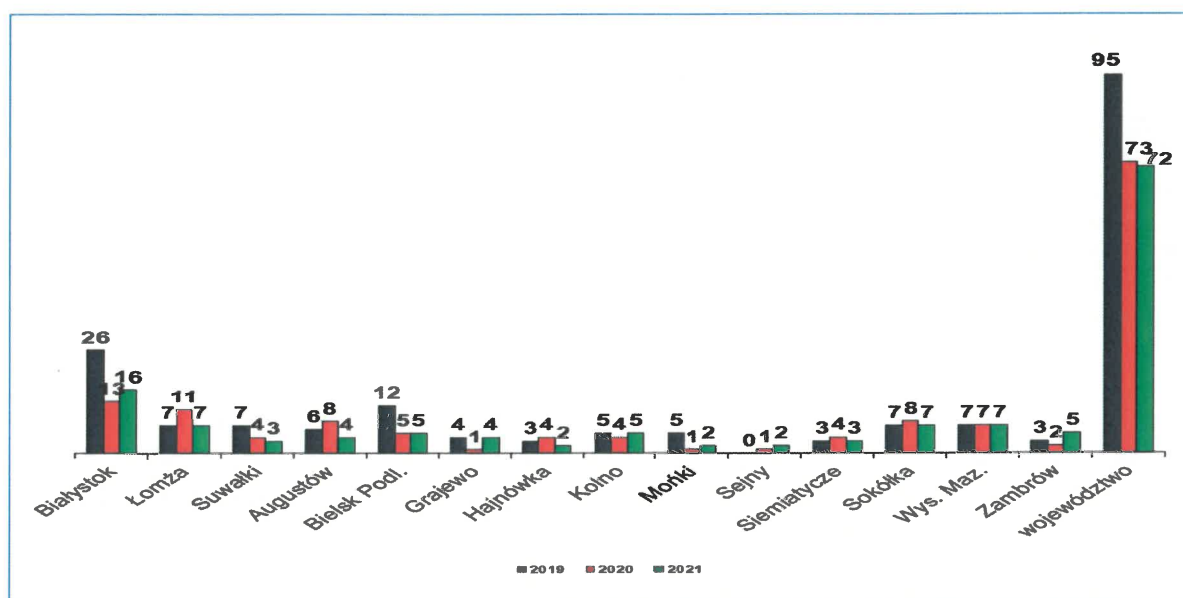
Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Zdjęcie podglądowe

Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców na terenie woj. podlaskiego w 2021 roku wyniósł 36,9 (w 2020 roku – 36,6, w 2019 roku – 50,0). Najwyższe wskaźniki (powyżej średniej wojewódzkiej) odnotowano na terenie działania: KPP w Sokółce – 51,6, KPP w Zambrowie – 48,6, KPP w Wysokim Mazowieckim – 47,9, KMP w Łomży – 47,6, KPP w Siemiatyczach – 45,9, KPP w Sejnach – 45,7, KPP w Mońkach – 42,4, KPP w Kolnie – 42,2, KPP w Bielsku Podlaskim – 41,0, KPP w Grajewie – 40,6.

Poniżej przedstawiono wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym zaistniałe w powiatach woj. podlaskiego za lata 2019-2021.

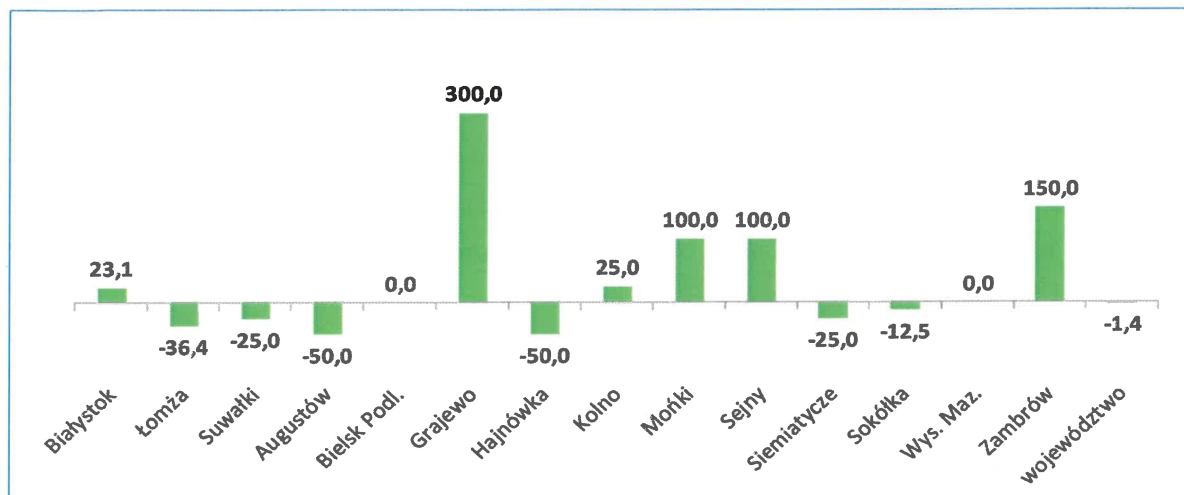


Wykres 3. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym zaistniałe w powiatach woj. podlaskiego za lata 2019-2021.

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

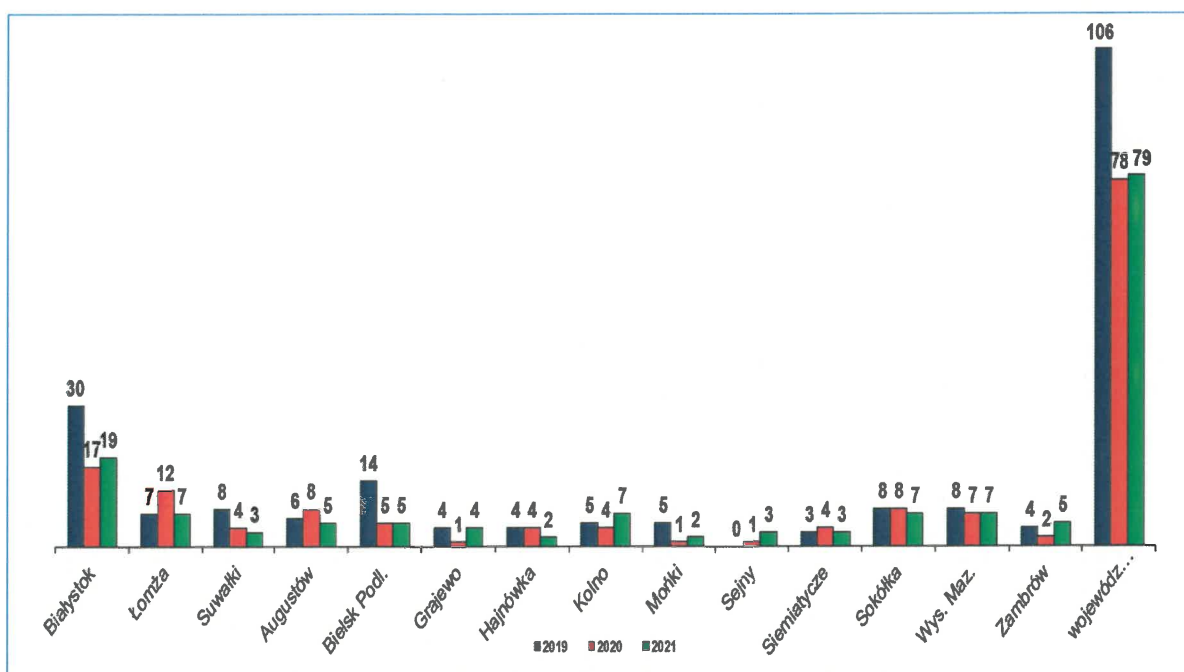
W analizowanym okresie 2021 roku na drogach woj. podlaskiego zaistniały 72 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym. W porównaniu do 2020 roku liczba tego rodzaju zdarzeń spadła o 1, o 1,4%. Natomiast w porównaniu do roku 2019 nastąpił spadek o 23.

Poniżej przedstawiono wykresy dynamiki zmian liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym według powiatów za lata 2019-2021 oraz zabitych w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021.



Wykres 4. Dynamika zmian liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Wykres 5. Zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wzrost wypadków odnotowano na terenie działania: KMP w Białymstoku, KPP w Grajewie i KPP w Zambrówie (o 3), KPP w Kolnie, KPP w Mońkach oraz KPP w Sejnach (o 1). Spadek wypadków tego rodzaju odnotowano na terenie działania: KMP w Łomży i KPP w Augustowie

(o 4), KPP w Hajnówce (o 2), KMP w Suwałkach, KPP w Siemiatyczach oraz KPP w Sokółce (o 1). W wyniku wypadków zaistniałych na drogach woj. podlaskiego zginęło 79 osób. W porównaniu do 2020 roku liczba zabitych wzrosła o 1, tj. o 1,3%. Natomiast w porównaniu do 2019 roku nastąpił spadek osób zabitych o 27.

Wzrost liczby osób zabitych w porównaniu do roku 2020 – w roku 2021 nastąpił w wypadkach drogowych: odnotowano na terenie działania: KPP w Grajewie, KPP w Kolnie i KPP w Zambrowie (o 3), KMP w Białymstoku, KPP w Sejnach (o 2), a także KPP w Mońkach (o 1). Spadek liczby osób zabitych w wypadkach drogowych odnotowano na terenie działania: KMP w Łomży (o 5), KPP w Augustowie (o 3), KPP w Hajnówce (o 2), KMP w Suwałkach, KPP w Siemiatyczach oraz KPP w Sokółce (o 1).

Spadek liczby osób zabitych w wypadkach drogowych w porównaniu do roku 2019 – w roku 2021 odnotowano prawie we wszystkich powiatach: KMP w Białymstoku (o 11), KMP w Łomży (utrzymuje się na takim samym poziomie), KMP w Suwałkach (o 5), KPP w Augustowie (o 1), KPP w Bielsku Podlaskim (o 9), KPP w Grajewie (utrzymuje się na takim samym poziomie), KPP w Hajnówce (o 2), KPP w Kolnie (wzrost o 2), KPP w Mońkach (o 3), KPP w Sejnach (wzrost o 3), KPP w Siemiatyczach (utrzymuje się na takim samym poziomie), KPP w Sokółce (o 1), KPP w Wysokie Mazowieckie (o 1), KPP w Zambrowie (wzrost o 1).



Zdjęcie podglądowe

Poniżej przedstawiona została tabela wskaźnika zabitych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w latach 2019-2021.

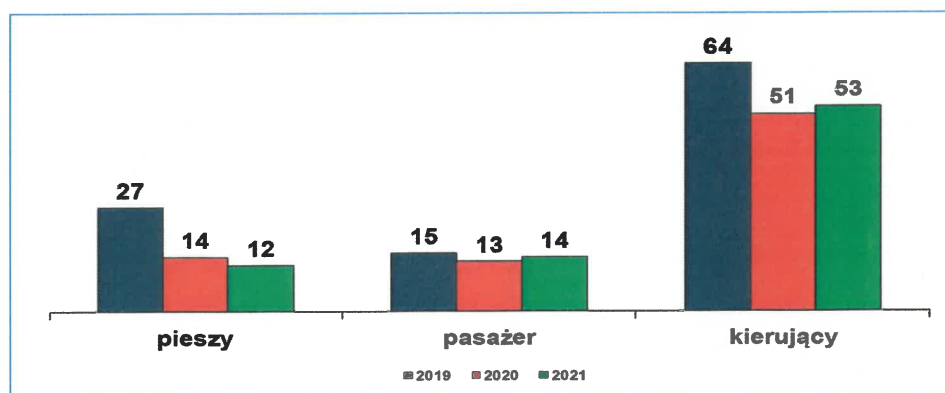
Tabela 2. Wskaźnik zabitych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w latach 2019-2021

JEDNOSTKA	LICZBA LUDNOŚCI	WSKAŹNIK ZABITYCH NA 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW		
		2019	2020	2021
BIALYSTOK	447803	6,7	3,8	4,2
ŁOMŻA	113392	6,2	10,6	5,2
SUWAŁKI	105216	7,6	3,8	2,9
AUGUSTÓW	57651	10,4	13,9	8,7
BIELSK PODLASKI	53695	26,1	9,3	9,3
GRAJEWO	46792	8,5	2,1	8,5
HAJNÓWKA	41991	9,5	9,5	4,8
KOLNO	37887	13,2	10,6	18,5
MOŃKI	40070	12,5	2,5	5,0
SEJNY	19689	0,0	5,1	15,2
SIEMIATYCZE	43618	6,9	9,2	6,9
SOKÓŁKA	65883	12,1	12,1	10,6
WYS. MAZOWIECKIE	54408	14,2	12,4	12,4
ZAMBRÓW	43191	9,3	4,6	11,6
WOJEWÓDZTWO	1 173 286	9,0	6,6	6,7

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców na terenie woj. podlaskiego wyniósł 6,7 (w 2020 roku – 6,6 nastąpił wzrost o 0,1 w 2019 roku – 9,0 nastąpił spadek o 2,7). Najwyższe wskaźniki (powyżej średniej wojewódzkiej) odnotowano na terenie działania: KPP w Kolnie – 18,5, KPP w Sejnach – 15,2, KPP w Wysokim Mazowieckiem – 12,4, KPP w Zambrowie – 11,6, KPP w Sokółce – 10,6, KPP w Bielsku Podlaskim – 9,3, KPP w Augustowie – 8,7, KPP w Grajewie – 8,5, KPP w Siemiatyczach – 6,9.

Kolejny wykres przedstawia śmiertelne ofiary wypadków drogowych według rodzaju uczestnika w latach 2019-2021.



Wykres 6. Śmiertelne ofiary wypadków drogowych według rodzaju uczestnika w latach 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

W wyniku wypadków drogowych w 2021 roku zostało zabitych 79 osób. W porównaniu do 2020 roku nastąpił wzrost śmiertelnych ofiar wypadków drogowych według rodzaju uczestnika:

- pieszy: – nastąpił spadek o 2,
- pasażer: – nastąpił wzrost o 1,
- kierujący: – nastąpił wzrost o 2.

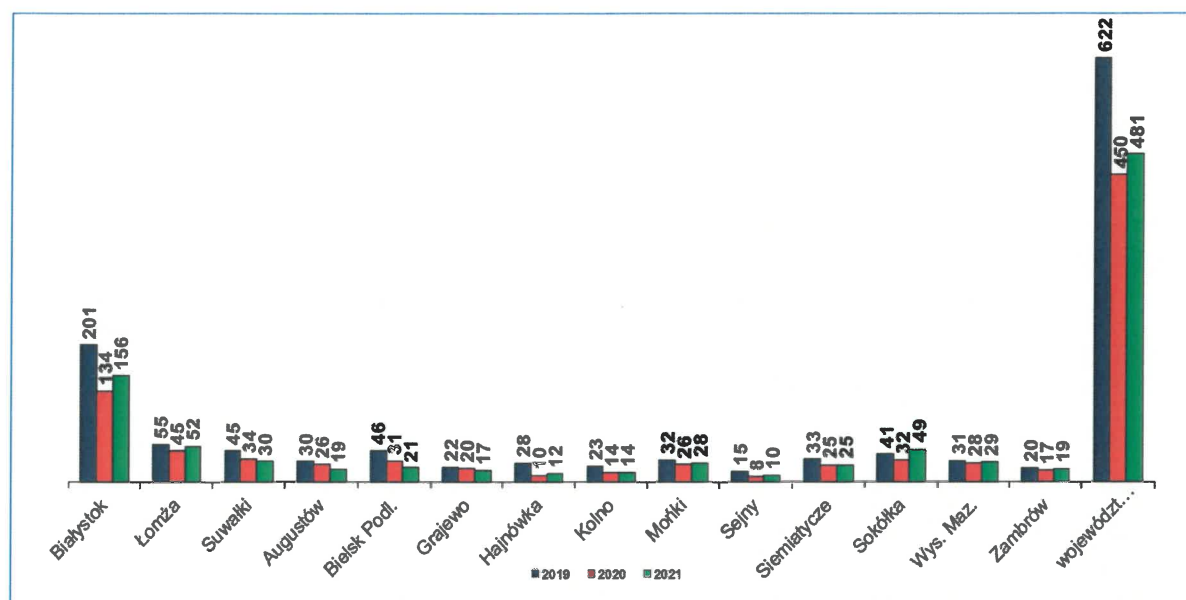
W porównaniu do 2019 roku nastąpił znaczny spadek śmiertelnych ofiar wypadków drogowych według rodzaju uczestnika:

- pieszy: – nastąpił spadek o 15,
- pasażer: – nastąpił spadek o 1,
- kierujący: – nastąpił spadek o 11.



Zdjęcie podglądowe

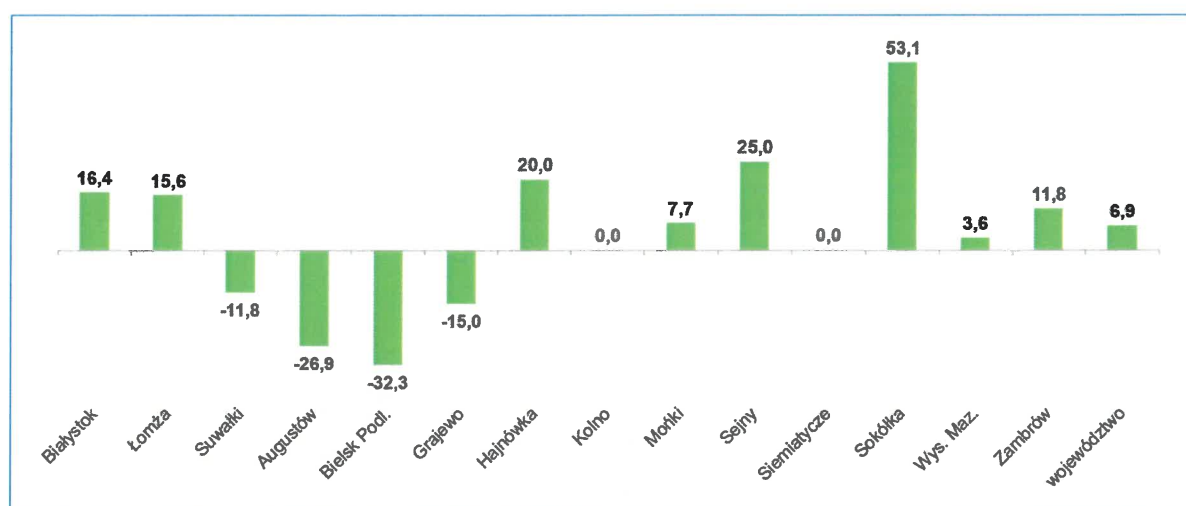
Kolejny wykres przedstawia rannych w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021.



Wykres 7. Ranni w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

W wyniku wypadków 481 osób zostało rannych. W porównaniu do 2020 roku liczba osób rannych wzrosła o 31, tj. o 6,9%. Natomiast w porównaniu do 2019 nastąpił spadek o 141 liczby osób rannych.



Wykres 8. Dynamika zmian liczby rannych według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wzrost liczby osób rannych odnotowano na terenie działania: KMP w Białymstoku (o 22), KPP w Sokółce (o 17), KMP w Łomży (o 7), KPP w Hajnówce, KPP w Mońkach, KPP w Sejnach

i KPP w Zambrowie (o 2), a także KPP w Wysokiem Maz. (o 1). Spadek liczby osób rannych odnotowano na terenie działania: KPP w Bielsku Podlaskim (o 10), KPP w Augustowie (o 7), KMP w Suwałkach (o 4), a także KPP w Grajewie (o 3).

Poniżej przedstawiono wskaźnik rannych na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021.

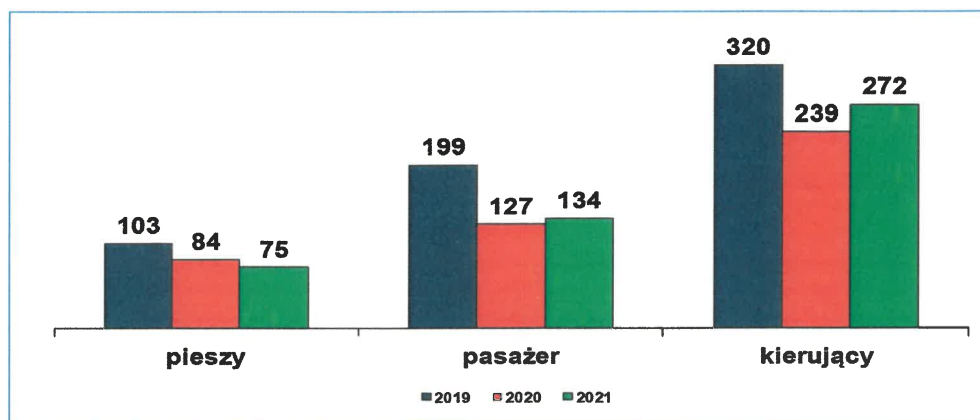
Tabela 3. Wskaźnik rannych na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021

JEDNOSTKA	LICZBA LUDNOŚCI	WSKAŹNIK RANNYCH NA 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW		
		2019	2020	2021
BIAŁYSTOK	447803	44,9	29,9	34,8
ŁOMŻA	113392	48,5	39,7	45,9
SUWAŁKI	105216	42,8	32,3	28,5
AUGUSTÓW	57651	52,0	45,1	33,0
BIELSK PODLASKI	53695	85,7	57,7	39,1
GRAJEWÓ	46792	47,0	42,7	36,3
HAJNÓWKA	41991	66,7	23,8	28,6
KOLNO	37887	60,7	37,0	37,0
MOŃKI	40070	79,9	64,9	69,9
SEJNY	19689	76,2	40,6	50,8
SIEMIATYCZE	43618	75,7	57,3	57,3
SOKÓŁKA	65883	62,2	48,6	74,4
WYS. MAZOWIECKIE	54408	55,0	49,6	51,4
ZAMBRÓW	43191	46,3	39,4	44,0
WOJEWÓDZTWO	1 173 286	53,0	38,4	41,0

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wskaźnik liczby rannych na 100 tys. mieszkańców na terenie woj. podlaskiego wyniósł 41,0 (w 2020 roku – 38,4). Najwyższe wskaźniki (powyżej średniej wojewódzkiej) odnotowano na terenie działania: KPP w Sokółce – 74,4, KPP w Mońkach – 69,9, KPP w Siemiatyczach – 57,3, KPP w Wysokiem Mazowieckie – 51,4, KPP w Sejnach – 50,8, KMP w Łomży – 45,9, KPP w Zambrowie – 44,0.

Poniżej przedstawiono wykres rannych według rodzaju uczestnika za lata 2019-2021.



Wykres 9. Ranni według rodzaju uczestnika za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

W roku 2021 widoczny był znaczny wzrost liczby poszkodowanych w wypadkach drogowych, w porównaniu do roku 2020

- Pieszy: – nastąpił spadek o 9,
- pasażer: – nastąpił wzrost o 7,
- kierujący: – nastąpił wzrost o 33.

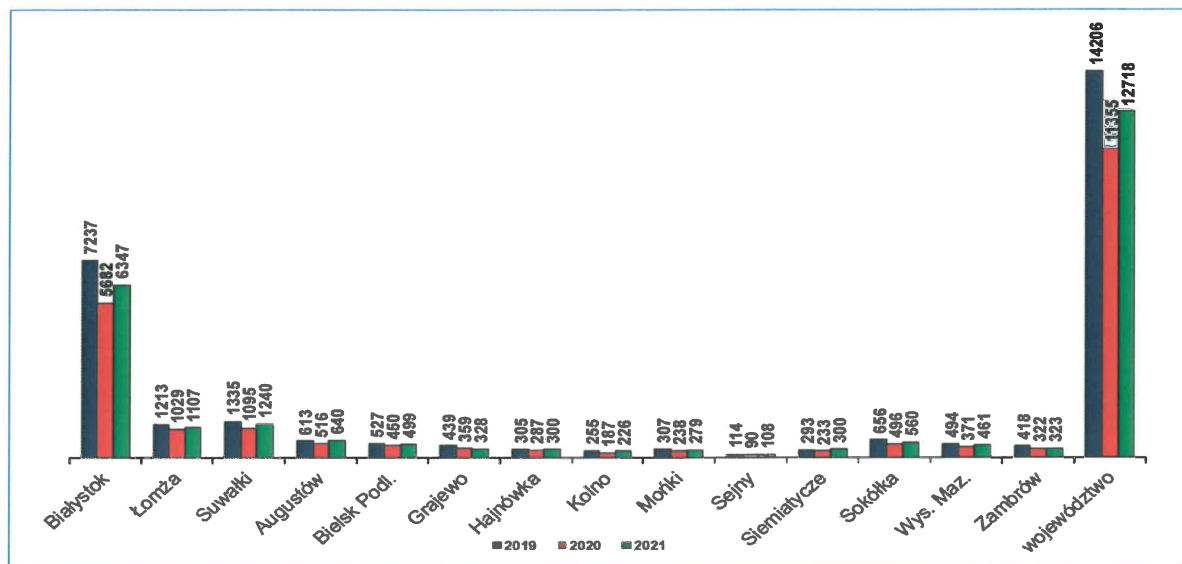
Porównując do roku 2019 był znaczny spadek liczby poszkodowanych w wypadkach drogowych:

- pieszy: – nastąpił spadek o 28,
- pasażer: – nastąpił spadek o 65,
- kierujący: – nastąpił spadek o 48.



Zdjęcie podglądowe

Poniżej przedstawiono wykres dotyczący kolizji drogowych na terenie województwa podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021.



Wykres 10. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Ponadto nastąpił wzrost o 1 363, tj. o 12,0%, liczby kolizji drogowych, gdyż Policji zgłoszono ich 12 718.

Kolejny wykres przedstawia dynamikę zmian liczby kolizji według powiatów.



Wykres 11. Dynamika zmian liczby kolizji według powiatów za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Zdjęcie podglądowe

Poniżej przedstawiono tabelę ukazującą wskaźnik kolizji na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021.

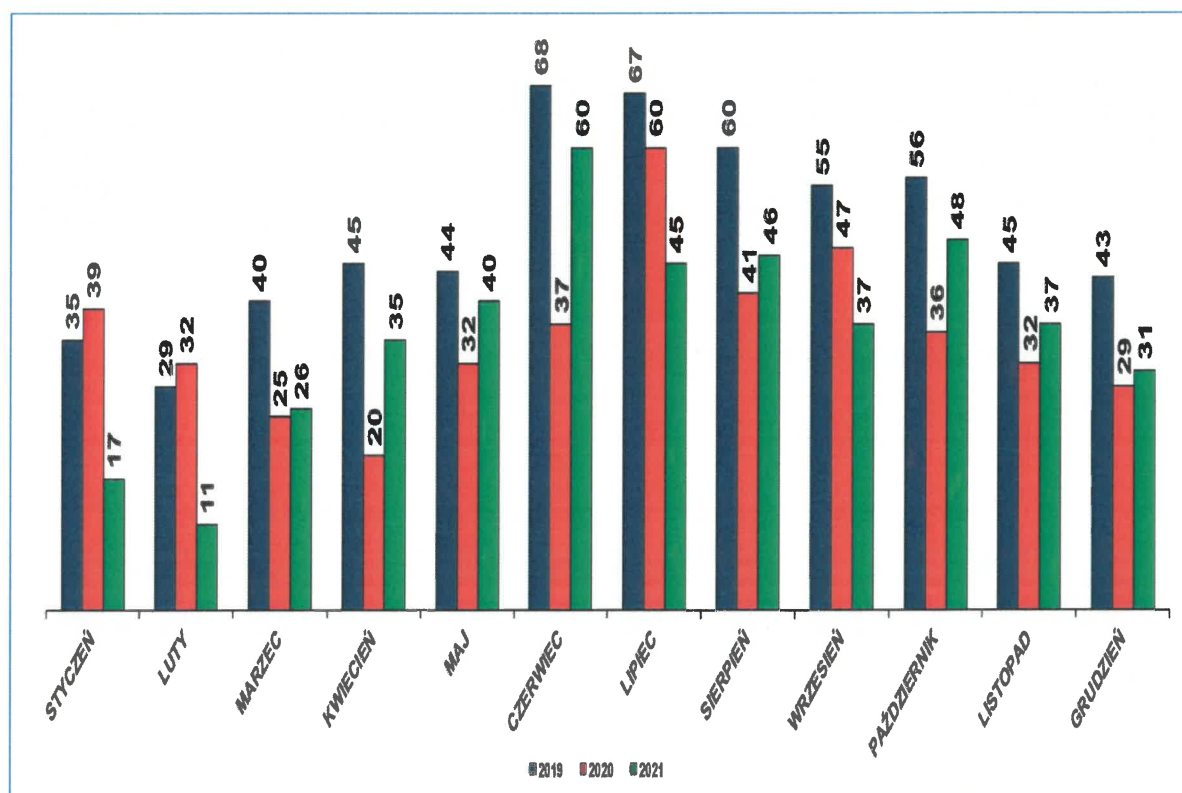
Tabela 4. Wskaźnik kolizji na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021

JEDNOSTKA	LICZBA LUDNOŚCI	WSKAŹNIK KOLIZJI NA 100 TYSIĘCY MIESZKAŃCÓW		
		2019	2020	2021
BIAŁYSTOK	447803	1616,1	1268,9	1417,4
ŁOMŻA	113392	1069,7	907,5	976,3
SUWAŁKI	105216	1268,8	1040,7	1178,5
AUGUSTÓW	57651	1063,3	895,0	1110,1
BIELSK PODLASKI	53695	981,5	838,1	929,3
GRAJEWO	46792	938,2	767,2	701,0
HAJNÓWKA	41991	726,3	683,5	714,4
KOLNO	37887	673,1	493,6	596,5
MOŃKI	40070	766,2	594,0	696,3
SEJNY	19689	579,0	457,1	548,5
SIEMIATYCZE	43618	671,7	534,2	687,8
SOKÓŁKA	65883	995,7	752,8	850,0
WYS. MAZOWIECKIE	54408	875,8	657,7	817,3
ZAMBRÓW	43191	967,8	745,5	747,8
WOJEWÓDZTWO	1 173 286	1210,8	967,8	1084,0

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Wzrost liczby kolizji odnotowano na terenie działania 13 jednostek – najwyższy: KMP w Białymstoku (o 665), KMP w Suwałkach (o 145), KPP w Augustowie (o 124). Spadek liczby kolizji odnotowano na terenie działania: KPP w Grajewie (o 31). Wskaźnik liczby kolizji na 100 tys. mieszkańców na terenie woj. podlaskiego wyniósł 1 084,0 (w 2020 roku – 967,8). Najwyższe wskaźniki (powyżej średniej wojewódzkiej) odnotowano na terenie działania: KMP w Białymstoku – 1 417,4, KMP w Suwałkach – 1 178,5, KPP w Augustowie – 1 110,1. W roku 2020 najwięcej wypadków drogowych zaistniało w miesiącach czerwiec – sierpień. Największy wzrost liczby wypadków o 23, tj. o 62,2% odnotowano w czerwcu, natomiast największy spadek w styczniu o 22, tj. 56,4%.

Kolejny wykres przedstawia wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021.

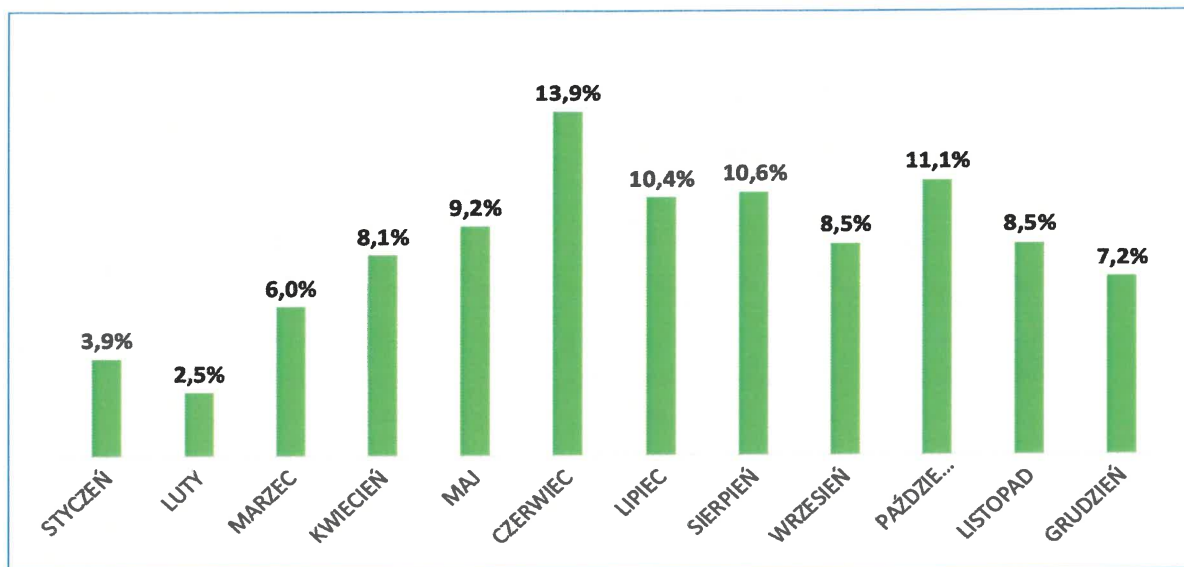


Wykres 12. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Największy wzrost liczby wypadków o 23, tj. o 62,2% odnotowano w czerwcu, natomiast największy spadek w styczniu o 22, tj. 56,4%.

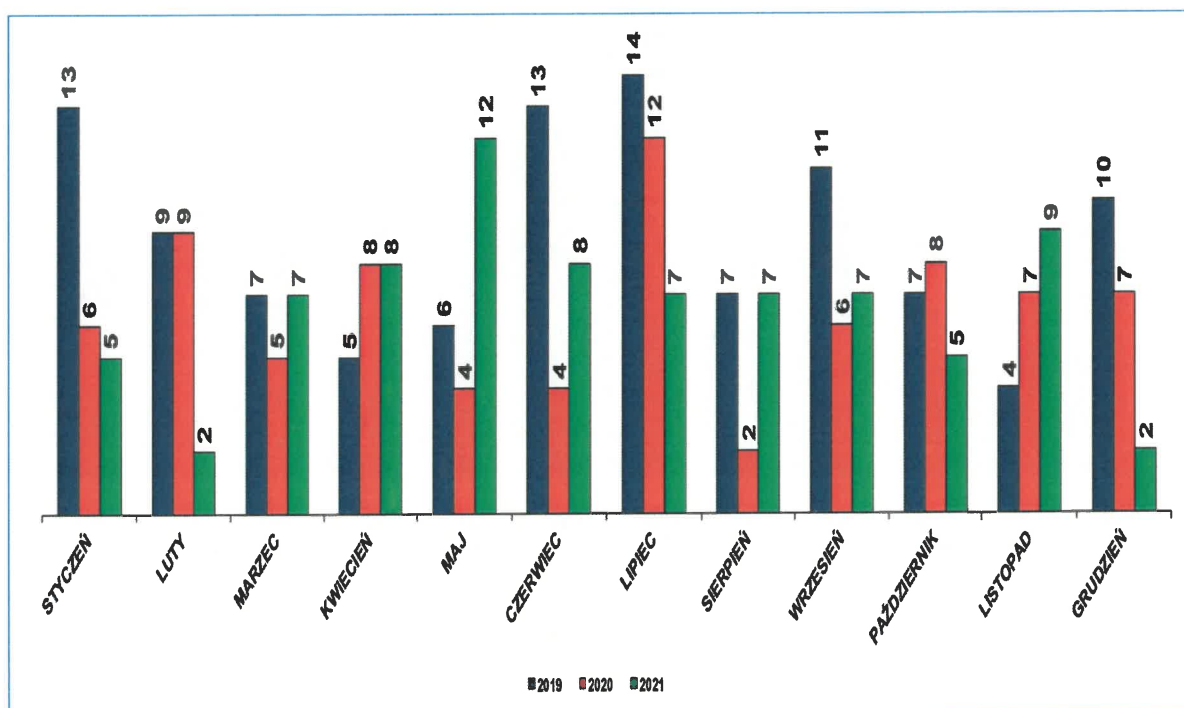
Kolejny wykres przedstawia wypadki drogowe według miesięcy.



Wykres 13. Wypadki drogowe według miesięcy za lata 2019-2021

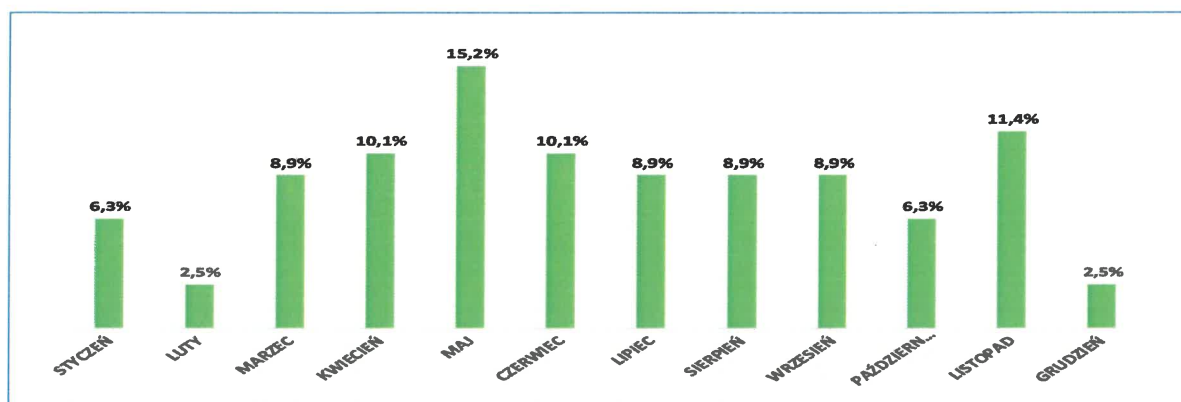
Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Poniżej zostały przedstawione wykresy zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie województwa podlaskiego według miesięcy oraz zabici w wypadkach drogowych według miesięcy w latach 2020-2021.



Wykres 14. Zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie województwa podlaskiego według miesięcy

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

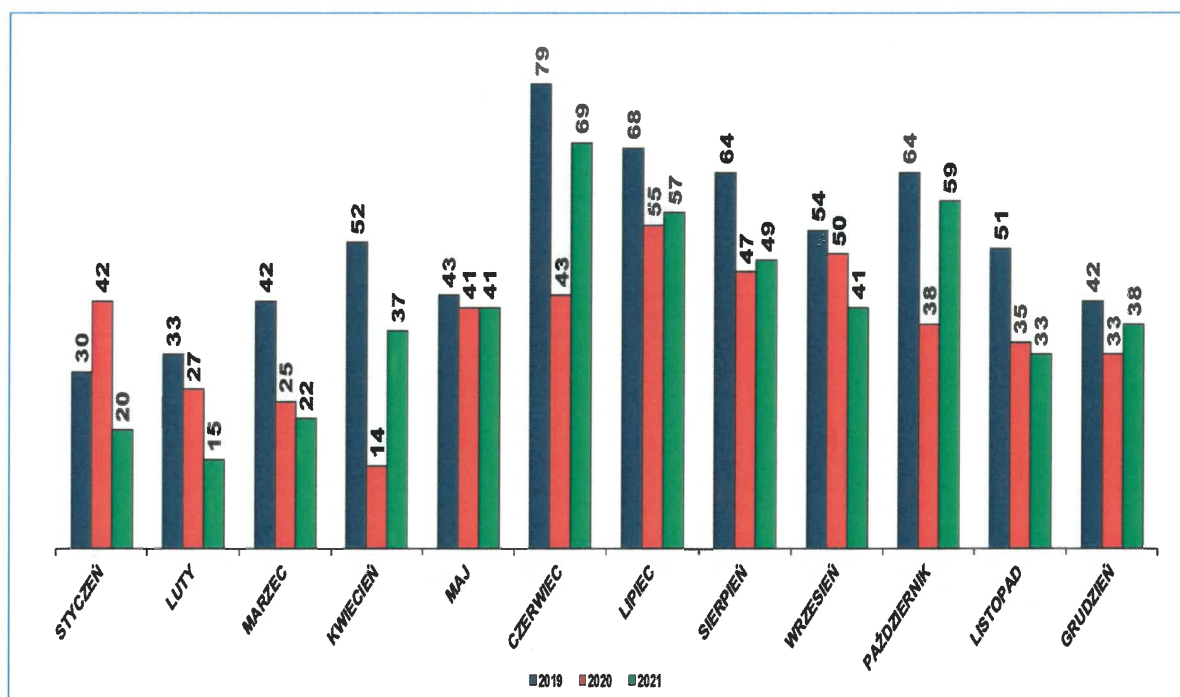


Wykres 15. Zabici w wypadkach drogowych według miesięcy w latach 2020-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

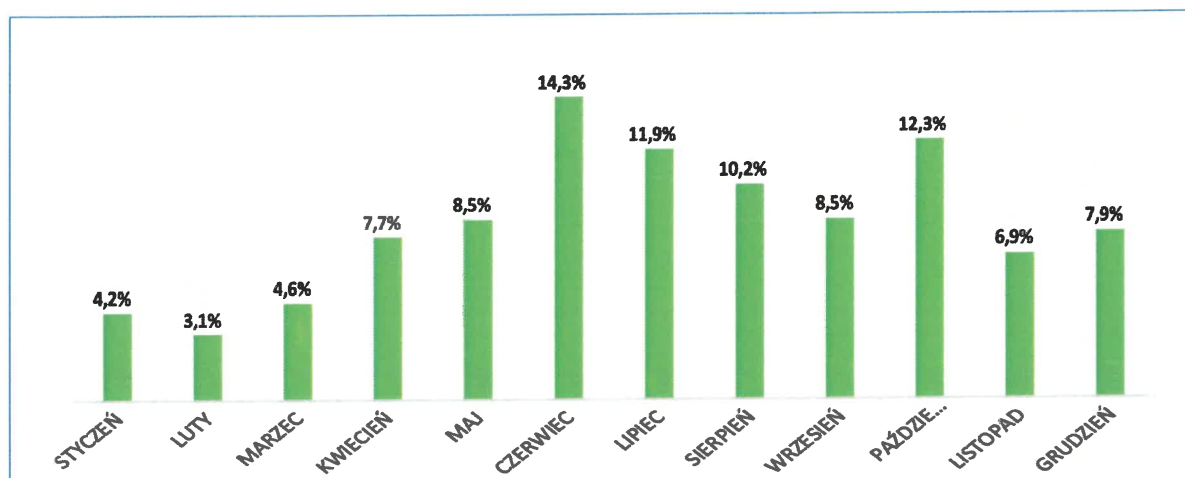
Najwięcej śmiertelnych ofiar wypadków drogowych odnotowano w maju – 12, tj. 15,2% ogółu. Największy wzrost liczby osób zabitych o 8, tj. o 200% odnotowano w maju, natomiast największy spadek w lutym o 7, tj. o 77,8%.

Kolejne wykresy przedstawiają rannych w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021 oraz rannych w wypadkach drogowych wg miesięcy.



Wykres 16. Ranni w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

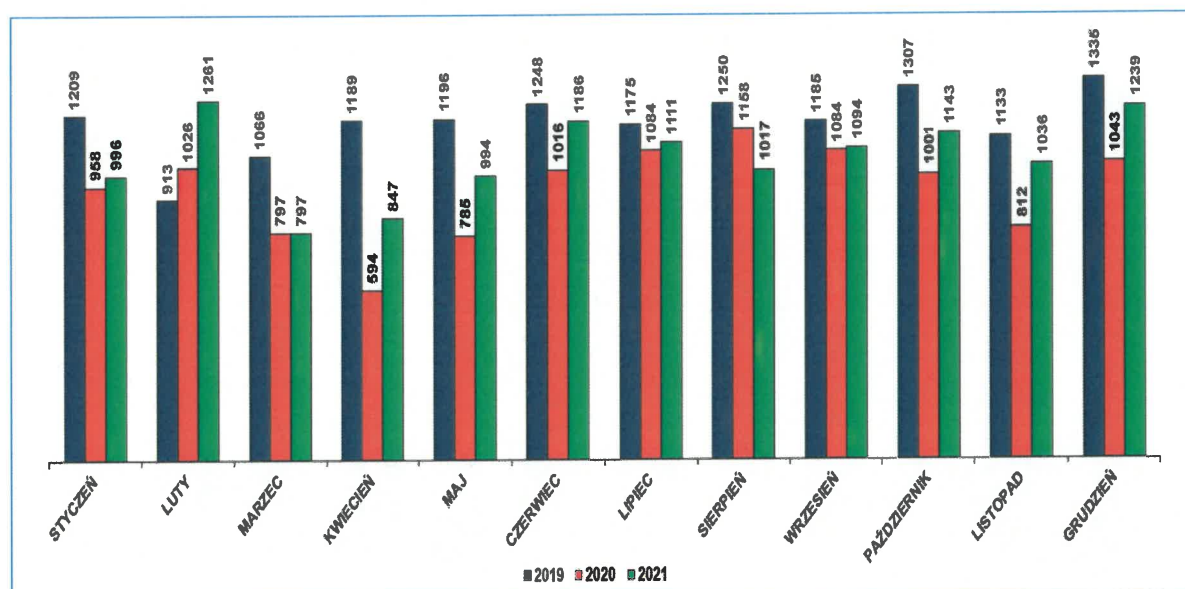


Wykres 17. Ranni w wypadkach drogowych wg miesięcy za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

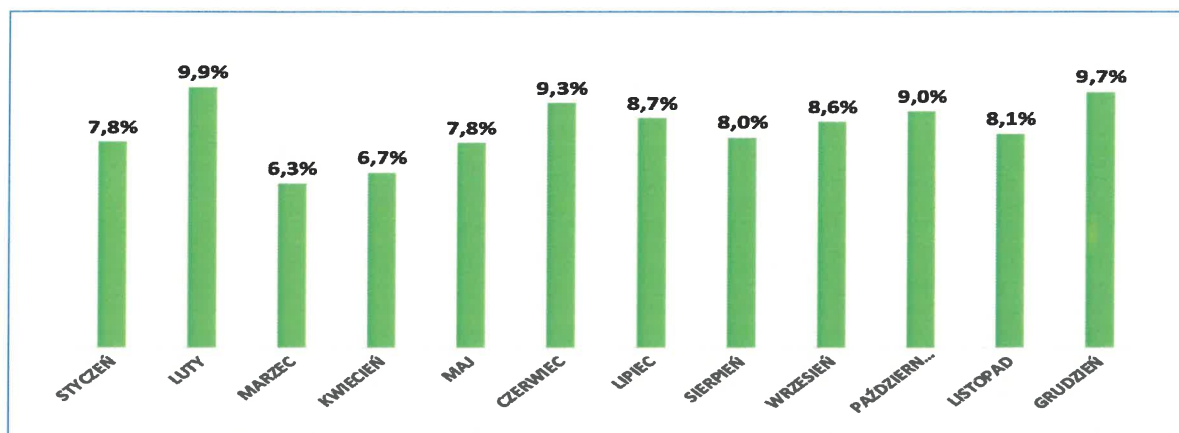
Najwięcej osób rannych w wypadkach drogowych odnotowano w czerwcu – 69, tj. 14,3% ogółu. Największy wzrost liczby osób rannych o 26, tj. o 60,5% odnotowano w czerwcu, natomiast największy spadek w styczniu o 22, tj. o 52,4%.

Kolejne wykresy przedstawiają kolizje drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021 oraz kolizje drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego wg miesięcy w latach 2019-2021:



Wykres 18. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Wykres 19. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego wg miesięcy w latach 2019-2021

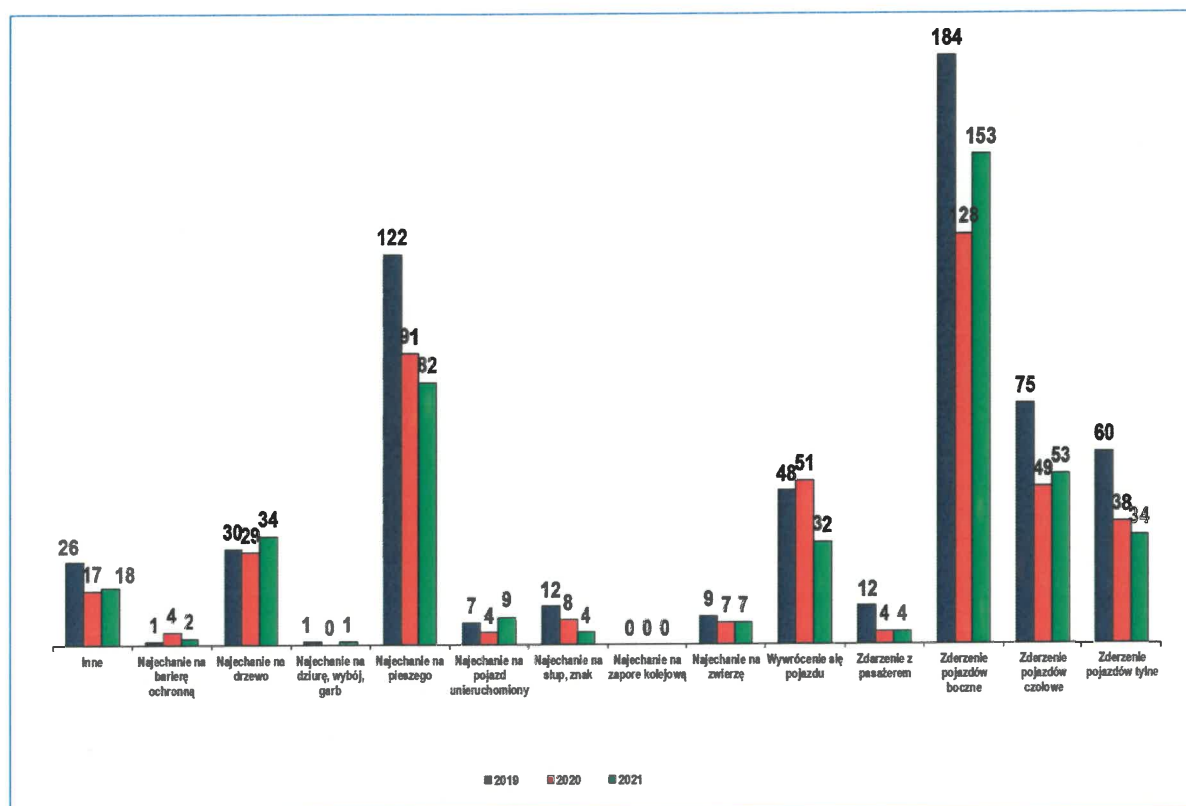
Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Najwięcej kolizji drogowych odnotowano w lutym – 1261, tj. 9,9% ogółu. Największy wzrost liczby kolizji o 253, tj. o 42,6% odnotowano w kwietniu, natomiast spadek w sierpniu o 141, tj. o 12,2%.



Zdjęcie podglądowe – WORD w Suwałkach

Poniżej zostały przedstawione wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według rodzaju zdarzenia za lata 2019-2021.



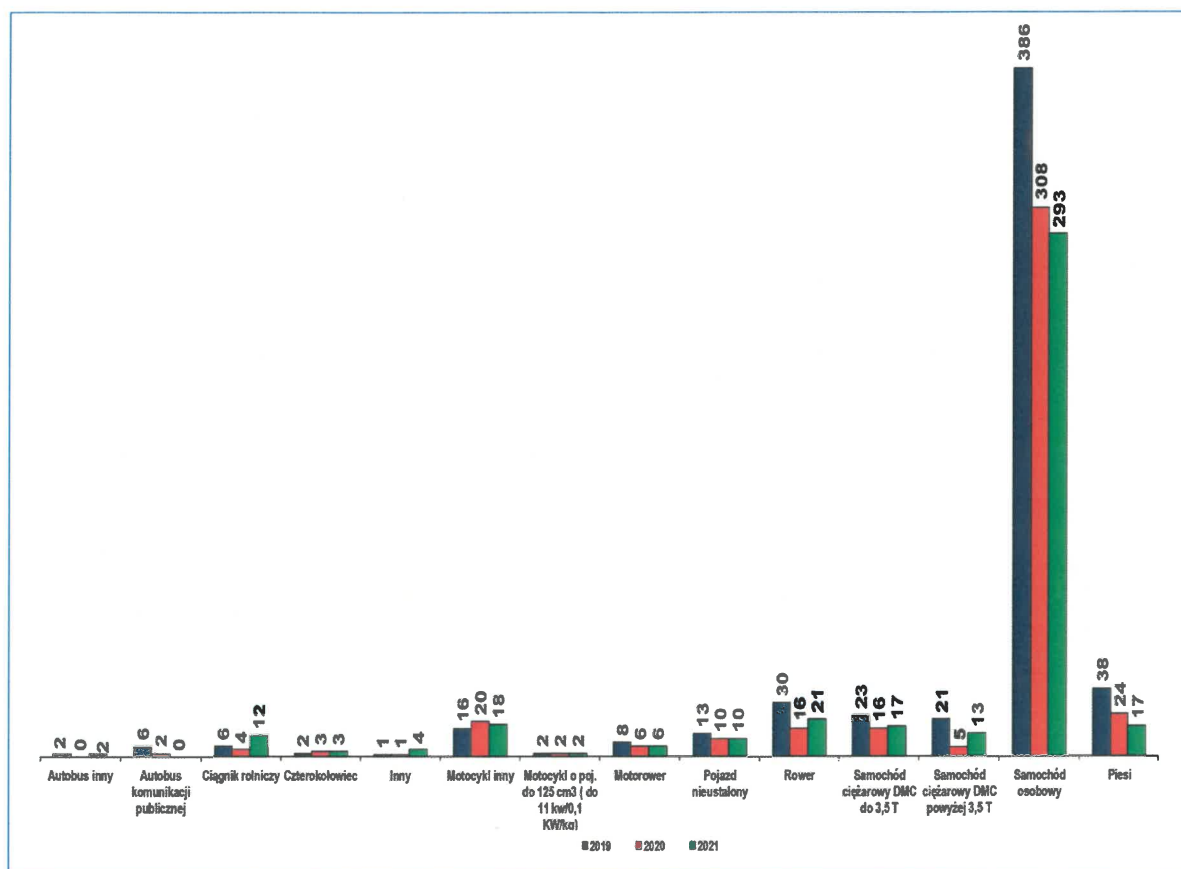
Wykres 20. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według rodzaju zdarzenia za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

W analizowanym okresie najczęściej odnotowano następujące rodzaje wypadków drogowych:

- **derzenie pojazdów boczne:** 153 wypadki (35,3% ogółu) – wzrost o 25, tj. o 19,5%, 13 zabitych (16,5% ogółu) – poziom, 179 rannych (37,2% ogółu) – wzrost o 44, tj. o 32,6%;
- **najeżdżenie na pieszego:** 82 wypadki (18,9% ogółu) – spadek o 9, tj. o 9,9%, 12 zabitych (15,2% ogółu) – spadek o 2, tj. o 14,3%, 73 rannych (15,2% ogółu) – spadek o 11, tj. o 13,1%;
- **zderzenie pojazdów czołowe:** 53 wypadki (12,2% ogółu) – wzrost o 4, tj. o 8,2%, 24 zabitych (30,4% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 26,3%, 74 rannych (15,4% ogółu) – wzrost o 18, tj. o 32,1%;
- **najeżdżenie na drzewo:** 34 wypadki (7,9% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 17,2%, 13 zabitych (16,5% ogółu) – poziom, 29 rannych (6,0% ogółu) – spadek o 3, tj. o 9,4%;
- **zderzenie pojazdów tylne:** 34 wypadki (7,9% ogółu) – spadek o 4, tj. o 10,5%, 6 zabitych (7,6% ogółu) – poziom, 36 rannych (7,5% ogółu) – spadek o 6, tj. o 14,3%.

Poniżej przedstawiono sprawców wypadków według rodzaju pojazdu/użytkownika za lata 2019-2021.



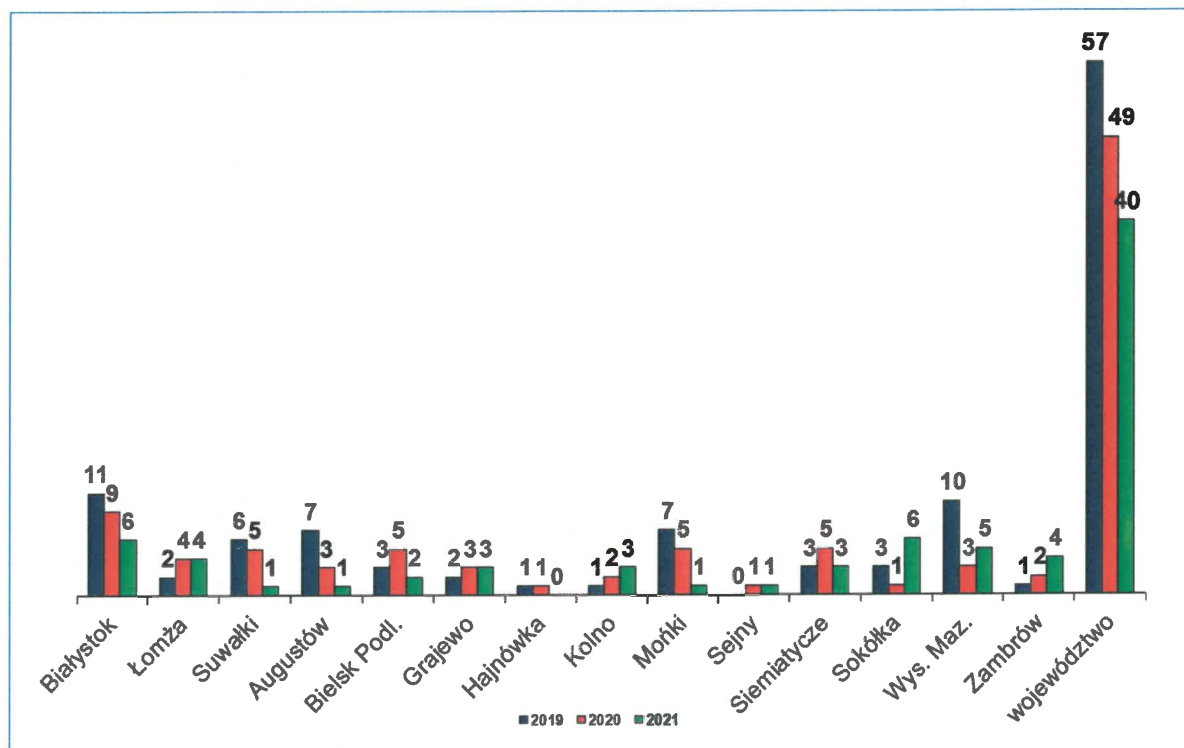
Wykres 21. Sprawcy wypadków według rodzaju pojazdu/użytkownika za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Największą liczbę sprawców wypadków drogowych stanowili:

- **kierujący pojazdami osobowymi:** 293 wypadki (70,1% ogółu) – spadek o 15, tj. o 14,9%, 51 zabitych (68,0% ogółu) – spadek o 3, tj. o 5,6%, 355 rannych (76,2% ogółu) – wzrost o 18, tj. o 5,3%;
- **rowerzyści:** 21 wypadków (5,0% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 31,3%, 2 zabitych (2,7% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 19 rannych (4,1% ogółu) – wzrost o 4, tj. o 26,7%;
- **kierujący motocyklami:** 20 wypadków (4,8% ogółu) – spadek o 2, tj. o 10%, 5 zabitych (6,7% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 25%, 16 rannych (3,4% ogółu) – spadek o 4, tj. o 20%;
- **kierujący pojazdami ciężarowymi (DMC do 3,5 t.):** 17 wypadków (4,1% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 6,3%, 1 zabity (1,3% ogółu) – spadek o 2, tj. o 66,7%, 20 rannych (4,3% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 11,1%;
- **piesi:** 17 wypadków (4,1% ogółu) – spadek o 7, tj. o 29,2%, 7 zabitych (9,3% ogółu) – spadek o 2, tj. o 22,2%, 10 rannych (2,1% ogółu) – spadek o 5, tj. o 33,3%.

Następnie zostaną przedstawione wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników na terenie powiatów województwa za lata 2019-2021, nietrzeźwi sprawcy wypadków według rodzaju pojazdu/ użytkownika za lata 2019-2021.



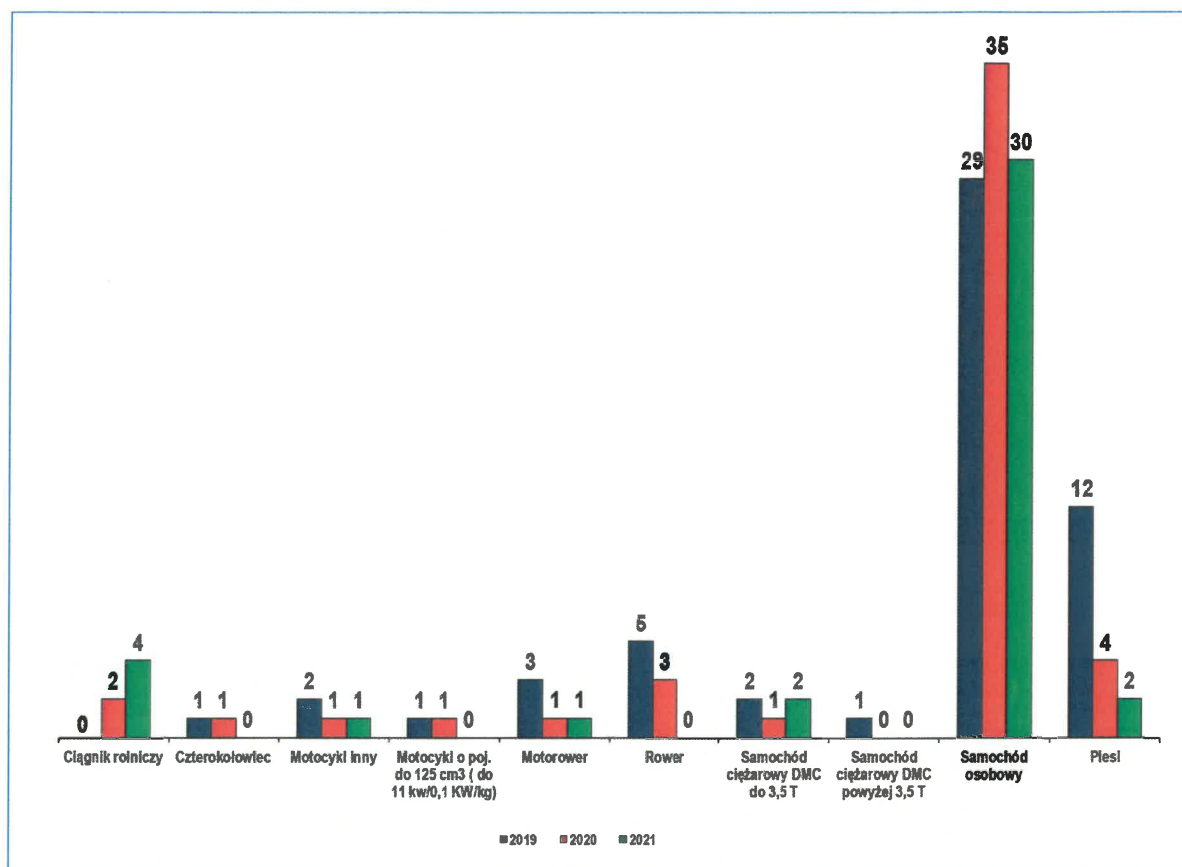
Wykres 22. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników na terenie powiatów województwa za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 40 wypadków drogowych, tj. 9,2% ogółu – spadek o 9, tj. o 18,4%. W wyniku zdarzeń z nietrzeźwymi uczestnikami ruchu 5 osób zginęło, tj. 6,3% ogółu – poziom oraz 41 osób zostało rannych, tj. 8,5% ogółu rannych – spadek o 11, tj. o 21,2%.

Wzrost wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników odnotowano na terenie działania: KPP w Sokółce (o 5), KPP w Wysokim Mazowieckim i KPP w Zambrowie (o 2), KPP w Kolnie (o 1).

Spadek wypadków tego rodzaju odnotowano na terenie działania: KMP w Suwałkach i KPP w Mońkach (o 4), KMP w Białymstoku i KPP w Bielsku Podlaskim (o 3), KPP w Augustowie i KPP w Siemiatyczach (o 2), a także KPP w Hajnówce (o 1).



Wykres 23. Nietrzeźwi sprawcy wypadków według rodzaju pojazdu/użytkownika za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

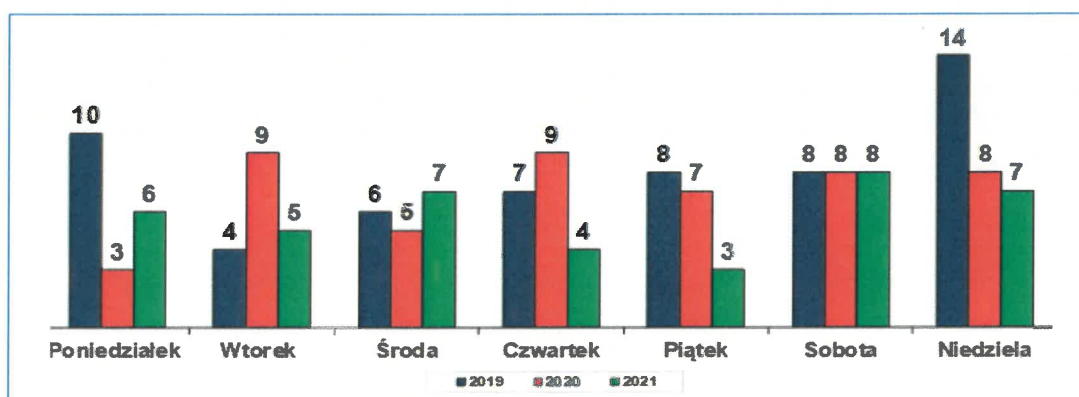


Zdjęcie podglądowe

Wśród nietrzeźwych wypadki najczęściej powodowali:

- **kierujący pojazdem osobowym:** 30 wypadków (6,9% ogółu) – spadek o 5, tj. o 14,3%, 5 zabitych (6,3% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 66,7%, 31 rannych (6,4% ogółu) – spadek o 9, tj. o 22,5%;
- **kierujący ciągnikiem rolniczym:** 4 wypadki (0,9% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 100%, 0 zabitych (0,0% ogółu) – spadek o 1, tj. o 100%, 4 rannych (0,8% ogółu) – wzrost o 3, tj. o 300%;
- **kierujący pojazdami ciężarowymi (DMC do 3,5 t.):** 2 wypadki (0,5% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 0 zabitych (0,0% ogółu) – poziom, 2 rannych (0,4% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%.

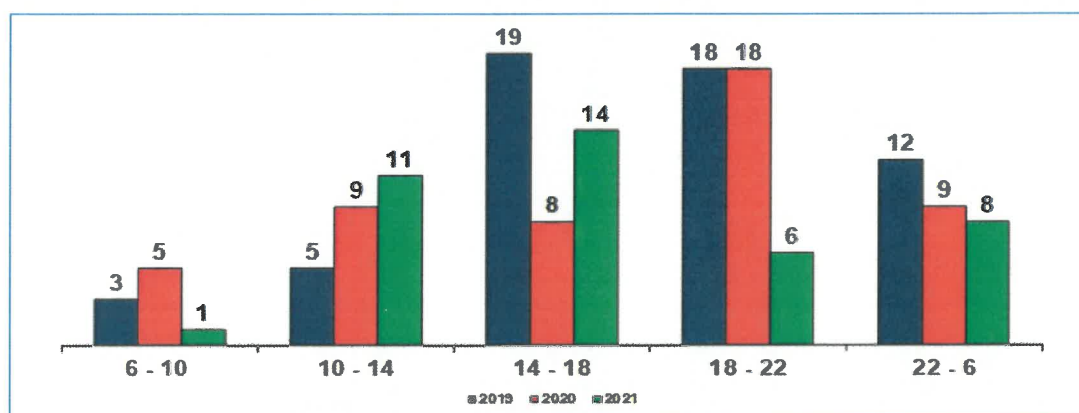
Poniżej przedstawiono wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według dni tygodnia za lata 2019-2021 oraz wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według godzin za lata 2019-2021 oraz według dni tygodnia za lata 2019-2021.



Wykres 24. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według dni tygodnia za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

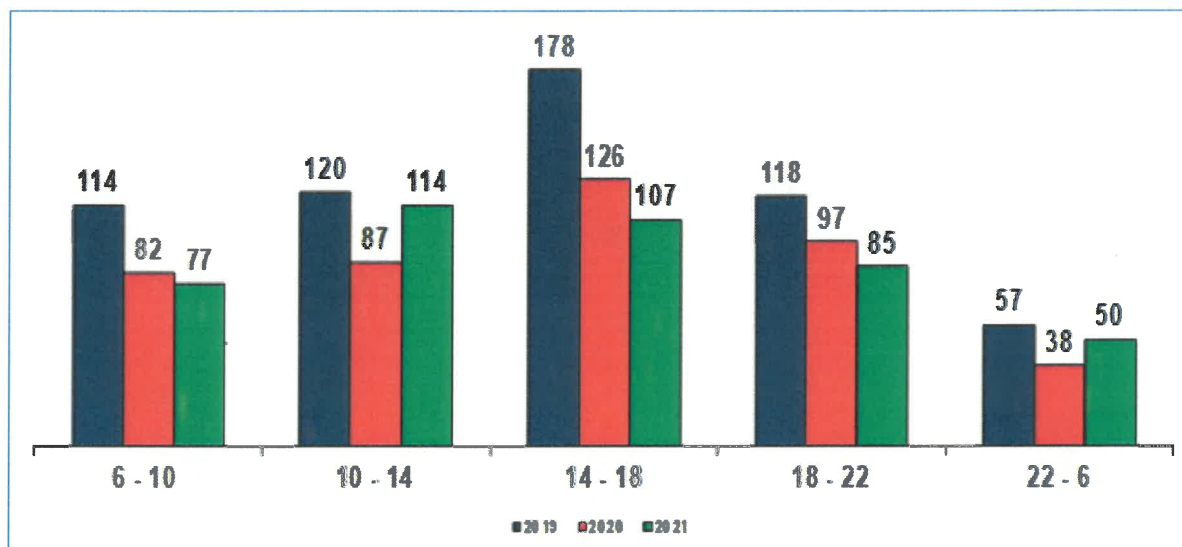
Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego najczęściej powodowali wypadki w sobotę: 8 wypadków (1,8% ogółu) – poziom, 0 zabitych (0% ogółu) – spadek o 2, tj. o 100%, 9 rannych (1,9% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 28,6%.



Wykres 25. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według godzin za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego najczęściej powodowali wypadki w godzinach 14 – 18: 14 wypadków (3,2% ogółu) – wzrost o 6, tj. o 75,0%, 0 zabitych (0% ogółu) – poziom, 17 rannych (3,5% ogółu) – wzrost o 8, tj. o 88,9%. Biorąc pod uwagę przedział dobowy najczęściej do wypadków drogowych dochodziło w godzinach 10 – 14: 114 wypadków (26,3% ogółu) – wzrost o 27, tj. o 31,0%.



Wykres 26. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według godzin za lata 2019-2021

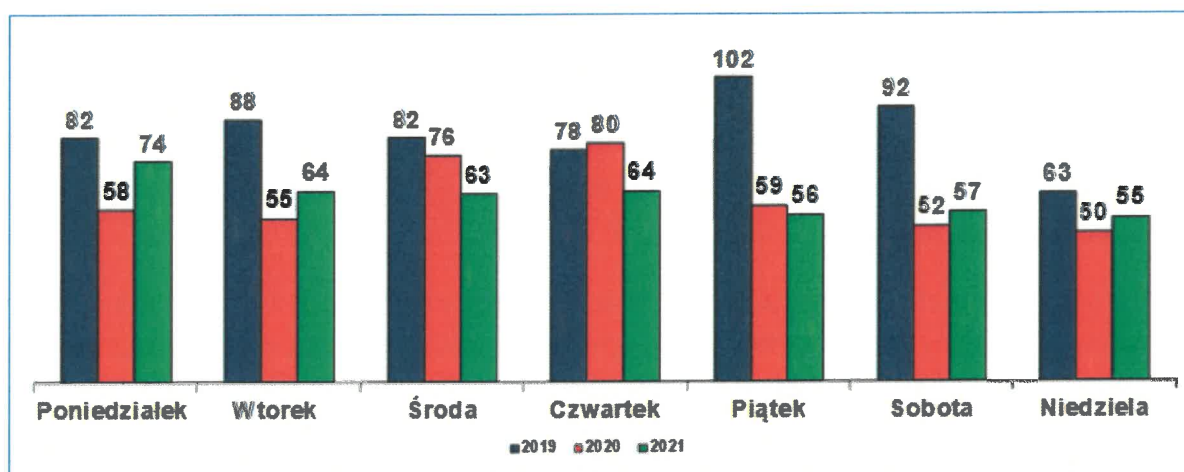
Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Zdjęcie podglądowe – WORD w Białymstoku

Najwięcej osób zginęło w przedziale czasowym 18 – 22, tj. 22 zabitych (27,8% ogółu) – spadek o 1, tj. o 4,3%. Najwięcej osób doznało obrażeń ciała w godz. 10 – 14, tj. 129 rannych (26,8% ogółu) – wzrost o 38, tj. o 41,8%.

W analizowanym okresie 2021 roku najwięcej wypadków drogowych wydarzyło się w poniedziałek – 74 (17,1% ogółu) – wzrost o 16, tj. o 27,6%.

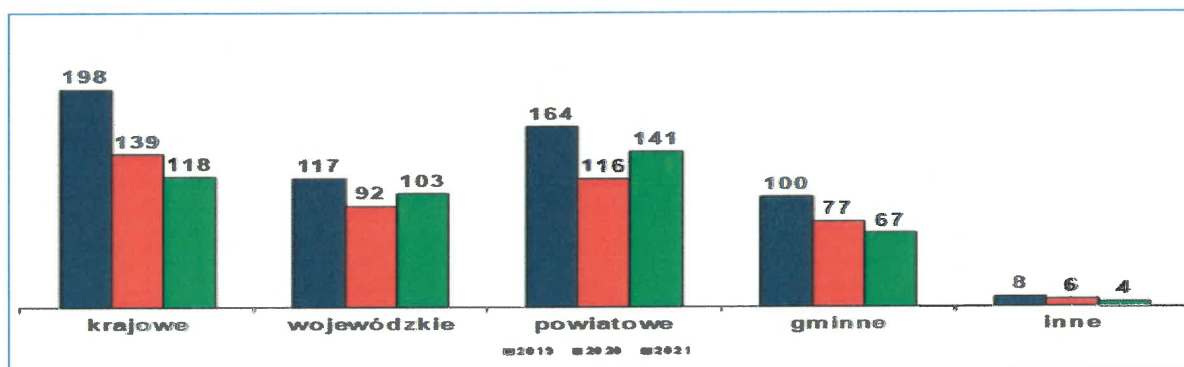


Wykres 27. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego według dni tygodnia za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Najwięcej śmiertelnych ofiar wypadków drogowych odnotowano w środę – 15 zabitych (19% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 50%. Najwięcej osób doznało obrażeń ciała w niedzielę – 77 rannych (16% ogółu) – wzrost o 27.

Następnie przedstawiono wykres wypadków drogowych na terenie województwa podlaskiego według rodzaju drogi za lata 2019-2021.



Wykres 28. Wypadki drogowe na terenie województwa podlaskiego według rodzaju drogi za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

W latach 2019-2021 na terenie województwa podlaskiego doszło do wypadków drogowych na:

- **rogach krajowych:** 118 wypadków (27,3% ogółu) – spadek o 21, tj. o 15,1%, 36 zabitych (45,6% ogółu) – wzrost o 6, tj. o 20%, 134 rannych (27,9% ogółu) – spadek o 13, tj. o 8,8%, 2 833 kolizje (22,3% ogółu) – spadek o 145, tj. o 4,9%,
- **drogach wojewódzkich:** 103 wypadki (23,8% ogółu) – wzrost o 11, tj. o 12,0%, 13 zabitych (16,5% ogółu) – spadek o 5, tj. o 27,8%, 117 rannych (24,3% ogółu) – wzrost o 21, tj. o 21,9%, 2112 kolizji (16,6% ogółu) – wzrost o 349, tj. o 19,8%,
- **drogach powiatowych:** 141 wypadków (32,6% ogółu) – wzrost o 25, tj. o 21,6%, 25 zabitych (31,6% ogółu) – wzrost o 3, tj. o 13,6%, 152 rannych (31,6% ogółu) – wzrost o 34, tj. o 28,8%, 3193 kolizje (25,1% ogółu) – wzrost o 248, tj. o 8,4%,
- **drogach gminnych:** 67 wypadków (15,5% ogółu) – spadek o 10, tj. o 13%, 5 zabitych (6,3% ogółu) – spadek o 3, tj. o 37,5%, 74 rannych (15,4% ogółu) – spadek o 9, tj. o 10,8%, 3220 kolizji (25,3% ogółu) – wzrost o 508, tj. o 18,7%.



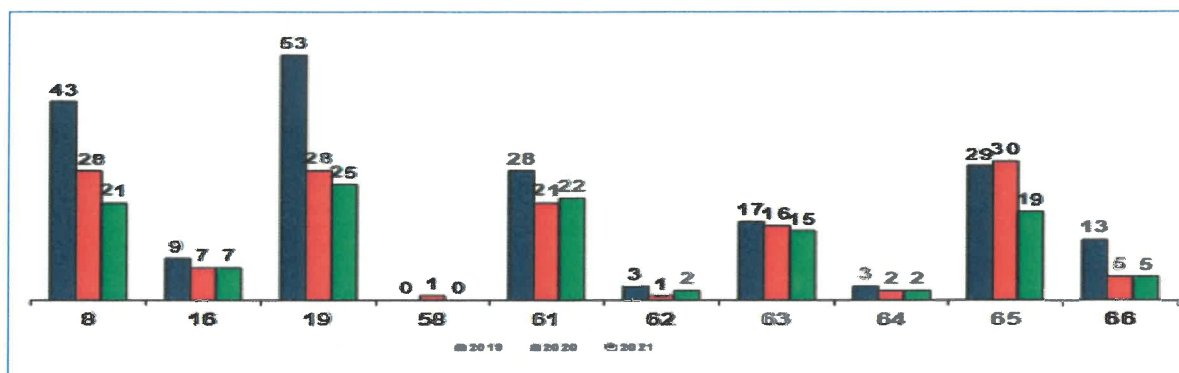
Zdjęcie podglądowe

Poniżej przedstawiono tabele zdarzenia drogowe i ich ofiary na poszczególnych drogach, oraz wykres wypadki zaistniałe na drogach krajowych województwa podlaskiego za lata 2019-2021, i tabele zdarzenia drogowe i ich ofiary na wybranych drogach wojewódzkich objętych koordynacją za lata 2019-2021.

Tabela 5. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na poszczególnych drogach

Ogółem / Rodzaj drogi	Liczba wypadków według rodzaju drogi				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika
					2020 r. = 100%
	587	430	433	3	0,70%
krajowe	198	139	118	-21	-15,11%
wojewódzkie	117	92	103	11	11,96%
powiatowe	164	116	141	25	21,55%
gminne	100	77	67	-10	-12,99%
inne	8	6	4	-2	-33,33%
Ogółem / Rodzaj drogi	Liczba zabitych według rodzaju drogi				
	2019	2020	2021	=/- 2020/2021	dynamika
					2020 r. = 100%
	106	78	79	1	1,28%
krajowe	57	30	36	6	20,00%
wojewódzkie	24	18	13	-5	-27,78%
powiatowe	19	22	25	3	13,64%
gminne	6	8	5	-3	-37,50%
inne	0	0	0	0	#DZIEL/0!
Ogółem / Rodzaj drogi	Liczba rannych według rodzaju drogi				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika
					2020 r. = 100%
	622	450	481	31	6,89%
krajowe	195	147	134	-13	-8,84%
wojewódzkie	130	96	117	21	21,88%
powiatowe	172	118	152	34	28,81%
gminne	117	83	74	-9	-10,84%
inne	8	6	4	-2	-33,33%
Ogółem / Rodzaj drogi	Liczba kolizji według rodzaju drogi				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika
					2020 r. = 100%
	14 206	11 358	12 721	1 363	12,00%
krajowe	3 897	2 978	2 833	-145	-4,87%
wojewódzkie	2 270	1 763	2 112	349	19,80%
powiatowe	3 824	2 945	3 193	248	8,42%
gminne	3 136	2 712	3 220	508	18,73%
inne	1 079	960	1 363	403	41,98%

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Wykres 29. Wypadki zaistniałe na drogach krajowych województwa podlaskiego za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Zdjęcie podglądowe

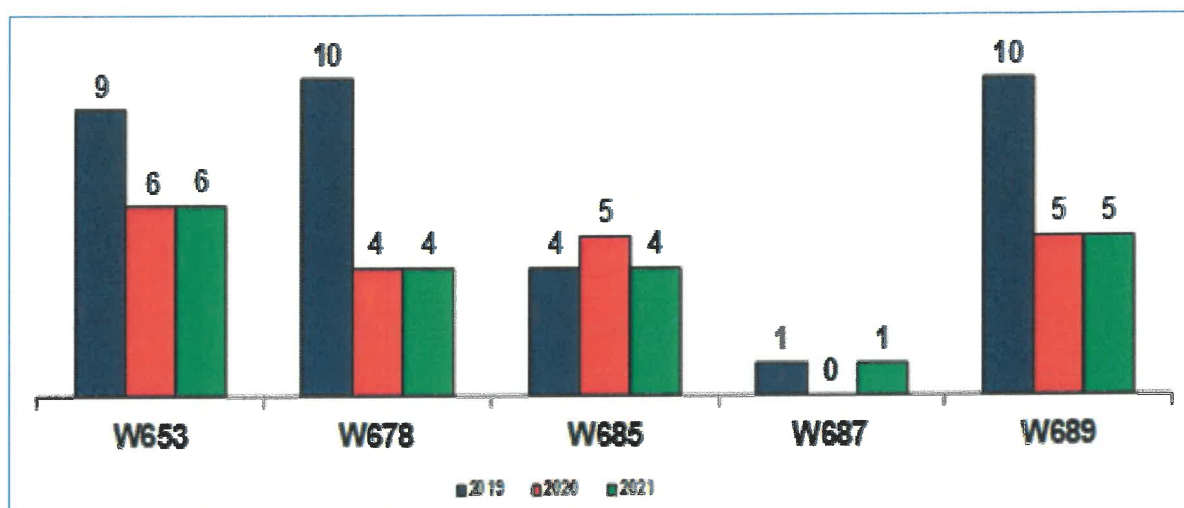
Tabela 6. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na wybranych drogach krajowych objętych koordynacją za lata 2019-2021

Ogółem / Nr drogi	Liczba wypadków na drogach krajowych				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r. =
	198	139	118	-21	-15,11%
8	43	28	21	-7	-25,00%
16	9	7	7	0	0,00%
19	53	28	25	-3	-10,71%
58	0	1	0	-1	-100,00%
61	28	21	22	1	4,76%
62	3	1	2	1	100,00%
63	17	16	15	-1	-6,25%
64	3	2	2	0	0,00%
65	29	30	19	-11	-36,67%
66	13	5	5	0	0,00%
Ogółem / Nr drogi	Liczba zabitych na drogach krajowych				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r.=100%
	57	30	36	6	20,00%
8	14	8	8	0	0,00%
16	1	1	1	0	0,00%
19	16	3	5	2	66,67%
58	0	0	0	0	#DZIEL/0!
61	9	5	5	0	0,00%
62	1	1	2	1	100,00%
63	4	5	6	1	20,00%
64	0	1	0	-1	-100,00%
65	8	5	7	2	40,00%
66	4	1	2	1	100,00%
Ogółem / Nr drogi	Liczba rannych na drogach krajowych				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r.= 100%
	196	142	134	-8	-5,63%
8	51	33	23	-10	-30,30%
16	8	6	7	1	16,67%
19	53	33	37	4	12,12%
58	0	1	0	-1	-100,00%
61	25	19	17	-2	-10,53%
62	2	0	0	0	#DZIEL/0!
63	17	12	12	0	0,00%
64	4	2	2	0	0,00%
65	24	32	32	0	0,00%
66	12	4	4	0	0,00%
	Liczba kolizji na drogach krajowych				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r. =100%
Ogółem:	3 897	2 978	2 833	-145	-4,87%
8	1187	962	676	-286	-29,73%
16	148	84	107	23	27,38%
19	832	584	689	105	17,98%
58	3	3	2	-1	-33,33%
61	481	362	400	38	10,50%
62	25	25	28	3	12,00%
63	286	238	195	-43	-18,07%
64	74	78	83	5	6,41%
65	699	520	545	25	4,81%
66	162	122	108	-14	-11,48%

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Na poszczególnych drogach dochodziło do następujących wypadków:

- **droga krajowa nr 8:** 21 wypadków (4,8% ogółu) – spadek o 7, tj. o 25%, 8 zabitych (10,1% ogółu) – poziom, 23 rannych (4,8% ogółu) – spadek o 10, tj. o 30,3%, 676 kolizji (5,3% ogółu) – spadek o 286, tj. o 29,7%,
- **droga krajowa nr 16:** 7 wypadków (1,6% ogółu) – poziom, 1 zabity (1,3% ogółu) – poziom, 7 rannych (1,5% ogółu), tj. wzrost o 1, tj. o 16,7%, 107 kolizji (0,8% ogółu) – wzrost o 23, tj. o 27,4%,
- **droga krajowa nr 19:** 25 wypadków (5,8% ogółu) – spadek o 3, tj. o 10,7%, 5 zabitych (6,3% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 66,7%, 37 rannych (7,7% ogółu) – wzrost o 4, tj. o 12,1%, 689 kolizji (5,4% ogółu) – wzrost o 105, tj. o 18,0%,
- **droga krajowa nr 58:** 0 wypadków (0,0% ogółu) – spadek o 1, tj. o 100%, 0 zabitych (0% ogółu) – poziom, 0 rannych (0% ogółu) – spadek o 1, tj. o 100%, 2 kolizje (0,1% ogółu) – spadek o 1, tj. o 33,3%,
- **droga krajowa nr 61:** 22 wypadki (5,1% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 4,8%, 5 zabitych (6,3% ogółu) – poziom, 17 rannych (3,5% ogółu) – spadek o 2, tj. o 10,5%, 400 kolizji (3,1% ogółu) – wzrost o 38, tj. o 10,5%,
- **droga krajowa nr 62:** 2 wypadki (0,5% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 2 zabitych (0,5% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 0 rannych (0% ogółu) – poziom, 28 kolizji (6,5% ogółu) – wzrost o 3, tj. o 12,0%,
- **droga krajowa nr 63:** 15 wypadków (3,5% ogółu) – spadek o 1, tj. o 6,2%, 6 zabitych (7,6% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 20%, 12 rannych (2,5% ogółu) – spadek o 2, tj. o 14,3%, 195 kolizji (1,5% ogółu) – spadek o 43, tj. o 18,1%,
- **droga krajowa nr 64:** 2 wypadki (0,5% ogółu) – poziom, 0 zabitych (0% ogółu) – spadek o 1, tj. o 100%, 2 rannych (0,4% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 83 kolizje (0,7% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 6,4%,
- **droga krajowa nr 65:** 19 wypadków (4,4% ogółu) – spadek o 11, tj. o 36,7%, 7 zabitych (8,9% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 40%, 32 rannych (6,7% ogółu) – spadek o 3, tj. o 8,6%, 545 kolizji (4,3% ogółu) – wzrost o 25, tj. o 4,8%,
- **droga krajowa nr 66:** 5 wypadków (1,2% ogółu) – poziom, 2 zabitych (2,5% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 4 rannych (0,8% ogółu) – spadek o 1, tj. o 20%, 108 kolizji (0,8% ogółu) – spadek o 14, tj. o 11,5%.



Wykres 30. Wypadki zaistniałe na drogach wojewódzkich objętych koordynacją za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Tabela 7. Liczba wypadków na drogach województwa podlaskiego objętych koordynacją za lata 2019-2021

Rok / Nr drogi	Liczba wypadków na drogach województwa objętych koordynacją				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r.=100%
W653	9	6	6	0	0,00%
W678	10	4	4	0	0,00%
W685	4	5	4	-1	-20,00%
W687	1	0	1	1	#DZIEL/0!
W689	10	5	5	0	0,00%
Rok / Nr drogi	Liczba rannych na drogach województwa objętych koordynacją				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	Dynamika 2020 r. =100%
W653	14	8	6	-2	-25,00%
W678	9	5	8	3	60,00%
W685	4	4	4	0	0,00%
W687	1	0	0	0	#DZIEL/0!
W689	11	4	4	0	0,00%
Rok / Nr drogi	Liczba kolizja na drogach wojewódzkich objętych koordynacją				
	2019	2020	2021	+/- 2020/2021	dynamika 2020 r. =100%
W653	147	100	107	7	7,00%
W678	271	183	182	-1	-0,55%
W685	70	51	70	19	37,25%
W687	12	20	1	-19	-95,00%
W689	86	79	88	9	11,39%

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Stan bezpieczeństwa na wybranych drogach wojewódzkich w okresie styczeń – grudzień 2021 roku przedstawiał się następująco:

- **W653 (Bakałarzewo – Suwałki – Sejny – Poćkuny):** 6 wypadków (1,4% ogółu) – poziom, 0 zabitych (1,3% ogółu) – poziom, 6 rannych (1,2% ogółu) – spadek o 2, tj. o 25%, 107 kolizji (0,8% ogółu) – wzrost o 7, tj. o 7,0%;
- **W678 (Białystok – Sokoły – Wysokie Maz.):** 4 wypadki (0,9% ogółu) – poziom, 1 zabity (1,3% ogółu) – poziom, 8 rannych (1,7% ogółu) – wzrost o 3, tj. o 60%, 182 kolizje (1,4% ogółu) – spadek o 1, tj. o 0,5%;
- **W685 (Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele):** 4 wypadki (0,9% ogółu) – spadek o 1, tj. o 20%, 0 zabitych (0% ogółu) – spadek o 2, tj. o 100%, 4 rannych (0,8% ogółu) – poziom, 70 kolizji (0,6% ogółu) – wzrost o 19, tj. o 37,3%;
- **W687 (Juszkowy Gród – Bondary – Narewka – Nowosady):** 1 wypadek (0,2% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 1 zabity (1,3% ogółu) – wzrost o 1, tj. o 100%, 0 rannych (0% ogółu) – poziom, 1 kolizja (0,1% ogółu) – spadek o 19, tj. o 95%;
- **W689 (Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – gr. państwa):** 5 wypadków (1,2% ogółu) – poziom, 1 zabity (1,3% ogółu) – spadek o 1, tj. o 50%, 4 rannych (0,8% ogółu) – poziom, 88 kolizji (0,7% ogółu) – wzrost o 9, tj. o 11,4%.



Zdjęcie podglądowe

1.2. Ocena wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego woj. podlaskiego za lata 2019-2021

W ciągu ośmiu lat realizacji Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2021 na drogach województwa podlaskiego w 4907 wypadkach drogowych zginęło 843 osób, a rannych było 5647. W 2021 roku w porównaniu do roku 2014 zanotowano spadek wypadków o 37,46 %, liczby ofiar rannych o niespełna 39,45% oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych o 37,30%. Pomimo osiągnięcia bardzo dobrego wyniku oraz pożądanej tendencji spadkowej nie udało się osiągnąć założonego „wariantu” czyli zmniejszenie, w porównaniu do roku 2010, liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50 %, tj. do nie więcej niż 73 ofiar w roku 2020. Również 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. 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 2021 roku wzrosła w stosunku do roku 2014 o 1210 zdarzeń, co świadczy tylko i wyłącznie o potrzebie kontynuacji zamierzonych celów oraz tworzeniu nowego programu opartego na wnioskach z lat ubiegłych i dostosowanego do obecnych realiów.

Poniżej przedstawiono zdarzenia, kolizje, wypadki, ranni i zabici w województwie podlaskim za lata 2014-2021, przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021 oraz przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021.



Zdjęcie podglądowe

Tabela 8. Zdarzenia, kolizje, wypadki, ranni i zabici
w województwie podlaskim za lata 2014-2021

Rok	Zdarzenia	%	Kolizje	%	Wypadki	%	Ranni	%	Zabici	%
2014	12073	100%	11379	100%	694	100%	796	100%	126	100%
2015	11939	-1,11%	11242	-1,20%	697	0,43%	874	9,80 %	118	-6,35%
2016	13051	8,10%	12361	8,63%	690	-0,58%	838	5,28%	120	-4,76%
2017	14021	16,14%	13323	17,08%	698	0,58%	809	1,63%	114	-9,52%
2018	14322	18,63%	13647	19,93%	675	- 2,74%	774	-2,76%	102	-19,05%
2019	14793	22,53%	14206	24,84%	587	-15,42%	622	-21,86%	106	15,87%
2020	11788	-2,36%	11356	-0,20%	432	-37,75%	452	-43,22%	78	-38,10%
2021	13283	10,02%	12849	12,92%	434	-37,46	482	-39,45%	79	-37,30%

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Zdjęcie podglądowe – WORD w Suwałkach

- **niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami:** 20 wypadków (4,7% ogółu)
 - poziom, 4 zabitych (5,1% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 100,0%, 18 rannych (3,8% ogółu)
 - spadek o 6, tj. o 25%,
- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów:** 19 wypadków (4,4% ogółu)
 - wzrost o 7, tj. o 58,3%, 0 zabitych (0,0% ogółu) – spadek o 1, tj. o 100%, 19 rannych (4,0% ogółu) – wzrost o 8, tj. o 72,7%.



Zdjęcie podglądowe

Rok 2020 i 2021 został zdeterminowany przez pandemię koronawirusa, która miała wpływ na formę przemieszczania się mieszkańców i natężenia ruchu drogowego. Natomiast rok 2020 był najbezpieczniejszym okresem od momentu powstania województwa podlaskiego. Z analiz przeprowadzonych w latach 2019-2021 wynika, że wypadki drogowe w województwie podlaskim można oceniać z wielu aspektów, tj. miejsca zdarzenia, sprawcy oraz ofiary. Takie podejście umożliwia bardziej precyzyjne wskazania potencjalnych obszarów poprawy, a także sprawniejsze weryfikowanie osiągniętych celów w latach następnych. Dzięki takiemu precyzyjnemu podejściu stają się widoczne główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego naszego województwa:

Nadmierna prędkość

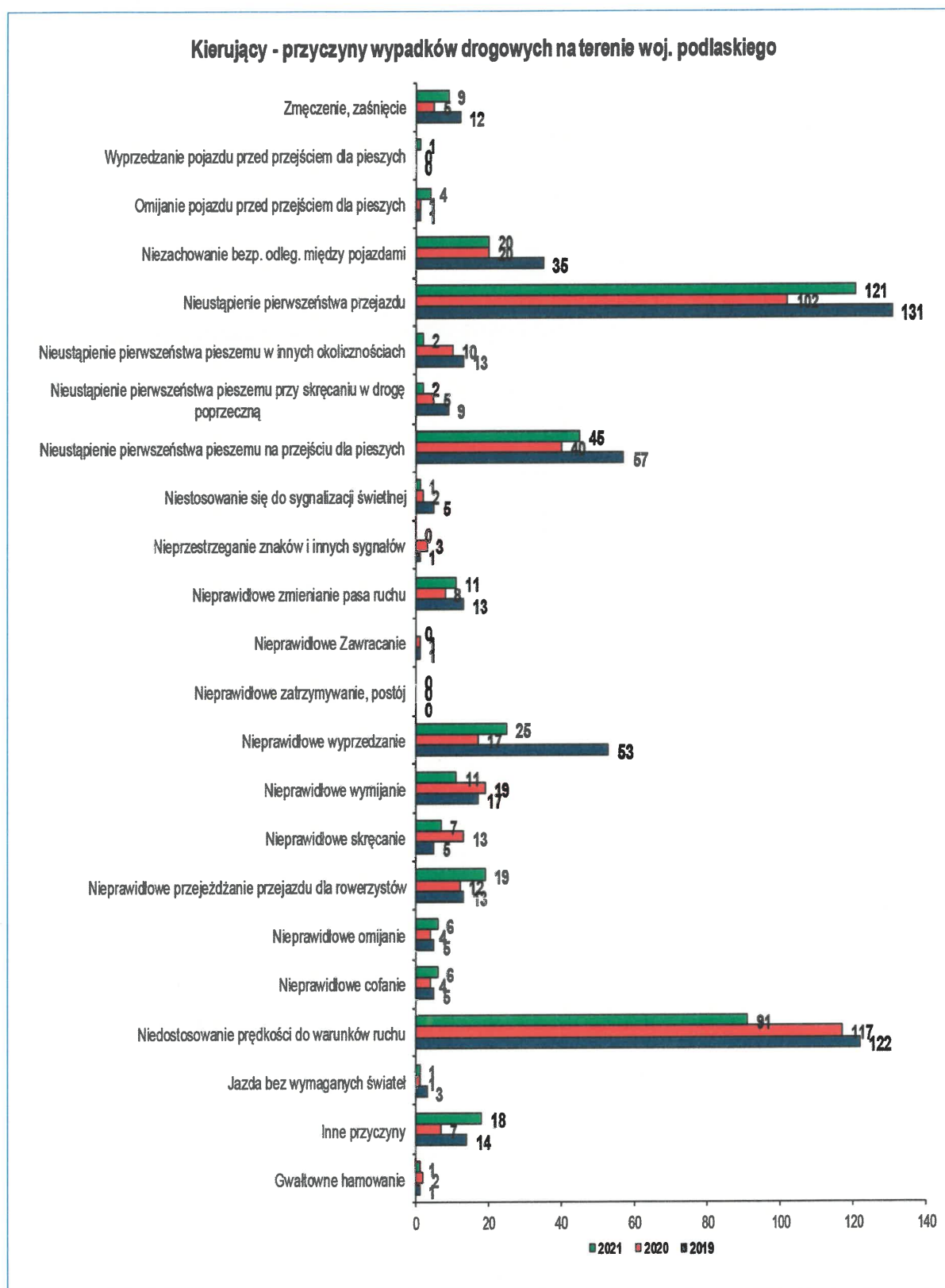
Główną przyczyną wypadków drogowych w województwie podlaskim była **nadmierna prędkość**. Średnio co 4 wypadek z winy kierującego spowodowany był niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Kierujący byli głównymi sprawcami wypadków drogowych, spowodowali ponad 80 % wypadków drogowych oraz około 70 % wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Pojazdem sprawcy wypadku spowodowanego nadmierną prędkością był najczęściej samochód. W grupie tej duży udział mają też poruszający się zbyt szybko motocykliści.

Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego

Pieszy jest najmniej chronionym uczestnikiem ruchu drogowego, a tym samym bardziej narażonym na obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym włącznie. Najbardziej zagrożoną grupą wiekową wśród pieszych, którzy ponieśli śmierć wskutek wypadków drogowych stanowiły osoby **powyżej 60 roku życia**. Najwięcej osób poniosło śmierć wskutek wypadków drogowych z kategorii najechanie na pieszego przez kierującego. Najczęstszą przyczyną wypadków spowodowanych przez pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – ponad 50 % ogółu wypadków z winy osób pieszych.

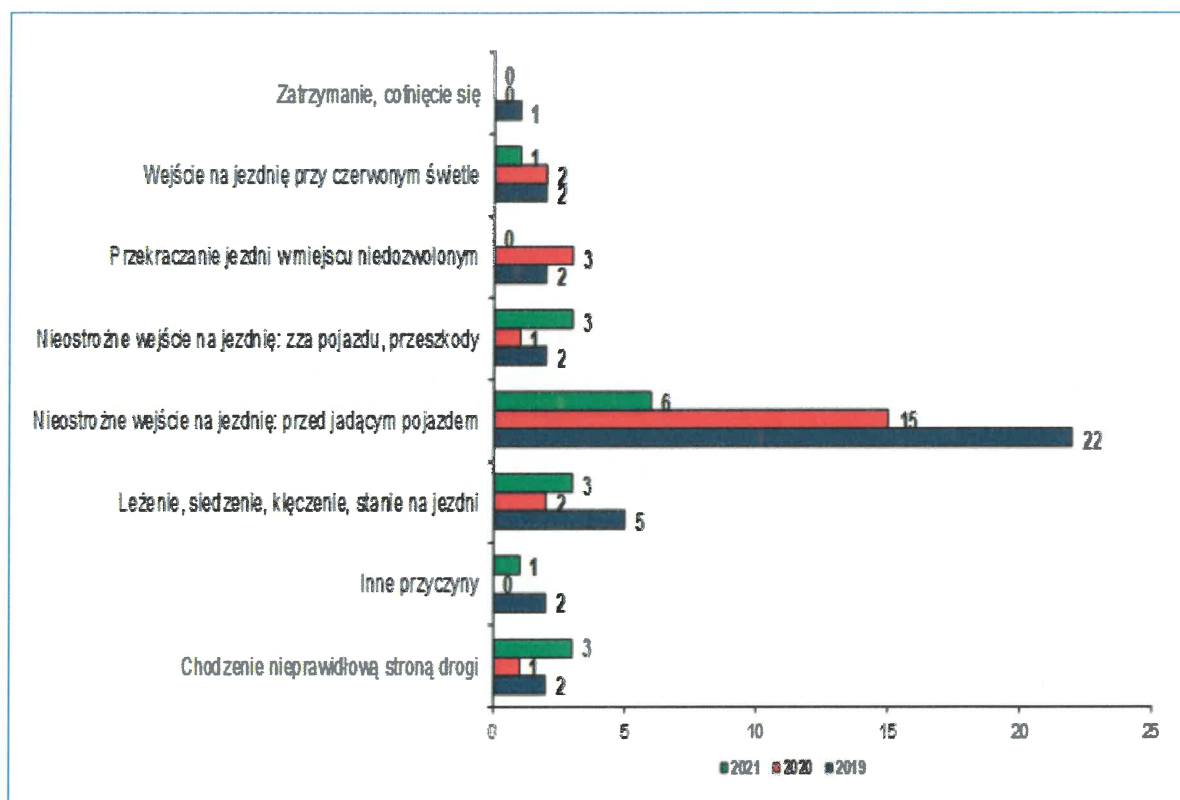
Młodzi kierowcy

Szczególnie częstymi sprawcami wypadków drogowych w województwie Podlaskim byli **młodzi kierowcy**. Przyczynami wypadków powodowanych przez młodych kierowców są najczęściej: nadmierna prędkość, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu innym pojazdom i nieprawidłowe wyprzedzanie. Młodzi kierowcy są niebezpieczni nie tylko dla siebie, ale także dla innych użytkowników dróg. Najwięcej wypadków drogowych spowodowali kierujący w wieku między **25 a 39 rokiem życia**.



Wykres 31. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.



Wykres 32. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych były:

- **nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:** 121 wypadków (28,3% ogółu) – wzrost o 19, tj. o 18,6%, 14 zabitych (17,9% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 16,7%, 152 rannych (32,0% ogółu) – wzrost o 48, tj. o 46,2%,
- **prędkość nadmierna lub niedostosowana do warunków ruchu:** 91 wypadków (21,3% ogółu) – spadek o 26, tj. o 22,2%, 27 zabitych (34,6% ogółu) – spadek o 6, tj. o 18,2%, 102 rannych (21,5% ogółu) – spadek o 28, tj. o 21,5%,
- **nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu:** 45 wypadków (10,5% ogółu) – wzrost o 5, tj. o 12,5%, 2 zabitych (2,6% ogółu) – poziom, 43 rannych (9,1% ogółu) – wzrost o 2, tj. o 4,9%,
- **nieprawidłowe wyprzedzanie:** 25 wypadków (5,8% ogółu) – wzrost o 8, tj. o 47,1%, 2 zabitych (2,6% ogółu) – spadek o 2, tj. o 50,0%, 38 rannych (8,0% ogółu) – wzrost o 19, tj. o 100%,

Infrastruktura drogowa

W ciągu ostatnich lat w województwie Podlaskim przeprowadzanych było wiele inwestycji drogowych, którym celem było przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę oraz budowę nowych odcinków dróg. Zauważalny jest fakt korzystnego wpływu tych inwestycji w naszym województwie. Nadal jednak pozostaje wiele do wykonania w tym zakresie. Jezdnia jest miejscem, na którym najczęściej dochodziło do wypadków drogowych. Do znacznej większości wypadków dochodziło na obszarze zabudowanym. Blisko 50 % wszystkich wypadków drogowych zaistniałych na terenie naszego województwa miało miejsce na terenie miasta Białystok, ostatnim okresie czasu wprowadza się wiele rozwiązań związanych z bezpieczeństwem pieszych. Podstawowy warunek bezpieczeństwa pieszych na przejściu to dobra widoczność. Dlatego realizowane są i powinny być kontynuowane projekty mające na celu doświetlenie przejść dla pieszych oraz stosowanie progów spowalniających ruch, które mają zwiększyć bezpieczeństwo zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego.



Zdjęcie podglądowe – WORD w Łomży

ROZDZIAŁ 2.

Uwarunkowania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

2.1. Plan globalny – dekada ONZ

Na poziomie globalnym działania podjęło Zgromadzenie Organizacji Narodów Zjednoczonych, które na początku września 2020 r. ogłosiło lata 2021-2030 Drugą Dekadą Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jako cel przyjęto zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o co najmniej 50%, w okresie od 2021 do 2030 r.

Treść dokumentu uwzględnia postanowienia tzw. Deklaracji Sztokholmskiej przyjętej w dniach 19-20 lutego 2020 r. podczas 3 Światowej Konferencji Ministerialnej w Sprawie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i stanowi kontynuację dotychczasowych prac na szczeblu organizacji międzynarodowych, w tym Światowej Organizacji Zdrowia, ukierunkowanych na ograniczenie problemu zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym. Rezolucja uwzględnia wnioski i uwagi z Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, promując ideę zintegrowanego podejścia, działania w oparciu o strategię tzw. Wizji Zero, dążenie do rozwiązań długofalowych i zrównoważonych, polegających także na wzmocnieniu wzajemnych relacji wszystkich interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt rezolucji ONZ zachęca państwa członkowskie do podejmowania wysiłków w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony wszystkich użytkowników dróg poprzez wdrażanie szeregu działań, ukierunkowanych m.in. na:

- zapewnienie zaangażowania politycznego i odpowiedzialności za bezpieczeństwo na najwyższym możliwym szczeblu,
- przyjęcie kompleksowych przepisów dotyczących kluczowych czynników ryzyka,
- projektowanie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej, uwzględniającej potrzeby zmotoryzowanych oraz niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego,
- włączanie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako integralnego elementu procesów zagospodarowania przestrzeni oraz funkcjonowania systemów transportowych,
- promowanie wiedzy i świadomości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie wśród młodzieży,
- promowanie przyjaznych, bezpiecznych dla środowiska, dostępnych środków transportu publicznego oraz alternatywnych form transportu niezmotoryzowanego,

- wzmacnianie systemu ratownictwa i opieki powypadkowej ofiarom wypadków drogowych,
- współpracę z sektorem prywatnym w celu ograniczenia liczby wypadków powodowanych przez kierowców zawodowych.

Dokument zawiera łącznie 40 kompleksowych działań, ukierunkowanych na wypracowanie rozwiązań systemowych, które powinny być wdrożone i skutecznie realizowane na poziomie państw członkowskich Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wdrożenie rozwiązań zapisanych w Drugiej Dekadzie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a w ich efekcie ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50% do 2030 r. powinno stanowić kluczowy krok na drodze do realizacji głównego celu, jakim jest osiągnięcie tzw. Wizji Zero, czyli całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym do 2050 r.

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.



Zdjęcie podglądowe

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.

2.2. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

Celem strategicznym Narodowego Programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50 % do roku 2030 oraz zmniejszenie liczby ofiar ciężko rannych o 50 % do roku 2030. 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 oraz Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2010-2020, podstawowymi narzędziami realizacji Narodowego Programu BRD na lata 2021-2030 będą nadal programy realizacyjne, programy sektorowe, wojewódzkie i powiatowe. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu, jakim jest realizacja celów niniejszego programu krajowego.

ROZDZIAŁ 3.

Zadania realizacyjne Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

3.1. Wizja programu

Narodowy Program BRD na lata 2021-2030 wpisuje się w Wizję ZERO, przyjętą przez Organizację Narodów Zjednoczonych w Planie Globalnym – Dekada ONZ . 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.

Założenie program:

Wizja ZERO – ZERO ofiar śmiertelnych i ciężko rannych – do 2050 roku.

3.2. Cele programu

CEL GLOBALNEJ DEKADY BRD 2021-2030:

Obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby rannych do 2030 r.

CEL DLA POLSKI (KRBRD):

Obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 1455 w roku 2030.

Obniżenie o min. 50% liczby ofiar ciężko rannych tj. nie więcej niż 5317 w roku 2030.

CEL DLA WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO:

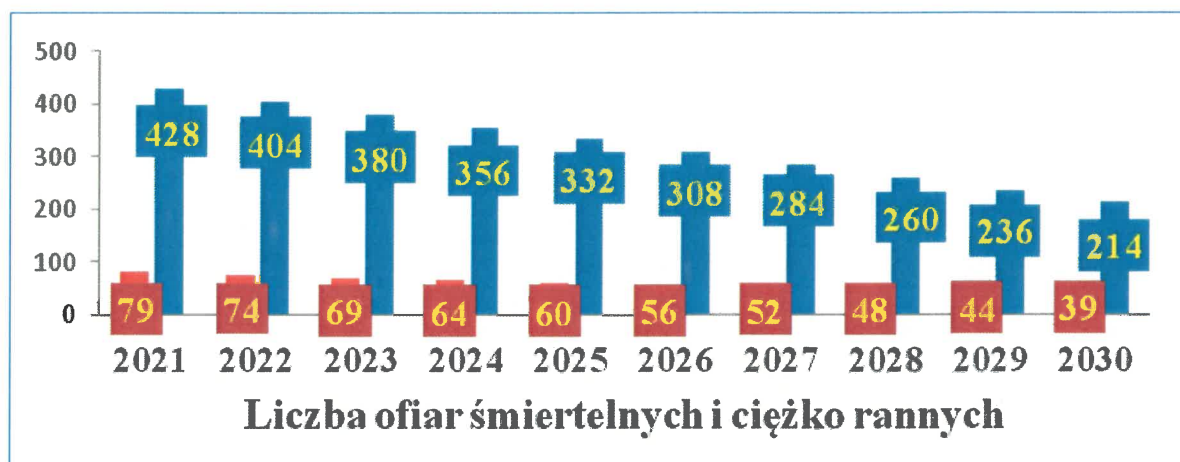
Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wskazuje następujące wartości:

Ofiary śmiertelne – ograniczenie o 50% tj. nie więcej niż 39 do 2030.

Ofiary ciężko ranne – ograniczenie o 50% tj. nie więcej niż 214 do 2030.

Cele etapowe:

Osiągnięcie celów głównych oznacza, że w całym okresie realizacji Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 powinien nastąpić stopniowy spadek zagrożenia w ruchu drogowym.



Wykres 33. Cele etapowe Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

Źródło: Opracowanie własne.

Założenie program:

Wizja ZERO – ZERO ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. – do 2050 roku.

3.3. Struktura programu

Program realizacyjny Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 zakłada konkretne cele oraz wskazuje priorytety działań, których wdrożenie powinno w efekcie doprowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Struktura interwencji Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jest oparta na pięciu filarach, stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. Są to w kolejności:

Filar I – System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Filar II – Bezpieczny człowiek

Filar III – Bezpieczne drogi

Filar IV – Bezpieczny pojazd

Filar V – Ratownictwo i opieka powypadkowa

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.

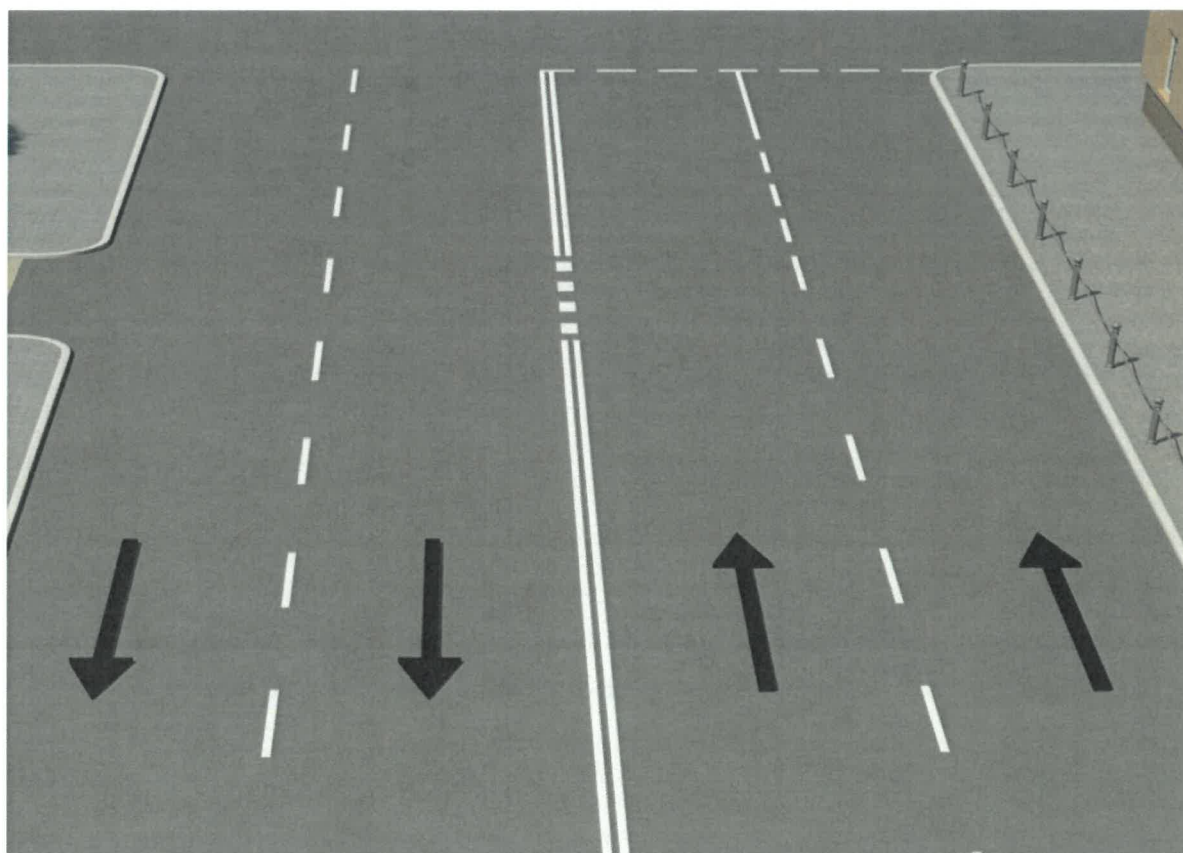
Edukację – rozumianą, jako podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem edukacji jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, ale także na poziomie danej społeczności lub na poziomie organizacyjnym.

Tabela 9. Priorytety zmierzające do realizacji poszczególnych celów

Filar	Rodzaj działań			
	Inżynieria	Nadzór	Edukacja	Ratownictwo
System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	Działania zmierzające do realizacji poszczególnych celów			
Bezpieczny człowiek				
Bezpieczne drogi				
Bezpieczny pojazd				
Ratownictwo i opieka powypadkowa				

Źródło: Opracowanie własne.

Działania będą uwarunkowane zmianami prawnymi oraz badaniami i wymianą doświadczeń. Wszystkie instytucje Podlaskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wykonują działania zgodne ze swoim zakresem kompetencji. W każdym z filarów wskazano według kolejności: podmiot koordynujący działania oraz inne podmioty współpracujące przy danym zadaniu.



Zdjęcie podglądowe

ROZDZIAŁ 4.

Filary Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

4.1. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Podstawą wprowadzania trwałych, skutecznych i długofalowych zmian w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wprowadzenie tzw. bezpiecznego systemu. Tylko trwała, ścisła współpraca pomiędzy wieloma instytucjami (zarówno publicznymi, organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prywatnymi) jako partnerów zaangażowanych w realizację systemowej edukacji, projektowania i zarządzania infrastrukturą, nadzór nad ruchem drogowym, a także realizacja założeń szeroko pojętej pomocy powypadkowej są niezbędnym warunkiem do osiągnięcia znacznej poprawy w tym obszarze. Bezpieczny system to działanie wielopłaszczyznowe, zarówno na poziomie różnych instytucji partnerów, jak i realizacji zadań wszystkich 5 filarów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W województwie podlaskim strukturą organizacyjną, która spełnia taką rolę jest Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Konieczne jest jednak usprawnienie jej funkcjonowania, zaczynając od zapewnienia stabilnych źródeł finansowania, które warunkują systematyczność działań, jak i nadanie dodatkowych kompetencji związanych z nadzorem i ewaluacją wykonywanych działań. Analiza najlepszych doświadczeń międzynarodowych wskazuje jednoznacznie, iż warunkiem skutecznego procesu poprawy bezpieczeństwa jest ich realizacja poprzez zarządzanie instytucjonalne: legislację, planowanie, koordynację, monitoring, komunikację i promocję, finansowanie oraz badania i transfer wiedzy. Długoterminowe strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być ze sobą powiązane na szczeblu lokalnym, regionalnym i państwowym realizowane przez właściwie przygotowany zespół zarządzający, w oparciu o stałą współpracę, dając w ten sposób większą gwarancję skuteczności, niż działania doraźne bez odpowiedniej koordynacji.



Zdjęcie podglądowe

Priorytety i kierunki działań:

Priorytet 1 – Poprawa systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie podlaskim

Zaplanowane działania systemowe powinny umożliwić lepsze funkcjonowanie Rady, lepszą koordynację wdrażanych projektów, ich monitorowanie oraz sprawdzanie efektywności, a tym samym skuteczniejsze działania w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Czynniki zagrożenia:

- brak stabilnych, systemowych źródeł finansowania;
- brak szkoleń kadr BRD;
- brak wymiany doświadczeń z zakresu BRD w celu podnoszenia kompetencji;
- brak promowania i wspierania tworzenia lokalnych programów BRD;
- zaplanowane działania systemowe powinny umożliwić lepsze funkcjonowanie Rady, lepszą koordynację wdrażanych projektów, ich monitorowanie oraz sprawdzanie efektywności, a tym samym skuteczniejsze działania w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- brak promowania i wspierania oraz tworzenia lokalnych programów BRD;
- brak powoływania Powiatowych Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- brak pozyskiwania dla Wojewódzkiej Rady BRD stabilnych, systemowych źródeł finansowania;
- brak współpracy z organizacjami pozarządowymi, instytucjami publicznymi, prywatnymi i mediami w promowaniu bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego;

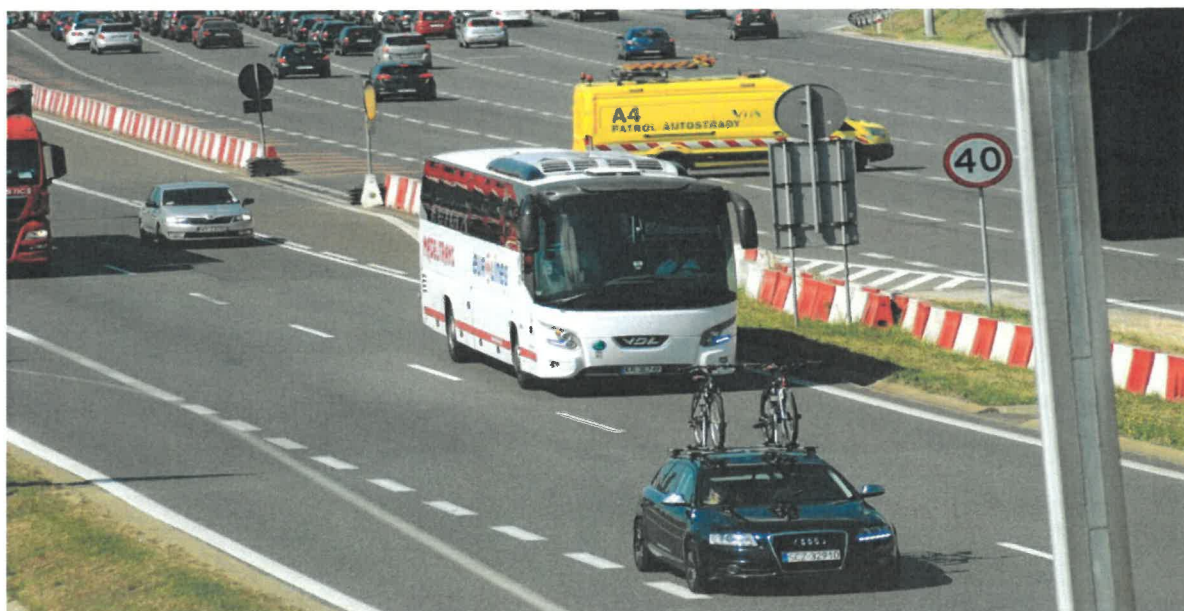


Zdjęcie podglądowe

Tabela 10. System zarządzania BRD – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030

	DZIAŁANIE	JEDNOSTKI KOORDYNUJĄCE
	SYSTEMOWE	
1.	Pozyskanie dla instytucji WRBRD stabilnych, systemowych źródeł finansowania. Pozyskanie środków z funduszy europejskich na budowę Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy na terenie Województwa Podlaskiego.	Urząd Marszałkowski, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Samorządy
2.	Zachęcanie do powoływania Powiatowych Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Urząd Marszałkowski, Samorządy, WRBRD
3.	Promowanie i wspieranie tworzenia lokalnych programów BRD.	WRBRD, Urząd Marszałkowski, Samorządy
4.	Nawiązanie współpracy z organizacjami pozarządowymi, instytucjami publicznymi, prywatnymi i mediami w promowaniu bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.	WRBRD, Powiatowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, organizacje pozarządowe
5.	Rozwój i współpraca z instytucjami zbierającymi dane, w tym z Polskim Obserwatorium BRD w zakresie promowania wiedzy, sprawdzonych danych, wymiany doświadczeń i współpracy z instytucjami naukowymi.	Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
	EDUKACJA	
6.	Szkolenie kadr BRD: wymiana doświadczeń z zakresu BRD w celu podnoszenia kompetencji kadr BRD.	WRBRD

Źródło: Opracowanie własne.



Zdjęcie podglądowe

4.2. Bezpieczny człowiek

Najważniejszym zadaniem systemu BRD jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. Celem tego filaru jest realizacja konkretnych działań, które bezpośrednio będą oddziaływać na kształtowanie postaw wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, iż kluczowe dla skuteczności będą rozwiązania i działania oparte o trwałe systemy przestrzegania i egzekwowania przepisów prawa, wspomagane ukierunkowaną edukacją i wskazywaniem potrzeby odpowiedzialnych zachowań dla bezpieczeństwa poszczególnych uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na bardzo wysoki poziom zagrożenia wśród wszystkich kategorii tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego bardzo ważnym, dodatkowym kierunkiem działań, będą interwencje w zakresie promocji, rozwoju oraz szerokiego wdrażania drogowych (inżynierskich) środków ochrony i uspokojenia ruchu. Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczny Człowiek jest ograniczenie negatywnych konsekwencji niewłaściwego zachowania użytkowników dróg.

Priorytety i kierunki działań:

Priorytet 1 – Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.

Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego poprzez:

- System (monitorowanie działań).
- Edukację.
- Nadzór nad ruchem drogowym.
- Ratownictwo.

Ochrona uczestników ruchu drogowego poprzez:

- Monitorowanie wdrażanych środków inżynierskich.

FAKTY: Ofiary wypadków.

Analiza danych statystycznych z okresu sześciu lat 2016 – 2021 wykazuje, że wśród ofiar zabitych blisko 58,9% – to kierujący pojazdami. Kolejna grupa to piesi – uczestnicy ruchu – 21,9% wszystkich ofiar śmiertelnych, a następna grupa – to pasażerowie – 19,2%. Z kolei, wśród ofiar rannych w wypadkach drogowych najwięcej jest kierujących i pasażerów, odpowiednio 50,8% i 32,6%. Piesi są tu grupą o najmniejszej liczbie ofiar – 16,6%. Jednak, jak wynika z powyższych danych są grupą uczestników ruchu, gdzie ciężkość wypadków jest duża. Wśród ofiar wypadków wzrasta udział motocyklistów i motorowerzystów.

Tabela 11. Ofiary wypadków wg uczestników ruchu drogowego w latach 2016-2021

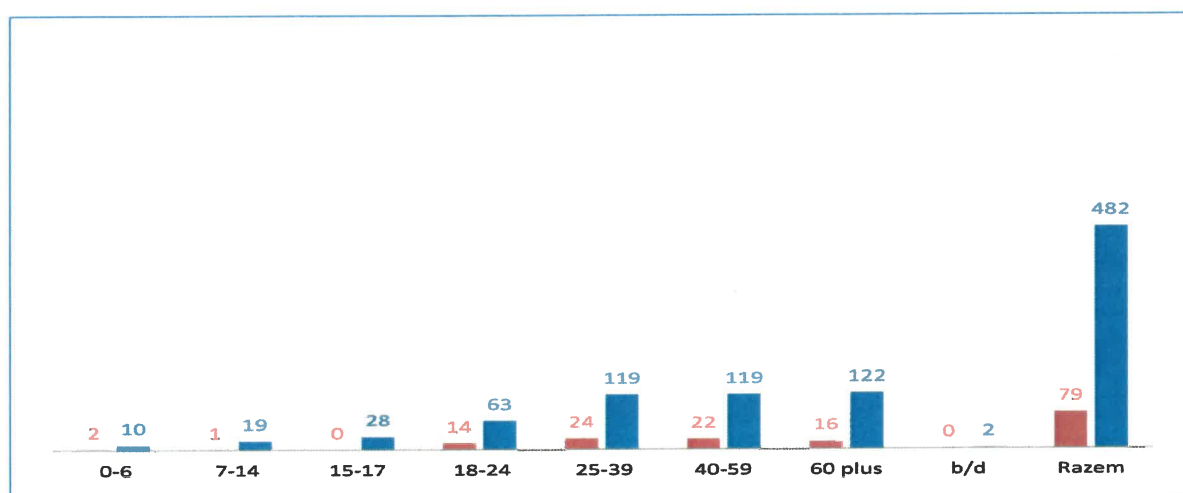
Rodzaj użytkowników drogi	Zabici	[%]	Ranni	[%]
Piesi	131	21,9	660	16,6
Kierujący	353	58,9	2022	50,8
Pasażerowie	115	19,2	1295	32,6
Ogółem	599	100	3977	100

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Tabela 12. Ofiary wypadków według uczestników ruchu drogowego w roku 2021

Rodzaj użytkowników drogi	Zabici	[%]	Ranni	[%]
Piesi	12	15,2	75	15,6
Kierujący	53	67,1	272	56,4
Pasażerowie	14	17,7	135	28,0
Ogółem	79	100	482	100

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.


Wykres 34. Liczba osób zabitych i rannych według wieku w 2021 r.

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

Nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego są istotną przyczyną wypadków drogowych. Zalicza się do nich: zachowania ryzykowne, jazdę kierowców pod wpływem używek, poruszanie się pieszych w przeważającej większości po drogach bez elementów odbłaskowych 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 niedostosowaną 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 na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych (wyprzedzanie, omijanie itp.) kończącą się często zderzeniem czołowym oraz jazdę w stanie zmęczenia.

Czynniki zagrożenia:

- prędkość;
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu;
- alkohol i inne podobnie działające substancje;
- prowadzenia pojazdów przy rozproszonej uwadze oraz w stanie zmęczenia;
- niestosowanie lub niewłaściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego.

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 nie tylko przez uczestników ruchu drogowego, którzy ignorują przepisy, ale również przez takich 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 popełniania błędu przez człowieka. Jeśli pomimo tego, błąd zostaje popełniony, to system ma chronić człowieka przed konsekwencjami tych błędów.

Piesi

Najeżdżanie 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 potrącenia pieszych w 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, progi zwalniające ruch, sygnalizacja świetlna),
- niski poziom edukacji pieszych i kierowców, nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez pieszych oraz kierujących pojazdami wobec pieszych, a także brak partnerstwa na drodze, przejawiający się okazywaniem wyższości kierowców pojazdów w stosunku do niechronionych uczestników ruchu pieszych, rowerzystów oraz osób korzystających z urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch (hulajnoga, deska żyroskopowa, deskorolka elektryczna, monocykl elektryczny, segway).
- mała widoczność pieszych, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności (noc, mgła, opady deszczu lub śniegu) spowodowana nieużywaniem elementów odbłaskowych lub niedostatecznym oświetleniem przejść dla pieszych.

Tabela 13. Przyczyny zdarzeń według rodzaju winy z udziałem pieszych w 2021 r.

	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
współwina uczestników ruchu	0	0	0	8
z innych przyczyn	0	0	0	17
z winy kierującego	68	6	68	120
z winy pieszego	18	7	11	56
Podsumowanie całkowite	86	13	79	201

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

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 przejście przy czerwonym świetle,
- bycie niewidocznym na drodze po zmierzchu lub w warunkach ograniczonej widzialności.

Tabela 14. Najczęstsze błędy popełniane przez pieszych w 2021 roku

Zachowanie się pieszego	Liczba zdarzeń	Liczba Wypadków	Procent Wypadków	Liczb Zabitych	Procent Zabitych	Liczba Rannych	Procent Rannych	Liczba Kolizji	Procent Kolizji
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	5	3	17%	2	29%	1	9%	2	4%
Inne przyczyny	15	2	11%	1	13%	1	9%	13	23%
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	3	3	17%	2	29%	1	9%	0	0%
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	34	6	33%	2	29%	4	37%	28	50%
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	5	3	17%	0	0%	3	27%	2	3%
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	4	0	0%	0	0%	0	0%	4	7%
Wejście na jezdnię przy czerwonym świecie	7	1	5%	0	0%	1	9%	6	11%
Zatrzymanie, cofnięcie się	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	2%
Ogółem	74	18	100%	7	100%	11	100%	56	100%

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku.

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:

- nieustąpienie pierwszeństwa,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- niezachowanie szczególnej ostrożności przy dojeździe do przejścia dla pieszych,
- 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).



Zdjęcie podglądowe

Priorytet 2 – Ochrona uczestników ruchu drogowego.

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 teoretycznego i praktycznego w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy, 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.

3. Badania i wymiana doświadczeń:

- monitorowanie trendów zmian zachowań pieszych, rowerzystów i motocyklistów oraz osób korzystających z urządzeń transportu osobistego, urządzeń wspomagających ruch oraz wpływu na bezpieczeństwo tych grup uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy, kaski, wjazd na czerwonym świetle),
- ocena skuteczności działań i zastosowanych środków w osiąganiu celów związanych z ochroną poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego,
- rozwój systemu zbierania danych o zachowaniach w ruchu drogowym.

Tabela 15. Bezpieczny człowiek – kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030

DZIAŁANIA	JEDNOSTKI KOORDYNACYJNE
INŻYNIERIA	
Wdrożenie środków uspokojenia ruchu	Zarządcy dróg, Samorządy
Odseparowanie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych, stosowanie progów zwalniających, stosowanie limitu prędkości 30 km/h tam, gdzie niemożliwe jest odizolowanie tego ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
Wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
NADZÓR	
Działania z obszaru nadzoru nad kierującymi związane z: – przekraczanie prędkości, – prowadzeniem pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne, – niestosowaniem lub nieprawidłowym stosowaniem pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorowerzystów i motocyklistów, – alkoholem i innymi podobnie działającymi środkami.	Policja, Inspekcja Transportu Drogowego
Działania z obszaru nadzoru nad kierującymi i pieszymi związane z: – koegzystencją kierujących – pieszy ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych, – korzystaniem przez pieszych z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych przy przekraczaniu jezdni – niezgodnie z obowiązującymi przepisami.	Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Miejska
EDUKACJA	
Realizacja debat BRD w woj. podlaskim na różnych szczeblach samorządowych.	Samorządy, WRBRD, media
Budowa, rozwój i promocja spójnego systemu edukacji wychowania komunikacyjnego.	Podlaskie Kuratorium Oświaty, WRBRD
Szkolenia dla osób (instytucji) zajmujących się tematyką bezpieczeństwa na drodze.	WRBRD WORD
Szkolenie dla nauczycieli w zakresie wychowania komunikacyjnego.	Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Dzieci: obowiązkowe prowadzenie szkoleń i egzaminów na kartę rowerową.	Szkoły podstawowe, Kuratorium Oświaty
Dzieci: konkursy edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa na drodze skierowane do uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych.	Policja, WRBRD, PZM-ot, Kuratorium Oświaty, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Młodzi kierowcy: – szkolenia teoretyczne i praktyczne w zakresie obowiązujących przepisów ruchu drogowego oraz techniki jazdy w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy, – działania edukacyjne nakierowane na uświadamianie ryzyka oraz konsekwencji wypadków.	Policja, WRBRD, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy
Seniorzy: – edukacja grupy wiekowej 60+ z zakresu aktualnych przepisów ruchu drogowego oraz zagrożeń w ruchu drogowym, – współpraca z instytucjami zrzeszającymi osoby starsze, uniwersytetami trzeciego wieku, – wsparcie ogólnopolskich działań edukacyjno-informatycznych KRBRD skierowanych do uczestników ruchu drogowego powyżej 60-tego roku życia.	WRBRD, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Piesi: realizacja działań edukacyjnych ukierunkowanych na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.	WRBRD, Policja, Kuratorium Oświaty, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

DZIAŁANIA	JEDNOSTKI KOORDYNACYJNE
Rowerzyści, kierujący hulajnogami elektrycznymi, urządzeniami transportu osobistego (UTO), urządzeniami wspomagającymi ruch (UWR): – promowanie poprzez kampanie edukacyjne właściwych zachowań wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz poprawnego wykorzystania istniejącej infrastruktury.	WRBRD, Policja, Kuratorium Oświaty, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Motocykliści: – edukacja i promowanie właściwych zachowań na drodze, – docieranie poprzez kampanie edukacyjne do szerokiej rzeszy grup motocyklowych, szczególnie zachęcające do systematycznego podnoszenia umiejętności związanej z techniką jazdy w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy.	WRBRD, Policja, media, organizacje pozarządowe, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy
1. Prowadzenie kampanii społecznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Organizacja różnorodnych akcji w celu utrwalania zasad bezpiecznego korzystania z dróg.	WRBRD, media, organizacje pozarządowe, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Promowanie i upowszechnianie przepisów i regulacji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym	WRBRD, media, organizacje pozarządowe, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Uświadamianie prawnych i społecznych konsekwencji kierowaniem pojazdami pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków.	WRBRD, media, organizacje pozarządowe, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
Powszechna edukacja społeczeństwa z zasad udzielania pierwszej pomocy. Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń z udziałem pieszych.	WRBRD, Policja, Ośrodki Szkolenia Kierowców, ratownictwo medyczne, Państwowa Straż Pożarna

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Bezpieczne drogi

Działania w ramach filaru Bezpieczna Droga mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz nadzoru nad ruchem drogowym. Ich realizacja w ramach Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2021-2030 powinna doprowadzić do sytuacji, kiedy drogi i ich otoczenie będą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom, a faktyczna prędkość poruszających się po nich pojazdów będzie skorelowana ze standardami bezpieczeństwa obowiązującymi w danym miejscu.

Priorytety i kierunki działań:

Priorytet 1. Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczna Droga będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji w postaci wypadków drogowych i ich ofiar, wynikających z mankamentów infrastruktury drogowej. Drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA Oddział w Białymstoku posiadały na przestrzeni lat 2014–2020 łączne długości zgodne z niżej zamieszczoną tabelą. GDDKiA nie zarządza odcinkami dróg krajowych przebiegającymi przez miasta: Łomża (Nr 61, 63), Białystok (Nr 8, 19, 65), Suwałki (Nr 8). Główne zmiany w zakresie długości dróg krajowych były wynikiem budowy dróg ekspresowych S8 i S61 i wynikającą z powyższego utratą kategorii drogi krajowej przez odcinki zastępowane wybudowanymi odcinkami dróg ekspresowych. Drogi o największym znaczeniu komunikacyjnym, przenoszące największe natężenie ruchu pojazdów oraz stanowiące ważne korytarze transportowe województwa podlaskiego, to drogi krajowe S8/8, S61/61.

Czynniki zagrożenia:

- niski poziom integracji transportu zbiorowego skutkujący aktualnym, wciąż niewielkim udziałem podróży publicznymi środkami transportu względem transportu indywidualnego;
- wielofunkcyjność dróg i ulic skutkująca mieszaną strukturą pojazdów – charakteryzującą się różną masą i prędkością – w jednym miejscu i czasie;
- błędy w zakresie planowania dostępności drogi oraz strefowania przestrzeni ruchu skutkujące wzrostem poziomu zagrożenia niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych;
- nieuwzględnienie lub niski poziom stosowania podstawowych zasad projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do geometrii drogi, widoczności oraz organizacji ruchu;
- w rezultacie niewłaściwego stosowania lub braku stosowania projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego – niespełnienie kryteriów drogi samowytłumiającej i wybaczącej;
- próby naprawiania złych rozwiązań planistyczno-projektowych skomplikowaną organizacją ruchu, a w efekcie ”przez oznakowanie dróg”.

Tabela 16. Przebieg dróg krajowych przez teren województwa podlaskiego.

Nr drogi krajowej	Nazwa drogi krajowej	Klasa techniczna	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
8	granica województwa - Zambrów - ... Suwałki - Budzisko - granica UE	GP	177,278	172,005	159,390	159,390	130,641	128,372	128,372
		S	33,106	33,106	48,423	48,423	77,355	77,355	77,355
16	granica województwa - Augustów - Ogrodniki - granica UE	GP	65,782	69,317	69,317	69,317	69,317	69,317	67,609
19	Granica RP - Kuźnica - Sokółka - Białystok ... - Zabłudów - Bielsk Podlaski - Siemiatycze - granica województwa ... woj. mazowieckie	GP	146,554	146,554	146,554	146,554	146,554	146,554	146,554
58	granica województwa - w. Szczuczyn	G	5,392	5,392	5,392	5,392	5,392	5,392	4,311
61	granica województwa - Łomża - Kisielnica - Stawiski - Szczuczyn - Grajewo - Bargłów Kościelny - Augustów ... w. Raczy - w. Suwałki Południe	GP	121,012	122,406	122,406	122,406	122,406	123,073	123,056
		S	0,000	12,750	12,750	12,750	12,750	25,582	25,582
62	granica województwa - Drohiczyn - Siemiatycze - DK 19	G	22,020	22,020	22,020	22,020	22,020	22,020	22,020
63	granica województwa - Kolno - Kisielnica - DK 61 ... Łomża ... Zambrów - granica województwa ... woj. mazowieckie ... granica województwa - Czyżew - granica województwa	G	75,161	75,161	75,161	75,509	75,509	75,509	75,509
63	rondo na DK 63 - w. Zambrów Zachód	GP	3,984	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
64	Piątnica - Jezewo Stare(S8)	G	47,170	47,170	47,170	47,170	47,170	47,170	47,170
65	granica województwa - Grajewo - Mońki - Dobrzyniewo - Białystok ... Białystok - Wality - Bobrowniki - granica RP	G	119,323	119,406	119,406	119,406	119,406	119,423	119,423
66	W. Zambrów Zachód - DK 63 ... Zambrów - Wysokie Mazowieckie - Szepietowo - DK 19 ... Bielsk Podlaski ... DK 19 - Kleszczele Połowce - granica RP	G	113,653	112,905	112,905	112,905	112,905	112,905	112,905
		GP	0,000	2,962	2,962	2,962	2,962	3,841	3,841
Suma			930,435	941,154	943,856	944,204	944,387	956,513	953,707

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

Podstawowy zbiór informacji o ruchu drogowym na drogach krajowych stanowią wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu, który wykonywany jest cyklicznie co 5 lat. W latach 2014-2020 Generalny Pomiar Ruchu był wykonywany dwa razy: w 2015r. oraz w 2020/21 (Ze względu na pandemię COVID-19 oraz konieczność minimalizacji wpływu okresów, w których wystąpiły największe ograniczenia w mobilności uczestników ruchu, były wprowadzone niezbędne zmiany w kalendarzu wykonywania pomiarów. W rezultacie uzyskane wyniki pomiarów podsumowano jako Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021 (GPR 2020/21)). Średni Dobowy Ruch Roczny (SDRR) w GPR2015 jak również GPR2020/21 na sieci dróg krajowych województwa podlaskiego na tle pozostałych województw plasował się tak samo jak w GPR 2005 na 15 miejscu.

Tabela 17. Generalny Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów (SDRR) wg GPR2015 oraz GPR2020/2021

L.p.	Województwo	SDRR 2015 (poj./dobę)
	Polska	11 178
1	śląskie	20 017
2	małopolskie	14 580
3	łódzkie	13 415
4	mazowieckie	13 208
6	pomorskie	12 352
7	wielkopolskie	12 171
8	kujawsko-pomorskie	10 531
9	opolskie	9 269
10	podkarpackie	9 226
11	świętokrzyskie	8 844
12	lubuskie	8 840
13	lubelskie	8 100
14	zachodniopomorskie	7 954
15	podlaskie	7 082
16	warmińsko-mazurskie	6 133

L.p.	Województwo	SDRR 2020/21 (poj./dobę)
	Polska	13 574
1	śląskie	22 619
2	małopolskie	18 918
3	dolnośląskie	16 933
4	mazowieckie	16 447
5	łódzkie	16 030
6	pomorskie	15 277
7	wielkopolskie	14 615
8	kujawsko-pomorskie	12 307
9	podkarpackie	10 789
10	opolskie	10 611
11	lubuskie	10 595
12	świętokrzyskie	10 353
13	lubelskie	9 882
14	zachodniopomorskie	9 413
15	podlaskie	8 125
16	warmińsko-mazurskie	7 560

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

W okresie 2014-2020 na sieci dróg krajowych objętej pomiarem zarejestrowano wzrost ruchu średnio o 6 % SDRR 2015, w porównaniu do SDRR 2010 oraz 15 % SDRR 2020/21, w porównaniu do SDRR 2015.

Do odcinków dróg krajowych o największym natężeniu ruchu zgodnie z GPR 2015 w województwie podlaskim zaliczono:

- 1) droga krajowa Nr 8 na odcinku Białystok – węzeł Sochonie – 20 796 poj./dobę;
- 2) droga krajowa S8 na odcinku węzeł Choroszcz – Białystok /DW 676/ – 20 517 poj./dobę;
- 3) droga krajowa Nr 19 na odcinku Bielsk Podlaski /przejście 2/ – 16 343 poj./dobę;
- 4) droga krajowa S8 na odcinku węzeł Jeżewo – węzeł Choroszcz – 16 290 poj./dobę;
- 5) droga krajowa Nr 8 na odcinku Białystok /DW 676 – DW 669/ – 15 761 poj./dobę.

Do odcinków dróg krajowych o największym natężeniu ruchu zgodnie z GPR 2020 w województwie podlaskim zaliczono:

- 1) droga krajowa S8/8 na odcinku węzeł Choroszcz – Porosły /DW 676/ – 30 163 poj./dobę;
- 2) droga krajowa Nr 8 na odcinku Białystok /gr. miasta/ – węzeł Białystok Północ /DK 19/-27 301 poj./dobę;
- 3) droga krajowa Nr 8 na odcinku Porosły /DW 676/ – Białystok /gr. miasta/ – 26 674 poj./dobę;
- 4) droga krajowa S8 na odcinku węzeł Tykocin – węzeł Choroszcz – 24 441 poj./dobę;
- 3) droga krajowa S8 na odcinku węzeł Rzędziany – węzeł Tykocin – 22 153 poj./dobę.

Finansowanie dróg krajowych

W okresie od 2014 r. do 2020 r. wydatki poniesione przez GDDKiA Oddział w Białymstoku wzrosły ponad dwukrotnie. Do 2016 r. następował ich systematyczny wzrost, co wiązało się z realizacją coraz większych i kosztowniejszych zadań. Następnie na przestrzeni ostatnich lat 2017-2018 nastąpił spadek wydatków ponoszonych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku i od 2019 r. ponownie nastąpił znaczący wzrost. Największe środki zostały wydatkowane na zadania związane z budową dróg ekspresowych.

Tabela 18. Źródła finansowania dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku w latach 2014–2020 [tys. zł]

Lp.	Wyszczególnienie	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Środki budżetowe	120 982,5	88 498,9	105 206,6	176 116,4	153 328,9	309 420,0	456 352,3
2.	KFD	588 005,7	771 961,5	869 103,9	776 499,3	575 970,0	521 795,9	1 071 425,7
WYDATKI RAZEM [tys. zł]		708 988,2	860 460,4	974 310,5	952 615,7	729 298,9	831 215,9	1 527 778,0

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

Priorytet 2. Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego ma na celu eliminację zagrożeń, występujących podczas eksploatacji infrastruktury drogowej. Cel ten powinien być osiągnięty poprzez przygotowanie narzędzi i procedur, umożliwiających wdrażanie poszczególnych elementów systemu bezpieczeństwa drogowego. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: niezależne procedury audytu bezpieczeństwa ruchu oraz przeglądów dróg, powszechną klasyfikację dróg i ulic pod kątem bezpieczeństwa ruchu, a także rozwój kompleksowych rozwiązań ITS /Inteligentne Systemy Transportowe/ w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Należy wskazać, iż interwencje w filarze *Bezpieczna Droga* będą obejmować swoim spektrum nie tylko fizyczną stronę dróg i ulic, ale także szereg działań o wymiarze nadzorującym i edukacyjnym warunkującym powszechność, efektywność oraz właściwy odbiór społeczny stosowanych rozwiązań. Przykładem takich działań będą szkolenia kadr realizujących proces audytu i klasyfikacji, wdrażanie środków ITS w odniesieniu do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, a także rozwijanie i wdrażanie nowoczesnych technologii wspomagających, np. bezzałogowych statków powietrznych czy elementów automatycznego systemu adaptacji prędkości jazdy /ISA/.

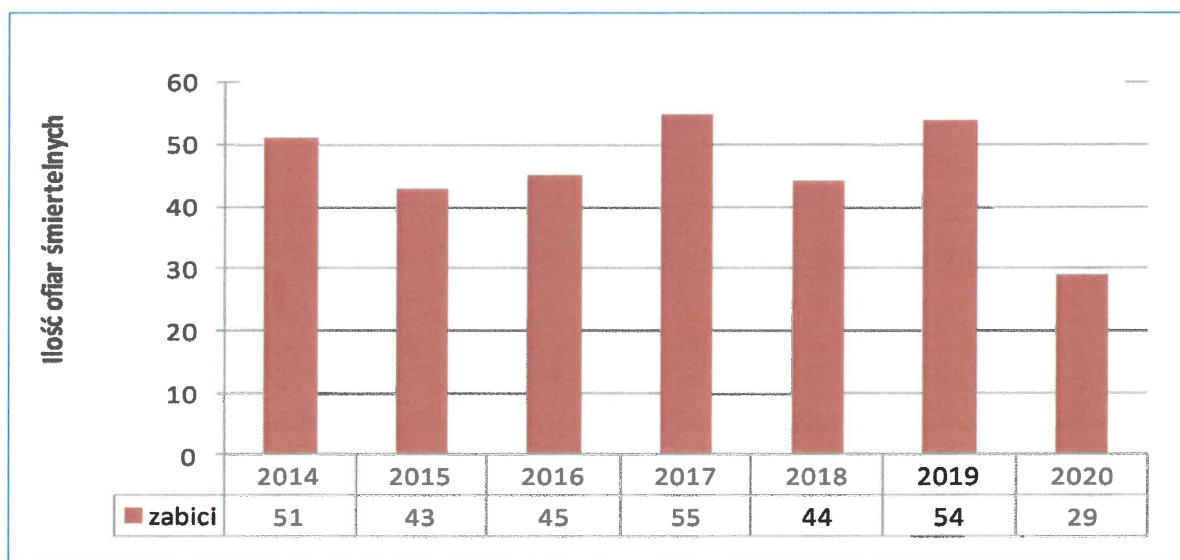
Od 2014 do 2020 roku na drogach krajowych miało miejsce 1 107 wypadków, zginęło 321 osób, 1328 zostało rannych. W ciągu tego okresu liczba wypadków zmniejszyła się o ok. 19%, zabitych o 43%, a rannych o 19%. Należy zauważyć, że zarówno ilość wypadków ze skutkiem śmiertelnym jak i ciężkość wypadków skokowo wzrastały lub malały, co do 2019 r. przy uśrednieniu wskazywałoby na utrzymywanie się tego wskaźnika na podobnym poziomie. Dopiero 2020 r. przyniósł znaczny spadek w zakresie ilości wypadków ze skutkiem śmiertelnym, jak również ciężkości wypadków (ilości zabitych na 100 wypadków). 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 1x2. 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.

Należy jednak zauważyć, że zwiększająca się ilość odcinków dróg ekspresowych ma wpływ na spadek ilości wypadków w przypadku drogi krajowej S8/8 oraz S61/61. Największy spadek, porównując rok 2014 do 2020, w zakresie ilości wypadków odnotowano w przypadku drogi krajowej 61/S61 – 50% oraz 8/S8 – 29%. Natomiast w zakresie ilości ofiar śmiertelnych największe spadki odnotowano na drodze krajowej S61/61 – 76% oraz drodze krajowej Nr 19 – 70%, na drodze krajowej S8/8 ilość ofiar śmiertelnych spadła o 33%. W przypadku ofiar rannych na drodze krajowej Nr 61/S61 odnotowano spadek o 35%, S8/8 – o 19% i DK 19 – o 17%.

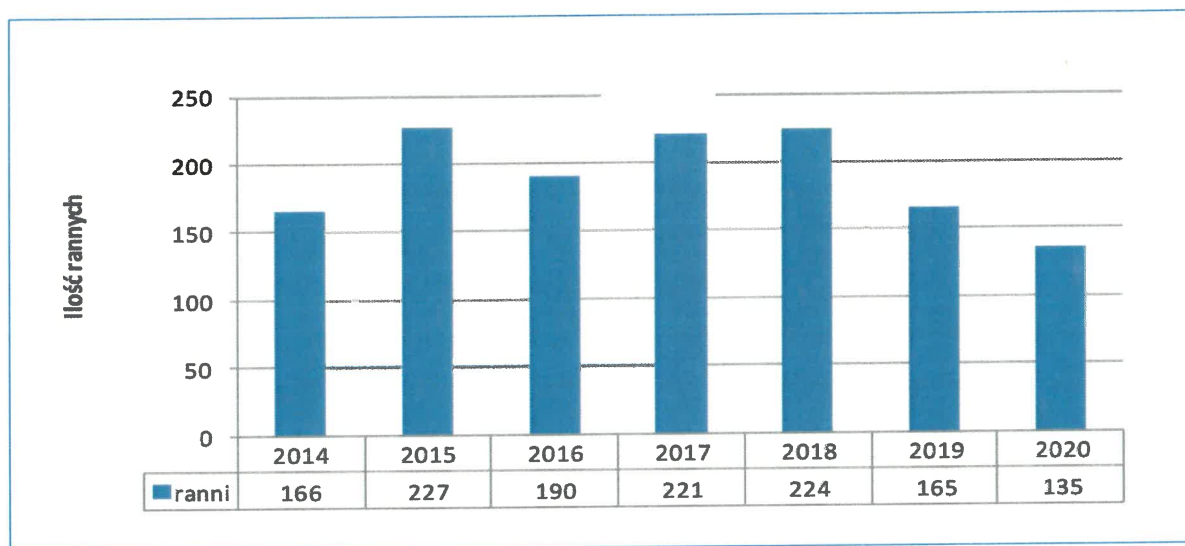
Wypadki na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku w latach 2014-2020 (nie uwzględniono wypadków, które miały miejsce na odcinkach dróg krajowych przebiegających przez miasta: Białystok, Łomżę i Suwałki).

Poniżej zamieszczono wykresy obrazujące dane o wypadkach, ofiarach śmiertelnych, rannych oraz wypadkach z ofiarami śmiertelnymi w okresie 2014-2020 na poszczególnych drogach krajowych województwa podlaskiego.



Wykres 35. Zabici na drogach krajowych za lata 2014-2020

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.



Wykres 36. Ranni na drogach krajowych za lata 2014-2020

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

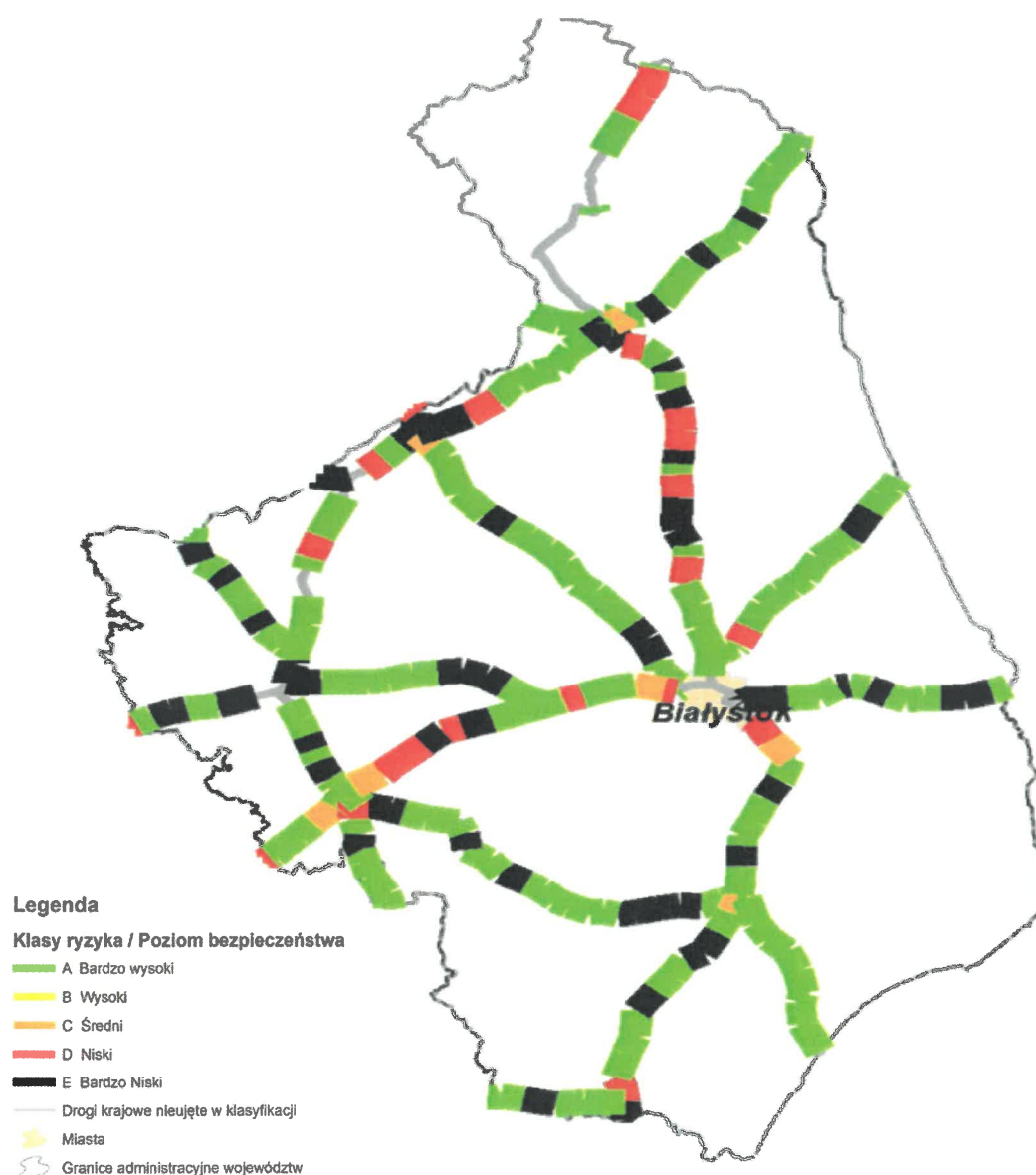
Klasyfikacja odcinków niebezpiecznych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku

Zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej [Dz. U. UE L. 319/59] oraz Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. Dz. U. 2013 r. 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.

Klasyfikacja niebezpiecznych odcinków dróg krajowych (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 poprzez działania prowadzone przez zarządcę drogi. W okresie od 2014 r. do 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła dwie klasyfikacje odcinków, tj. za lata 2013-2015 oraz za lata 2016-2018.

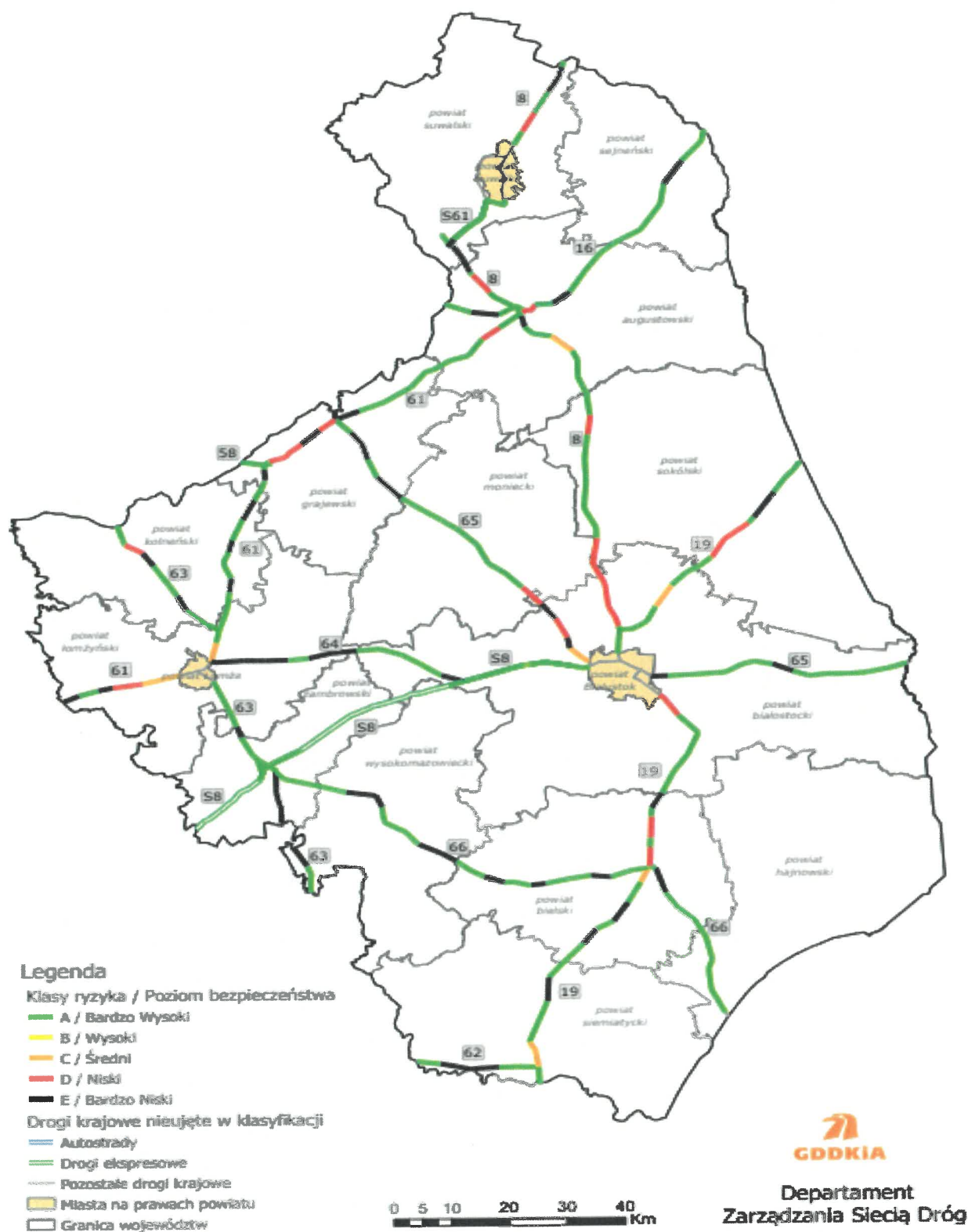
Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych (koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi).

Koncentracja wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest miarą uwzględniającą i uwypuklającą w szczególności skutki i ciężkość wypadków na odcinkach dróg zamiejskich o dużej prędkości jazdy uczestników ruchu drogowego. Stanowi ona podstawę do przygotowania listy odcinków o największym ryzyku uwikłania w wypadek z ofiarami śmiertelnymi. Daje to podstawę do prowadzenia działań nakierowanych na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych.



Mapa 1. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych (za okres 2013-2015) – klasy ryzyka

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.



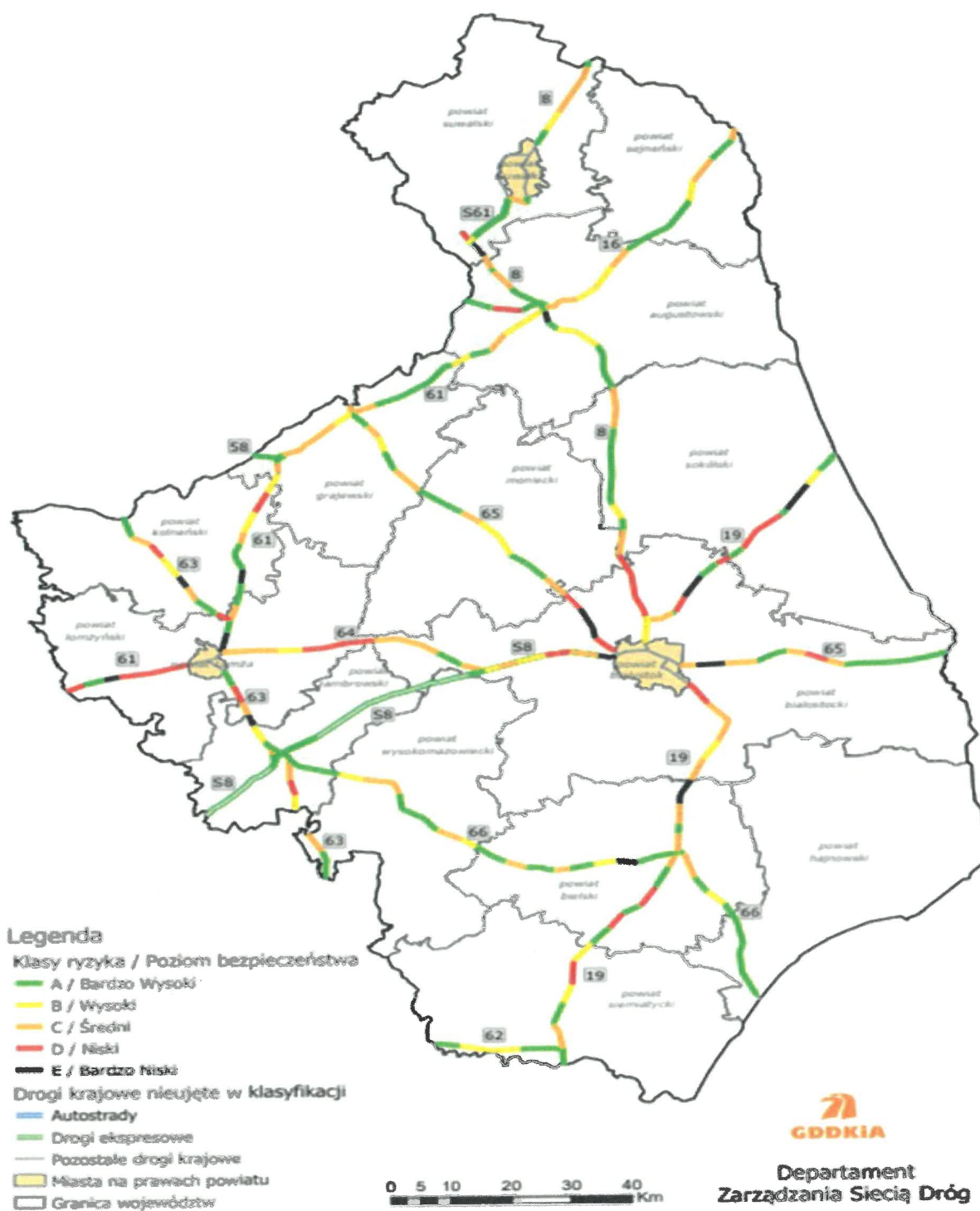
Mapa 2. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych za okres 2016-2018 – klasy ryzyka województwo podlaskie

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej, gęstość kosztów wypadków drogowych jest miarą uwzględniającą i uwypuklającą łączne straty w wypadkach drogowych na analizowanym odcinku drogi. Jest również miarą ryzyka społecznego, odnoszącego się do zachowań całych grup społecznych na wybranym obszarze lub sieci drogowej. Zatem jest to strata (liczba ofiar, a także straty materialne poniesione w wypadkach drogowych) w przyjętym okresie na wybranym obszarze lub obiekcie drogowym, które mogą wystąpić w wyniku zdarzeń niebezpiecznych wywołanych przez funkcjonowanie systemu transportu drogowego.



Zdjęcie podglądowe



Mapa 3. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Gęstość kosztów wypadków drogowych za lata 2016-2018) – klasy ryzyka województwo podlaskie

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

Tabela 19. Porównanie klasyfikacji odcinków dróg pod względem koncentracji wypadków śmiertelnych ogółem oraz gęstości kosztów wypadków za okres 2013-2015 względem okresu 2016-2018

Klasa ryzyka/poziom bezpieczeństwa	Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych ogółem			Gęstość kosztów wypadków		
	2013-2015	2016-2018		2013-2015	2016-2018	
A	541,031 km	569,191 km	wzrost	289,524 km	344,346 km	wzrost
B	0 km	0 km	-	178,576 km	143,965 km	spadek
C	31,364 km	35,517 km	wzrost	219,051 km	237,672 km	wzrost
D	89,342 km	93,9 km	wzrost	136,913 km	119,71 km	spadek
E	229,877 km	203,562 km	spadek	67,55 km	56,477 km	spadek

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku.

Porównując klasyfikację odcinków dróg przeprowadzoną za okres 2013-2015 do klasyfikacji przeprowadzonej dla lat 2016-2018 należy zauważyć, że zarówno w przypadku klasyfikacji pod względem wypadków ze skutkiem śmiertelnym ogółem oraz gęstości kosztów wypadków nastąpił wzrost długości odcinków w klasie ryzyka A, do której przyporządkowany jest poziom bezpieczeństwa „bardzo wysoki”. Spadek w obu przypadkach nastąpił w klasie ryzyka E, do której przyporządkowany jest poziom bezpieczeństwa „bardzo niski”, co jest dowodem na to, że działania prowadzone na drogach krajowych przynoszą widoczne efekty w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Główne czynniki ryzyka na drogach krajowych:

- nakładanie się ruchu tranzytowego i lokalnego (zróżnicowanie 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 w latach 2014-2020.

1. Budowa odcinków dróg ekspresowych, dająca kompleksowe efekty, takie jak m.in.: rozdzielanie ruchu tranzytowego i lokalnego, wyrównanie prędkości, dostępność tylko przez węzły, rozdzielanie kierunków ruchu, itp. w największym stopniu przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Budowa obwodnic miejscowości, powodująca m.in. usunięcie ruchu tranzytowego z miejscowości.
3. Przebudowa istniejących dróg krajowych pod kątem likwidacji mankamentów istniejącej infrastruktury.
4. Poprawa stanu nawierzchni poprzez realizację remontów odcinków dróg krajowych.
5. Poprawa jakości zarządzania istniejącą infrastrukturą dróg krajowych w ramach robót utrzymaniowych, bieżącego utrzymania dróg, itp.

GDDKiA Oddział w Białymstoku sukcesywnie realizowała zadania związane z zarządzaniem siecią drogową, których celem było 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 były cykliczne przeglądy prawidłowości oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które realizowano wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji lub właściwymi terytorialnie Komendami Miejskimi czy Powiatowymi Policji. Jednym z wyników takich przeglądów było podejmowanie doraźnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach, na których zidentyfikowano zagrożenia. Były to działania w zakresie oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmian w organizacji ruchu. Cyklicznie, co 3 lata były dodatkowo realizowane kontrole stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ramach których przeprowadzano: kontrole ogólne, kontrole szczegółowe oraz kontrole specjalne (w porze nocnej – co 3 lata oraz wpływu robót drogowych na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego – dla robót o charakterze inwestycyjnym przeprowadzane co najmniej raz w miesiącu oraz każdorazowo po zmianie czasowej organizacji ruchu). Efektem tych kontroli było podejmowanie działań w ramach bieżącego utrzymania, jak również działań długofalowych, polegających na typowaniu zadań zgłaszanych do planów GDDKiA. Zimowe utrzymanie dróg było 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.

Poniżej wskazano najważniejsze zadania realizowane w latach 2014-2020 na sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku:

1. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od granicy województwa mazowieckiego do Zambrowa – lata realizacji 2015-2018;
2. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Obwodnicy Wiśniewa – za obwodnicę Mężenina – lata realizacji 2014-2017;
3. Rozbudowa drogi krajowej Nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Mężenina do Jezewa – lata realizacji 2015-2020;
4. Budowa drogi ekspresowej S-61 Obwodnica Suwałk – lata realizacji 2015-2019;
5. Budowa drogi ekspresowej S-61 na odcinku od Obwodnicy Suwałk do granicy państwa w Budzisku z obwodnicą miejscowości Szypliszki – w 2020 r. rozpoczęto realizację;
6. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Wysokie do węzła Raczki (odcinek od granicy województwa do węzła Raczki znajduje się w woj. podlaskim) – w 2018 r. rozpoczęto realizację;
7. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od Szczuczyna do węzła Ełk Południe (odcinek od Szczuczyna do granicy województwa znajduje się w woj. podlaskim) – w 2018 r. rozpoczęto realizację;
8. Budowa drogi ekspresowej S61 obwodnica Szczuczyna II jezdni – lata realizacji 2017-2020;
9. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Stawiski (bez węzła) do obwodnicy Szczuczyna – w 2017 r. rozpoczęto realizację;
10. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Kolno (z węzłem) do węzła Stawiski (bez węzła) – w 2019 r. rozpoczęto realizację;
11. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła „Łomża Południe” (z węzłem) do węzła „Łomża Zachód” (bez węzła) – w 2020 r. rozpoczęto realizację;
12. Budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła „Śniadowo” (z węzłem) do węzła „Łomża Południe” (bez węzła) – w 2019 r. rozpoczęto realizację;
13. Budowa obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej Nr 61 I jezdni – realizacja zakończyła się w 2015 r.;
14. Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego w ciągu drogi krajowej Nr 61 – realizacja zakończyła się w 2015 r.;
15. Budowa obwodnicy Augustowa w ciągu dróg krajowych Nr 8 i S61 – zadanie oddane do użytkowania w końcu 2014 r.;
16. Rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 z drogą powiatową Nr 1148B na Płociczno – zadanie oddane do użytkowania w końcu 2014 r.;

17. Remonty nawierzchni na odcinkach dróg krajowych Nr: 8 Katrynka – Przewalanaka; 63 Pisz – Kolno – Kisielnica, Rogienice – Kisielnica, Zambrów – Łomża; 66 Brańsk – Kalnica; 64 Rudniki Małe – Rudniki Duże – realizacja w 2014 r.;
18. Budowa i remonty chodników w następujących lokalizacjach: droga krajowa Nr 8 Chodorówka, droga krajowa Nr 16 Żarnowo Drugie, droga krajowa Nr 19 Boćki, Sokółka, droga krajowa Nr 61 Grajewo ul. Piłsudskiego, odc. Wólka Mała – Rajgród, droga krajowa Nr 62 Słochy Annapolskie, droga krajowa Nr 63 Zaruzie, Zambrów ul. Łomżyńska, droga krajowa Nr 65 Bobrowniki, droga krajowa Nr 66 Kalnica, Bielsk Podlaski – realizacja w 2015 r.;
19. Remonty nawierzchni na odcinkach dróg krajowych Nr: 65 Osowiec Twierdza – Mońki, na dojeździe do przejścia granicznego w Bobrownikach; 8 Stok – Szaciłówka, Skindzierz – Chodorówka, 66 Kadłubówka – Grabowiec, Zambrów – Brańsk – realizacja w 2015 r.;
20. Rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 19 (ul. Grodzieńska z ul. Piłsudskiego i Placem Kościuszki) w Sokółce wraz z wprowadzeniem sygnalizacji świetlnej – realizacja w 2016 r.;
21. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 65 w Grajewie – realizacja 2016 r.;
22. Remonty na odcinkach dróg krajowych Nr: 19 przejście przez Geniusze, Sokółka – Wierzchłowiec, Białobłockie – Sokółka; 62 Wólka Zamkowa – Drohiczyn, Klekotowo – Słochy Annapolskie; 65 Downary Plac – Rybaki; 63 Łomża – Zambrów – realizacja w 2016 r.;
23. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 16 w Poćkunach (przebudowa skrzyżowania na małe rondo, ciągi piesze, zatoki autobusowe) – realizacja 2017 r.;
24. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 16 na odcinku Augustów – Przewięź (budowa ścieżki rowerowej) – realizacja w 2017 r.;
25. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 62 w miejscowości Drohiczyn (budowa chodnika) – realizacja w 2017 r.;
26. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 66 w miejscowości Malinniki (budowa chodnika) – realizacja w 2017 r.;
27. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 65 w miejscowości Grajewo (uspokojenie ruchu, pasy do skrętu w lewo na skrzyżowaniach, wyspy dzielące kierunki ruchu, azyle na przejściach dla pieszych, ciągi piesze) – realizacja w 2017 r.;
28. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 19 w miejscowości Zabłudów (budowa chodnika) – realizacja w 2017 r.;

29. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 16 w miejscowości Rutki (budowa zatok autobusowych, przebudowa skrzyżowania – pasy do skrętu w lewo, budowa chodnika) – realizacja w 2017 r.;
30. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej Nr 16 w miejscowości Jeziorki (budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;
31. Przebudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku Knyszyn – Cegielnia – realizacja w 2017 r.;
32. Przebudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku Mońki – Knyszyn – realizacja w 2017 r.;
33. Przebudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku Osowiec Twierdza – Downary Plac oraz Rybaki – Mońki – realizacja w 2017 r.;
34. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 62 Zajęczniki – Klekotowo (remont nawierzchni; budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;
35. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 62 w miejscowości Klekotowo (remont nawierzchni; budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;
36. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Czyżew – Czyżew Sutki – realizacja w 2017 r.;
37. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 skrzyżowanie z DW648 – Zalesie – realizacja w 2017 r.;
38. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 62 Drohiczyn – Zajęczniki odc. I (remont nawierzchni, budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;
39. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Brulino Piwki – Szulborze Kozy – realizacja w 2017 r.,
40. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Mystki Rzym – Włosty Olszanka – realizacja w 2017 r.;
41. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 19 Ryboły – realizacja w 2017 r.;
42. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 8 Suchowola – Horodniana – realizacja w 2017 r.;
43. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 61 Piątnica – Marianowo – realizacja w 2017 r.;
44. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 62 Drohiczyn – Zajęczniki odc. II – realizacja w 2017 r.;
45. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 62 Tonkiele – Drohiczyn (remont nawierzchni, budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;

46. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 8 Przewalanka – Krasne Folwarczne – realizacja w 2017 r.;
47. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 8 Zagórze – Skindzierz – realizacja w 2017 r.;
48. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 8 Chodorówka – Suchowola (remont nawierzchni, budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2017 r.;
49. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Ciemnoszyje – Osowiec Twierdza – realizacja w 2017 r.;
50. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Wincenta – Czerwone – realizacja w 2017 r.;
51. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 63 Czerwone – Kolno – realizacja w 2017 r.;
52. Przebudowa drogi krajowej Nr 62 w miejscowości Słochy Annopolskie (budowa zatok autobusowych, chodników i ciągów pieszo-rowerowych) – realizacja w 2018 r.;
53. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 8 Domuraty – Sztabin – realizacja w 2018 r.;
54. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 65 Mońki – Knyszyn – realizacja w 2018 r.;
55. Przebudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku Mońki – Knyszyn – realizacja w 2018 r.;
56. Remont nawierzchni na odcinku drogi krajowej Nr 19 Piotrowo Krzywokoły – Dziadkowice – realizacja w 2018 r.;
57. Rozbudowa drogi krajowej Nr 63 na odcinku p.p. Kolno – realizacja 2018-2019 r.;
58. Rozbudowa drogi krajowej Nr 61 na odcinku p.p. Rydzewo – realizacja w 2019 r.;
59. Rozbudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku p.p. Suchowolce – realizacja 2018-2019 r.;
60. Rozbudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku Bielsk Podlaski – Podbiele – realizacja 2018-2020 r.;
61. Rozbudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku Podbiele – Suchowolce – realizacja 2018-2020 r.;
62. Rozbudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku Suchowolce – Kleszczele – realizacja 2018-2019 r.;
63. Rozbudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku Kleszczele – Połowce – realizacja 2018-2020 r.;
64. Remont nawierzchni drogi krajowej Nr 19 na odcinku Laszki – Ryboły – realizacja w 2019 r.;
65. Remont nawierzchni drogi krajowej Nr 19 na odcinku Koźliki – Laszki (remont nawierzchni, budowa zatok autobusowych) – realizacja w 2019 r.;

66. Rozbudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku p.p. Downary Plac – realizacja 2019 r. ;
67. Rozbudowa drogi krajowej Nr 63 na odcinku Wygoda – Zambrów – początek realizacji w 2018 r.;
68. Rozbudowa drogi krajowej Nr 65 na odcinku p.p. Mońki – realizacja 2018-2020 r.;
69. Przebudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku p.p. Szepietowo – początek realizacji w 2019 r.;
70. Przebudowa drogi krajowej Nr 66 na odcinku Patoki – Brańsk – realizacja w 2019 r.
71. Remont drogi krajowej Nr 61 na odc. Ul. Piłsudskiego w Grajewie – 2020 r.;
72. Remont drogi krajowej Nr 64 na odcinku Piątnica – DW 668 – 2020 r.

Finansowanie dróg wojewódzkich

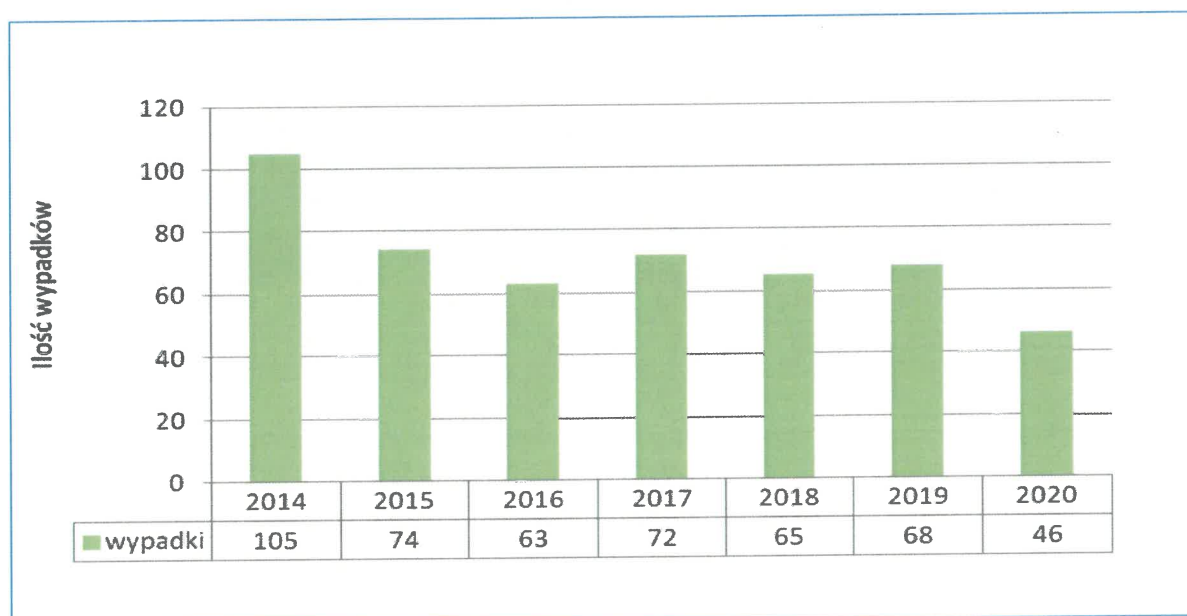
Tabela 20. Źródła finansowania dróg wojewódzkich w latach 2014-2021.

Źródło finansowania	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ogółem 2014-2020	2021
Budżet województwa podlaskiego	90 027 885	39 530 443	28 054 818	41 168 947	92 805 398	122 974 197	193 089 189	607 650 876	132 872 570
Budżet UE (RPOWP, POPW, PORPW, PWT P-B-U)	171 493 738	146 047 497	0	131 008 809	326 069 631	382 243 417	167 928 680	1 324 791 772	25 215 511
Budżet państwa (FDS, RFRD, inne)	21 050 232	42 758 826	18 806 976	20 880 023	19 958 620	50 226 161	37 994 134	211 674 971	32 575 599
Rezerwa subwencji ogólnej	991 800	1 760 518	0	5 090 600	4 659 400	2 986 851	12 311 126	27 800 295	3 808 847
Budżety JST	968 855	794 290	532 330	847 497	728 921	1 062 750	2 873 703	7 808 346	1 759 675
RAZEM:	284 532 511	230 891 573	47 394 124	198 995 876	444 221 970	559 493 375	414 196 831	2 179 726 260	196 232 202

Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich.

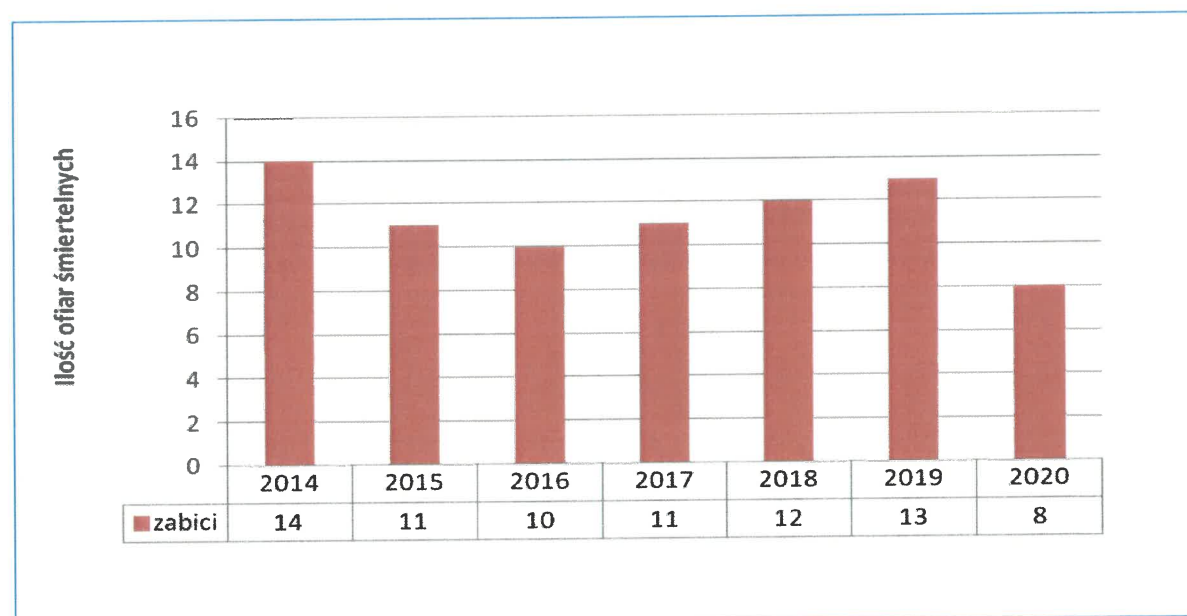
Inwestycje prowadzone w okresie 2014-2015 wiążą się z zakończeniem perspektywy 2007-2013 oraz pracami związanymi z przygotowaniem dokumentacji na kolejne lata finansowania. W okresie od 2017 r. do 2020 r. wydatki poniesione przez PZDW wynikały z realizacji coraz większych i kosztowniejszych zadań. Największym źródłem finansowania inwestycji na terenie województwa podlaskiego pochodziły odpowiednio z budżetu UE, budżetu województwa podlaskiego oraz budżetu państwa. Rok 2021 jest okresem zamykania kolejnych projektów oraz przygotowań do nadchodzącej perspektywy.

Wypadki na drogach wojewódzkich zarządzanych przez PZDW w Białymstoku w latach 2014-2020 (nie uwzględniono wypadków, które miały miejsce na odcinkach dróg wojewódzkich przebiegających przez miasta: Białystok, Łomżę i Suwałki).



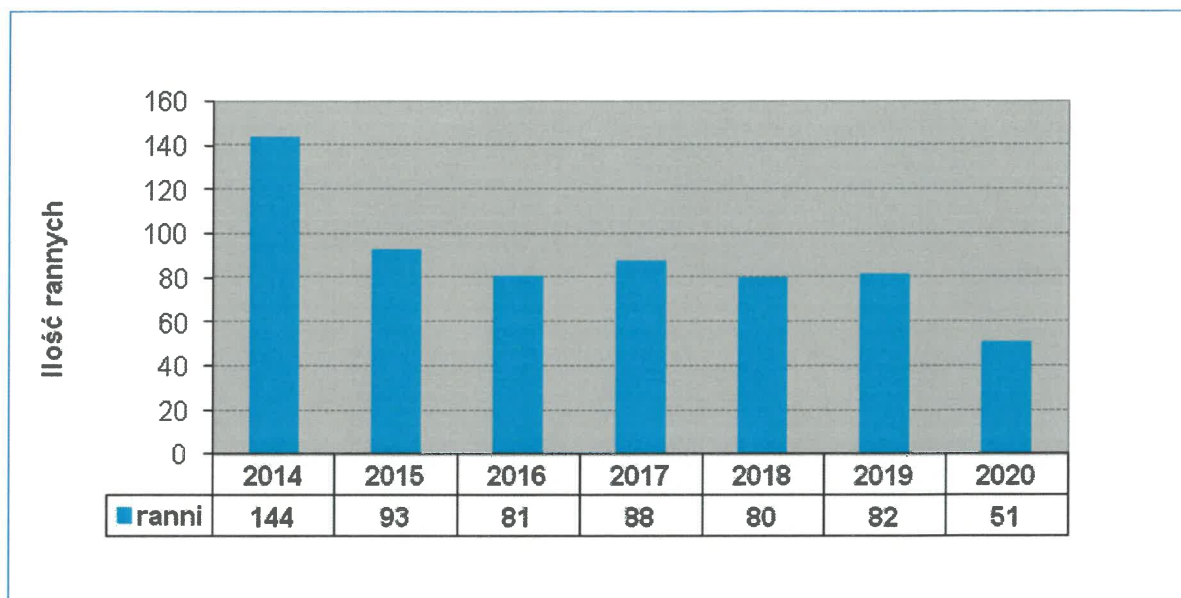
Wykres 37. Wypadki na drogach wojewódzkich za lata 2014-2020

Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.



Wykres 38. Zabici na drogach Wojewódzkich za lata 2014-2020

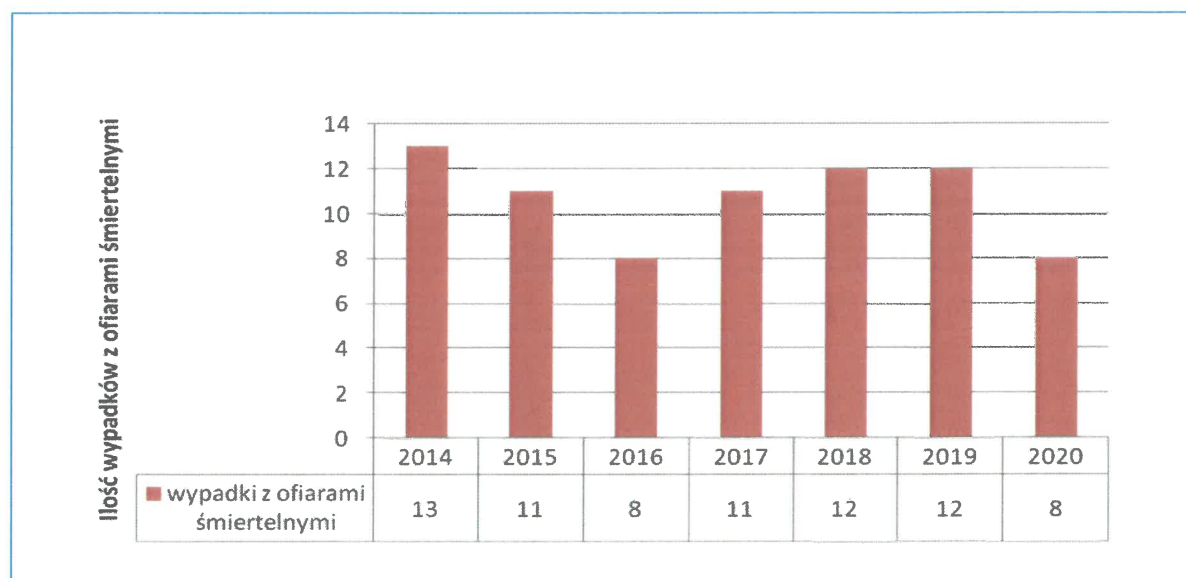
Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.



Wykres 39. Ranni na drogach wojewódzkich za lata 2014-2020

Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Od roku 2014 do roku 2020 na drogach wojewódzkich miały miejsce 493 wypadki, zginęło 79 osób, 619 osób zostało rannych. W ciągu tego okresu liczba wypadków zmniejszyła się o ok. 56%, zabitych o 43%, a rannych o 65%.



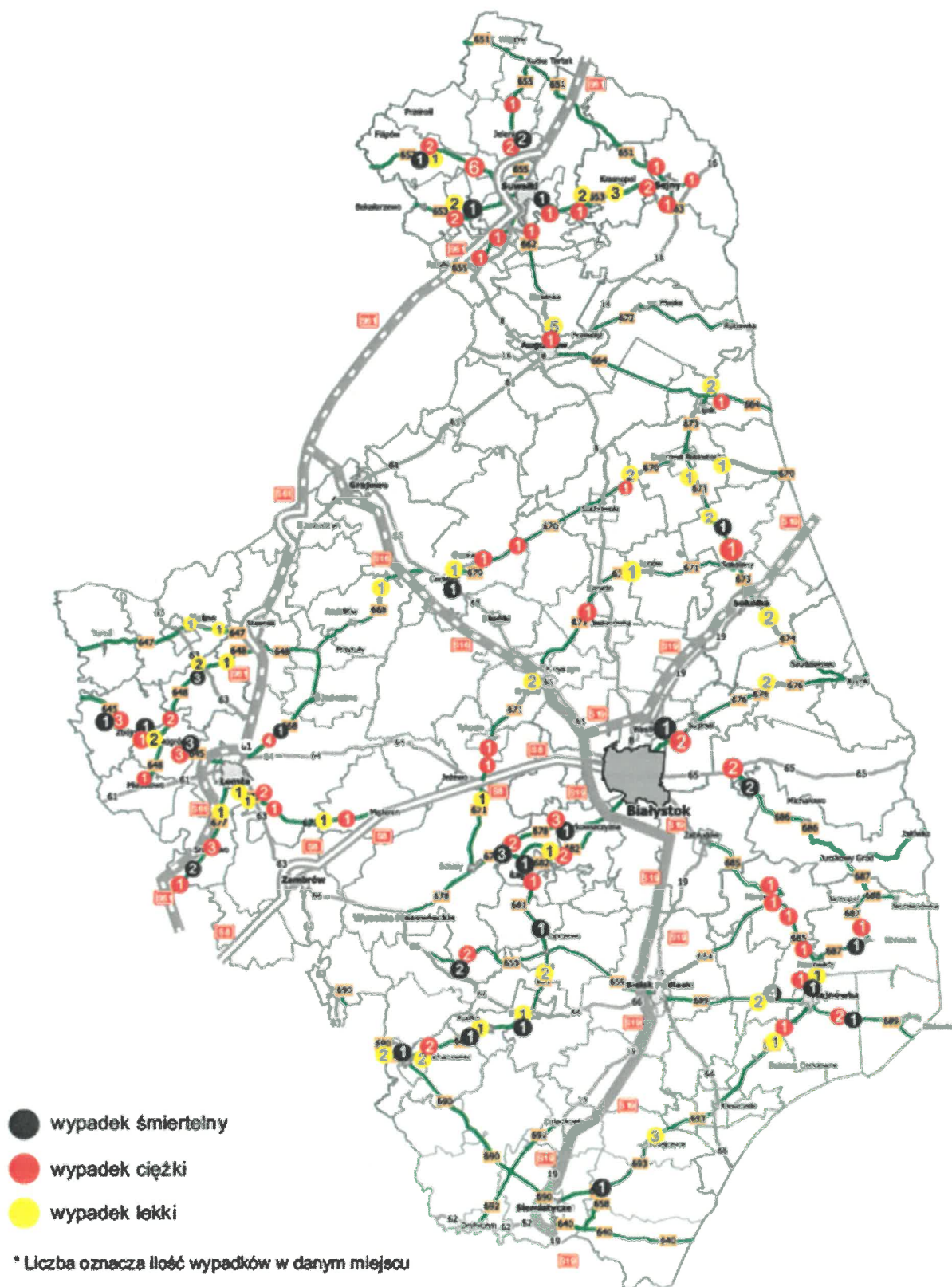
Wykres 40. Ilość wypadków śmiertelnych na drogach wojewódzkich w latach 2014-2020

Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

W roku 2020 zarejestrowano mniejszą liczbę wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi, niż w roku 2014, jak również mniejszą liczbę ofiar śmiertelnych. W 2020 roku uzyskano zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o połowę. W okresie sprawozdawczym zanotowano w 2014 roku – 144 osoby ranne w 105 wypadkach, w roku 2015 – 3 osoby ranne w 74 wypadkach, w roku 2016 – 81 osób rannych w 63 wypadkach, w roku 2017 – 88 osoby ranne w 72 wypadkach, w roku 2018 – 80 osób rannych w 65 wypadkach, w roku 2019 – 82 osoby ranne w 68 wypadkach, zaś w roku 2020 – 51 osób rannych w 46 wypadkach. Wyniki wskazują, iż po roku 2014 liczba rannych nie przekroczyła bariery 60% liczby z roku bazowego, co oznacza, że cel został osiągnięty.

Zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dn. 19 listopada 2008 r. 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.

Klasyfikacja niebezpiecznych odcinków dróg wojewódzkich (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. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich pozyskał informacje o zdarzeniach drogowych na poszczególnych drogach wojewódzkich za lata 2015-2021. Pozyskana z Policji roczna informacja o zdarzeniach drogowych na poszczególnych drogach wojewódzkich nie pozwala na ustalenie ich dokładnej lokalizacji i przyczyn, ale umożliwia określenie skali ich występowania. I tak najwięcej zdarzeń drogowych w latach 2015-2021 zarejestrowano na drogach wojewódzkich nr 678 (722 – 39 ofiar śmiertelnych), nr 653 (524 – 33 ofiary śmiertelne), nr 689 (387 – 25 ofiar śmiertelnych), nr 682 (331 – 34 ofiar śmiertelnych) i nr 685 (323 – 25 ofiar śmiertelnych). Jak widać, znacznej liczbie zdarzeń drogowych z reguły towarzyszyły duże liczby ofiar śmiertelnych. Zauważono też inną prawidłowość, iż po przebudowie niektórych z tych dróg, ilość wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym zmalała, a liczba kolizji pozostała na tym samym poziomie, a nawet, w niektórych przypadkach, wzrosła.



Mapa 4. Wypadki drogowe na drogach wojewódzkich w latach 2019-2021

Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Działania na drogach wojewódzkich zarządzanych przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego w latach 2014-2020.

- uspokajanie ruchu na obszarach zurbanizowanych, tj. stosowanie takich rozwiązań inżynierskich, które w wyniku zmiany istniejącej geometrii i przebiegu trasy w rejonie skrzyżowania lub wlotu do miejscowości wymuszają na użytkownikach pojazdów ograniczenie prędkości ruchu (ronda, szykany), a pieszym zapewniają azyl;
- kompleksowe przebudowywanie skrzyżowań zwykłych na skanalizowane np. z ruchem okrężnym, typu rondo (najczęściej małe, średnie lub turbinowe);
- likwidowanie tzw. „wąskich gardeł” tj. miejsc, w których mamy do czynienia z kongestią czyli niedostosowaniem infrastruktury drogowej (ograniczona przepustowość) do potrzeb ruchu (natężenia ruchu), co skutkuje utrudnieniami i uciążliwościami w ruchu drogowym;
- budowanie obwodnic w miejscach, gdzie trasy drogowe obciążone znacznym ruchem przenikają przez centra obszarów zabudowanych.
- segregacja ruchu poprzez budowę urządzeń usprawnienia ruchu takich, jak: chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe czy ścieżki rowerowe.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku sukcesywnie realizował zadania związane z zarządzaniem siecią drogową, których celem było bieżące utrzymanie istniejących dróg wojewódzkich m.in. pod kątem zapewnienia możliwie jak najwyższych standardów podróży oraz stałego podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem realizacji inwestycji punktowych – przebudowy skrzyżowań czy obiektów inżynierskich, zwykle jest lokalna poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu, która jest korzystna dla wszystkich użytkowników ruchu.

Jednym z elementów zmierzających do identyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego były cykliczne przeglądy prawidłowości oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które realizowano wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji lub właściwymi terytorialnie Komendami Miejskimi czy Powiatowymi Policji. Jednym z wyników takich przeglądów było podejmowanie doraźnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach, na których zidentyfikowano zagrożenia. Były to działania w zakresie oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmian w organizacji ruchu. Bezpieczna infrastruktura drogowa to także efekt usług i robót drogowych, realizowanych w ciągu dróg wojewódzkich z zakresu ich bieżącego utrzymania oraz odnow i remontów kapitalnych. Generalnie działania te częściej wiążą z interwencją, gdyż prewencja wymaga zdecydowanie wyższych nakładów finansowych.

W latach 2014-2021 na bieżące utrzymanie dróg wydatkowano ok. 131,6 mln zł. Środki te przeznaczono na naprawy nawierzchni dróg i chodników (tzw. remonty częściowe), roboty porządkowe i konserwacyjne, zimowe utrzymanie dróg, odnowę i wykonanie nowego oznakowania poziomego nawierzchni dróg, utrzymanie bieżące obiektów inżynierskich oraz zakupy znaków

pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z kolei wydatki na odnowy i remonty kapitalne infrastruktury drogowej w tym okresie wyniosły ponad 216,64 mln zł. Wyremontowano blisko 259,2 km (1.551,8 tys. m²) nawierzchni bitumicznych dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci chodników i zjazdów (84.756 m²) oraz 21 zatok autobusowych. W kontekście działań z zakresu poprawy BRD należy też pamiętać o robotach konserwacyjnych i zabezpieczających, wykonywanych przez własne terenowe służby drogowe, monitorujące na bieżąco całą sieć dróg o znaczeniu regionalnym. Ich wkład jest nie do przecenienia, gdyż operatywność i efektywność działania tych służb w praktyce decyduje o bieżącym poziomie BRD na drogach wojewódzkich.

W okresie sprawozdawczym, w ramach dostępnych, zewnętrznych źródeł finansowania, tj. programów unijnych, dotacji rządowych oraz wkładów własnych do inwestycji z budżetu województwa, zrealizowano w całości lub sfinalizowano następujące projekty drogowe:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013;
- Malinówka – Zielone Kamedulskie – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 653 (realizacja: 2013-2014, długość – 14,66 km, wartość projektu – 37,22 mln zł);
- Hajnówka – Jelonka – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 (realizacja: 2013-2014, długość – 20,28 km, wartość projektu – 57,13 mln zł);
- Obejście Krasnopola – Sejny – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 653 (realizacja: 2013-2014, długość – 10,43 km, wartość projektu – 61,08 mln zł);
- Tykocin – Stare Jezewo – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 671 (realizacja: 2014, długość – 6,38 km, wartość projektu – 19,92 mln zł);
- Suwałki – Smolany Dąb – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 653 (realizacja: 2013-2014, długość – 14,87 km, wartość projektu – 82,5 mln zł);
- Ostrożany – Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 690 (realizacja: 2014-2015, długość – 16,1 km, wartość projektu – 60,34 mln zł);
- Michałowo – Juskowy Gród – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 686 (realizacja: 2014-2015, długość – 21,55 km, wartość projektu – 64,61 mln zł);
- Sokolany – Janów – rozbudowa odcinka drogi nr 671 (realizacja: 2015, długość – 0,99 km, wartość projektu – 3,91 mln zł);
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013:
 - a) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku granica województwa – Nowogród oraz drogi wojewódzkiej nr 648 na odcinku Nowogród – Morgowniki (realizacja 2013-2014, długość – 18,28 km, wartość projektu – 67,09 mln zł).
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020

- a) Dąbrowa Białostocka – Sokółka – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 673 (realizacja: 2016-2020, długość – 30,95 km, wartość projektu – 226,1 mln zł);
- b) Ciechanowiec – Ostrożany – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 690 (realizacja: 2017-2020, długość – 18,95 km, wartość projektu – 157,8 mln zł);
- c) Zabłudów – Nowosady – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 (realizacja: 2017-2021, długość 24,1 km, wartość projektu – 265,8 mln zł);
- d) Łomża – Śniadowo – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 677 (realizacja: 2016-2019, długość 4,64 km, wartość projektu – 43,13 mln zł);
- e) Nowogród – Łomża – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 (realizacja: 2017-2019 , długość 10,35 km, wartość projektu – 58,0 mln zł).

— Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

- a) przebudowa, rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 676 na odcinku Białystok – Supraśl (realizacja: 2016-2019, długość – 9,75 km, wartość projektu – 134,69 mln zł);
- b) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku Kleosin – Markowszczyzna (realizacja: 2016-2019, długość – 6,65 km, wartość projektu – 133,17 mln zł);
- c) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 682 na odcinku Markowszczyzna – Łapy (realizacja: 2017-2019, długość – 13,94 km, wartość projektu – 195,43 mln zł);
- d) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Zabłudów – granica gminy Zabłudów (realizacja: 2017-2019, długość – 8,4 km, wartość projektu – 52,47 mln zł,);
- e) przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664 na odcinku Lipsk – Granica Państwa (realizacja: 2020-2021, długość 11,4 km, wartość projektu – 70,57 mln zł);

W przedmiotowym okresie realizowano też inwestycje drogowe ze środków budżetu Województwa Podlaskiego. Do najważniejszych należały:

- a) przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku Roszki Wodźki – Wysokie Mazowieckie etap I (realizacja 2019-2020, długość: 2,37 km, wartość inwestycji – 40,9 mln zł);
- b) przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 668 w Klimaszewnicy (etapy I-III, realizacja: 2019-2021, długość: 1,6 km , wartość inwestycji – 14,95 mln zł);
- c) budowa wiaduktu drogowego wraz z dojazdami nad liniami kolejowymi nr 6 i 57 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 674 w m. Sokółka (realizacja: 2019-2020; długość: 0,82 km, koszt zadania – 62,9 mln zł);

- d) przebudowa 3 skrzyżowań (w ciągu DW655, DW671 i DW676) i 1 niebezpiecznego odcinka DW670 – łącznie 10,38 mln zł;
- e) przebudowa 5 mostów (2 – DW651, DW676, DW681 i DW690) – 17,75 mln zł oraz 9 przepustów – 12,85 mln zł.

W sumie w okresie 2014-2021 oddano do użytkowania ponad 268 km przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinków dróg wojewódzkich, wydając na ten cel 1,865 mld zł. Oznacza to dostosowanie tych wszystkich ciągów drogowych wraz z obiektami inżynierskimi do wymaganych standardów technicznych i użytkowych, uwarunkowań środowiskowych, a przede wszystkim oczekiwań społecznych. Zastosowane w nich rozwiązania znacząco wpłyną na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w rejonie małych miejscowości, skrzyżowań i obiektów inżynierskich. Trasy zostały wyposażone w urządzenia obsługujące (zjazdy, zatoki autobusowe) i usprawniające ruch oraz obejścia, wyprowadzające go poza obszary zurbanizowane. Powstały liczne obwodnice miejscowości, takich jak: Krasnopol, Dąbrowa Białostocka, Sokolany, Kraśniany, Markowszczyzna, Turośń Dolna, Uhowo, Ogrodniczki, Konarzyce, Trześcianka, Narew, Juszkowy Gród czy Nowa Wola.



Zdjęcie podglądowe

Tabela 21. Bezpieczne drogi – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030

	DZIAŁANIE	JEDNOSTKI KOORDYNUJĄCE
	INŻYNIERIA	
1.	Wskazanie najbardziej zagrożonych powstawaniem wypadków kategorii oraz odcinków dróg. Typowanie miejsc niebezpiecznych na podstawie analiz BRD. Diagnoza wytypowanych miejsc niebezpiecznych pod kątem bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz ich poprawa.	Zarządcy dróg, Samorządy, Instytucje naukowe, Policja
2.	Przeprowadzenie lustracji oznakowania dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem dopuszczalnych prędkości na poszczególnych odcinkach drogi.	Zarządcy dróg, Policja
3.	Tworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej w rejonach przejść dla pieszych, w szczególności poprzez zapewnienie ich właściwego doświetlenia. Bieżąca weryfikacja przejść dla pieszych pod kątem zasadności ich lokalizacji w tym w zakresie spełnienia warunków widoczności na zatrzymanie.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
4.	Odseparowywanie ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych, stosowanie limitu prędkości 30 km/h tam, gdzie niemożliwe jest odizolowanie tego ruchu.	Zarządcy dróg, Samorządy, Policja
	NADZÓR	
5.	Usprawnienie systemu zarządzania prędkością: ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości, wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością.	Zarządcy dróg, ITD, Policja
6.	Przeprowadzanie przeglądu sieci dróg w Podlaskim pod kątem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Zarządcy dróg, Policja
7.	Rozbudowa automatycznego nadzoru nad prędkością.	ITD, Zarządcy dróg
	EDUKACJA	
8.	Szkolenia kadr zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem najnowocześniejszych i najskuteczniejszych metod poprawy bezpieczeństwa oraz rozwiązań opartych na założeniach Bezpiecznego Systemu.	Zarządcy dróg
9.	Szkolenia kadr dokonujących przeglądu sieci dróg w województwie podlaskim.	Zarządcy dróg, Instytucje naukowe
10.	Edukacja oraz kampanie społeczne w tematyce nadmiernej prędkości, nadzoru, taryfikatora, konsekwencji wynikających z przekraczania prędkości. Propagowanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich.	WRBRD, Zarządcy dróg, Policja, media

Źródło: Opracowanie własne.

4.4. Bezpieczny pojazd

Celem filaru jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach. Bezpieczeństwo użytkowników dróg jest wypadkową wielu czynników. Obok jakości infrastruktury drogowej czy właściwych zachowań uczestników ruchu także stan techniczny oraz szereg ochronnych rozwiązań technologicznych stosowanych w pojazdach – w zakresie bezpieczeństwa czynnego oraz biernego – wpływa na ostateczny poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

Priorytety i kierunki działań

Priorytet 1. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczny Pojazd będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji spowodowanych mankamentami w zakresie bezpieczeństwa oraz kontroli stanu technicznego pojazdów. 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 i eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów.



Zdjęcie podglądowe

Działania związane z nadzorem powinny zmierzać do:

- certyfikacji obligatoryjnego 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,
- edukacji 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.

Według danych statystycznych 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.

Według oficjalnych danych statystycznych, dotyczących zarejestrowanych pojazdów (stan na koniec 2021 r.) w Polsce było około 34 mln pojazdów samochodowych i motorowerów, w tym około 26 mln samochodów osobowych oraz ponad 3 mln samochodów ciężarowych.

Szacunki Instytutu Transportu Samochodowego – wskazują, że w roku 2021 średni wiek eksploatowanego pojazdu w Polsce wynosił 14-15 lat.

Tabela 22. Nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego kontrolowanych pojazdów w woj. podlaskim w latach 2014-2021

	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	OGÓŁEM
Liczba przeprowadzonych kontroli stanu technicznego	22 789	22 220	20 253	19 534	15 048	12 579	12 291	13 724	138 438
	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	OGÓŁEM
Stwierdzone wady:									5 134
wadliwie działający układ hamulcowy	82	73	88	144	287	145	126	197	1 142
uszkodzenia układu kierowniczego	8	-	-	7	8	8	6	2	39
usterki utrudniające widoczność	68	83	50	108	70	48	56	64	547
wadliwie działające oświetlenie	64	116	72	69	180	127	122	172	922
nadmierne zużycia opon lub zawieszenia	228	247	133	153	171	112	126	137	1 307
uszkodzenie podwozia, bądź uszkodzenie elementów przymocowanych do podwozia	11	-	7	20	25	14	9	23	109
wadliwie działający tachograf	20	50	154	111	6	59	17	18	435
niewłaściwa emisja spalin, bądź wycieki paliwa lub oleju	28	36	73	187	111	73	40	60	608
stan niezadawalający w identyfikacji pojazdu	-	-	-	-	7	4	8	6	25
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	593	606	402	609	456	436	373	477	3 952
ZAKAZ UŻYWANIA POJAZDU, KTÓRY POSIADA POWAŻNE USTERKI	28	26	10	13	6	19	6	3	111

Źródło: Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku.

Poniżej przedstawiono tabele z wynikami przeprowadzonych kontroli przez inspektorów z wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego w Białymstoku w latach 2014-2021.

Tabela 23. Wyniki przeprowadzonych kontroli przez inspektorów z wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego w Białymstoku w latach 2014-2021

	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	OGÓŁEM
Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych	13 442	13 370	12 112	12 309	9 754	10 730	7 671	8 531	87 919
przewoźnicy krajowi	2 580	2 442	1 958	2 310	2 218	1 873	1 576	1 332	16 289
przewoźnicy zagraniczni	10 862	10 928	10 154	9 999	7 536	8 857	6 095	7 199	71 630
Liczba przeprowadzonych kontroli przewozu osób	2 070	2 044	1 823	1 801	1 505	1 515	1 042	1 174	12 974
Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary (kontrole drogowe)	1 029	1 026	1 052	1 580	1 052	2 362	970	1 525	10 596
przewoźnicy krajowi	55	52	34	55	115	1 359	156	115	1 941
przewoźnicy zagraniczni	974	974	1 018	1 525	937	1 003	814	1410	8 655
Kwota wydanych decyzji o ukaraniu (kontrole drogowe)	1 579 450	1 914 850	2 932 800	4 841 850	2 564 750	4 369 950	2 439 500	2 854 050	23 497 200
przewoźnicy krajowi	124 400	143 200	111 700	150 500	322 700	1 859 150	513 700	371 800	3 597 150
przewoźnicy zagraniczni	1 455 050	1 771 650	2 821 100	4 691 350	2 242 050	2 510 800	1 925 800	2 482 250	19 900 050
Liczba przeprowadzonych kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych	1 351	1 051	993	1 111	806	824	559	649	7 344
przewoźnicy krajowi	168	150	106	220	111	116	132	57	1 060
przewoźnicy zagraniczni	1 183	901	887	891	695	708	427	592	6 284
Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary za naruszenia w przewozie materiałów niebezpiecznych	85	57	41	132	86	100	116	94	711
przewoźnicy krajowi	8	10	3	20	12	16	22	11	102
przewoźnicy zagraniczni	77	47	38	112	74	84	94	83	609
Kwota wydanych decyzji o nałożeniu kary za naruszenia w przewozie materiałów niebezpiecznych	48 700	37 850	30 700	117 350	85 500	153 650	143 900	121 400	739 050
przewoźnicy krajowi	4 100	6 400	1 750	7 650	14 700	26 700	18 400	5 000	84 700
przewoźnicy zagraniczni	44 600	31 450	28 950	109 700	70 800	126 950	125 500	116 400	654 350
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	593	606	402	609	456	436	373	477	3 952
Liczba pojazdów skierowanych na parking	55	33	236	304	132	22	116	177	1 075
Liczba wystawionych mandatów karnych za naruszenia z UTD. Kwota wystawionych mandatów karnych za naruszenia z UTD	3 579	3 377	2 727	3 064	1 932	2 512	1 313	2 112	20 616
	1 231 650	1 332 300	1 198 600	1 034 550	522 200	554 350	291 060	484 100	6 648 810
Liczba wystawionych mandatów karnych za naruszenia PRD	2 612	1 049	1 467	2 300	1 839	1 601	1 096	1 257	13 221
Kwota wystawionych mandatów karnych za naruszenia PRD	363 630	138 480	253 815	411 300	339 130	301 680	214 900	278 150	2 301 085

Źródło: Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku.

Czynniki zagrożenia.

- aktualne modele mobilności oraz wysoka popularność samochodów osobowych jako środka transportu;
- wiek oraz stan techniczny pojazdów;
- niewielki odsetek pojazdów wyposażonych w najnowsze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa.

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 NIK nadzór nad pracą SKP jest niedostateczny. Brak jest profesjonalnego monitoringu ich pracy oraz szkoleń okresowych dla diagnostów i osób nadzorujących pracę SKP.

W województwie podlaskim 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, sezonowej wymiany opon oraz ciśnienia w oponach.

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 2030 poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego zamierza się osiągnąć poprzez:

- podnoszenie poziomu utrzymania dróg i ujednolicanie ich standardu, szczególnie na odcinkach przebiegających przez miejscowości;
- stopniową likwidację miejsc i odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych, określanych na podstawie badań technicznych i danych o wypadkowości;
- 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;
- przebudowę skrzyżowań zwykłych na skanalizowane z zastosowaniem sygnalizacji świetlnych lub wprowadzające ruch okrężny, typu rondo (najczęściej małe, średnie lub turbinowe);
- segregację ruchu i wydzielanie stref ruchu pieszego i rowerowego (budowa chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych barier i ogrodzeń ochronnych kanalizujących ruch itp.);
- 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;
- 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 ze środków unijnych,
- opracowanie metodyki sporządzania planów mobilności z uwzględnieniem BRD,
- opracowanie programu BRD dla dróg wojewódzkich.

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 zamian 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 zamian 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 pozwoli na:

1. Permanentne oceny skuteczności typowych i nietypowych infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu wraz z formułowaniem zaleceń do praktyki planistycznej i projektowej.
2. Badania wpływu różnych elementów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu wraz z rozwojem modeli prognozowania tego bezpieczeństwa.
3. 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.
4. 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.
5. Budowę zintegrowanej bazy danych o wypadkach, drogach, ruchu i danych uzupełniających do bieżącego monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz badań naukowych.



Zdjęcie podglądowe

Tabela 24. Bezpieczny pojazd – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030

	DZIAŁANIE	JEDNOSTKI KOORDYNUJĄCE
	INŻYNIERIA	
1.	Promowanie wdrażania nowoczesnych technik i technologii w stacjach kontroli pojazdów	Starostwa Powiatowe
2.	Usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów (wyposażenie stacji oraz uprawnienia pracowników)	Starostwa Powiatowe
3.	Kontrola stanu technicznego pojazdów i ich wyposażenia.	ITD, Policja
	NADZÓR	
4.	Kontrole pojazdów ciężkich oraz nadzór nad czasem pracy kierowców.	ITD, Policja
5.	Doskonalenie profesjonalnej kontroli stanu technicznego pojazdów związanych z dopuszczeniem ich do ruchu i okresowymi przeglądami technicznymi wykonywanymi przez stacje obsługi pojazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami	Starostwo Powiatowe
	EDUKACJA	
6.	Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa pojazdów/urządzeń ochronnych oraz korzyści płynących z ich poprawnego stosowania.	WRBRD, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
7.	Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych dotyczących stanu technicznego pojazdów i jego wpływu na bezpieczeństwo.	WRBRD, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
8.	Propagowanie oraz egzekwowanie należytego wyposażenia i stanu technicznego (zgodnego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury) rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.	WRBRD, Policja, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Straż Miejska
9.	Popularyzacja transportu multimodalnego, komunikacji zbiorowej zdrowych oraz przyjaznych środowisku form transportu, w tym urządzeń transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, rowerów i elektrycznych hulajnóg.	WRBRD, Policja, Zarządcy Dróg, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

Źródło: Opracowanie własne.

4.5. Ratownictwo i opieka powypadkowa

Celem usprawnienia działań w obszarze Ratownictwa i opieki powypadkowej jest usprawnienie działań do tego stopnia, by w sytuacji wypadku drogowego i zagrożenia zdrowia i życia zagwarantować najwyższy możliwy standard działań ratunkowych w jak najkrótszym czasie. Kluczową jest także budowa jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych, gwarantująca stałą, długofalową opiekę powypadkową w zakresie pomocy administracyjnej, medycznej, prawnej oraz pomocy psychologicznej. Ratownictwo to działania w stanach nagłego zagrożenia zdrowotnego lub nadzwyczajnego zagrożenia dla mienia i środowiska. Podstawową cechą ratownictwa jest podejmowanie celowych i odpowiednich działań w trybie natychmiastowym.

Priorytety i kierunki działań

Priorytet 1. Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji zdarzeń drogowych, w szczególności zapewnienie szybkiej i skutecznej pomocy po wypadku, a w dalszej kolejności minimalizowanie długofalowych skutków społecznych wypadków drogowych. 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.

Priorytet 2. Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych.

W celu usprawnienia systemu i ujednolicenia zasad gotowości i wszystkich jednostek kserg, przeprowadza się analizy zagrożeń, analizy zabezpieczenia operacyjnego i analizy gotowości dla poszczególnych powiatów. Jednym z elementów branych pod uwagę jest gotowości operacyjna, z podziałem na rodzaj zagrożenia oraz całodobowa, roczna lub sezonowa dyspozycyjność. Sporządza się ją dla obszarów, w których prawdopodobny czas przybycia do zdarzenia pierwszych i kolejnych sił i środków podmiotów kserg wynosi odpowiednio do 8 minut i do 15 minut, w celu wyznaczenia dla nich obszarów chronionych lub ich zmiany.

Na podstawie danych wygenerowanych z programu komputerowego Systemu Wspomagania Decyzji PSP (SWD PSP), czas dojazdu pierwszych podmiotów Jednostek Ochrony Przeciwpowodzi (JOP), w tym PSP i OSP w KSRG oraz OSP w 2021 roku wynika, że 22 % zdarzeń realizowanych jest w czasie do 5 minut, a 44 % w czasie dojazdu 6-10 minut. Dojazd w czasie 11-15 minut do zdarzeń drogowych JOP stanowił 25 % wyjazdów.



Zdjęcie podglądowe

Tabela 25. Ilość zdarzeń w województwie w stosunku do czasu przybycia

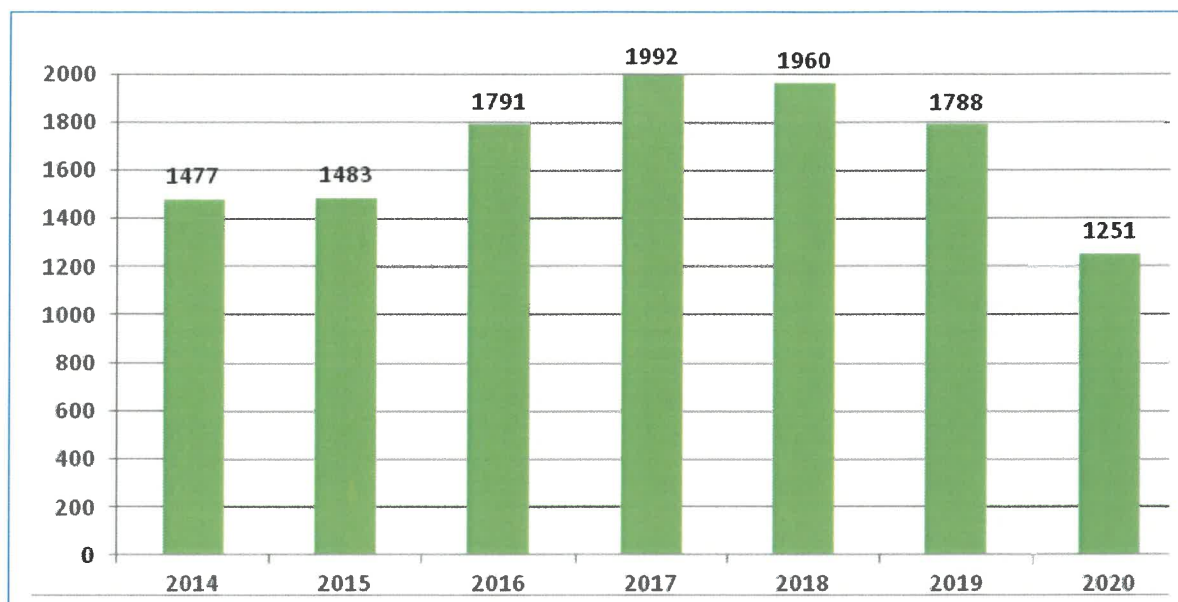
LP.	Podział administracyjny	Przybycie pierwszego podmiotu ratowniczego						Suma zdarzeń
		do 5 min.	6-10 min.	11-15 min.	16-20 min.	21-30 min.	>30 min.	
1.	PODLASKIE	338	678	390	81	45	23	1555
2.	augustowski	21	49	27	1	1	3	102
3.	białostocki	21	88	75	26	12	5	227
4.	Białystok	77	102	15	3	1	2	200
5.	bielski	17	31	26	9	1	1	85
6.	grajewski	26	24	18	5	1	0	74
7.	hajnowski	12	23	17	0	4	2	58
8.	kolneński	12	22	20	4	4	0	62
9.	Łomża	30	22	2	0	0	0	54
10.	łomżyński	5	49	35	4	2	2	97
11.	moniecki	6	36	14	2	1	1	60
12.	sejneński	2	5	7	4	1	0	19
13.	siemiatycki	13	26	20	7	5	2	73
14.	sokólski	17	55	34	2	4	0	112
15.	suwalski	3	43	25	5	4	1	81
16.	Suwałki	38	25	1	1	0	0	65
17.	wysokomazowiecki	15	44	34	5	1	1	100
18.	zambrowski	23	34	20	3	3	3	86

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

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

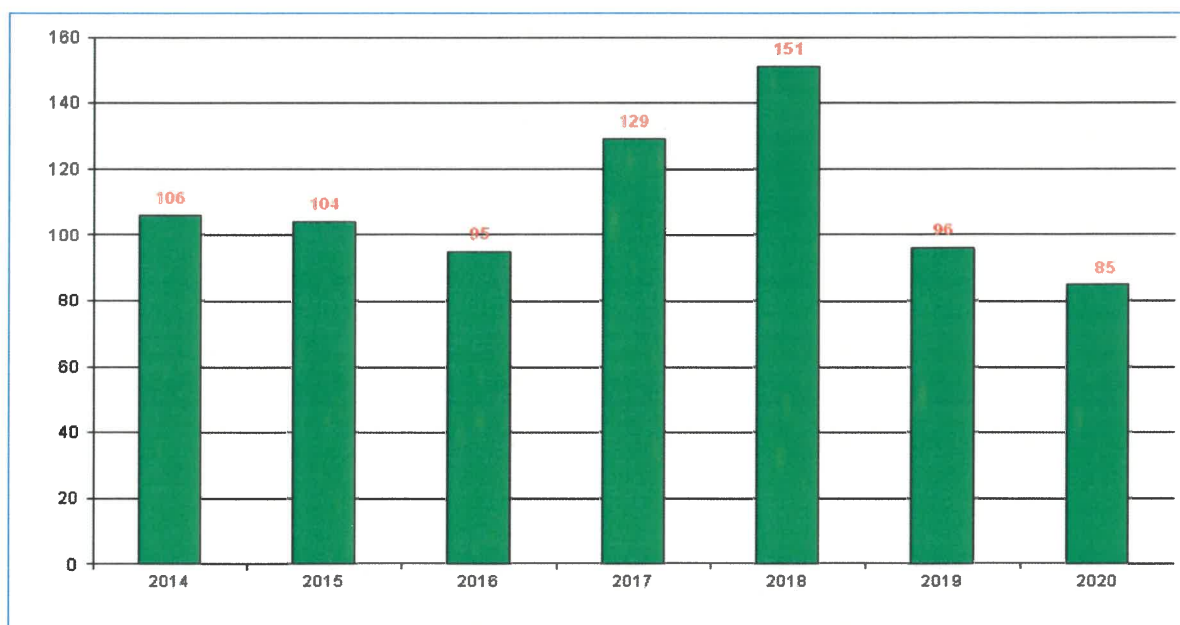
Czynniki zagrożenia:

- ograniczony potencjał Krajowego Systemu Ratownictwa;
- niewystarczający poziom koordynacji działań;
- brak jednolitej bazy danych o ofiarach wypadków drogowych.



Wykres 41. Ilość zagrożeń chemiczno – ekologicznych występujących w transporcie drogowym na terenie województwa podlaskiego w latach 2014-2020

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.



Wykres 42. Osoby ewakuowane z pojazdów w woj. podlaskim przy których działania prowadziły jednostki ochrony przeciwpożarowej za lata 2014-2020

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

Ratownictwo medyczne prowadzą uprawnieni strażacy w sytuacjach:

- braku kwalifikowanej pomocy medycznej, gdy Zespoły Ratownictwa Medycznego nie dotarły do miejsca zdarzenia,
- braku możliwości wykorzystania sił i środków PRM na miejscu zdarzenia, gdy dostęp do poszkodowanych jest możliwy tylko dla strażaków – ratowników, przy wykorzystaniu sprzętu specjalistycznego,
- gdy zdarzenie ma cechy nagłego zagrożenia z dużą ilością poszkodowanych, którego skutki przekraczają możliwości ich opanowania w ramach rutynowej działalności właściwych terytorialnie służb medycznych.

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

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

Wszyscy strażacy Jednostek Ratowniczo – Gaśniczych PSP posiadają przeszkolenie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy. Sytuacjom, podczas których występuje stan nagłego zagrożenia zdrowotnego i w związku z tym zachodzi konieczność interwencji systemu PRM, bardzo często towarzyszą utrudnienia oraz zagrożenia o takim charakterze i takiej skali, że mogą skomplikować lub wręcz uniemożliwić realizację medycznych czynności ratunkowych przez zespół PRM będący na miejscu zdarzenia.



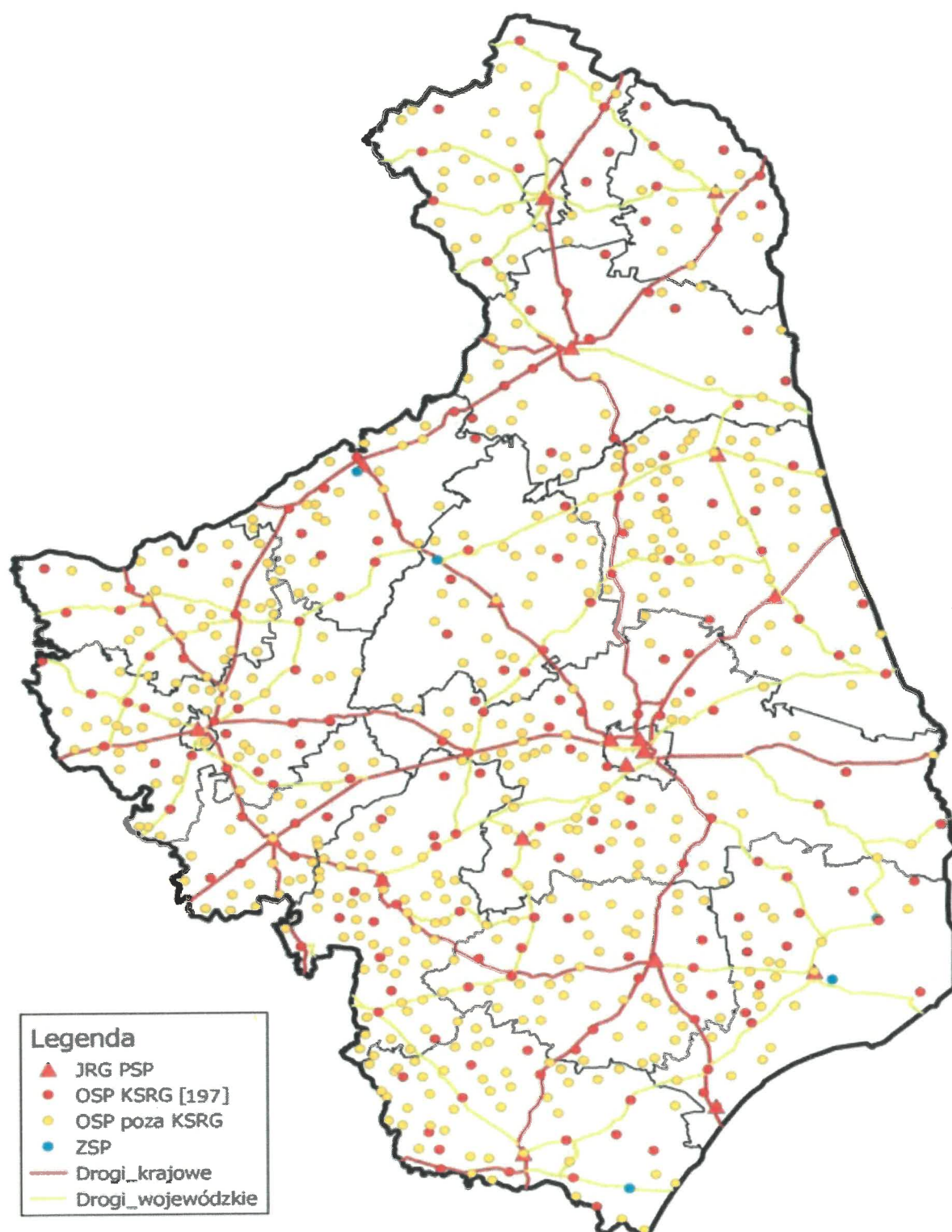
Zdjęcie podglądowe

Przykładami takich zagrożeń i utrudnień są:

1. Brak możliwości dojazdu do miejsca zdarzenia.
2. Brak dostępu do poszkodowanego, np.:
 - poszkodowany przebywa w zdeformowanym pojeździe,
 - poszkodowany przebywa w toni wodnej lub na powierzchni akwenu,
 - poszkodowany przebywa na wysokości lub w wykopie albo zagłębieniu.
3. Przebywanie poszkodowanego w strefie zagrożenia.
4. Pożar.
5. Groźba wybuchu.
6. Groźba zawalenia fragmentu obiektu lub konstrukcji.
7. Niestabilność pojazdu lub innego obiektu albo konstrukcji.
8. Emisja (lub groźba wystąpienia emisji) niebezpiecznych substancji.
9. Złe warunki atmosferyczne.
10. Ciemność.
11. Ekstremalne temperatury.
12. Aktualny brak możliwości zadysponowania zespołów ratownictwa medycznego (ich całkowite zaangażowanie w innych miejscach).
13. Masowy charakter zdarzenia.

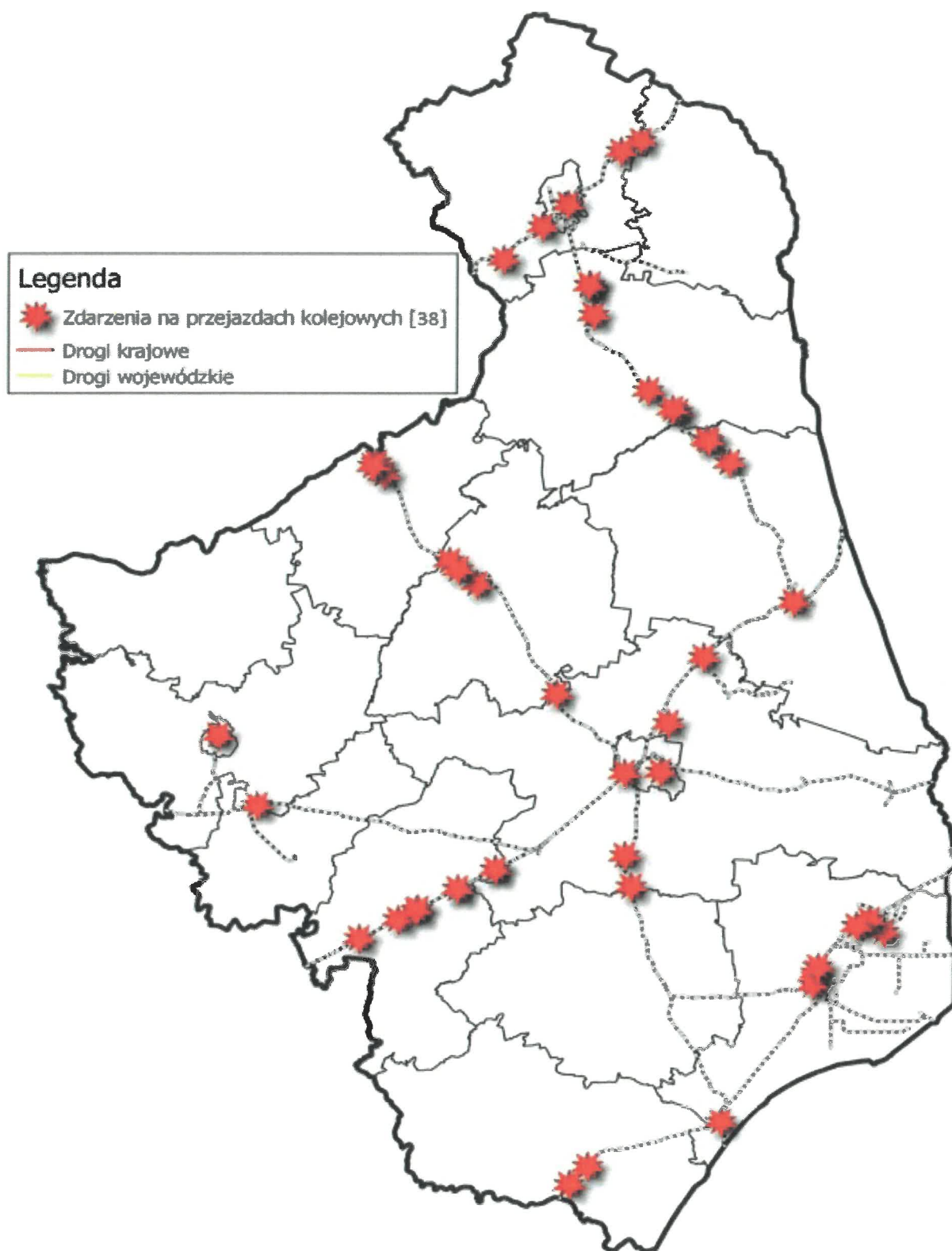


Zdjęcie podglądowe



Mapa 5. Prezentacja graficzna występowania wypadków drogowych na terenie woj. podlaskiego w 2020 r.

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.



Mapa 6. Wypadki w komunikacji drogowej na przejazdach kolejowych w latach 2014-2020

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

W ostatnich latach notowany jest również znaczny wzrost ilości przewozów drogowych materiałów niebezpiecznych na drogach całej Polski, w tym również w jej części północno – wschodniej, a szczególnie na drogach o znaczeniu tranzytowym, prowadzących do przejść granicznych.

Transport tych materiałów stanowi szczególne zagrożenie dla ludzi i środowiska, gdyż:

- podczas transportu nie jest możliwe zastosowanie wielu rodzajów zabezpieczeń, które są stosowane w stacjonarnych instalacjach w obiektach budowlanych oraz w infrastrukturze przemysłowej,
- emisja lub zagrożenie emisją materiałów niebezpiecznych często występują w znacznej odległości od siedzib jednostek ochrony przeciwpożarowej, posiadających odpowiedni sprzęt i wyszkolenie do likwidacji występujących zagrożeń,
- na skutek zaistniałych uszkodzeń i czasu trwania rozszczelnienia – w chwili dojazdu służb ratowniczych może już istnieć rozległa strefa zagrożenia, szczególnie toksycznego i wybuchowego, zagrożenie życia i zdrowia ludzi (oraz zwierząt) a także mienia i środowiska.

Po zaistnieniu wypadków drogowych w transporcie materiałów niebezpiecznych zachodzi konieczność podejmowania dodatkowych czynności ratowniczych, polegających w szczególności na:

- ustalaniu, rozpoznawaniu substancji chemicznych,
- określeniu stref zagrożenia,
- neutralizacji, sorpcji substancji chemicznych,
- uszczelnianiu zbiorników, cystern, rurociągów,
- ograniczaniu rozprzestrzeniania się obłoków substancji w atmosferze,
- zbieraniu, usuwaniu, zmywaniu substancji chemicznych,
- ograniczaniu rozlewów, wycieków,
- pompowaniu oraz przemieszczaniu substancji ropopochodnych i chemicznych,

Realizacja powyższych zadań często odbywa się w strefie zagrożenia, stwarzanego przez substancje łatwo zapalne i wybuchowe oraz o działaniu toksycznym, żrącym itp. Rozróżnia się przy tym dwa stany:

- zagrożenie uwolnieniem substancji (w którym działania koncentrują się na zapobieżeniu emisji),
- zaistniałe uwolnienie substancji (w którym działania koncentrują się na powstrzymaniu emisji oraz na przeciwdziałaniu jej skutkom).

Państwowa Straż Pożarna nie ma wpływu na ilość powstających zdarzeń w transporcie drogowym (poza sytuacjami, gdy przez usunięcie skutków wypadku zmniejsza ryzyko zaistnienia w tym samym miejscu kolejnego zdarzenia). Straż pożarna ma natomiast możliwość ograniczania oraz likwidacji skutków już powstałych wypadków i kolizji w szczególności poprzez:

- wykonywanie dostępu do poszkodowanych i ich ewakuację,
- zapobieganie lub likwidację powstałych skażeń chemicznych i ekologicznych oraz pożarów, a także udzielanie kwalifikowanej pierwszej pomocy na miejscu zdarzenia.

Ponadto Państwowa Straż Pożarna, jako organizator Krajowego Systemu Ratowniczego – Gaśniczego organizuje akcje ratownicze i kieruje nimi m.in.:

- zorganizowanie działania ratowniczego,
- przybycie,
- rozpoznanie,
- zabezpieczenie miejsca zdarzenia,
- oświetlenie miejsca zdarzenia,
- dotarcie do poszkodowanych,
- wykonanie dostępu,
- udzielanie pomocy medycznej na poziomie przedlekarskim,
- ewakuacja,
- określanie stref zagrożenia,
- usunięcie zagrożenia chemicznego i ekologicznego,
- zabezpieczenie przed pożarem i wybuchem lub ugaszenie pożaru,
- ułatwienie dojazdu innym podmiotom.



Zdjęcie podglądowe

Wnioski z analizy tendencji występujących zagrożeń w latach 2014-2020 w województwie podlaskim:

- następuje wzrost ilości wypadków i kolizji drogowych,
- rośnie ilość osób poszkodowanych,
- występuje duża ilość zdarzeń drogowych, podczas których od 3 do 8 osób wymaga pomocy medycznej,
- następuje stały wzrost zapotrzebowania na udzielanie pomocy medycznej przez strażaków,
- rośnie ilość przypadków zablokowania dróg w wyniku wypadków, przy jednoczesnym braku możliwości stworzenia objazdu dla samochodów ciężarowych,
- nowe konstrukcje samochodów i stosowane wzmocnienia nadwozi wymagają wyposażania straży pożarnej w nowe narzędzia tnąco – rozpierające o znacznie wyższych parametrach,
- rosnąca ilość (a zatem także jednoczesność) zdarzeń powoduje, że rośnie rola OSP w reagowaniu na drogach. Jednostki PSP mogą być w chwili kolejnego zgłoszenia zaangażowane w prowadzenie innych akcji,
- w celu skrócenia dojazdu do ofiar wypadków należy uzupełniać sieć jednostek PSP odpowiednio wyszkolonymi i wyposażonymi jednostkami OSP.

Podstawowe czynniki determinujące przeżycie poszkodowanych:

- odległość pomiędzy miejscem wypadku a siedzibą podmiotu ratowniczego,
- czas powiadomienia o zdarzeniu,
- zgodność treści zgłoszenia ze stanem faktycznym,
- stan drogi dojazdowej i warunki ruchu,
- możliwości dojazdu i manewrowania,
- warunki atmosferyczne,
- ilość przybyłych ratowników,
- proporcja ilości poszkodowanych wymagających pilnej pomocy medycznej do ilości ratowników mogących udzielić pomocy w wymaganym standardzie,
- wyposażenie techniczne i wyszkolenie ratowników,
- właściwa organizacja współdziałania służb i podmiotów, prowadzącymi lub wspomagającymi działania związane z likwidacją skutków wypadków drogowych,
- właściwe zabezpieczenie logistyczne działań.

Ratownictwo na drogach polega na realizacji następujących rodzajów działań:

- ratownictwo techniczne.
- ratownictwo medyczne.
- ratownictwo chemiczno – ekologiczne.
- gaszenie pożarów.

Najważniejsze rodzaje działań i sprzętu w ratownictwie na drogach.

Wraz z ilością wypadków, do których wzywane są jednostki KSRG, rośnie ilość wykonywanych czynności ratowniczych z użyciem specjalistycznego sprzętu na miejscu wypadków i kolizji.

Z dokonywanych analiz wynika, że najbardziej niezbędnym sprzętem w ratownictwa na drogach są:

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

Rośnie ilość wykonywanych przez jednostki ochrony przeciwpożarowej czynności ratowniczych, w szczególności takich jak:

- uwalnianie ludzi,
- rozcinanie i rozginanie pojazdów,
- zbieranie, usuwanie oraz zmywanie substancji chemicznych
- udzielanie poszkodowanym przedlekarskiej pomocy medycznej przez strażaków.



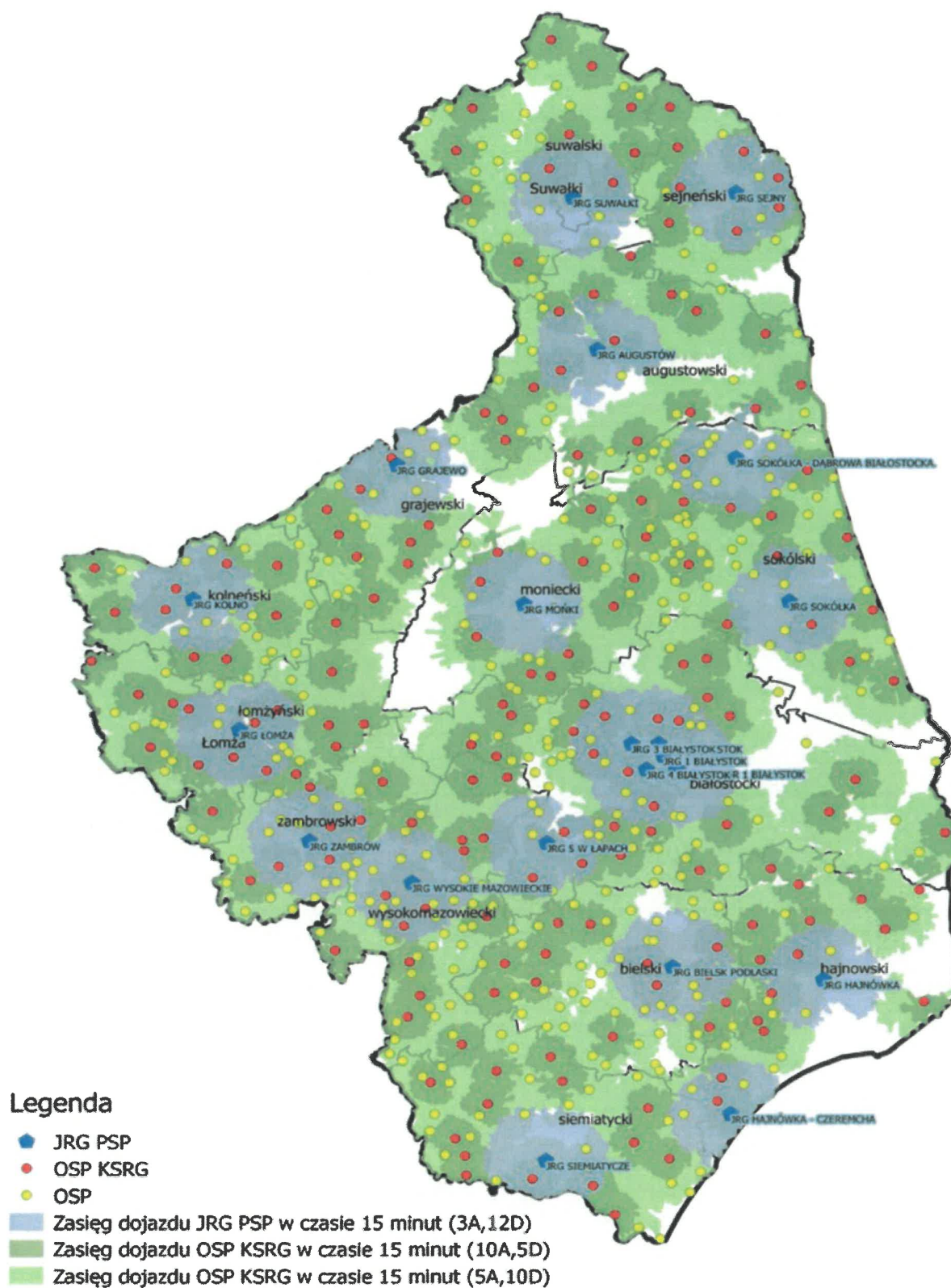
Zdjęcie podglądowe

Potencjał ratowniczy jednostek ochrony przeciwpożarowej województwa podlaskiego umożliwiający zwalczanie zagrożeń i potencjał ratowniczy KSRRG w województwie podlaskim:

- 19 Jednostek Ratowniczo – Gaśniczych i 3 Posterunki JRG (średnio jedna jednostka na 960,95 km²),
- 197 jednostek OSP w KSRRG (średnio jedna jednostka na 106 km²),
- 463 pozostałe jednostki OSP typu „S” (średnio jedna jednostka na 62,9 km²),
- 1 Zakładowa Straż Pożarna w KSRRG
- w gotowości do wyjazdu w ciągu 1 minuty pozostaje stale 179 ratowników PSP.
- w ciągu 5 – 10 minut może nastąpić wyjazd 197 jednostek OSP włączonych do KSRRG.
- w ciągu ok. 15 minut może nastąpić wyjazd 463 pozostałych jednostek OSP typu „S”.



Zdjęcie podglądowe



Mapa 7. Zasięg dojazdu do zdarzenia poszczególnych jednostek straży pożarnej

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

Aktualnie w województwie podlaskim zadania z zakresu ratownictwa na drogach mogą realizować następujące jednostki organizacyjne ochrony przeciwpożarowej:

- 19 Jednostek Ratowniczo – Gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej (i 3 posterunki) w pełnym zakresie, obejmującym ratownictwo techniczne, medyczne i chemiczno – ekologiczne oraz gaszenie pożarów środków transportu,
- Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Chemiczno – Ekologicznego COO Białystok,
- Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Technicznego COO Białystok,
- Specjalistyczna Grupa Ratownictwa Wysokościowego COO Białystok 1.

Jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych, posiadające:

- zestawy narzędzi hydraulicznych tnąco – rozpierających w zakresie ratownictwa technicznego,
- zestawy ratownictwa medycznego PSP w zakresie ratownictwa medycznego.

Wszystkie jednostki OSP typu „S” (197 jednostek włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego i 463 jednostek funkcjonujących poza systemem) posiadają samochody gaśnicze, które umożliwiają gaszenie pożarów powstałych wskutek wypadków drogowych.

Kierunki działań niezbędne do wzrostu efektywności systemu ratowniczego:

- korzystanie z dotychczasowych i kreowanie nowych rozwiązań umożliwiających finansowanie rozwoju jednostek ochrony przeciwpożarowej,
- budowa systemu łączności umożliwiającego współdziałanie głównych podmiotów ratowniczych przy wykorzystaniu wspólnych kanałów radiowych,
- rozbudowa sieci jednostek, zdolnych do dotarcia i podjęcia działań w odpowiednio krótkim czasie, posiadających wyszkolenie i wyposażenie umożliwiające realizację zadań, wynikających ze skutków wypadków,
- prowadzenie wspólnych ćwiczeń kształtujących optymalne rozwiązania w zakresie organizacji współdziałania z innymi służbami i podmiotami, prowadzącymi lub wspomagającymi działania związane z likwidacją skutków wypadków drogowych,
- zwiększanie gotowości cywilnej administracji publicznej i innych instytucji, dysponujących możliwościami współdziałania,
- uwzględnianie potrzeb służb ratowniczych już na etapie projektowania i budowy dróg.

Rozwijanie i udoskonalanie sił i środków Państwowej Straży Pożarnej:

- poprawa wyposażenia technicznego pod względem ilościowym i jakościowym.
- wymiana sprzętu na nowy i posiadający lepsze parametry,
- zwiększanie ilości sprzętu – dostosowanie do ilości i struktury zagrożeń,
- stosowanie efektywnych rozwiązań w dziedzinie szkolenia i doskonalenia zawodowego, szczególnie w zakresie ratownictwa technicznego, chemicznego – ekologicznego i medycznego.

Tworzenie warunków do szkolenia praktycznego w warunkach zbliżonych do rzeczywistych oraz rozwój Ochotniczych Straży Pożarnych:

- nadzór nad przestrzeganiem wymogu dot. bezpośredniego udziału członków OSP w działaniach ratowniczych,
- dostosowanie wyposażenia technicznego i wyszkolenia do zakresu zadań, wynikającego z zagrożeń występujących na chronionym obszarze,
- doskonalenie istniejących oraz wdrażanie nowych, bardziej efektywnych metod szkolenia.

Wypadki w komunikacji drogowej należą w Polsce do najbardziej dramatycznych oraz powszechnie występujących zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi. 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 długotrwale),
- 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 2021 na terenie woj. podlaskiego zanotowano 1555 wypadków drogowych, w których likwidacji uczestniczyły jednostki zarówno Państwowej jak i Ochotniczej Straży Pożarnej. Strażacy podczas tych wypadków uwolnili i ewakuowali ze strefy zagrożenia 135 osób uwięzionych w uszkodzonych pojazdach wykorzystując sprzęt ratownictwa technicznego. (Bez uwolnienia udzielanie pomocy medycznej byłoby niemożliwe).

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 26. Rodzaj i ilość wykonywanych czynności ratowniczych

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Uwalnianie ludzi	94	103	95	120	113	77	86	96
Ewakuacja ludzi	207	263	232	271	279	246	224	266
Transport poszkodowanych w strefie zagrożenia	29	17	20	35	25	33	40	29
Zabezpieczenie miejsca zdarzenia	9101	10396	11295	10742	10992	10201	14831	13867
Rozcinanie, rozginanie konstrukcji, urządzeń	303	308	342	362	368	401	338	297
Podnoszenie elementów konstrukcji, maszyn, urządzeń	102	86	107	96	77	66	70	72
Przemieszczanie elementów konstrukcji, elementów maszyn	315	269	334	353	325	274	232	292
Ustalanie, rozpoznawanie substancji chemicznych	425	663	820	1186	1370	1421	1346	1468
Określenie stref zagrożenia	53	72	137	687	1100	1257	1213	1234
Neutralizacja, sorpcja substancji chemicznych i innych	441	518	610	685	755	762	621	669
Uszczelnianie zbiorników, cystern, rurociągów	16	19	15	22	22	24	10	21
Zbieranie, usuwanie, zmywanie sub. chem. i innych	1075	773	691	697	735	683	607	608
Ograniczanie rozlewów, wycieków	64	36	41	54	59	96	54	92
Pompowanie subst. ropopochodnych, chem.	29	23	19	28	22	29	14	25
Wycinanie, usuwanie drzew i innych obiektów przyrody	909	1370	1976	1984	1382	1111	1910	2417

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

Tabela 27. Rodzaje pomocy medycznej udzielanej przez ratowników straży pożarnych

ROK	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Przywracanie i/lub utrzymywanie drożności dróg oddech.	28	45	32	51	66	57	67	60
Wykonywanie zewnętrznego masażu serca	24	43	25	50	65	57	67	66
Tamowanie krwotoków zewnętrznych i opatrywanie ran	76	82	107	153	188	154	142	160
Tlenoterapia 100% tlenem i/lub sztuczne oddychanie	153	189	185	242	244	191	179	182
Unieruchamianie złamań i podejrzeń złamań	109	139	189	373	385	357	254	212
Schładzanie oparzeń	19	17	24	22	28	24	30	23
Zabezpieczenie przed utratą ciepła	115	112	131	194	224	162	148	172
Prowadzenie postępowania przeciwwstrząsowego	26	20	20	29	27	21	15	17
Opieka nad poszkodowanym	346	355	475	752	764	716	593	619

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

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 poszkodowanych,
- w sytuacjach, gdy rozpoczęcie udzielania pomocy medycznej musi nastąpić w strefie zagrożenia,

Tabela 28. Medyczne działania ratunkowe w rozbiciu na jednostkę podziału administracyjnego w latach 2014 – 2021 r.

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
1	augustowski	1002	303	600	89
2	białostocki	1826	649	912	103
3	Białystok	2116	973	954	103
4	bielski	617	180	226	62
5	grajewski	614	192	270	103
6	hajnowski	445	193	268	55
7	kolneński	482	212	247	55
8	Łomża	447	115	114	26
9	łomżyński	757	176	303	40
10	moniecki	437	218	276	47
11	sejneński	211	60	92	33
12	siemiatycki	483	201	286	28
13	sokólski	874	199	363	146
14	suwalski	665	169	266	85
15	Suwałki	775	198	228	98
16	wysokomazowiecki	790	244	401	104
17	zambrowski	658	147	184	76
	PODLASKIE	13199	4429	5990	1253

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

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 poszkodowanymi.

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 29. 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.	Stan na marzec 2021 r.
Zestaw PSP	5	160	188	257
Aparaty Ochrony Dróg Oddechowych	23	311	587	1013
Zestaw narzędzi hydraulicznych	36	110	199	269
Agregaty prądotwórcze	147	223	303	394
Piła do betonu i stali	24	154	187	243
Pilarka do drewna	161	303	359	505
Pompy szlamowe	18	112	207	244

Źródło: Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku.

Jak wynika z powyższej tabeli stan wyposażenia sprzętowego jednostek OSP w KSRG systematycznie wzrasta, dzięki czemu szybciej będzie udzielana odpowiednia pomoc, a co za tym idzie wpłynie na zmniejszenie liczby ofiar wypadków.

Cele strategiczne.

Zapewnienie rozwiązań systemowych (w zakresie organizacyjnym i finansowym) ułatwiający gminom (utrzymującym Ochotnicze Straże Pożarne) i jednostkom OSP, ponoszenie ciężarów związanych ze szkoleniem członków OSP w dziedzinie ratownictwa technicznego i ratownictwa medycznego na poziomie kwalifikowanej pierwszej pomocy. Zapewnienie systemu interwencji psychologicznej i udzielania wsparcia psychicznego udzielanego doraźnie ofiarom wypadków i ich rodzinom, umożliwiającego realizację tego wsparcia na miejscu zdarzenia, w jednostkach ochrony zdrowia oraz w miejscach zamieszkania. Wykorzystanie w systemie odpowiednio przygotowanych psychologów, zatrudnionych w placówkach pomocy społecznej i opiekuńczo – wychowawczych itp. Rozszerzenie możliwości prowadzenia działań ratowniczych przez jednostki OSP rozmieszczone wzdłuż najważniejszych i najbardziej obciążonych dróg w województwie o działania z zakresu ratownictwa technicznego i medycznego.

Skrócenie czasu dojazdu zastępów ratowniczych, wyposażonych w sprzęt ratownictwa technicznego do miejsc zaistniałych wypadków drogowych na drogach krajowych i wojewódzkich (rozpoczęcie udzielania pomocy ofiarom wypadków w czasie nie dłuższym, niż 15 minut w dzień podczas panowania normalnych warunków drogowych). Zmniejszenie odsetka osób ponoszących śmierć lub trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek udziału w wypadkach drogowych.

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 dzięki możliwości zadysponowania większej niż dotychczas ilości samochodów ze sprzętem ratownictwa technicznego. Skrócenie czasu wykonania dostępu do poszkodowanych oraz ich ewakuacji z rozbitych pojazdów i przekazania ich zespołom ratownictwa medycznego Pogotowia Ratunkowego.

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 nastąpić w strefie zagrożenia. Skrócenie czasu przywrócenia miejsca wypadku drogowego do stanu sprzed zdarzenia, w tym usunięcia pozostałości powypadkowych i tym samym zmniejszenie ryzyka zaistnienia kolejnego wypadku.

Poprawa szybkości i skuteczności podejmowania działań ratowniczych w przypadku zaistnienia innych wypadków (np. w budownictwie i rolnictwie) w rejonie stacjonowania specjalistycznych zespołów ratowniczych OSP.

Poprawa stopnia wyszkolenia i przygotowania jednostek OSP do realizacji działań ratowniczych podczas zdarzeń innych, niż wypadki komunikacyjne. Wyrównanie szans osób mieszkających lub podróżujących na obszarach nieurbanizowanych, położonych w dużych odległościach od siedzib jednostek ratowniczo – gaśniczych PSP i jednostek ochrony zdrowia, na otrzymanie pomocy w czasie, który zwiększa prawdopodobieństwo uratowania życia. 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.



Zdjęcie podglądowe

Tabela 30. Priorytety ratownictwa i opieki powypadkowej na lata 2021-2030

	DZIAŁANIE	JEDNOSTKI KOORDYNUJĄCE
	INŻYNIERIA	
1.	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: rozbudowa SOR, LPR Ministerstwo Zdrowia	Ministerstwo Zdrowia, Podlaski Urząd Wojewódzki
2.	Rozwój KSRG – włączanie jednostek OSP do systemu PSP	Państwowa Straż Pożarna
3.	Modernizacja sprzętu służb ratownictwa drogowego	Państwowa Straż Pożarna, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Samorządy
4.	Opracowanie założeń systemowych i wdrożenie w województwie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w zakresie administracji, zdrowia, prawa, pomocy psychologicznej w tym budowa wyspecjalizowanych ośrodków leczenia traumy powypadkowej	WRBRD, Urząd Wojewódzki, organizacje pozarządowe
	NADZÓR	
5.	Nadzór nad właściwym działaniem ratownictwa medycznego oraz KSRG.	Podlaski Urząd Wojewódzki
6.	Nadzór nad procesem tworzenia systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w regionie.	WRBRD, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego
	EDUKACJA	
7.	Prowadzenie szkoleń i promowanie udzielania pierwszej pomocy. Pogotowie Ratunkowe,	Pogotowie Ratunkowe, PSP, OSP, WORD-y, Organizacje pozarządowe, szkoły, PZM-ot
8.	Realizacja kampanii społecznych informujących o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy. Pomoc w realizacji udzielania pomocy psychologicznej ofiarom wypadków drogowych.	WRBRD, media, organizacje pozarządowe
9.	Realizacja szkoleń dla służb w zakresie umiejętności przekazywania informacji o tragicznych skutkach wypadków drogowych rodzinom poszkodowanych.	WRBRD, media, organizacje pozarządowe
10.	Numer alarmowy 112 – realizacja zadań związanych z doskonaleniem przyjmowania i dysponowania służb ratowniczych na miejsce zdarzenia	Podlaski Urząd Wojewódzki

Źródło: Opracowanie własne.

Rozdział 5.

Uwarunkowania wdrażania Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

5.1. 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 koordynują ich realizację,
 - składanie informacji o realizacji zadania w formie raportu dla Podlaskiej Rady BRD.
- Instytucjami wdrażającymi są m.in.: PZDW, GDDKiA, Policja, WORD w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach, PSP, WITD.

5.2. 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 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 program 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 od 4 do 8 osób. Zespół monitorujący 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 wskaźników monitorowania.

Wskaźniki monitorowania podzielono na wskaźniki:

- produktu – odnoszące się do działalności i liczone są w jednostkach materialnych lub monetarnych (np. długość zbudowanych dróg, liczba przebudowanych skrzyżowań),
- rezultatu – odpowiadają bezpośrednim efektom wynikającym z programu i 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 i wykraczające poza natychmiastowe efekty. Oddziaływania te mogą pojawić się po pewnym czasie lub okresie czasu i są bezpośrednio związane z wykonanym zadaniem.

Monitoring rzeczowy dostarcza danych obrazujących postęp we wdrażaniu programu oraz umożliwiającą ocenę jego wykonania w odniesieniu do celów ustalonych w Programie

Podstawowymi narzędziami monitoringu prowadzonych działań będą sprawozdania roczne opisujące stopień zaawansowania realizacji Programu na lata 2021-2030.

Sprawozdanie roczne Podlaskiej Wojewódzkiej Rady BRD zawierać powinno kompletne zestawienie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na Podlasiu oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń Programu (celów dotyczących liczby wypadków oraz ofiar a także realizacji liczby działań z każdego obszaru).

Podstawowymi wskaźnikami osiągnięcia celów rocznych poprawy stanu BRD przy wdrażaniu Programu będzie stan bezpieczeństwa BRD, zawierający: liczbę ofiar śmiertelnych, liczbę ofiar, liczbę wypadków, liczbę ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców oraz liczbę wypadków na 100 tys. mieszkańców. Kolejnym wskaźnikiem osiągnięcia celów rocznych będzie liczba zrealizowanych działań w każdym filarze BRD (bezpieczny system, bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczny pojazd oraz opieka powypadkowa). Każdy z tych filarów powinien co roku zawierać wykonane zadania na poziomie min. 60% z wyznaczonych zadań.

Raport roczny Podlaskiej Wojewódzkiej Rady BRD będzie przekazywany do Sekretariatu Krajowej Rady BRD. Zgodnie z przyjętym w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 modelem sprawozdawczości będzie monitoring programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowanych na poziomie regionalnym (programy realizowane przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) i lokalnym (wybrane programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane na poziomie powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, utworzonych na podstawie prawa miejscowego).

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 Podlaska Rada BRD 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 Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 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 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

Zakończenie

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zajmuje się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego oraz zasadami określającymi bezpieczne poruszanie się po drogach wszystkich użytkowników dróg. Dla zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym niezbędna jest koordynacja działań wielu podmiotów realizujących poszczególne zadania w tym zakresie. Jak ogromne i odpowiedzialne jest to przedsięwzięcie wskazują dane statystyczne zawarte w tym projekcie.

Każde województwo w naszym kraju boryka się z różnymi problemami w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dlatego też dokładna analiza problemów daje możliwość opracowania i przygotowania projektu, który w większym stopniu zapewni bezpieczeństwo użytkownikom dróg, uwzględniając warunki naszego regionu.

Niniejszy Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Podlaskiego na lata 2021-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych z uwzględnieniem najskuteczniejszych rozwiązań, w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady ich realizacji w naszym województwie.

Głównym celem Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Podlaskiego na lata 2021-2030 jest znaczna poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg w perspektywie 10 lat: obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 39 do roku 2030 oraz obniżenie o min. 50% liczby rannych (w tym obniżenie o min. 50% liczby ciężko rannych) tj. nie więcej niż 214 rannych do roku 2030.

Warunkiem skutecznego i systematycznego wdrażania działań obejmujących wszystkie obszary systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie podlaskim jest ścisła współpraca wielu podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, zarówno z sektora publicznego, prywatnego jak i organizacji pozarządowych. Zarządzanie wdrażaniem programu powinno mieć charakter ściśle określony, uporządkowany i przejrzysty oraz powinien podlegać stałej corocznej ewaluacji.

Mamy nadzieję, że wspieranie rozwiązań systemowych na poziomie wojewódzkim, wskazywanie konkretnych i skutecznych form działania, znalezienie mechanizmów stałego finansowania przyczyni się do szerokiego wymiaru korzyści płynących z kompleksowych rozwiązań wszystkich pięciu filarów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Spis map

Mapa 1. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych (za okres 2013-2015) – klasy ryzyka	75
Mapa 2. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych za okres 2016-2018 – klasy ryzyka województwo podlaskie	75
Mapa 3. Klasyfikacja odcinków dróg ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej (Gęstość kosztów wypadków drogowych za lata 2016-2018) – klasy ryzyka województwo podlaskie	77
Mapa 4. Wypadki drogowe na drogach wojewódzkich w latach 2019-2021	88
Mapa 5. Prezentacja graficzna występowania wypadków drogowych na terenie woj. podlaskiego w 2020 r.	109
Mapa 6. Wypadki w komunikacji drogowej na przejazdach kolejowych w latach 2014-2020	110
Mapa 7. Zasięg dojazdu do zdarzenia poszczególnych jednostek straży pożarnej	116

Spis tabel

Tabela 1. Wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021	11
Tabela 2. Wskaźnik zabitych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w latach 2019-2021	15
Tabela 3. Wskaźnik rannych na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021	18
Tabela 4. Wskaźnik kolizji na 100 tys. mieszkańców za lata 2019-2021	21
Tabela 5. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na poszczególnych drogach	35
Tabela 6. Zdarzenia drogowe i ich ofiary na wybranych drogach krajowych objętych koordynacją za lata 2019-2021.	37
Tabela 7. Liczba wypadków na drogach województwa podlaskiego objętych koordynacją za lata 2019-2021	39
Tabela 8. Zdarzenia, kolizje, wypadki, ranni i zabici w województwie podlaskim za lata 2014-2021.	42
Tabela 9. Priorytety zmierzające do realizacji poszczególnych celów	54
Tabela 10. System zarządzania BRD – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030	57
Tabela 11. Ofiary wypadków wg uczestników ruchu drogowego w latach 2016-2021	59
Tabela 12. Ofiary wypadków według uczestników ruchu drogowego w roku 2021	59
Tabela 13. Przyczyny zdarzeń według rodzaju winy z udziałem pieszych w 2021 r.	61
Tabela 14. Najczęstsze błędy popełniane przez pieszych w 2021 roku.	62
Tabela 15. Bezpieczny człowiek – kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030	65
Tabela 16. Przebieg dróg krajowych przez teren województwa podlaskiego.	68
Tabela 17. Generalny Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów (SDRR) wg GPR2015 oraz GPR2020/2021	69
Tabela 18. Źródła finansowania dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku w latach 2014-2020 [tys. zł]	71
Tabela 19. Porównanie klasyfikacji odcinków dróg pod względem koncentracji wypadków śmiertelnych ogółem oraz gęstości kosztów wypadków za okres 2013-2015 względem okresu 2016-2018	78
Tabela 20. Źródła finansowania dróg wojewódzkich w latach 2014-2021.	84
Tabela 21. Bezpieczne drogi – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030	93

Tabela 22. Nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego kontrolowanych pojazdów w woj. podlaskim w latach 2014-2021	96
Tabela 23. Wyniki przeprowadzonych kontroli przez inspektorów z wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego w Białymstoku w latach 2014-2021	97
Tabela 24. Bezpieczny pojazd – priorytety i kierunki działań strategicznych na lata 2021-2030	102
Tabela 25. Ilość zdarzeń w województwie w stosunku do czasu przybycia	105
Tabela 26. Rodzaj i ilość wykonywanych czynności ratowniczych	121
Tabela 27. Rodzaje pomocy medycznej udzielanej przez ratowników straży pożarnych	122
Tabela 28. Medyczne działania ratunkowe w rozbiu na jednostkę podziału administracyjnego w latach 2014-2021 r.	123
Tabela 29. Stan ilościowy posiadanego sprzętu przez jednostki OSP w KSRRG	124
Tabela 30. Priorytety ratownictwa i opieki powypadkowej na lata 2021-2030.	127

Spis wykresów

Wykres 1. Wypadki drogowe na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021	9
Wykres 2. Dynamika zmian liczby wypadków według powiatów za lata 2019-2021	10
Wykres 3. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym zaistniałe w powiatach woj. podlaskiego za lata 2019-2021.	12
Wykres 4. Dynamika zmian liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym według powiatów za lata 2019-2021.	13
Wykres 5. Zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021.	13
Wykres 6. Śmiertelne ofiary wypadków drogowych według rodzaju uczestnika w latach 2019-2021.	15
Wykres 7. Ranni w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według powiatów za lata 2019-2021.	17
Wykres 8. Dynamika zmian liczby rannych według powiatów za lata 2019-2021	17
Wykres 9. Ranni według rodzaju uczestnika za lata 2019-2021	18
Wykres 10. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według powiatów za lata 2019-202	20
Wykres 11. Dynamika zmian liczby kolizji według powiatów za lata 2019-2021	20
Wykres 12. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021.	22
Wykres 13. Wypadki drogowe według miesięcy za lata 2019-2021	23
Wykres 14. Zabici w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie województwa podlaskiego według miesięcy.	23
Wykres 15. Zabici w wypadkach drogowych według miesięcy w latach 2020-2021	24
Wykres 16. Ranni w wypadkach drogowych zaistniałych na terenie woj. podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021.	24
Wykres 17. Ranni w wypadkach drogowych wg miesięcy za lata 2019-2021	25

Wykres 18. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według miesięcy za lata 2019-2021.	25
Wykres 19. Kolizje drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego wg miesięcy w latach 2019-2021	26
Wykres 20. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według rodzaju zdarzenia za lata 2019-2021.	27
Wykres 21. Sprawcy wypadków według rodzaju pojazdu/użytkownika za lata 2019-2021	28
Wykres 22. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników na terenie powiatów województwa za lata 2019-2021	29
Wykres 23. Nietrzeźwi sprawcy wypadków według rodzaju pojazdu/użytkownika za lata 2019-2021	30
Wykres 24. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według dni tygodnia za lata 2019-2021.	31
Wykres 25. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników według godzin za lata 2019-2021.	31
Wykres 26. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie województwa podlaskiego według godzin za lata 2019-2021.	32
Wykres 27. Wypadki drogowe zaistniałe na terenie woj. podlaskiego według dni tygodnia za lata 2019-2021. .	33
Wykres 28. Wypadki drogowe na terenie województwa podlaskiego według rodzaju drogi za lata 2019-2021. .	33
Wykres 29. Wypadki zaistniałe na drogach krajowych województwa podlaskiego za lata 2019-2021	36
Wykres 30. Wypadki zaistniałe na drogach wojewódzkich objętych koordynacją za lata 2019-2021	39
Wykres 31. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021.	43
Wykres 32. Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych na terenie woj. podlaskiego za lata 2019-2021.	44
Wykres 33. Cele etapowe Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 .	52
Wykres 34. Liczba osób zabitych i rannych według wieku w 2021 r.	59
Wykres 35. Zabici na drogach krajowych za lata 2014-2020	72
Wykres 36. Ranni na drogach krajowych za lata 2014-2020	73
Wykres 37. Wypadki na drogach wojewódzkich za lata 2014-2020.	85
Wykres 38. Zabici na drogach Wojewódzkich za lata 2014-2020	85
Wykres 39. Ranni na drogach wojewódzkich za lata 2014-2020	86
Wykres 40. Ilość wypadków śmiertelnych na drogach wojewódzkich w latach 2014-2020.	86
Wykres 41. Ilość zagrożeń chemiczno – ekologicznych występujących w transporcie drogowym na terenie województwa podlaskiego w latach 2014-2020	106
Wykres 42. Osoby ewakuowane z pojazdów w woj. podlaskim przy których działania prowadziły jednostki ochrony przeciwpożarowej za lata 2014-2020.	106

W opracowaniu wykorzystano fotografie: Grupa IMAGE Sp. z o.o. Piotr Wagner, WORD w Białymstoku, WORD w Suwałkach oraz WORD w Łomży.