

GAMBIT PODLASKI

WOJEWÓDZKI PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Część I

DIAGNOZA

Opracowanie:

- 1. mgr Antoni STRZESZEWSKI**
- 2. mgr inż. Józef WALUDA**

Łomża, sierpień 2003r.

Przedmowa.

*Niniejsze opracowanie jest I fazą prac nad projektem Wojewódzkiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT PODLASKI”. W fazie tej opracowano i przedstawiono **diagnozę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego** w województwie. Podstawowym narzędziem stosowanym przy ocenie czynników mających znaczący wpływ na stan bezpieczeństwa na drogach naszego województwa jest analiza SWOT pozwalająca określić mocne i słabe strony stanu istniejącego oraz wskazać szanse i zagrożenia przy realizacji programu poprawy.*

Niniejsze opracowanie jest efektem współpracy Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łomży z:

- *Podlaskim Urzędem Wojewódzkim w Białymstoku,*
- *Urzędem Marszałkowskim w Białymstoku,*
- *Komendą Wojewódzką Policji w Białymstoku,*
- *Komendą Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku,*
- *Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych Oddział w Białymstoku,*
- *Kuratorium Oświaty w Białymstoku,*
- *Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego w Białymstoku,*
- *Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Białymstoku,*
- *Urzędami miejskimi w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach,*
- *Zarządami Dróg Powiatowych województwa podlaskiego.*

Drugim etapem prac będzie opracowanie programu poprawy brd, który uwzględni:

- ***zadania krótkoterminowe** województwa w latach 2003 - 2005,*
- ***zadania długoterminowe** województwa do roku 2010.*

Sekretarz

*Wojewódzkiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Białymstoku*

mgr inż. Mirosław OLIFERUK

SPIS TREŚCI:

1. WPROWADZENIE	5
2. INFORMACJA O WOJEWÓDZTWIE.....	8
2.1. STRUKTURA ADMINISTRACYJNA - PODSTAWOWE DANE O WOJEWÓDZTWIE	8
2.2. INFRASTRUKTURA DROGOWA.....	10
2.2.1. ZARZĄDZANIE DROGAMI I RUCHEM DROGOWYM.	10
2.2.2. CHARAKTERYSTYKA SIECI DROGOWEJ.	15
2.2.3. OCENA STANU DRÓG.	16
2.2.4. NATĘŻENIE RUCHU NA DROGACH KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH.	24
2.2.5. FINANSOWANIE DRÓG.	25
2.3. STAN MOTORYZACJI W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM.	28
3. NADZÓR NAD RUCHEM DROGOWYM.	30
3.1. POLICJA.	30
3.2. INNE ORGANY UPRAWNIONE DO KONTROLI RUCHU.	31
3.2.1. INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO.	31
3.2.2. STRAŻ GMINNA (MIEJSKA).	33
3.2.3. ŻANDARMERIA WOJSKOWA.	33
3.2.4. STRAŻ GRANICZNA.....	33
3.2.5. ORGANY CELNE.....	34
3.2.6. STRAŻE LEŚNE.	34
3.2.7. PRACOWNICY ZARZĄDÓW DRÓG.....	34
3.2.8. PRACOWNICY KOLEJOWI.	34
3.2.9. STRAŻNICY SZKOLNI.	34
3.3. RATOWNICTWO DROGOWE.	35
3.3.1. POMOC MEDYCZNA.....	35
3.3.2. STRAŻ POŻARNA.....	38
4. WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.....	44
5. EDUKACJA KOMUNIKACYJNA.	46
5.1. WYCHOWANIE KOMUNIKACYJNE DZIECI I MŁODZIEŻY SZKOLNEJ REALIZOWANE PRZEZ PLACÓWKI OŚWIATOWE.....	46
5.1.1. INFORMACJE OGÓLNE O PODEJMOWANYCH ZADANIACH PRZEZ KURATORIUM OŚWIATY.	46
5.1.2. KWALIFIKACJE NAUCZYCIELI WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO.....	50
5.1.3. WYPOSAŻENIE SZKÓŁ W POMOCE DYDAKTYCZNE WSPOMAGAJĄCE REALIZACJĘ WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO.	51
5.1.4. SZKOLENIA NA KARTĘ ROWEROWĄ I MOTOROWEROWĄ.....	53
5.1.5. DOWOŻENIE DZIECI I MŁODZIEŻY DO SZKÓŁ.	54
5.2. EDUKACJA KOMUNIKACYJNA SPOŁECZEŃSTWA REALIZOWANA PRZEZ INNE JEDNOSTKI.....	56
5.2.1. PRZEDSIĘWZIĘCIA WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI W BIAŁYMSTOKU.	56
5.2.2. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE PRZEZ WOJEWÓDZKIE OŚRODKI RUCHU DROGOWEGO.....	57
5.2.3. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE PRZEZ INNE JEDNOSTKI I ORGANIZACJE SPOŁECZNE.	58
6. STAN BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO.	59
6.1. POLSKA NA TLE INNYCH KRAJÓW ŚWIATA.	59

6.2 WOJEWÓDZTWO PODLASKIE NA TLE POLSKI.....	64
6.3 ANALIZA STANU BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO W WOJ. PODLASKIM	66
6.3.1. ZDARZENIA DROGOWE W LATACH 1995 - 2002	66
6.3.2. ANALIZA ZDARZEŃ DROGOWYCH W LATACH 2001 – 2002.....	68
6.4. BEZPIECZEŃSTWO W MIASTACH NA PRAWACH POWIATU.....	86
6.4.1. BIAŁYSTOK.....	86
6.4.2. ŁOMŻA.....	88
6.4.3. SUWAŁKI.....	90
6.5. BAZY DANYCH	93
7. WNIOSKI.....	95
8. LITERATURA	99
9. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	100
9.1. TABELA	100
9.2. MAPY.....	101

1. WPROWADZENIE.

Już w 1967 roku Prezydent USA Johnson w orędziu do narodu powiedział: „straty nasze w związku z pojawieniem się samochodów są nieprawdopodobne (...). Jeżeli nie zatrzymamy tego przelewu krwi, to z każdego dwóch obywateli jeden zginie albo będzie ciężko ranny w wypadkach na naszych drogach”.

Orędzie to odbiło się wówczas echem na całym świecie. W niespełna 30 lat później USA pod względem ilości ofiar w przeliczeniu na 100 mln pojazdokilometrów znalazło się na 20 miejscu w świecie.

Jeżeli przyjąć stanowisko Prezydenta USA za początek wielkiej przebudowy systemu decydującego o bezpieczeństwie drogowym w tym państwie, to można powiedzieć o 30 letniej różnicy dzielącej Polskę od tego kraju. Wiele przesłanek wskazuje na to, że w krajach Europy Wschodniej (w tym również w Polsce) obecna sytuacja bezpieczeństwa w ruchu drogowym podobna jest do sytuacji państw zachodnio – europejskich sprzed 20 –25 lat.

Skrajnym przykładem jest fakt, że w Polsce na 100 wypadków ginie 13 osób, w krajach unijnych – nieco ponad 3, a udział autostrad w sieci dróg stanowi 0,11 %, gdy na zachodzie Europy jest on 10 razy większy.

W 1950 roku wyprodukowano na świecie 10,5 mln samochodów, 30 lat później już 38,5 mln, a w 1994r. 49,7 mln szt. Z każdym rokiem liczby te ulegają zwiększeniu, w Polsce przybywa samochodów o 4 - 5 % rocznie.

Dynamiczny rozwój motoryzacji spowodował uznanie bezpieczeństwa ruchu drogowego za problem społeczny i to w skali międzynarodowej.

Z tego też względu sytuacja w krajach Europy Wschodniej jest przedmiotem dużego zainteresowania krajów zachodnioeuropejskich. W latach 1994 – 1995 OECD zorganizowała cykl seminariów, na których przedstawiciele krajów Europy Centralnej i Wschodniej mieli możliwość zapoznania się z osiągnięciami krajów zachodnich w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ostatnim okresie opublikowano kilka raportów oceniających sytuację tych krajów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analizę taką przeprowadził Bank Światowy i Komisja Europejska (Gorendeau, 1994) oraz Nordycka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NRTDC, 1992). We wszystkich tych raportach stwierdzono, że sytuacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, w porównaniu z innymi krajami Europy Zachodniej, jest bardzo niekorzystna, ale że istnieje wiele potencjalnych możliwości, aby wdrażając efektywny program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego sytuację tę poprawić.

Wszystkie kraje OECD programy takie posiadają. W prawie wszystkich krajach działania z tego zakresu reguluje minister transportu lub upoważniona przez niego instytucja. W wielu krajach powstały także odpowiednie Komitety lub Rady nadzorujące tworzenie programów poprawy bezpieczeństwa. W większości krajów programy tego typu tworzone były przy szerokim udziale różnych instytucji i organizacji społecznych, choć w zróżnicowanym zakresie działania¹.

W wyniku długofalowych i konsekwentnie prowadzonych działań w ostatnich 20 latach w większości krajów OECD, mimo wzrostu motoryzacji, rejestrowano stopniowy spadek liczby ofiar śmiertelnych.

¹ GAMBIT, Raport Pełny (Rozdz. I - Podstawy programu)

W Polsce w latach 70 i 80-tych modne były różnego rodzaju zespoły koordynacyjne jako organy wspomagające podmioty odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa na drogach. Ich różnorodność i brak skutecznej polityki prewencyjnej nie przynosiły pożądanych efektów.

W publikacji „Globalne Partnerstwo dla Programu Gambit Lubelski” prof. Ryszard Krystek pisze: „... wzrostowi natężenia ruchu ... towarzyszyło drastyczne ograniczenie nakładów na inwestycje drogowe. Ponadto nie podjęto w porę działań prewencyjnych na miarę potrzeb uzasadnionych wzrostem ruchu drogowego. W efekcie w ciągu kilku lat liczba śmiertelnych ofiar ruchu drogowego w Polsce podwoiła się osiągając maksimum w 1991 roku (7901 zabitych, 21 zabitych na 100 tys. mieszkańców)”.²

Wzrost zagrożenia w ruchu drogowym w Polsce oraz brak zdecydowanych działań na rzecz jego poprawy spowodował, że Bank Światowy, wspólnie z kilkoma organizacjami europejskimi opracował i opublikował w 1993 roku raport „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w Polsce” wnikliwie i krytycznie oceniający stan brd oraz działania na rzecz jego poprawy (a raczej ich brak). Dwa główne zarzuty to:

- brak osoby politycznej imiennie odpowiedzialnej za stan brd w Polsce,
- brak długofalowego programu brd.

Raport wywołał pozytywne reakcje administracji rządowej, gdyż:

- w czerwcu 1993 roku Minister Finansów i Gospodarki Morskiej zamówił w Komitecie Badań Naukowych projekt badawczy pt. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce”,
- w listopadzie 1993 roku rząd powołał Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przewodniczącym rady został wicepremier. Może to stanowić o powstaniu w Polsce woli politycznej rozwiązywania problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- w czerwcu 1996 roku Połączone Zespoły Autorskie pod kierownictwem Katedry Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej opublikowały „Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce”, który otrzymał akronim „GAMBIT”.

Program ten był prezentowany na międzynarodowych kongresach i konferencjach. Można więc stwierdzić, że jego konstrukcja została wielokrotnie zweryfikowana przez ekspertów z krajów o wieloletnich i pozytywnych doświadczeniach, a najważniejszym jest to, że zbudowany został na podstawie syntezy 25 lat doświadczeń krajów OECD.

Rozpoczęcie metodycznego procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu centralnym w Polsce nie jest zadaniem łatwym, a na poziomie lokalnym jest szczególnie trudne.

Uzasadnienie tej różnicy, przy obecnych trudnościach ekonomicznych w kraju, wydaje się być proste:

1. Globalne statystyki krajowe dość obrazowo ilustrują skalę problemu ekonomicznego i społecznego; co godzinę pogrzeb ofiary wypadku drogowego, codziennie ofiary wypadków zapełniają jeden szpital rejonowy średniej wielkości (w 1997r. – 190 łóżek). Straty ekonomiczne wynoszą ponad 7% budżetu państwa (w 1995r. wg programu GAMBIT), a wg Komendy Głównej Policji - w 1997r. sięgnęły już 10%.
2. Na poziomie lokalnym (np. miasto lub gmina) bezwzględna liczba ofiar jest stosunkowo mała, natomiast koszty przedsięwzięć na rzecz poprawy brd są przez mieszkańców po-

² R. Krystek, Globalne partnerstwo dla Programu GAMBIT Lubelski. I Lubelska Wojewódzka Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Lublin 11 maja 2001r.

równywane do kosztów innych przedsięwzięć samorządowych (np. budowa szkoły, sieci wodociągowej lub gazowej, chodnika, nawierzchni itp.), których brak mieszkańcy dotkliwie odczuwają codziennie. Tymczasem wypadek jest zdarzeniem incydentalnym, który w opinii obiegowej przydarza się innym, a nie nam. Zatem łatwo o błędny wniosek, że pieniędzy przeznaczonych np. na infrastrukturę nie warto inwestować w poprawę brd.³

³ R.Krystek i inni, GAMBIT Katowicki, Synteza problemu. Gdańsk, styczeń 1998.

2. INFORMACJA O WOJEWÓDZTWIE.

2.1. STRUKTURA ADMINISTRACYJNA - PODSTAWOWE DANE O WOJEWÓDZTWIE.

Województwo podlaskie położone jest w północno – wschodniej Polsce, na szlaku komunikacyjnym prowadzącym na północny - wschód kontynentu do państw bałtyckich i północnej części Rosji (w region St. Petersburga). Zajmuje obszar 20.180 km², co stanowi 6,4% powierzchni kraju (6 miejsce).

Podlaskie sąsiaduje z trzema województwami: od północnego zachodu z warmińsko-mazurskim, od zachodu z mazowieckim i od południa, na krótkim odcinku, z lubelskim. Od północy na odcinku 103 km graniczy z Litwą, zaś od wschodu na odcinku 246 km graniczy z Białorusią.

Województwo podlaskie podzielone jest na:

- 14 powiatów ziemskich i trzy powiaty grodzkie,
- 118 gmin, w tym: 13 gmin miejskich, 23 gminy wiejsko – miejskie oraz 82 gminy wiejskie,
- 3.275 sołectw.

Sieć osadniczą stanowi 36 miast i 3.950 wsi. Stolicą województwa, a zarazem największym miastem jest Białystok liczący ok. 280 tys. mieszkańców. W Łomży i w Suwałkach zamieszkuje po ok. 65 tys. mieszkańców. Sześć miast liczy po 20 –30 tys. mieszkańców, są to: Augustów, Bielsk Podlaski, Grajewo, Hajnówka, Sokółka i Zambrów. Pozostałe ośrodki to miasta małe – do 15 tys. mieszkańców. Wiejska sieć osadnicza charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. Na jedną miejscowość wiejską przypadało w 1999 roku około 133 mieszkańców przy średniej krajowej wynoszącej 259 osób.

W województwie podlaskim zamieszkuje 1.208,6 tys. mieszkańców tj. 3,2% ludności Polski, daje to 14 miejsce w kraju.

Struktura wiekowa ludności ulega zmianom. W ostatnich latach spadł udział ludności w wieku przedprodukcyjnym do 24,7% w 2002 roku, a wzrósł w wieku produkcyjnym do 59,0%. Minimalnie ale sukcesywnie wzrasta udział ludności w wieku poprodukcyjnym – z 15,4% w roku 1997 do 16,3% w roku 2002.

Województwo podlaskie jest regionem o wielokulturowej i wielonarodowościowej specyfice. Pod względem etnicznym jest niewątpliwie najbardziej zróżnicowane spośród 16 województw w kraju.

Obszar województwa włączony jest do makroregionu „Zielone Płuca Polski”. Prawie 32% obszaru podlaskiego objęte jest ochroną prawną. Na terenie czterech parków narodowych znajdują się unikatowe w skali Europy obiekty przyrodniczo – krajobrazowe. Są to:

- Puszcza Białowieska – Białowieski Park Narodowy, będący jedynym polskim obiektem o takim charakterze, wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa oraz jednym z czterech uznanych za Rezerwat Biosfery,
- Dolina Narwi – Narwiański Park Narodowy,
- Bagna Biebrzańskie – Biebrzański Park Narodowy,
- Kompleks rynnowych jezior basenu jez. Wigry – Wigierski Park Narodowy.

Ponadto na terenie województwa znajdują się unikatowe obiekty krajobrazowe Puszczy Knyszyńskiej i Augustowskiej, Suwalski Park Krajobrazowy i Łomżyński – Doliny Na-

rwi, 88 rezerwatów przyrody, 14 obszarów chronionego krajobrazu oraz 2.055 pomników przyrody.

Walory krajobrazowe i przyrodnicze (w tym także kompleksy jezior szczególnie powiatów augustowskiego i suwalskiego) oraz szereg zabytków (nie tylko przyrodniczych) stwarzają szerokie możliwości rozwoju turystyki i wypoczynku, a przez to mają wpływ na przemieszczanie się ludności i w konsekwencji na wzrost natężenia ruchu oraz jego bezpieczeństwo.

Wystarczy wspomnieć, że w 1999 roku województwo podlaskie odwiedziło 3,8 mln. turystów. Ponad 80% turystów przebywało na terenie województwa od dwóch do czterech dni. W okresie letnim notuje się trzy czwarte przyjazdów długookresowych (powyżej 5 dni). Połowa ruchu turystycznego to podróże mieszkańców województwa. Turyści krajowi pochodzą zazwyczaj z województw sąsiednich, a turyści zagraniczni (ok. 1,3 mln. osób) przede wszystkim z Białorusi, Litwy, Niemiec, Łotwy, Estonii i Rosji. Goście ze wschodu stanowili 80% wszystkich turystów zagranicznych. Co ósmy przyjazd związany był z celami typowo turystycznymi, pozostałe to cel handlowy lub tylko zakupy.

W obrębie województwa podlaskiego zlokalizowanych jest osiem drogowych przejść granicznych. Na granicy polsko – litewskiej znajdują się dwa przejścia drogowe. Są to:

- Budzisko – Kalwarija – obsługujące ruch osobowy i towarowy. Jest to największy i najnowocześniejszy terminal na wschodniej granicy, zlokalizowany na trasie I-go Korytarza Transeuropejskiego „Via Baltica”. Przepustowość dobową tego przejścia wynosi: 2 tys. samochodów osobowych, 40 autobusów i 1,7 tys. pojazdów w ruchu towarowym. W ciągu pięciu lat liczba odpraw na tym przejściu wzrosła o 34,1% i wyniosła w 2002 roku 291.700 pojazdów oraz 1.828 tys. osób,
- Ogrodniki – Lazdijaj – obsługujące również ruch osobowy i towarowy, ale tylko dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych i towarów wymagających kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej. Dobowa przepustowość to: 1,5 tys. samochodów osobowych i 60 autobusów oraz 1,7 tys. pojazdów w ruchu towarowym. W 2002 roku na przejściu tym odprawiono 292,5 tys. pojazdów i 1.154 tys. osób.

Na granicy polsko – białoruskiej zlokalizowanych jest sześć przejść granicznych:

- Kuźnica – Bruzgi – obsługuje międzynarodowy ruch osobowy i towarowy. Dobowa przepustowość to: 1 tys. samochodów osobowych i 40 autobusów oraz 200 pojazdów w ruchu towarowym. W 2001 roku odprawiono tu 596 tys. pojazdów oraz 1.800 tys. osób. Przejście to do 01 stycznia 2003 roku nie było czynne.
- Bobrowniki – Bierestowica - obsługuje ruch osobowy i towarowy. Dobowa przepustowość to: 1,5 tys. Samochodów osobowych i 1,0 tys. pojazdów w ruchu towarowym. W 2002 roku na przejściu tym odprawiono 818,7 tys. pojazdów i 2.723 tys. osób,
- Połowce – Piszczatka – przejście czynne dla ruchu osobowego obywateli Polski i Białorusi. Dobowa przepustowość to: 750 samochodów osobowych. W 2002 roku przejście to przekroczyło 319,5 tys. pojazdów i 666 tys. osób,
- Lipszczany – Grodno, Jastówka – Świsłocz i Białowieża – Pierierow to przejścia o uproszczonym sposobie odpraw celnych.

Polska znajduje się obecnie w okresie dostosowawczym przed wstąpieniem do grona państw Unii Europejskiej. Po przystąpieniu do UE wschodnia granica naszego państwa stanie się jednocześnie zewnętrzną granicą Unii. Zakłada się, że nastąpi wówczas kilkuprocentowy spadek ilości odpraw cudzoziemców. Obecnie odprawy te stanowią 90% ruchu granicznego,

głównie z państw sąsiadujących z Polską. Konsekwencją tego będzie mniejsza liczba autobusów i samochodów osobowych w ruchu granicznym. Zaostrzone kontrole stanu technicznego pojazdów będą eliminowały, z korzyścią dla bezpieczeństwa, ruch starszych pojazdów przewożących głównie towary. Nie wpłynie to jednak na liczbę samochodów ciężarowych przekraczających granicę. Zakłada się, że liczba odpraw samochodów ciężarowych będzie systematycznie rosła o kilka procent rocznie.

W opracowanej przez Zarząd Województwa Podlaskiego „Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do Roku 2010” teren regionu podzielono na cztery obszary funkcjonalne:

- Centralny – Białystok jako ośrodek kultury, nauki i leczenia specjalistycznego jest ośrodkiem metropolitalnym (potencjalnym Europolem) - ukierunkowany na rozwój handlu międzynarodowego na bazie przygranicznego położenia, nowoczesnych gałęzi przemysłu oraz rozwój instytucji okołobiznesowych i usług ponadregionalnych. Główne miasta: Białystok, Mońki, Sokółka,
- Zachodni – ukierunkowany na rozwój nowoczesnego rolnictwa oraz przemysłu przetwórczego, na rozwój infrastruktury i obsługi ruchu tranzytowego, lokowania małych i średnich przedsiębiorstw. Główne miasta: Łomża, Grajewo, Kolno, Wysokie Mazowieckie i Zambrów,
- Północny – ukierunkowany ma być na rozwój turystyki pobytowej i aktywnej oraz rozwój produkcji i usług w oparciu o małe i średnie przedsiębiorstwa. Główne miasta: Suwałki, Augustów i Sejny,
- Południowo - wschodni – ukierunkowany na wielofunkcyjny rozwój terenów wiejskich, w tym pozarolniczych funkcji wsi, działalność produkcyjną i przetwórczą oraz turystykę. Główne miasta: Bielsk Podlaski, Hajnówka, Siemiatycze.

Zarysowane w ten sposób obszary rozwojowe obejmą całe województwo, a występujące wewnątrz nich ośrodki miejskie pełnić będą rolę centrów rozwojowych i będą miały znaczenie subregionalne. Wpłynie to na intensywny rozwój szeroko pojętej komunikacji między tymi ośrodkami, a jednocześnie na intensyfikację ruchu drogowego.

2.2. INFRASTRUKTURA DROGOWA.

2.2.1. ZARZĄDZANIE DROGAMI I RUCHEM DROGOWYM.

Stosownie do przepisów art.10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst - Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 515) - Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, natomiast Minister Infrastruktury sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych.

W ramach tego zadania dokonywana jest okresowa ocena organizacji ruchu pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz konieczności zapewnienia ruchu tranzytowego.

Organami zarządzającymi ruchem na drogach publicznych są :

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - w odniesieniu do dróg krajowych ;
- Marszałek Województwa - w odniesieniu do dróg wojewódzkich (z wyłączeniem dróg położonych w miastach na prawach powiatu);
- Starostowie powiatów - zarządzają ruchem na drogach powiatowych i gminnych ;

- Prezydenci Miast na prawach powiatu (Białegostoku, Łomży i Suwałk) zarządzają drogami znajdującymi się w granicach tych miast (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych).

Organy zarządzające ruchem analizują istniejącą organizację ruchu - szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego efektywności oraz opracowują projekty organizacji ruchu.

Szczegółowy zakres zadań organów zarządzających ruchem oraz organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem uregulowany jest przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. Nr 90, poz. 1006).

Zarządcami dróg stosownie do przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz.U. z 2000r. Nr 71, poz. 838 z późn. zm. - na terenie województwa podlaskiego są :

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (Oddział Generalnej Dyrekcji w Białymstoku) - drogi krajowe;
- Zarząd Województwa Podlaskiego - drogi wojewódzkie;
- Zarządy Powiatów - drogi powiatowe,
- Prezydenci Miast – wszystkie drogi publiczne na terenie miast z wyjątkiem ulic w Białymstoku znajdujących się w ciągu drogi K – 8 (ul. Gen. Kleeberga i Gen. S.Maczka oraz Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego na odcinku od ul. Gen. S.Maczka do granic miasta), dla których zarządcą jest GDDKiA,
- Burmistrzowie i Wójtowie - Miast i Gmin – drogi gminne.

Do zarządców dróg należą m.in. takie zadania jak:

- a) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej,
- b) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych,
- c) utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
- d) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu,
- e) koordynacja robót w pasie drogowym,
- f) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, na zjazdy z dróg, na przejazdy po drogach publicznych pojazdów z ładunkiem lub bez ładunku o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających określone wielkości,
- g) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych,
- h) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- i) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez innych użytkowników,
- j) wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia,
- k) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego.

O ile system zarządzania drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi jest ujednolicony i czytelny, to w miastach na prawach powiatu drogami zarządzają jednostki administracyjne o zróżnicowanej strukturze i zakresie kompetencji.

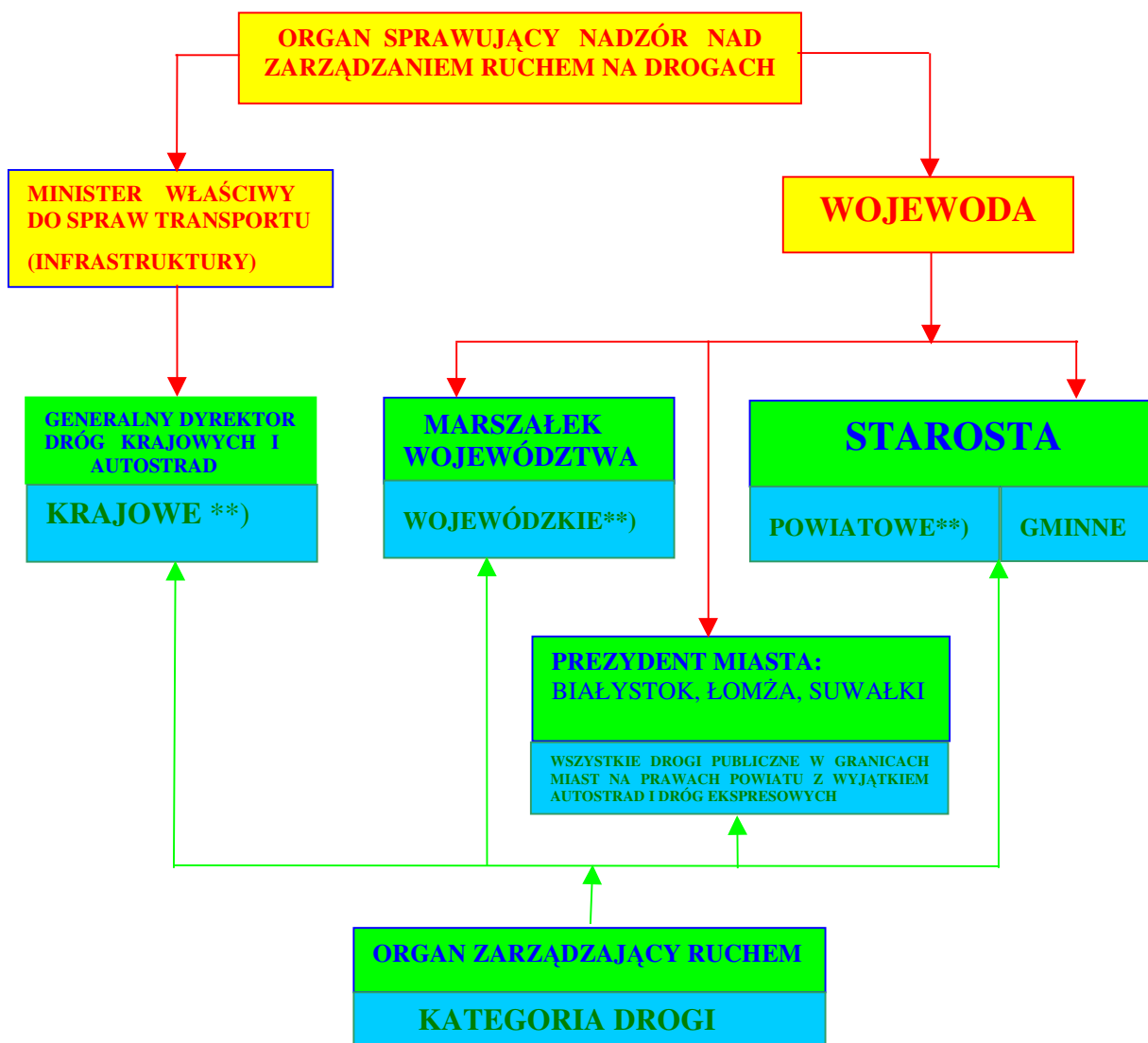
W Białymstoku inwestycje w zakresie budowy i modernizacji dróg prowadzi Wydział Budownictwa i Inwestycji Urzędu Miejskiego zaś zadania w zakresie utrzymania oraz zarządzania ruchem są w gestii Zarządu Dróg (mającego prawa wydziału).

W Łomży zarządcą wszystkich dróg miejskich jest Prezydent Miasta - nie powołano Zarządu Dróg. Utrzymaniem dróg zajmuje się Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej - Zakład Budżetowy.

W Suwałkach Zarząd Miasta działając m.in. w oparciu o art. 21 ust. 1 ustawy o drogach publicznych (Dz.U. nr 71 poz. 838 z 2000r.) powierzył zarówno zarządzanie wszystkimi ulicami, jak i zarządzanie ruchem na nich jednostce o nazwie Miejska Dyrekcja Inwestycji i Komunikacji. Na skutek takiego rozwiązania organizacyjnego całokształt problematyki dotyczącej dróg miejskich (ulic) należy do kompetencji jednej jednostki organizacyjnej.

Taka różnorodność rozwiązań organizacyjnych dotyczących problematyki zarządzania drogami i organizacją ruchu na nich wpływa na priorytety zadań, a przez to może niekorzystnie oddziaływać na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

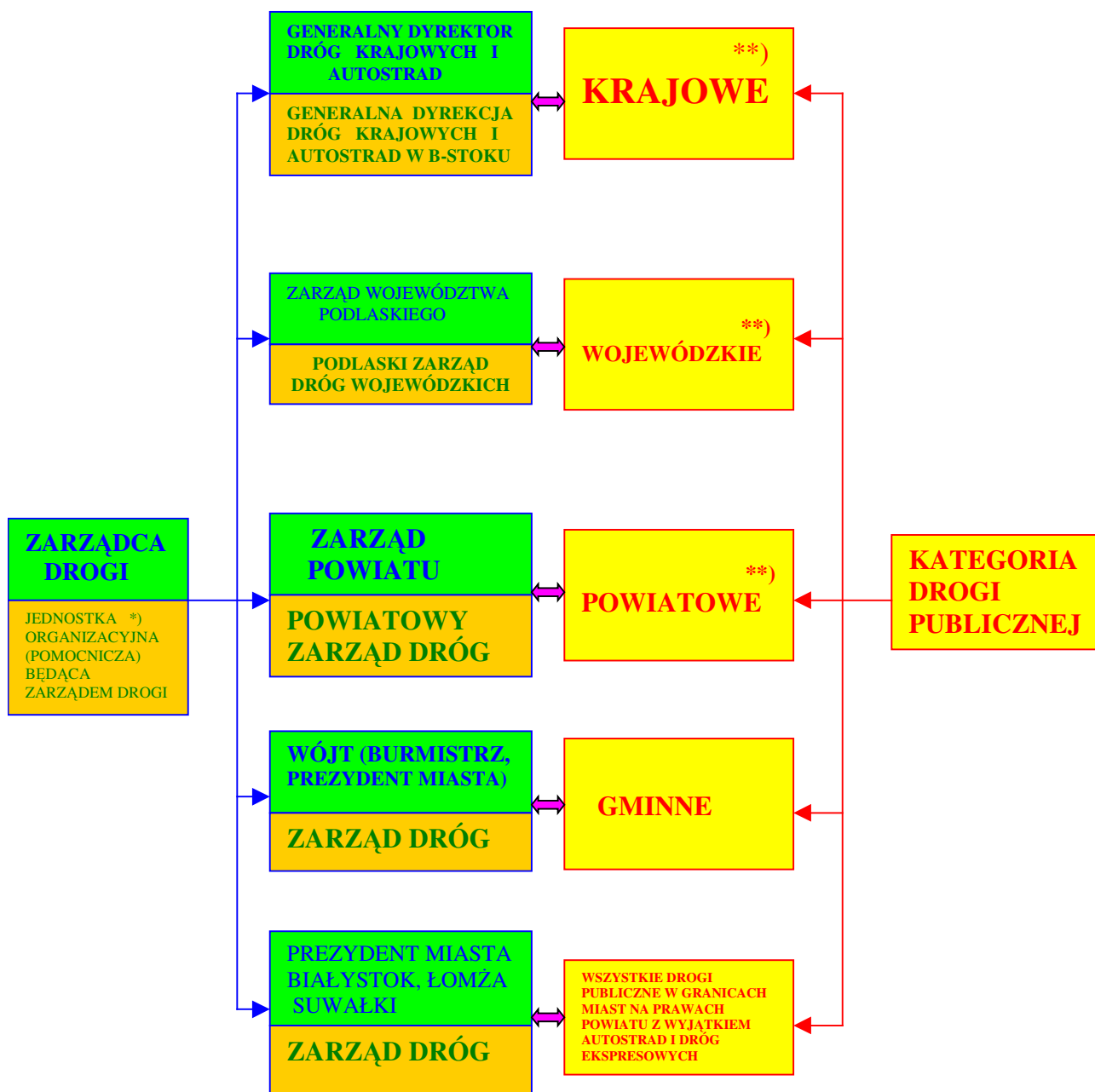
SCHEMAT ZARZĄDZANIA RUCHEM NA DROGACH PUBLICZNYCH *)



*) – zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych należy do zarządcy drogi.

**) – za wyjątkiem dróg położonych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu.

SCHEMAT ZARZĄDZANIA DROGAMI PUBLICZNYMI



*) – może być utworzona przez sejmik, radę powiatu lub radę gminy.

**) – za wyjątkiem dróg położonych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu.

2.2.2. CHARAKTERYSTYKA SIECI DROGOWEJ.

Podstawową sieć drogową w województwie stanowią:

L.p.	Rodzaj drogi	Łączna długość (km)
1.	Drogi krajowe	933,2
2.	Drogi wojewódzkie	1.188,7
3.	Drogi powiatowe: <i>w tym drogi twarde stanowią 70%</i>	7.713,3 5.403,7
4.	Drogi gminne: <i>w tym drogi twarde stanowią 29,9%</i>	8.177,0 2.445,0

Istniejąca sieć dróg krajowych zapewnia podstawowe połączenia w ruchu międzyregionalnym. W skali województwa układ sieci dróg jest korzystny. Spośród 14 głównych miast będących siedzibami powiatów - 7 jest węzłami dróg krajowych, 6 dalszych ma bezpośredni dostęp do dróg krajowych. Jedynie miasto Hajnówka nie ma bezpośredniego dostępu do drogi krajowej, jest natomiast węzłem dróg wojewódzkich.

Dużym obciążeniem dla województwa (choć jednocześnie i szansą rozwoju regionu) jest przebieg tras tranzytowych w ruchu międzynarodowym, przy niedostosowanym do natężenia ruchu układzie komunikacyjnym.

Przez teren województwa podlaskiego przebiegają drogi krajowe:

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
1.	8	Warszawa – Białystok – Augustów – Suwałki – Granica Państwa (Budzisko)	217,157 km
2.	16	Ełk – Augustów – Granica Państwa (Ogrodniki)	65,782 km
3.	19	Granica Państwa (Kućnica Białostocka) – Białystok - Lublin	150,394 km
4.	58	Pisz – Szczuczyn	5,392 km
5.	61	Warszawa – Łomża – Augustów	120,706 km
6.	62	Sokołów Podlaski – Siemiatycze	22,020 km
7.	63	Pisz – Kisielnica – Łomża – Zambrów - Siedlce	71,383 km
8.	64	Łomża – Jeżewo Stare	46,863 km
9.	65	Ełk – Białystok – Granica Państwa (Bobrowniki)	119,576 km
10.	66	Zambrów – Bielsk Podlaski – Granica Państwa (Połowce)	113,903 km

Droga krajowa K-8 (projektowana VIA BALTICA) Warszawa - Białystok - Suwałki - Kaunas - Tallin – Helsinki należy do Transeuropejskich Sieci Transportowych.

Z oceny rozmieszczenia dróg krajowych i wojewódzkich wynika, iż podstawowe potrzeby w zakresie wzajemnych powiązań pomiędzy głównymi jednostkami osadniczymi są zaspokojone.

Można przyjąć, że drogi wojewódzkie stanowią uzupełniającą sieć połączeń drogowych w województwie podlaskim w stosunku do dróg krajowych. Drogi te funkcjonują jako drogi regionalne lub lokalne i łączą miasta mające istotne znaczenie dla województwa, np. siedziby zarządów powiatowych. W innych przypadkach są dogodnymi połączeniami między

drogami krajowymi albo wiodą w kierunku wschodniej i północnej granicy państwa stanowią układ komunikacyjny w ramach ruchu przygranicznego.

Największe znaczenie dla regionu mają drogi:

- obsługujące węzeł Białystok (nr 678 Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie, nr 681 Roszki Wodźki – Łapy – Poświętne – Brańsk – Ciechanowiec i nr 682 Łapy – Turkość Dolna – Markowszczyzna oraz nr 676 Białystok – Supraśl – Krynki – granica państwa),
- posiadające alternatywny przebieg w stosunku do trasy „Via Baltica” (nr 677 Łomża /droga 63/ – Śniadowo – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski i nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jeżewo – Sokoły),
- stanowiąca najkrótsze połączenie z północno-zachodnią Polską jako droga do przejścia granicznego w Ogrodnikach (nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Poćkuny),
- stanowiąca najkrótsze połączenie Hajnówki z Białymstokiem (nr 685 Zabłudów – Narzew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele),
- główna droga dojazdowa do Białowieskiego Parku Narodowego i łącznik dwóch znaczących ośrodków powiatowych (nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa),
- stanowiąca najkrótsze połączenie regionu z Olsztynem jako droga o znaczeniu międzyregionalnym (nr 645 Myszyniec – Dęby – Nowogród – Łomża).

Zarówno drogi krajowe, jak i wojewódzkie, w szeregu przypadkach przebiegają przez tereny zabudowane (centra obszarów miejskich i wiejskich) stwarzając sytuację nakładania się na siebie szybkiego ruchu tranzytowego z wolnym ruchem lokalnym (przyczyną tego jest brak obwodnic).

Mniej korzystna jest sytuacja w zakresie dróg lokalnych: powiatowych i gminnych. Wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej wynosi 52,9 km/100 km², co stanowi zaledwie 64,6 % średniej krajowej. Niedorozwój sieci dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej stanowi poważną barierę rozwoju gospodarczego i obniża standard życia ludności. Najpoważniejszą barierą dla rozwoju społeczno – gospodarczego regionu w zakresie infrastruktury drogowej jest stan techniczny sieci drogowej.

2.2.3. OCENA STANU DRÓG.

Zarządzający drogami województwa podlaskiego ocenili stan zarządzanych przez siebie dróg w skali od 1 do 5 uwzględniając:

- a) *strukturę sieci drogowej,*
- b) *geometrię dróg,*
- c) *stan nawierzchni i poboczy,*
- d) *twarde otoczenie dróg,*
- e) *geometrię skrzyżowań,*
- f) *elementy organizacji ruchu,*
- g) *organizację ruchu osób niechronionych (rowerzystów i pieszych).*

- a) **struktura sieci drogowej.** Ogólnie oceniono ją jako dobrą. Spośród Powiatowych Zarządów Dróg dwie jednostki (Białystok i Hajnówka) oceniły strukturę na bardzo dobrą, sześć jednostek na dobrą i sześć na dostateczną,

b) geometria dróg. Oceniono ją już znacznie niżej bo od 2 do 3.

Drogi krajowe województwa podlaskiego mają wystarczającą geometrię dla zapewnienia warunku przepustowości, ale występuje szereg mankamentów mających niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu:

- Przejścia dróg przez miejscowości – na odcinkach przejść przez miejscowości zaznacza się największy wpływ ruchu lokalnego na warunki i bezpieczeństwo ruchu. Sprzeczność interesów ruchu przelotowego zainteresowanego szybkim przejazdem i ruchu lokalnego z licznymi manewrami skrętu i przejazdami w poprzek głównej trasy oraz ruchem pieszym powoduje, że istniejące wąskie przekroje drogi są najczęściej niewystarczające do zapewnienia optymalnych warunków ruchu na terenie miejscowości. Najtrudniejsza sytuacja ze względu na duży ruch, zwartą zabudowę i dużą ilość skrzyżowań występuje w Wasilkowie, Sokółce, Augustowie, Zambrowie. Aby zapewnić możliwości kształtowania bezpieczniejszego przekroju drogi krajowej konieczna byłaby szerokość jezdni na przejściu przez miejscowość na poziomie min. 10,0 – 10,5 m. – dla potrzeb wydzielenia lewoskrętów, umieszczenia azyli dla pieszych, wysepek na wlotach do miejscowości, itd. W przypadku braku takich możliwości jedynym środkiem poprawy warunków ruchu jest budowa obwodnicy miejscowości. Pozytywną perspektywą w tym zakresie jest planowana budowa obwodnic Wasilkowa, Augustowa i Zambrowa, która ma szansę realizacji w najbliższej przyszłości.
- Pas drogowy, obsługa ruchu lokalnego (zjazdu) – ze względu na dużą ilość samodzielnych, często wąskich działek, powstałych w wyniku dawnych niekontrolowanych podziałów i konieczność zapewnienia dostępu do nich z drogi publicznej istnieje niekorzystna dla brd sytuacja, że na drodze przelotowej na wysokości każdego zjazdu odbywają się manewry skrętu i włączania się do ruchu. Brakuje natomiast terenu w pasie drogowym, aby urządzić równoległe drogi zbiorcze obsługujące zjazdy na danym odcinku drogi, tym bardziej, że wiele zjazdów ma charakter publiczny i służy podłączeniu obiektów związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą.
- Szerokość pasów ruchu – prawie połowa dróg krajowych posiada jezdnie o szerokości poniżej 7,0 metrów. W przypadku dróg krajowych klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) szerokość poniżej 7m jest na ok. 20% ich długości. Niemniej jednak szerokość 7,0 m. jest szerokością pożądaną na całej sieci dróg krajowych.
- Ukształtowanie drogi w planie – na drogach krajowych występuje wiele łuków poziomych o nienormatywnych parametrach, często w połączeniu z łukami pionowymi ograniczającymi widoczność.

Drogi wojewódzkie:

- Szerokość pasów ruchu – prawie w 35% posiadają nienormatywną szerokość jezdni tj. w przypadku dróg klasy G<6,0m, zaś klasy Z<5,5m,
- Ukształtowanie drogi w planie – występują niezgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi promienie łuków zarówno poziomych jak i pionowych.
- Stan poboczy – w nielicznych przypadkach stwierdzono mniejszą, od wymaganych przepisami, szerokość poboczy tj. dla dróg klasy G<1,25m, zaś klasy Z<1,0m

Drogi powiatowe - Zarządy Dróg Powiatowych generalnie oceniają geometrię dróg powiatowych na dostateczną. Jedynie w powiecie sejneńskim oceniono ją na dobrą.

c) stan nawierzchni i poboczy.

Drogi krajowe – stan nawierzchni na drogach krajowych jest oceniany wg obowiązującego i ujednoliconego w skali kraju Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) – w zakresie pięciu parametrów decydujących o kondycji nawierzchni i jej walorach użytkowych.

SUMARYCZNA OCENA STANU NAWIERZCHNI (2002)

Parametr	Klasa stanu drogi [km]							
	A		B		C		D	
Wskaźnik spękań	248,9	27%	585,7	64%	73,7	8%	10,9	1%
Równość podłużna	267,8	29%	518,8	56%	102,9	11%	29,6	3%
Koleiny	359,2	39%	321,1	35%	171,7	19%	67,0	7%
Stan powierzchni	413,0	45%	471,7	51%	28,2	3%	6,2	1%
Właściwości przeciwpoślizgowe	204,5	22%	628,8	68%	75,9	8%	10,0	1%

gdzie:

Klasa A – stan dobry

Klasa B – stan zadowalający

Klasa C – stan niezadowalający (planowanie zabiegów remontowych)

Klasa D – stan zły (konieczna natychmiastowa interwencja)

Stan nawierzchni sieci dróg krajowych województwa Podlaskiego.

Charakterystyka tempa degradacji nawierzchni w latach 1998 ÷ 2002, wg SOSN.

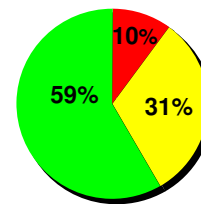
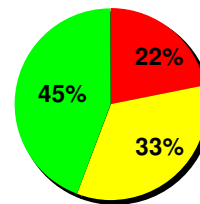
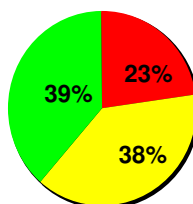
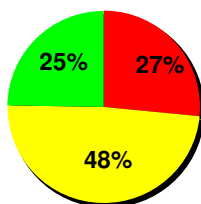
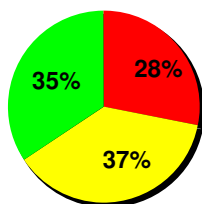
1998 ROK

1999 ROK

2000 ROK

2001 ROK

2002 ROK



■ - **STAN ZŁY** (konieczny natychmiastowy remont)

■ - **STAN NIEZADOWALAJĄCY** (wymagany remont w ciągu 1÷3 lat)

■ - **STAN DOBRY**

Nie jest prowadzona systemowa ocena stanu poboczy. W tym zakresie występuje problem niewystarczającej szerokości poboczy na wielu odcinkach dróg. Często dotyczy to sytuacji, kiedy droga przechodzi po wysokim nasypie. Uciążliwe jest też utrzymanie gruntowych poboczy (konieczne są częste zabiegi uzupełniania poboczy lub ich ścinki).

Drogi wojewódzkie – stan nawierzchni i poboczy dróg wojewódzkich oceniono ogólnie na dostateczny.

Na drogach wojewódzkich bardzo dobre nawierzchnie są na długości 96 km (8,0%), a dobre na 409 km (34,4%). Na 363 km stan nawierzchni oceniono jako za-

dawalający, a na około 230 km jako zły i na 91 km jako bardzo zły. W sumie 27% ogólnej sieci dróg wojewódzkich ma złą lub bardzo złą nawierzchnię jezdni.

Stan techniczny nieutwardzonych poboczy dróg wojewódzkich oceniono: jako bardzo dobry zaledwie na długości 7 km, jako dobry na ok. 320 km, jako zadowalający na 434 km, jako zły na 395 km, a jako bardzo zły na ponad 33 km. Generalnie więc, przy zastosowaniu średniej ważonej, stan poboczy dla całej sieci dróg wojewódzkich ocenia się na poziomie nieco niższym niż zadowalający – średnia 2,89.

Drogi powiatowe – stan nawierzchni i poboczy dróg powiatowych oceniono ogólnie na dostateczny. Jedenaście zarządów dróg powiatowych oceniło nawierzchnie dróg i poboczy na poziomie dostatecznym (3,0), trzy jednostki (Augustów, Białystok i Kolno) na poziomie złym lub bardzo złym (2,0).

- d) twarde otoczenie dróg.** Na skutek zjechania pojazdu z korony drogi na ciężkość wypadków (ilość ofiar) ma niebagatelny wpływ tzw. „twarde otoczenie drogi” czyli obecność obiektów (np. budynków, ogrodzeń, słupów czy drzew).

Drogi krajowe

Drzewa w koronie drogi - Na obecnej sieci dróg krajowych problem „twardego otoczenia” z tytułu usytuowania drzew w koronie drogi występuje sporadycznie.

Słupy energetyczne – w zastępstwie drzew problemem stają się słupy elektryczne. Łatwość pozyskania przez gminy środków finansowych na budowę oświetlenia przydrożnego powoduje, że pojawiają się słupy przydrożne. Ideą jest, aby nie dopuścić do sytuacji, żeby likwidowane od lat – dla poprawy bezpieczeństwa - drzewa przydrożne zastępowane były słupami, w praktyce jednak nie jest to proste.

Z uwagi na możliwość uzyskania przez Gminy środków finansowych na oświetlenie pojawił się trend budowy oświetlenia nawet w sytuacjach często nieuzasadnionych. Gminy nie zawsze biorą pod uwagę swoje możliwości finansowania związanego z utrzymaniem oświetlenia (opłaty za energię elektryczną), co prowadzi do kreowania twardego otoczenia (słupy), z którego nie zawsze są korzyści jeżeli chodzi o oświetlenie, bo ze względu na oszczędności latarnie są wyłączane.

GDDKiA opiniuje wystąpienia gmin dotyczące budowy nowego oświetlenia pod kątem jego zasadności. Dopuszczane są do stosowania tylko słupy stalowe cienkościennie i prowadzenie linii kablowej, określana też jest odległość słupów od krawędzi jezdni (maksymalnie możliwe odsunięcie od krawędzi jezdni). W praktyce nie jest jednak możliwe stworzenie takiej sytuacji, aby można było mówić o rozwiązaniu problemu. Wynika to najczęściej z tej prostej przyczyny, że oświetlenie jest dla Gminy najprostszym sposobem wykazania aktywności – za dodatkowe pieniądze. W rzeczywistości najbardziej pożądanym działaniem byłaby często budowa ciągów pieszych, na które trzeba byłoby wygospodarować pieniądze z budżetu Gminy. Ze względu na koszty nie przewiduje się też najprostszych zabezpieczeń w linii słupów, takich jak bariery energochłonne. Ponadto trudno jest oprzeć się na przepisach, które precyzują tylko wymagania minimalne w zakresie odległości od krawędzi jezdni, co nie jest zgodne z duchem tworzenia bezpiecznego otoczenia drogi.

Droga w lesie - do twardego otoczenia dróg krajowych można zaliczyć blisko położone drzewa w terenach leśnych oraz zadrzewione przeciwskarpie, które występują w szczególności w terenach zalesionych w przypadku drogi prowadzonej w wąskim wykopie. W takich miejscach ograniczenia w kształtowaniu właściwego otoczenia drogi wynikają ze zbyt małych szerokości pasa drogowego, co jest charakterystyczne dla dróg przechodzących przez lasy.

Drogi wojewódzkie – na drogach wojewódzkich, podobnie jak na krajowych, przypadki obecności obiektów w pasie drogowym w odległości zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego i wymagające wykonania energochłonnego zabezpieczenia, występują sporadycznie.

Stwierdzono jedynie potrzebę wymiany ponad 25 km sztywnych betonowych barier drogowych na konstrukcje bardziej podatne (stalowe lub aluminiowe).

W przypadkach przebiegu drogi przez tereny leśne występuje problem identyczny jak na drogach krajowych.

Drogi powiatowe – na drogach powiatowych w powiecie łomżyńskim i sokólskim zarządcy dróg oceniają otoczenie jako niezadowolające (ocena 2,0). Widzą więc istnienie tego problemu jako zagrożenie bezpieczeństwa drogowego. Osiem jednostek powiatowych ocenia swoje drogi pod tym względem na poziomie dostatecznym, a cztery na poziomie dobrym.

- e) **geometria skrzyżowań**. Zagadnienie to powinno być rozpatrywane przede wszystkim w kontekście natężenia ruchu, znaczenia komunikacyjnego dróg, z którymi drogi te się krzyżują, a także bezpieczeństwa ruchu.

Drogi krajowe - potrzeby w zakresie poprawy geometrii skrzyżowań zwiększyły się w wyniku rozwoju motoryzacji, a w konsekwencji znacznego wzrostu natężenia ruchu w latach 90-tych. Geometria adekwatna do potrzeb występuje tylko na największych skrzyżowaniach w obszarach zabudowanych. Prowadzone są sukcesywne działania zmierzające do poprawy sytuacji w tym zakresie. Od kilku lat zasadą jest wprowadzanie zmian geometrii skrzyżowań poprzez wydzielanie dodatkowych pasów ruchu do skrętów w lewo i ewentualnie w prawo - przy projektowaniu przebudowy dróg. Zakres działań jest często ograniczony możliwościami terenowymi, w przypadku obszarów zabudowanych nie ma najczęściej możliwości pozyskania dodatkowego terenu.

Z uwagi na uzależnienie zmian geometrii od możliwości finansowania, szanse na pozytywne zmiany w tym kierunku mają przede wszystkim główne drogi krajowe prowadzące ruch do największych przejść granicznych. Należy widzieć tu pozytywne aspekty przebudowy skrzyżowań na tzw. „małe ronda”.

Drogi wojewódzkie - wady skrzyżowań w postaci: nienormatywnego kąta przecięcia osi dróg, braku kanalizacji ruchu (duża liczba potencjalnych punktów kolizji), nieczytelności rozwiązania w układzie organizacji ruchu czy niedostosowania szerokości wlotów do potrzeb ruchu stwierdzono w relatywnie małej ilości przypadków (mniej niż 5% z 1.143 skrzyżowań). Należy jednak stwierdzić, że źle geometrycznie rozwiązane skrzyżowania występują głównie w terenie zabudowanym, co w konsekwencji czyni ich przebudowy bardzo drogimi, a w konsekwencji rzutuje na ostateczną ocenę problemu.

Drogi powiatowe - pod względem geometrii skrzyżowań, drogi powiatowe w trzech powiatach ocenione zostały na poziomie dobrym (Sejny, Siemiatycze i Suwałki), w dziesięciu na poziomie dostatecznym (ocena 3,0), a tylko w jednym (Wysokie Mazowieckie) na poziomie niezadowolającym (2,0).

- f) **elementy organizacji ruchu**. Elementy organizacji ruchu są ściśle związane z geometrią dróg i skrzyżowań. Z ograniczeń aktualnej geometrii wynikają ograniczenia organizacji ruchu. Chodzi tu przede wszystkim o zagospodarowanie przekroju poprzecznego drogi, takie jak: dodatkowe pasy ruchu na skrzyżowaniach poza obszarami zabudowanymi oraz lewoskręty i azyle dla pieszych w obszarach zabudowanych.

Drogi krajowe – na drogach krajowych istniejący stan organizacji ruchu oceniono jako dostateczny (3,0), a kierunki działania w tym zakresie jako bardzo dobre (5,0).

Pozytywnymi kierunkami zmian w zakresie organizacji ruchu na drogach krajowych są:

- Uwzględnianie ruchu lokalnego przy realizacji przejść dróg krajowych przez miejscowości (lewoskręty, azyle dla pieszych, drogi pieszo-rowerowe, wysepki, itd.) Pozytywne zmiany w tym zakresie idą wraz z realizacją przebudowy dróg, która jest aktualnie prowadzona np. na odcinkach dróg krajowych nr 61 Grajewo – Rajgród i nr 65 Białystok – Bobrowniki (przejście przez miejscowości Zaścianki – Grabówka). Niezależnie od realizacji dużych zadań przygotowywane są dokumentacje uwzględniające poprawę bezpieczeństwa ruchu na przejściach drogi krajowej nr 8 przez miejscowości Nowinka i Augustów oraz drogi krajowej nr 19 przez Bielsk Podlaski. Pozytywne zmiany w tym zakresie można dostrzec w projektach opracowywanych w ostatnich latach, kiedy zaznaczył się pozytywny trend w zakresie brd.
- poprawa jakości oznakowania poziomego – oznakowanie poziome grubowarstwowe na nowych nawierzchniach w miejscach, w których wymagana jest zwiększona trwałość oznakowania;
- linie akustyczne „vibro-line” na liniach krawędziowych (droga krajowa nr 8 Warszawa – Białystok);
- „kocie oczka” dla poprawy prowadzenia ruchu w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza;
- utrzymywanie wysokiego standardu znaków pionowych;
- poprawy jakości oznakowania kierunkowego - w roku 2002 I etap, w roku 2003 – kontynuacja – zarówno w zakresie parametrów technicznych, jak również w zakresie prowadzenia ruchu na całych ciągach drogowych (spójność informacji);
- wysoki standard sygnalizacji świetlnej – nowe sygnalizacje projektuje się jako akomodacyjne z latarniami z diodami LED (np. skrzyżowanie w Piątnicy na drodze 61).

W zakresie organizacji ruchu na drogach krajowych występują następujące problemy:

- brak możliwości realizacji pożądanego organizacji ruchu - na przejściach przez wiele miejscowości nie ma możliwości uwzględnienia potrzeb ruchu lokalnego, w tym pieszego – ze względu na ograniczenia terenowe lub duży zakres robót. Nawet budowa ciągów pieszych może być problemem, jeżeli możliwe jest ich usytuowanie tylko bezpośrednio przy jezdni, jak jest w przypadku wielu miejscowości z domami w bezpośrednim otoczeniu drogi. Budowa chodnika w takiej sytuacji wiąże się z rozwiązaniem m.in. odwodnienia (kanalizacja deszczowa) oraz przebudową drogi, co staje się dużą inwestycją.
- włączanie do ruchu obiektów z prowadzoną działalnością gospodarczą – z natężenia ruchu na drodze wynika konieczność stosowania dodatkowych pasów do skrętu w lewo lub podłączenia obiektu tylko dla relacji w prawo (dotyczy to zarówno obiektów istniejących, np. stacje paliw, jak i projektowanych). Jednak w praktyce - z uwagi na duże koszty - pojawiają się problemy, kto ma realizować przebudowę drogi, jak w sposób płynny dostosowywać organizację ruchu do zmieniających się uwarunkowań na drodze, nie wywołując protestów poszczególnych właścicieli. Jest to trudny problem w skali całego kraju.

- problemy przy wprowadzaniu zmian organizacji ruchu – ludzie źle reagują na zmiany, szczególnie, jeżeli dotyczą one jakichkolwiek ograniczeń (np. dostęp z jednego kierunku), bez których nie jest możliwa poprawa sytuacji. Są przepisy i uprawnienia organu zarządzającego ruchem, ale jednocześnie brakuje powszechnej świadomości, że zmiany w tym zakresie są sprawą naturalną uzależnioną m.in. od zmian zachodzących w natężeniu ruchu czy zagospodarowaniu otoczenia drogi, ale służą przecież wszystkim uczestnikom ruchu.

Drogi wojewódzkie - w zakresie organizacji ruchu istniejący stan oceniono jako dobry. Na ocenę tą mają wpływ:

- oznakowanie pionowe – wymiana i wprowadzanie coraz lepszego jakościowo oznakowania ciągle trwa, a podstawowym ograniczeniem w jego sfinalizowaniu są środki finansowe,
- cienkowarstwowe oznakowanie poziome – istniejące oznakowanie jest corocznie odnawiane. Są jeszcze odcinki kwalifikujące się do wykonania tych prac, jednak stan techniczny ich nawierzchni czyni to przedsięwzięcie ekonomicznie nieuzasadnionym,
- oznakowanie niekonwencjonalne – ze względu na znaczne koszty, tylko w małym stopniu, wprowadza się oznakowanie w postaci powiększonych znaków pionowych na wysięgnikach, znaków poziomych z tworzywa termoplastycznego umieszczanych na nawierzchni jezdni, poziomego oznakowania z mas termoplastycznych, odblasków jedno- lub wielokierunkowych,
- inne rozwiązania organizacyjne – coraz częściej realizowane są takie rozwiązania techniczne jak małe ronda, które determinują organizację ruchu czy zatoki autobusowe, które poprawiają warunki bezpieczeństwa ruchu.

Drogi powiatowe - w zakresie elementów organizacji ruchu ocenione zostały przez zarządców w siedmiu powiatach na dostatecznie (3,0) i w siedmiu na dobrze (4,0).

- g) organizacja ruchu osób niechronionych.** Ogólnie należy stwierdzić, że organizacja ruchu osób niechronionych (pieszych i rowerzystów) w województwie podlaskim jest na niskim poziomie. Ze względu na geometrię dróg, złe pobocza i brak segregacji ruchu istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych podczas wspólnego poruszania się po drogach z innymi pojazdami.

Drogi krajowe – na drogach krajowych istniejący stan organizacji ruchu osób niechronionych oceniono jako dostateczny (3,0).

Rowerzyści - drogi dla rowerów są realizowane w ramach projektów przebudowy dróg, jeżeli potrzeba taka wynika z natężenia ruchu rowerowego i są możliwości pozyskania gruntów. Przykładem jest realizowany odcinek drogi krajowej nr 61 Grajewo – Rajgród. Zostały opracowane projekty przejścia odcinków dróg krajowych nr 8 i nr 19 przez miejscowości Augustów i Bielsk Podlaski, gdzie w ramach zmian organizacji ruchu wprowadzono usprawnienia dla ruchu pieszego (azyle na przejściach dla pieszych, chodniki, sygnalizacja świetlna) i rowerowego (drogi rowerowe – wyłączenie ruchu rowerowego z jezdni, a w szczególności ze skrzyżowań, przejazdy dla rowerzystów w sąsiedztwie przejść dla pieszych). Bielsk Podlaski jest przykładem miejscowości, gdzie w skali województwa występuje największe natężenie ruchu rowerowego. Rower jest tu bardzo popularnym środkiem lokomocji używanym przez cały rok. Augustów natomiast charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu rowerowego w sezonie letnim. Realizacja będzie zależała od uzyskania pozwolenia na budowę.

Piesi – ciągi piesze, azyle na przejściach dla pieszych. Przykłady: jak wyżej oraz droga nr 65 odcinek Zaścianki – Grabówka, skrzyżowanie dróg krajowych nr 61 i 64 w Piątnicy (sygnalizacja wzbudzana, azyle), droga nr 8 na odcinku przejścia przez Białystok (sygnalizacje świetlne, azyle, kładka nad jezdnią), skrzyżowanie dróg krajowych nr 61 i 65 w Grajewie i skrzyżowanie w Sokółce (sygnalizacja świetlna, azyle), itd. Generalnie w ramach projektów wykonywanych w ostatnich latach uwzględniane są potrzeby ruchu lokalnego, w tym pieszego.

Drogi wojewódzkie - na drogach wojewódzkich istniejący stan organizacji ruchu osób niechronionych oceniono jako zły (ocena 1,0) dla rowerzystów i jako dostateczny (ocena 3,0) dla pieszych.

Rowerzyści – aktualnie w pasach drogowych funkcjonują dwa wydzielone ciągi pieszo-rowerowe o łącznej długości 2,4km. Ze względu na geometrię dróg i brak segregacji ruchu istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa rowerzystów podczas wspólnego poruszania się po drogach z innymi pojazdami.

Piesi – stwierdzono potrzebę budowy blisko 46 tys. m² chodników i wykonania remontu kapitalnego na powierzchni blisko 130 tys. m² (ok. 40% stanu ewidencyjnego) chodników i zjazdów. Nie oznacza to oczywiście, że w takiej skali istnieje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pieszych, lecz niezbędne jest prowadzenie systematycznych, zaplanowanych działań w kierunku poprawy tego stanu. Coraz częściej na drogach wojewódzkich znajdują zastosowania urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci ogrodzeń łańcuchowych czy segmentowych, kanalizujące ruch pieszych w rejonie przejść.

Drogi powiatowe

Rowerzyści – spośród 14 jednostek administracyjnych tylko Powiatowy Zarząd Dróg w Siemiatyczach ocenia swoje drogi pod względem organizacji ruchu rowerowego jako dobry (4,0), a Zarząd Dróg Powiatowych w Suwałkach jako dostateczny (3,0). Cztery jednostki administracyjne oceniają stan organizacji ruchu jako niedostateczny (2,0), a sześć jednostek jako zły (ocena 1,0). Zarządy Dróg Powiatowych w Łomży i w Grajewie oceniły ten stan na 0,0 - można więc stwierdzić, że w tych powiatach elementy organizacji ruchu rowerowego nie istnieją.

Piesi – w odniesieniu do organizacji ruchu osób pieszych pięć jednostek oceniło, że jest on na poziomie dobrym (4,0), sześć jednostek oceniło ten poziom jako dostateczny (3,0), a tylko w powiecie białostockim, kolneńskim i wysoko-mazowieckim oceniono to zagadnienie jako niedostateczne (2,0).

Zestawienie ocen (w skali 1 – 5) dotyczących zagadnień opisanych wyżej, a wydanych przez zarządzających drogami przedstawia poniższa tabela:

PUNKT W OPISIE	WYSZCZEGÓLNIENIE	RODZAJ DROGI		
		KRAJOWE	WOJEWÓDZKIE	POWIATOWE
		Oceny:		
a)	Struktura sieci drogowej	4	4	4
b)	Geometria dróg	3	3	3
c)	Stan nawierzchni i poboczy		3	3
d)	Twarde otoczenie dróg	3	4	3
e)	Geometria skrzyżowań	3	3	3
f)	Elementy organizacji ruchu	3	4	3
g)	Organizacja ruchu osób niechronionych	3	2	2
	W tym: Rowerzystów	3	1	2
	Piesznych	3	3	3

2.2.4. NATĘŻENIE RUCHU NA DROGACH KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH.

Ruch pasażerski na obszarze województwa podlaskiego jest zdecydowanie większy od ruchu towarowego. Po drogach krajowych i wojewódzkich przejeżdża dziennie na tym obszarze średnio około 4.315 tys. pojazdów pasażerskich oraz 1.285 tys. pojazdów towarowych. Oznacza to, że ruch osobowy jest prawie trzy razy większy niż ruch towarowy. Znaczny ruch generują także w województwie pojazdy rolnicze (ciągniki), a ruch ten przeważa zwłaszcza na drogach powiatowych i gminnych.

Średnio po każdym kilometrze dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających po obszarze województwa podlaskiego przejeżdża dziennie około 2 tys. pojazdów pasażerskich.

Według Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2000 roku największe średnio-dobowe natężenie ruchu w pojazdach rzeczywistych zanotowano na drodze K-8 (Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa). Wyniosło ono 6.262 pojazdy/dobę dla całego odcinka leżącego w województwie podlaskim. Ruch określono jako średnioważoną dla danej drogi wynikającą z natężeń ruchu na poszczególnych odcinkach pomiarowych. Na przykład ruch na drodze krajowej nr 8 wahał się dla poszczególnych odcinków pomiarowych w przedziale od 2.599 do 25.648 pojazdów na dobę.

Na innych drogach krajowych średnio-dobowe natężenia ruchu wynoszą:

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	Natężenie ruchu (średnio-dobowe)
1.	K-61	Warszawa – Łomża – Augustów	4.856
2.	K-19	Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin	4.557
3.	K-63	Pisz – Łomża – Zambrów – Siedlce	3.693
4.	K-65	Ełk – Białystok – Bobrowniki	3.355
5.	K-16	Ełk – Augustów - Ogrodniki	2.504
6.	K-64	Łomża – Jeżewo Stare	2.186
7.	K-66	Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce	1.939
8.	K-58	Pisz – Szczuczyn (odcinek o długości 5,4 km)	1.866
9.	K-62	Sokołów Podlaski – Siemiatycze	1.394

Parametry techniczne drogi, jej stan techniczny i przede wszystkim natężenie ruchu drogowego ma ścisły związek z liczbami rejestrowanych zdarzeń drogowych i wskaźnikami tych zdarzeń średnio na 100 km drogi.

Wśród dróg wojewódzkich największym natężeniem ruchu pojazdów charakteryzują się drogi:

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	Natężenie ruchu (<i>średnio-dobowe</i>)
1.	678	Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie (na odcinku Białystok – Tołcze)	9.778 ^{*)}
2.	689	Bielsk Podlaski- Hajnówka – Białowieża (<i>na przejściu przez Hajnówkę</i>)	8.353 ^{*)}
3.	677	Łomża – Śniadowo – Ostrów Mazowiecka (<i>na odcinku Łomża – Śniadowo</i>)	5.994 ^{*)}

^{*)} wielkość podana dla jednego punktu pomiarowego

Na drogach nr 685, 682, 645, 681, 653 i 676 zanotowano przejazd od 3.010 do 3.370 pojazdów na dobę. Na czterech drogach wojewódzkich natężenie ruchu nie przekracza poziomu 3.000 pojazdów na dobę, a na sześciu (na żadnym odcinku pomiarowym) 1.000 pojazdów na dobę.

2.2.5. FINANSOWANIE DRÓG.

a) Drogi krajowe.

Wg danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w 2002 roku na drogi krajowe w Polsce wydatkowano **3.739 mln zł**. Kwotę tę stanowiły następujące środki finansowe:

Kwota [mln zł]	Źródło uzyskania wydatkowanej kwoty
1.700	Akcyza od paliw (12% planowanych przychodów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych),
196	Inne środki z budżetu państwa (wykup gruntów pod autostrady, rezerwy),
334	Środki specjalne GDDKiA (przychody z opłat za przejazdy samochodów ciężarowych po drogach krajowych, za przejazdy pojazdów ponadnormalnych, za zajęcie pasa drogowego),
982	Środki zagraniczne (granty PHARE, ISPA, kredyty BŚ, EBI),
52	Środki samorządowe (współfinansowanie inwestycji),
475	środki koncesjonariuszy autostrad
3.739	Razem ze wszystkich źródeł

Kwoty te wydatkowano w trzech grupach:

- | | |
|---------------------------------------|----------------|
| 1. wydatki bieżące | - 1.366 mln zł |
| 2. wydatki inwestycyjne | - 1.898 mln zł |
| 3. wydatki koncesjonariuszy autostrad | - 475 mln zł |

Powyższe zestawienie pochodzenia środków finansowych przeznaczanych na drogi pokazuje skalę trudności w ich pozyskiwaniu.

W województwie podlaskim nakłady finansowe poniesione przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w roku 2002 wyniosły **102 140 tys. zł**. Pieniądze te pochodziły z następujących źródeł:

Źródło uzyskania wydatkowanej kwoty	Kwota [tys. zł]
Budżet państwa	7 2951
Rezerwa celowa Rady Ministrów	2 290
Fundusz PHARE	9 200
Środki z pożyczki EBI	10 500
Środki specjalne GDDKiA	7 104
Środki samorządów gminnych	95
RAZEM:	102 140

Powyższa kwota łączna przeznaczona została na:

Przeznaczenie środków finansowych	Kwota [tys. zł]
Zarządzanie siecią drogową i mostami	10 187
Prace z zakresu bieżącego utrzymania dróg	10 745
Prace zimowego utrzymania dróg	4 928
Prace bieżącego utrzymania mostów	993
Budowa chodników	533
Zadania BRD i oznakowanie kierunkowe	2 356
Przebudowa mostów	4 601
Zakupy maszyn i sprzętu	732
Przebudowa i remont dróg (w tym odnowa i rehabilitacja nawierzchni)	67 065

Mimo wyraźnego rozwoju motoryzacji, wzrostu natężenia ruchu, a więc również potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa drogowego, nie stwierdza się stałego wzrostu wysokości nakładów inwestycyjnych na drogach krajowych. Podczas, gdy w 2000 roku nakłady te wynosiły 86 653,7 tys. zł, to w 2001 już tylko 59 067,4 tys. zł. W 2002 roku nakłady te wzrosły do poziomu 86 293,0 tys. zł, ale należy zauważyć, że był to wzrost zaledwie do poziomu roku 2000, a ich wysokość była zdecydowanie zbyt niska w stosunku do istniejących potrzeb.

a) Drogi wojewódzkie.

Wysokość ogólnych nakładów poniesionych na drogi wojewódzkie w 2002 roku wyniosła **17.209.484 zł** (remonty i utrzymanie bieżące dróg wraz z obiektami mostowymi, inwestycje drogowe i zakupy materiałów drogowych). Środki te pochodziły z czterech źródeł:

Źródło uzyskania wydatkowanej kwoty	Kwota [zł]
Część drogowej subwencji ogólnej	15.142.682
Budżet państwa (Kontrakt Wojewódzki na lata 2001-2003)	350.000
Od samorządów gminnych (w ramach porozumień między zarządami)	115.416
Z Banku Światowego	1.601.386

Przeznaczenie nakładów finansowych na drogi wojewódzkie w ostatnich trzech latach kształtuje się odmiennie niż na drogach krajowych. O ile w 2000 roku wyniosły one 8.783,3 tys. zł, to w 2001 roku wyniosły 12.810,5 tys. zł, by w 2002 roku ulec obniżeniu aż o 17,0% tj. do poziomu 10.630,8 tys. zł.

c) Drogi powiatowe.

Powiatowe zarządy dróg (PZD i ZPD) województwa podlaskiego dysponowały w 2002 roku ogólną kwotą **49.360,1 tys. zł**. Źródłem ich pozyskania były:

Źródło uzyskania wydatkowanej kwoty	Kwota [zł]
Subwencja drogowa	39.872,1
Dofinansowanie z urzędów gmin	6.726,0
Dofinansowanie z Ministerstwa Infrastruktury	1.160,3
Środki specjalne (PAOW, SAPARD, Bank Światowy)	1.601,7

Na drogi powiatowe wydatkowano 43.795,7 tys. zł z tego na:

Przeznaczenie środków finansowych	Kwota [tys. zł]
Inwestycje drogowe	17.445,0
Remonty i modernizację dróg	13.021,9
Utrzymanie dróg	13.328,8

2.3. STAN MOTORYZACJI W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM.

Z danych statystycznych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Białymstoku wynika, że na koniec 2002 roku w województwie podlaskim zarejestrowanych było 471.291 pojazdów silnikowych, a były to:

- samochody osobowe - 302.232
- samochody ciężarowe - 52.769
- autobusy - 2.135
- ciągniki siodłowe - 2.798
- ciągniki rolnicze - 86.873
- motocykle i skutery - 24.717

Ponadto uczestnicy ruchu na podlaskich drogach korzystali z 6.981 zarejestrowanych motorowerów.

Stan pojazdów w latach 1991 – 2000 ujęto w poniższym zestawieniu:

L.p	Rok	Samochody Osobowe	Motocykle	Samochody ciężarowe	Ciągniki rolnicze	Ciągniki siodłowe	Ogółem
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1.	1991	110.955	26.118	17.650	53.420	690	208.833
2.	1992	123.232	26.084	18.799	54.156	633	222.904
3.	1993	128.151	26.680	20.919	55.820	664	231.622
4.	1994	143.476	21.570	22.032	60.449	728	248.259
5.	1995	156.041	20.959	26.697	63.008	872	267.577
6.	1996	172.201	20.378	28.181	65.147	997	286.904
7.	1997	191.767	20.592	30.908	67.916	1.240	312.423
8.	1998	211.174	21.059	33.871	71.030	1.586	338.720
9.	1999	232.033	21.965	35.966	72.675	1.909	364.548
10.	2000	259.089	22.590	41.748	77.879	2.084	403.389
11.	2001	267.383	23.045	45.945	79.852	2.465	422.863
12.	2002	302.232	24.717	52.769	86.873	2.798	471.291

Analiza stanu ilościowego pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w latach 1991 – 2002 na obszarze terytorialnym obecnego województwa wykazuje, że w tym okresie nastąpił wzrost liczby pojazdów z 208.833 do 471.291 czyli o 125,7%. Liczba samochodów ciężarowych wzrosła w tym czasie trzykrotnie, samochodów osobowych niemal trzykrotnie, ciągników siodłowych czterokrotnie, a ciągników rolniczych o 62,6%. Liczba motocykli i skuterów do 1996 roku zmniejszała się, po czym z roku na rok liczby zarejestrowanych tego typu pojazdów sukcesywnie zwiększają się do 24.717 w 2002 roku. Tak więc w latach 1996 – 2002 liczba motocykli i skuterów zwiększyła się o 21,3%.

Stan pojazdów mechanicznych w poszczególnych powiatach województwa podlaskiego (wg stanu na dzień 31.12.2002 r.) – przedstawia się następująco:

<i>L.p.</i>	<i>Powiaty</i>	<i>Ogółem</i>	<i>w tym:</i>				
			<i>Motocy- kle</i>	<i>Samochody Osobowe</i>	<i>Samochody Ciężarowe</i>	<i>Ciągniki Siodłowe</i>	<i>Ciągniki Rolnicze (kołowe)</i>
<i>1.</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>	<i>4.</i>	<i>5.</i>	<i>6.</i>	<i>7.</i>	<i>8.</i>
1.	Białystok - miasto	76419	2294	58360	12914	616	880
2.	Łomża - miasto	20319	644	15301	3100	128	843
3.	Suwałki - miasto	22356	1068	17038	3218	166	502
4.	Powiat Białostocki	61868	3376	40652	6813	336	10310
5.	Powiat Bielski	26788	1093	15984	2558	197	6664
6.	Powiat Hajnowski	22181	1384	14154	1905	82	4444
7.	Powiat Moniecki	18672	809	10172	1521	72	6003
8.	Powiat Siemiatycki	22727	1160	13308	1869	213	5946
9.	Powiat Sokółski	33757	2525	18885	2821	96	9139
10.	Powiat Łomżyński	23354	1063	13219	1762	65	7101
11.	Powiat Grajewski	20107	919	12380	1804	183	4644
12.	Powiat Zambrowski	18676	672	11685	1770	126	4199
13.	Powiat Kolneński	17711	677	9954	1194	93	5644
14.	Powiat Wysoko-Maz.	30519	1140	17608	2576	184	8794
15.	Powiat Suwalski	18487	1941	11610	1299	64	3479
16.	Powiat Augustowski	24552	1807	15029	2451	127	4898
17.	Powiat Sejneński	12798	2145	6893	807	50	2886

3. NADZÓR NAD RUCHEM DROGOWYM.

3.1 POLICJA.

Stosownie do przepisów art. 129 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań policji.

Na szczeblu wojewódzkim nadrzędną jednostką specjalistyczną w tym zakresie jest Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku.

W miastach grodzkich, w komendach miejskich policji problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego zajmują się „Sekcje Ruchu Drogowego” obejmujące swoim zasięgiem terytoryjnie miast i przyległych do nich powiatów ziemskich.

W powiatach, w komendach powiatowych policji problematyką brd zajmują się „Sekcje Ruchu Drogowego” lub „Referaty Ruchu Drogowego” (w mniejszych powiatach). Obejmują one swoim działaniem teren całego powiatu.

Policjanci służb prewencyjnych i inni z ww jednostek policji jako funkcjonariusze nie wyspecjalizowani mają również uprawnienia kontrolne w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym, ale zakres tych kontroli jest ograniczony.

Uprawnienia, zakres i formy działania policji wynikają z „Ustawy o Policji” z dnia 06.04.1990r. oraz z ustawy „Prawo o ruchu drogowym” z 20.06.1997r.

W bezpośrednich działaniach kontrolnych na drogach policjanci województwa podlaskiego uzyskali w 2002 roku następujące wyniki:

WYSZCZEGÓLNIENIE		Policjanci		Razem
		Prewencji	Ruchu drogowego	
Ujawniono – wykroczeń drogowych		85 695	170 736	256 0431
Sporządzono – wniosków o ukaranie		1 022	2 898	3 920
Ukarano – mandatami karnymi		5 806	43 083	48 889
Pouczono – osób		78 867	124 755	203 662
Ujawniono – nietrzeźwych kierujących		1 954	4 580	6 354
w tym:	Za przestępstwo (art. 178a KK)	1 668	3 571	5 239
	Za wykroczenie (art. 87 KW)	286	1 009	1 295
Zatrzymano – praw jazdy		1 028	2 546	3 574
Zatrzymano – dowodów rejestracyjnych		1 822	9 277	11 099

Łącznie z przestępstwami z art. 178a Kodeksu Karnego kierujący pojazdami i piesi na drogach województwa podlaskiego dopuścili się naruszeń przepisów w 261 670 przypadkach.

Efekty działań policjantów służby ruchu drogowego woj. podlaskiego w 2002 roku są w niektórych kategoriach wyższe, w innych zaś niższe od osiągniętych w 2001 roku.

Ogólnie kontrolerzy ruchu drogowego ujawnili o 10 823 wykroczenia i przestępstwa mniej niż w 2001 roku. Sporządzono o 1 071 mniej wniosków o ukaranie, a liczba ukaranych mandatami karnymi była również mniejsza o 1 292 osoby.

Aktywniej niż w 2001 roku zwalczano przypadki kierowania pojazdami po spożyciu alkoholu. Liczba zatrzymanych kierujących w takim stanie jest wyższa o 328 (wzrost o 7,7%).

W 2002 roku wzrosła liczba ujawnionych wykroczeń bezpośrednio rzutujących na bezpieczeństwo drogowe, a polegających na nieprawidłowym wykonywaniu podstawowych manewrów w ruchu. Liczba ta wzrosła z 8 054 do 8 684. Wzrosła również liczba zdarzeń drogowych z 3 286 do 3 580 zaistniałych z tego samego powodu.

Wzrosła liczba ujawnionych przypadków nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu z 2.847 do 3.105, ale i liczba zdarzeń z tego samego powodu wzrosła z 3.171 do 3.205.

Nieznacznie spadła ujawnialność wykroczeń popełnianych przez pieszych (z 3.628 do 3.595), należy jednak dodać, że liczby wypadków zawinionych przez pieszych utrzymują się na zbliżonym poziomie, z tendencją spadkową.

Pomimo utrzymywania się poziomu zagrożenia ze strony kierowców przekraczających dozwolone prędkości jazdy lub nie dostosowujących jej do warunków ruchu policjanci ruchu drogowego ujawnili w ciągu roku 2002 niemal o 32% mniej tego typu wykroczeń niż w 2001 roku. Zastosowano również o 27,3% mniejszą ilość represji z tego powodu.

3.2. INNE ORGANY UPRAWNIONE DO KONTROLI RUCHU.

3.2.1. INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO.

Inspektorzy tej jednostki mają uprawnienia kontrolne w stosunku do kierujących pojazdami, którzy wykonują krajowy i międzynarodowy transport drogowy.

Jednostka ta została powołana do życia zgodnie z ustawą z dnia 06.09.2001 roku „O Transporcie Drogowym”. Na szczeblu wojewódzkim etap tworzenia rozpoczęła od powołania w dniu 16.01.2002 roku Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego. Aktualnie trwa nabór i szkolenie inspektorów ITD, a pełny skład tej jednostki będzie wynosił 14 inspektorów. Zakończenie kadrowej organizacji inspektoratu przewidziano na dzień 01.04.2004 roku.

Głównymi kierunkami działania Podlaskiej Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego są:

- poprawa bezpieczeństwa w przewozie osób,
- ochrona środowiska naturalnego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem przewozów materiałów niebezpiecznych,
- objęcie szczególnym nadzorem problematyki przestrzegania nowych i obowiązujących już regulacji prawnych związanych z szeroko rozumianym transportem drogowym, a zawartych w przepisach ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 24.08.2001 roku „O czasie pracy kierowców”.

W powyższym zakresie Podlaska Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego współpracuje z Policją, Strażą Pożarną, Transportowym Dozorem Technicznym, Inspekcją Ochrony Środowiska, Oddziałami Straży Granicznej, Izbą Celną w Białymstoku i Oddziałami Celnymi, Okręgową Państwową Inspekcją Pracy, Inspekcją Handlową, Weterynaryjną oraz jednostkami zarządzającymi ruchem drogowym.

Ponadto Podlaska Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego w ramach powołanego Zespołu Konsultacyjno – Doradczego współpracuje z Podlaskim Oddziałem Polskiej Izby Gospodarczej i Spedycji, Stowarzyszeniem Przewoźników Podlasia, Regionem Podlaskiego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, a także realizuje zadania wynikające z programu działania Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Białymstoku.

Na koniec 2003 roku Podlaska Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego będzie dysponować 7 pojazdami, z których 5 będą stanowić pojazdy specjalistyczne odpowiednio wyposażone.

Podlaska Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego rozpoczęła swoją działalność kontrolną w dniu 01.10.2002r., a wyniki działań inspektorów do końca roku czyli za IV kwartał 2002r. przedstawiono poniżej:

Wyszczególnienie		Miesiące kontroli w 2002 roku			Za IV kwartał 2002r.
		paź-dziernik	listopad	gru-dzień	
Liczba pojazdów skontrolowanych ogółem		149	159	153	461
W tym:	przewoźnicy krajowi	83	89	68	240
	przewoźnicy międzynarodowi	66	70	85	221
Liczba przeprowadzonych kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych (z liczby kontroli ogółem)		29	16	15	60
W tym:	przewoźnicy krajowi	16	14	12	42
	przewoźnicy zagraniczni	13	2	3	18
Liczba wydanych decyzji o nałożeniu kary ogółem		53	53	55	161
W tym:	w odniesieniu do przewoźników krajowych	21	21	16	58
	w odniesieniu do przewoźników międzynarodowych	32	32	39	103
Ogólna kwota nałożonych kar [zł]		122.200	112.900	181.320	416.420
W tym:	w odniesieniu do przewoźników krajowych	42.400	45.350	52.200	139.950
	w odniesieniu do przewoźników międzynarodowych	79.800	67.550	129.120	276.470
Liczba pojazdów skierowanych na parking strzeżony ogółem		23	14	19	56
W tym:	Krajowych	1	0	0	1
	Międzynarodowych	22	14	19	55
Wydane decyzje za naruszenia w przewozach ADR		8	8	4	20
W tym:	przewoźnicy krajowi	8	7	3	18
	przewoźnicy zagraniczni	0	1	1	2
Kwota nałożonych kar ogółem [zł]		3.250	19.750	29.950	52.950
W tym:	przewoźnicy krajowi	3.250	17.750	25.450	46.450
	przewoźnicy zagraniczni	0	2.000	4.500	6.500
Zatrzymane dowody rejestracyjne		30	21	16	67

3.2.2. STRAŻ GMINNA (MIEJSKA).

Strażnicy tych jednostek mają uprawnienia kontrolne wynikające z § 17 ust.1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30.12.2002r. w sprawie kontroli ruchu drogowego. Zgodnie z tym rozporządzeniem zakres kontroli tych strażników został ograniczony do:

- kierujących pojazdami, nie stosującymi się do zakazu ruchu w obu kierunkach,
- uczestników ruchu naruszających przepisy o zatrzymaniu się lub postoju pojazdów,
- ruchu motorowerów, rowerów, pojazdów zaprzęgowych, jazdy wierzchem, pędzeniu zwierząt,
- ruchu pieszych.

W województwie podlaskim powołanych jest 8 oddziałów straży gminnych (miejskich), tj. w Białymstoku, Łomży, Suwałkach, Augustowie, Hajnówce, Sokółce, Supraślu i Czarnej Białostockiej.

W zakresie bezpieczeństwa i porządku na drogach straże gminne (miejskie) współpracują przede wszystkim z policją i zarządcami dróg. Na ogólną ilość 24.329 różnego rodzaju naruszeń prawa ujawnionych w 2002 roku przez strażników, aż 10.573 dotyczyły wykroczeń w komunikacji. Z tej liczby 32 naruszenia zakończono wnioskami do sądów, 10 przekazano policji, 3.243 represjonowano mandatami karnymi, a 7.288 osób pouczone. Ponadto strażnicy usunęli z miejsc zabronionego postoju 30 pojazdów, zastosowali blokady kół w 816 pojazdach i odnaleźli 15 poszukiwanych pojazdów. W ramach działań policyjnych strażnicy uczestniczyli w akcjach: „Znicz”, „Porządek”, „Pieszy” i innych.

3.2.3. ŻANDARMERIA WOJSKOWA.

W oparciu o art. 129 ust. 4 „Prawa o ruchu drogowym” kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami, a także kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem kolumn wojskowych należy do Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów. W Województwie podlaskim funkcjonuje Placówka Żandarmerii Wojskowej w Białymstoku podległa Oddziałowi Żandarmerii Wojskowej w Elblągu.

3.2.4. STRAŻ GRANICZNA.

W stosunku do pojazdów przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie nadgranicznej uprawnienia kontrolne posiadają funkcjonariusze Straży Granicznej. Uprawnienia te wynikają z §11 ust.1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30.12.2002r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.

W ramach struktur Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie funkcjonuje Podlaski Oddział Straży Granicznej w Białymstoku. Oddziałowi temu podlega 6 Granicznych Punktów Kontroli, 11 Strażnic Straży Granicznej, Samodzielna Kompania Odwodowa w Suwałkach oraz kompanie odwodowa i zabezpieczenia.

3.2.5. ORGANY CELNE.

Podobnie jak Straż Graniczna uprawnienia kontrolne posiadają funkcjonariusze organów celnych. Ich uprawnienia wynikają z §12 ust.1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30.12.2002r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.

W strukturze Izby Celnej w Białymstoku znajdują się 3 Urzędy Celne: w Białymstoku, w Łomży i w Suwałkach oraz 11 oddziałów celnych, w tym 10 placówek stanowi przejścia graniczne.

3.2.6. STRAŻE LEŚNE.

Na terenach lasów lub parków narodowych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego wykonywane są przez strażników leśnych i funkcjonariuszy Straży Parku. Zgodnie z §15 ust.1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30.12.2002r. w sprawie kontroli ruchu drogowego są oni upoważnieni do:

- zatrzymywania pojazdów, których kierujący nie stosują się do obowiązujących na tych terenach przepisów i znaków drogowych (zakazy wjazdu, zatrzymywania się i postoju,
- legitymowania uczestników ruchu i udzielania im wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi.

3.2.7. PRACOWNICY ZARZĄDÓW DRÓG.

Zgodnie z §16 ust.1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30.12.2002r. w sprawie kontroli ruchu drogowego pracownicy zarządów dróg są uprawnieni do kontroli pojazdów:

- co do których istnieje uzasadnione podejrzenie, że przekraczają dopuszczalną masę lub nacisk na oś,
- które powodują uszkodzenie lub niszczenie drogi,
- które zanieczyszczają drogę.

3.2.8. PRACOWNICY KOLEJOWI.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 4 „Prawa o ruchu drogowym” uprawnienia w zakresie wydawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu drogowego na przejazdach kolejowych mają pracownicy kolejowi.

3.2.9. STRAŻNICY SZKOLNI.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 „Prawa o ruchu drogowym” uprawnienia w zakresie wydawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu drogowego mogą dawać w wyznaczonych miejscach osoby nadzorujące bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię.

W województwie podlaskim jest zatrudnionych 26 osób jako „strażnicy szkolni” z tego: w Białymstoku – 11, w Łomży – 4, w Zambrowie i Augustowie – po 3, Sokółce i Suwałkach – po 2 i w Wysokiem Mazowieckiem – 1.

O skuteczności działania osób nadzorujących bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadczy fakt, że w ostatnich latach na nadzorowanych przejściach nie było żadnego potrącenia pieszych. Należy podkreślić, że z reguły osoby nadzorujące to bezpieczeństwo nie ograniczają swojego działania tylko do

opieki nad dziećmi, ale również udzielają pomocy podczas przechodzenia przez jezdnię osobom starszym i niepełnym.

Tak niewielka liczba zatrudnionych w naszym województwie tzw. „strażników szkolnych” wynika stąd, że koszty ich utrzymania obciążają bezpośrednio budżet oświaty.

3.3. RATOWNICTWO DROGOWE.

3.3.1. POMOC MEDYCZNA.

W województwie podlaskim udzielanie pomocy ofiarom wypadków oparte jest na medycznym ratownictwie drogowym Zakładów Opieki Zdrowotnej i ratownictwie drogowym Państwowej Straży Pożarnej we współdziałaniu z policją.

Struktura organizacyjna ratownictwa medycznego opiera się o trzy jednostki wiodące - Wojewódzkie Stacje Pogotowia Ratunkowego: w Białymstoku, w Łomży i w Suwałkach. Posiadają one łącznie 24 zespoły reanimacyjne i 23 zespoły wypadkowe. Szczegółowe dane oraz organizację i zarządzanie systemem pomocy medycznej przedstawiono w poniższej tabeli.

Jednostki		STACJE POGOTOWIA RATUNKOWEGO ZOZ					
		BIAŁYSTOK		ŁOMŻA		SUWAŁKI	
1. LICZBA I RODZAJ ŚRODKÓW MEDYCZNEGO RATOWNICTWA DROGOWEGO							
Zespoły reanimacyjne	Ogółem:	14		7		3	
	W tym:	➤ Białystok	7	➤ Łomża	2	➤ Suwałki	2
		➤ Bielsk Podlaski	1	➤ Grajewo	1	➤ Augustów	1
		➤ Dąbrowa Białostocka	1	➤ Kolno	1		
		➤ Hajnówka	1	➤ Zambrów	1		
		➤ Łapy	1	➤ Wysokie Mazowieckie	2		
		➤ Mońki	1				
		➤ Siemiatycze	1				
		➤ Sokółka	1				
Zespoły wypadkowe	Ogółem:	15		5		3	
	W tym:	➤ Białystok	5	➤ Łomża	1	➤ Suwałki	1
		➤ Bielsk Podlaski	2	➤ Grajewo	1	➤ Augustów	1
		➤ Dąbrowa Białostocka	2	➤ Kolno	1	➤ Rutka Tartak	1
		➤ Hajnówka	2	➤ Zambrów	1		
		➤ Łapy	1	➤ Wysokie Mazowieckie	1		
		➤ Mońki	1				
		➤ Siemiatycze	2				
		➤ Sokółka	2				

Jednostki		STACJE POGOTOWIA RATUNKOWEGO ZOZ		
		BIAŁYSTOK	ŁOMŻA	SUWAŁKI
Wyszczególnienie				
2. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE SYSTEMEM POMOCY MEDYCZNEJ POSZKODOWANYM W WYPADKACH DROGOWYCH				
a)	Rozmieszczenie środków technicznych w terenie	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Białystok ➤ Brańsk ➤ Suchowola ➤ Kleszczele ➤ Łapy ➤ Siemiatycze ➤ Kuźnica Białostocka 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Łomża ➤ Grajewo ➤ Kolno ➤ Zambrów ➤ Wysokie Mazowieckie ➤ Ciechanowiec ➤ Stawiski 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suwałki ➤ Augustów ➤ Rutka Tartak
b)	System powiadamiania o zdarzeniach (wypadkach drogowych)	System opiera się na bezpośrednim połączeniu telefonicznym dyspozytorni w Białymstoku z policją i strażą pożarną (sztywne łącza). Zakłady Pomocy Doraźnej w terenie za pomocą łączności ogólnodostępnej.	Telefon 999, komórkowy 112 (przez policję), sieć radiotelefoniczna w paśmie przenoszenia 168 Mhz we wszystkich ambulansach, stacjach pogotowia, izbach przyjęć szpitali i Centrum Powiadamiania Ratunkowego w Łomży. Ambulanse „R” wyposażone w telefony komórkowe.	Powiadamianie o zdarzeniach (wypadkach drogowych) odbywa się poprzez Centrum Powiadamiania Ratunkowego.
c)	Czas dojazdu na miejsce zdarzenia	8 min. na terenie miasta i 15 min. poza miastem w 80% wszystkich przypadków.	do 15 minut (średnia medialna)	8 min. na terenie miasta i 15 min. poza miastem w 80% przypadków.
d)	Czas ewakuacji poszkodowanych do szpitala (ewentualnie innych placówek pomocy medycznej)	8 min. na terenie miasta i 15 min. poza miastem od chwili udzielenia niezbędnej pomocy na miejscu zdarzenia.	W zależności od ilości poszkodowanych i rodzaju urazu – do 40 minut.	8 min. na terenie miasta i 15 min. poza miastem od chwili udzielenia niezbędnej pomocy na miejscu zdarzenia.

e)	SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU POMOCY MEDYCZNEJ GDY MIEJSCE ZDARZENIA ZNAJDUJE SIĘ NA STYKU POWIATÓW (WOJEWÓDZTW).	W przypadku zdarzenia na pograniczu powiatów każde zgłoszenie przyjmowane i realizowane we właściwym zakresie bądź, po przeprowadzonej analizie szybkości dotarcia do wypadku, przekazywane do stacji, której podlega teren	W zależności, która stacja otrzyma wezwanie do wypadku, ta organizuje pomoc medyczną. W przypadku większej liczby poszkodowanych pomocy udzielają najbliższe stacje pogotowia ratunkowego, niezależnie od przynależności organizacyjnej.	Gdy miejsce zdarzenia znajduje się na styku powiatów (województw), pomocy udziela jednostka zlokalizowana najbliżej miejsca zdarzenia. Jednostki wspomagają się w razie konieczności.
3. ORGANIZACJA WSPÓŁDZIAŁANIA ZE STRAŻĄ POŻARNĄ I POLICJĄ.				
Sposób współdziałania		<ul style="list-style-type: none"> - Sztynne łącza telefoniczne z Państwową Strażą Pożarną i Policją - Łączność radiowa z Państwową Strażą Pożarną 	<ul style="list-style-type: none"> - Sztynne łącza telefoniczne z Państwową Strażą Pożarną i Policją, - Łączność radiowa z Państwową Strażą Pożarną 	Współdziałanie ze strażą pożarną i policją odbywa się poprzez Centrum Powiadamiania Ratunkowego

Pomoc medyczna ofiarom wypadków drogowych w województwie finansowana była w 2002 roku w oparciu o wynegocjowane kontrakty na świadczenia medyczne z Podlaską Regionalną Kasą Chorych i Branżową Kasą Chorych. Środki wynegocjowane i poniesione koszty przedstawiają się następująco:

Jednostki		STACJE POGOTOWIA RATUNKOWEGO ZOZ		
		BIAŁYSTOK	ŁOMŻA	SUWAŁKI
Wyszczególnienie				
4. SYSTEM FINANSOWANIA POMOCY MEDYCZNEJ.				
Środki planowane	Wysokość środków wynegocjowanych	20.218.382,00 zł	7.674.663,00 zł	4.068.501,94 zł
	Wykonanie (koszty w 2002r)	20.121.278,91 zł	8.998.377,00 zł	4.068.501,94 zł
Źródła finansowania		<ul style="list-style-type: none"> - Podlaska Regionalna Kasa Chorych - Branżowa Kasa Chorych 	<ul style="list-style-type: none"> - Podlaska Regionalna Kasa Chorych 	<ul style="list-style-type: none"> - Podlaska Regionalna Kasa Chorych - Branżowa Kasa Chorych

3.3.2. STRAŻ POŻARNA.

Na terenie województwa w ramach Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego (KSRG) działa 16 jednostek Państwowej Straży Pożarnej wymienionych w poniższej tabeli:

L.p	Siedziba JRG PSP	Najdalej oddalony punkt w powiecie	Odległość [km]	Czas dojazdu [min]
1.	Białystok	Bobrowniki	49	37
2.	Augustów	Lipszczany	44	43
3.	Bielsk Podlaski	Mień	40	42
4.	Grajewo	Brychy	50	54
5.	Hajnówka	Siemianówka	34	38
6.	Czeremcha	Werstok	21	32
7.	Kolno	Ksepki	37	41
8.	Łomża	Kuzie	35	34
9.	Mońki	Giełczyn	40	60
10.	Sejny	Szlamy	34	61
11.	Siemiatycze	Wojtkowice	43	68
12.	Sokółka	Rudaki	42	49
13.	Dąbrowa Białostocka	Jatwież Duża	27	29
14.	Suwałki	Sudawskie	42	45
15.	Wysokie Mazowieckie	Pobikry	51	60
16.	Zambrów	Grądy Woniecko	25	25

a) Czas dojazdu.

Czas dojazdu technicznych jednostek ratowniczych PSP podany w powyższej tabeli jest wielkością zależną od bardzo wielu czynników, takich jak: pora roku i dnia, aktualne warunki atmosferyczne i drogowe, stan i rodzaj nawierzchni drogi, typ samochodu zadysponowanego do zdarzenia, itd. Stąd też uwzględniając te parametry czasy dojazdu uśredniono uwzględniając dojazd od siedzib Jednostek Ratowniczo Gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej do najdalej położonego punktu w powiecie.

W celu skrócenia czasu dojazdu zespołów ratowniczych do miejsca wypadku, w Komendzie Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku opracowano i rozpoczęto realizację „Programu doposażania Jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG)”. Zrealizowanie programu zapewni dojazd do zdarzenia na głównych szlakach komunikacyjnych województwa do 20 min.

W ramach programu Jednostki Państwowej Straży Pożarnej zakupiły nowe samochody ratownictwa technicznego o lepszych parametrach operacyjno-technicznych. Dotychczas użytkowane samochody zostały przekazane wytypowanym Jednostkom Ochotniczych Straży Pożarnych włączonych do KSRG. Samochody te posiadają niedostateczne wyposażenie w specjalistyczny sprzęt ratowniczy.

**Wykaz jednostek OSP doposażonych
w samochody ratownictwa drogowego.**

Lp.	Jednostka OSP w KSRG	Powiat
1	Dalny Las	Augustów
2	Rudka	Bielsk Podlaski
3	Szczuczyn	Grajewo
4	Klukowo	Wysokie Mazowieckie
5	Knyszyn	Mońki
6	Piątnica	Łomża
7	Filipów	Suwałki
8	Kuźnica Białostocka	Sokółka

Państwowa Straż Pożarna posiada rozpoznanie na temat odległości i możliwości szybszego dotarcia do miejsca zdarzenia znajdującego się na styku powiatów i województw. W takich sytuacjach dyżurni stanowisk kierowania wymieniają się informacjami o zdarzeniu, na miejsce którego wyjeżdża zastęp ratowniczy z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej znajdującej się bliżej miejsca zdarzenia lub gwarantującej szybszy i pewny dojazd.

b) System powiadamiania.

Informacje o wypadkach drogowych do stanowisk kierowania Państwowej Straży Pożarnej mogą wpływać przy wykorzystaniu wielu rodzajów środków łączności. Podstawowym sposobem jest połączenie na numer alarmowy 998 telefonii stacjonarnej i komórkowej. Ponadto na stanowisku kierowania w Komendzie powiatowej PSP w Mońkach znajduje się radio CB, pracujące na kanale 9 (ogólnokrajowy kanał ratunkowy). Straż Pożarna posiada również telefoniczne łącza bezpośrednie z Policją i Pogotowiem Ratunkowym. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia o wypadku drogowym, dyżurni stanowisk kierowania mają obowiązek powiadomienia pozostałych służb ratowniczych. Zdarzają się przypadki osobistego ustnego zgłaszania wypadku bezpośrednio w stanowisku kierowania Państwowej Straży Pożarnej. W chwili obecnej trwają prace nad uruchomieniem zintegrowanych stanowisk kierowania Państwowej Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego, zwane Centrami Powiadamiania Ratunkowego. Będą to wspólne stanowiska kierowania tych podmiotów ratowniczych.

c) Organizacja współdziałania z Pogotowiem Ratunkowym i Policją.

Współdziałanie polega na wzajemnym powiadamianiu się o odebranych zgłoszeniach wypadków drogowych i dysponowaniu na miejsce zdarzenia własnych sił i środków. Na miejscu zdarzenia każdy z podmiotów realizuje własne zadania ustawowe, ale dowódcą działań ratowniczych jest zawsze strażak Państwowej Straży Pożarnej lub funkcyjny jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej.

d) Stopień wyposażenia jednostek w sprzęt ratowniczy i potrzeby w tym zakresie.

Lp	Rodzaj sprzętu	Stan	Potrzeby
1.	Samochód lekki ratownictwa technicznego	18	2
2.	Samochód ratownictwa technicznego (średni)	1	3
3.	Przyrządy pomiarowo-wykrywcze ¹⁾	14	5
4.	Zestaw narzędzi hydraulicznych kat 2 ²⁾	21	1
5.	Zestaw narzędzi hydraulicznych kat 1 ³⁾	1	18
6.	Podnośniki pneumatyczne wysokociśnieniowe do 10t	17	2
7.	Piły tarczowe do betonu i stali	33	27
8.	Piły łańcuchowe do drewna	50	10
9.	Urządzenia do cięcia płomieniowego	1	18
10.	Zestawy ratownictwa medycznego	16	40

- 1) – w skład zestawu wchodzi minimum: detektor napięcia, radiometr, miernik wielogazowy (eksplozymetr), zestaw papierków wskaźnikowych.
- 2) – zestaw obejmuje: pompę, przewody, rozdzielacze, łańcuchy, wymienne końcówki, nożyce i rozpieracz (lub nożco-rozpieracz kombi) o sile cięcia do 30t. i sile rozpierania do 10t. , zaciskacz do rur.
- 3) – zestaw obejmuje: pompę, przewody, rozdzielacze, łańcuchy, wymienne końcówki, nożyce i rozpieracz (lub nożco-rozpieracz kombi) o sile cięcia powyżej 30t. i sile rozpierania do 10t. , zaciskacz do rur.

e) System finansowania.

Państwowa Straż Pożarna finansowana jest z budżetu państwa. Ponadto niewielkie ilości środków finansowych na wydatki celowe Komendy Miejskie i Powiatowe Państwowej Straży Pożarnej uzyskują z Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Towarzystw Ubezpieczeniowych i Organów Administracji Samorządowej.

- *ilości środków (nakładów poniesionych) w 2002 r.*

Na działania ratownictwa drogowego poniesiono koszty – 276 234 zł (paliwo, praca ratowników, naprawa sprzętu, przeglądy techniczne).

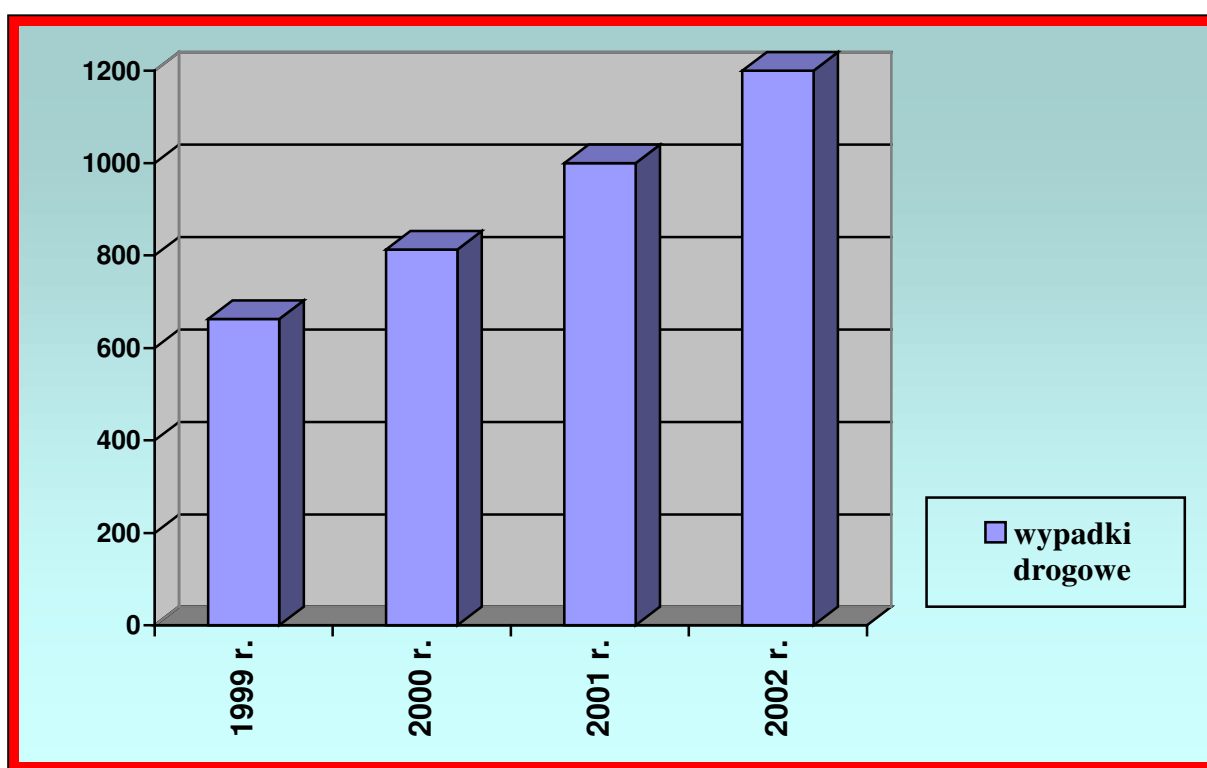
- *źródła finansowania, realne potrzeby.*

W celu utrzymania dotychczasowej gotowości operacyjnej jednostek PSP do działań w zakresie ratownictwa drogowego, niezbędne są środki finansowe w wysokości - 1 763 450 zł. W kwocie tej ujęto zakup niezbędnego sprzętu do ratownictwa drogowego w miejsce zużytego, naprawy samochodów i sprzętu, przeglądy techniczne i szkolenia specjalistyczne.

Udział jednostek ratowniczych Państwowej Straży Pożarnej zwiększa się z roku na rok. O ile w 2000 roku jednostki PSP uczestniczyły w likwidacji skutków 813 wypadków i kolizji drogowych oraz 221 pożarów z udziałem środków transportu, to w 2001 roku były to liczby wynoszące odpowiednio 1.000 i 187, a w roku 2002 – 1.200 i 215.

**WYPADKI DROGOWE W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM
WYMAGAJĄCE INTERWENCJI JEDNOSTEK OCHRONY
PRZECIWPOŻAROWEJ W OKRESIE 01.01.1999 r. – 31.12.2002 r.**

Lp.	liczba zdarzeń	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	RAZEM
1.	województwo podlaskie	663	813	1000	1200	3676



**ZESTAWIENIE ZBIORCZE CZYNNOŚCI RATOWNICZYCH PRZY WYPADKACH
DROGOWYCH WYKONYWANE PRZEZ STRAŻAKÓW PSP
W OKRESIE 01.01.1999 r. – 31.12.2002 r.**

Lp.	RODZAJ CZYNNOŚCI	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	RAZEM
1.	podawanie środków gaśniczych w natarciu	20	19	30	23	92
2.	podawanie środków gaśniczych w obronie	2	7	8	8	25
3.	schładzanie obiektów, urządzeń itp.	6	2	3	2	13
4.	uwalnianie ludzi	129	123	140	149	541
5.	ewakuacja ludzi	35	26	50	87	198
6.	ewakuacja mienia	5	1	3	2	11
7.	transport poszkodowanych w strefie zagrożenia	24	7	13	28	72
8.	zabezpieczenie miejsca zdarzenia	646	689	995	1195	3525
9.	rozcinanie, rozginanie konstrukcji, urządzeń, maszyn	198	192	224	239	853
10.	prace rozbiórkowe konstrukcji budowlanych	1	1	0	1	3
11.	podnoszenie elementów konstrukcji, urządzeń, maszyn	108	72	70	70	320
12.	przemieszczanie elementów konstrukcji, urządzeń, maszyn	194	137	166	205	702
13.	odgruzowywanie, odkopywanie	4	1	2	9	16
14.	wykonywanie wykopów, podkopów, przebić	3	2	3	2	10
15.	ustalanie, rozpoznawanie substancji chemicznych i innych	12	6	7	14	39
16.	określanie stref zagrożenia	6	2	5	9	22
17.	neutralizacja, sorpcja substancji chemicznych i innych	43	59	128	138	368
18.	uszczelnianie zbiorników cystern, rurociągów	8	7	11	7	33
19.	zbieranie, usuwanie, zmywanie substancji chemicznych i innych	194	257	401	446	1298
20.	ograniczanie rozlewów, wycieków	18	6	12	9	45
21.	pompowanie substancji ropopochodnych, chemicznych i innych	5	3	5	8	21

**ZESTAWIENIE ZBIORCZE CZYNNOŚCI PRZEDMEDYCZNYCH WYKONYWA-
NYCH PRZY WYPADKACH DROGOWYCH PRZEZ STRAŻAKÓW PSP
W OKRESIE 01.01.1999 r. – 30.06.2002 r.**

Lp.	RODZAJ CZYNNOŚCI	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	RA- ZEM
1.	przywracanie i utrzymywanie drożności dróg oddechowych	3	1	3	3	10
2.	wykonywanie zewnętrznego masażu serca	2	1	3	2	8
3.	tamowanie krwotoków zewnętrznych i opatrywanie ran	5	8	5	17	35
4.	tlenoterapia 100% tlenem i sztuczne oddychanie	-	1	4	10	15
5.	unieruchamianie złamań i podejrzeń złamań oraz zwichnięć	2	2	2	12	18
6.	zabezpieczenie przed utratą ciepła	17	10	16	27	70
7.	przewodzenie postępowania przeciw-wstrząsowego	5	5	5	16	31
8.	opieka nad poszkodowanymi	25	17	15	34	91

4. WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

W 1993 roku rząd Rzeczypospolitej Polskiej powołał Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zwaną dalej „Krajową Radą”. Krajowa Rada działa przy ministrze właściwym do spraw transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Krajowa Rada określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasady tworzenia Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz sposób ich działania określone są w art. 140 lit. od „g” do „l” ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

W województwie podlaskim Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwana dalej „Wojewódzką Radą”, została powołana Zarządzeniem Wojewody Podlaskiego nr 124/00 z dnia 19 października 2000 roku.

W dniu 21 marca 2002 roku na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady zatwierdzono regulamin WRBRD uwzględniający jej organizację wewnętrzną i zakres działalności.

Przewodniczącym Wojewódzkiej Rady jest zgodnie z art. 140 „i” ustawy Wojewoda Podlaski, który kieruje jej pracami i reprezentuje ją na zewnątrz, zaś jego zastępcami są: Marszałek Województwa i Wojewódzki Komendant Policji. Stanowisko sekretarza wojewoda powierzył Dyrektorowi Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łomży, który zapewnia obsługę rady. Członkami Wojewódzkiej Rady są:

- *Przedstawiciel Wojewody Podlaskiego (Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego),*
- *Przedstawiciel Wojewody Podlaskiego (Zastępca Dyrektora Wydziału Rozwoju Regionalnego)*
- *Przedstawiciel Wojewody Podlaskiego (Inspektor Wojewódzki Wydziału Rozwoju Regionalnego),*
- *Przedstawiciel Zarządu Województwa (Dyrektor Departamentu Ochrony Środowiska i Komunikacji),*
- *Przedstawiciel Zarządu Powiatów (Wicestarosta Zambrowski),*
- *Przedstawiciel Zarządu Związku Gmin Wiejskich (Burmistrz Suchowoli),*
- *Przedstawiciel Gminy Miejskiej Bielsk Podlaski (Burmistrz Miasta Bielsk Podlaski)*
- *Przedstawiciel Komendanta Wojewódzkiego Policji (Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Białymstoku),*
- *Przedstawiciel Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej (Główny Specjalista),*
- *Przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku (Zastępca Dyrektora Oddziału),*
- *Przedstawiciel Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku (Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich),*
- *Przedstawiciel Zarządów Dróg Powiatowych (Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Sokółce),*
- *Podlaski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego),*
- *Przedstawiciel Podlaskiego Kuratora Oświaty (Wizytator Wydziału Nadzoru Pedagogicznego)*
- *Przedstawiciel Prezydenta Miasta Łomży (Zastępca Prezydenta Miasta)*
- *Przedstawiciel Prezydenta Miasta Suwałki (Zastępca Prezydenta Miasta),*
- *Przedstawiciel Prezydenta Miasta Białegostoku (Kierownik Referatu w Zarządzie Dróg Urzędu Miasta).*

Zgodnie z art. 140 „h” ustawy:

1. Wojewódzka Rada koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Do zadań Wojewódzkiej Rady w zakresie, o którym mowa w ust. 1, należy w szczególności:
 - opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - zatwierdzanie planu wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
 - współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
 - inicjowanie działalności edukacyjno - informacyjnej,
 - analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Organy, których przedstawiciele są członkami Wojewódzkiej Rady są ustawowo zobligowane do składania jej przewodniczącemu:

- sprawozdań i informacji dotyczących realizacji zadań określonych w programach bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przewodniczący Wojewódzkiej Rady składa Przewodniczącemu Krajowej Rady co-rocennie, do końca stycznia, sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa oraz działań realizowanych w tym zakresie.

Wojewódzka Rada działa na posiedzeniach rady, zaś bieżącą korespondencję i sprawozdawczość wykonuje Sekretarz Rady.

W 2002 roku odbyto 4 posiedzenia. Wiodącymi tematami obrad były m.innymi:

- przyjęcie regulaminu Wojewódzkiej Rady,
- oceny stanu bezpieczeństwa na drogach województwa oraz na ulicach m. Białostok,
- „Plan poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie na 2003 rok”
- tworzenie Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego oraz ocena jej działalności,
- stan prac nad regionalnym programem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- współdziałanie w realizacji zadań współfinansowanych przez Bank Światowy,
- dofinansowywanie przedsięwzięć z zakresu b.r.d. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- plany finansowe i wydatki WORD w zakresie b.r.d.,
- wyniki kontroli zarządzania ruchem na drogach publicznych przeprowadzonej przez NIK,
- propozycje zmian w przepisach Prawa o ruchu drogowym.

5. EDUKACJA KOMUNIKACYJNA.

Powszechnie wiadomym jest, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym zależy od człowieka. To właśnie od jego zachowania się zarówno jako uczestnika ruchu, jak i również animatora tego ruchu zależy w największym stopniu możliwość powstawania zagrożeń, a w konsekwencji wypadków i kolizji.

Sposób zachowania się uczestników ruchu zależy zaś, w znacznej mierze od poziomu wiedzy dotyczącej powyższego problemu. Z tego właśnie powodu edukacja komunikacyjna społeczeństwa wysuwa się na pierwsze miejsce wśród wszystkich działań związanych z profilaktyką bezpieczeństwa na drogach.

Doceniając rolę wiedzy o zasadach bezpiecznego poruszania się po drogach szczególną opieką należy otaczać dzieci. Bezsporna jest teza, że wyrobienie właściwych nawyków w najmłodszym wieku będzie skutkowało w późniejszych latach poprawnym zachowaniem się na drodze, a przez to będzie miało znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nie należy jednak pomijać doskonalenia umiejętności i poszerzania wiadomości w późniejszych okresach rozwoju wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dbać również należy o kształcenie i wzrost ilościowy animatorów ruchu profesjonalnie zajmujących się jego bezpieczeństwem.

Działania edukacyjne w społeczeństwie skupiają się przede wszystkim na:

- wychowaniu dzieci i młodzieży szkolnej,
- szkoleniu kadry pedagogicznej,
- bezpiecznym przewozie dzieci do szkół,
- szkoleniu kandydatów na kierowców,
- szkoleniu uzupełniającym kierowców,
- szkoleniu innych grup zawodowych związanych z transportem i ruchem drogowym,
- działaniach bezpośrednich na drogach organów kontroli ruchu,
- działaniach popularyzujących bezpieczeństwo ruchu drogowego (rajdy, konkursy, propaganda wizualna itp.),
- działalności informacyjnej prowadzonej przez środki masowego przekazu.

5.1. WYCHOWANIE KOMUNIKACYJNE DZIECI I MŁODZIEŻY SZKOLNEJ REALIZOWANE PRZEZ PLACÓWKI OŚWIATOWE.

W województwie podlaskim 118 gmin prowadzi szkoły podstawowe i gimnazja. Funkcjonuje w nim 561 szkół podstawowych i 201 gimnazjów.

Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa dzieciom i młodzieży spoczywa bezpośrednio na szkole. Szkoła w tym zakresie współpracuje ściśle z organem prowadzącym oraz organem sprawującym nadzór pedagogiczny. Do zadań organu prowadzącego, wynikających z ustawy o systemie oświaty, należy m.in. organizacja dowożenia uczniów do szkół zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Kuratorium Oświaty pełni rolę wspierającą i wspomagającą oraz nadzorującą w zakresie realizacji treści wychowania komunikacyjnego zawartych w podstawie programowej kształcenia ogólnego.

5.1.1. INFORMACJE OGÓLNE O PODEJMOWANYCH ZADANIACH PRZEZ KURATORIUM OŚWIATY.

W celu poprawy bezpieczeństwa dzieci i młodzieży na drogach województwa podlaskiego w 2002 r. Kuratorium Oświaty w Białymstoku realizowało następujące działania:

a) W ramach sprawowanego nadzoru pedagogicznego przeprowadzono 43 pełne mierzenia jakości pracy szkół podstawowych i 9 przedszkoli. Z zebranego materiału wynika, że:

- we wszystkich badanych placówkach realizowane są treści wychowania komunikacyjnego. Szkoły posiadają pomoce dydaktyczne wspomagające realizację tej tematyki, jednakże ich stan jest różny;
- zapewnione jest bezpieczeństwo uczniów podczas dowożenia (w szkołach, gdzie dowożenie funkcjonuje). Oprócz kierowcy w autobusie obecna jest osoba dorosła, pełniąca funkcję opiekuna. W 27 autobusach takiej opieki jednak nie ma;
- większość rodziców jest zadowolona z organizacji dowożenia. Pozostali najczęściej zgłaszają uwagi dotyczące stanu technicznego taboru, rozkładu godzinowego dowożenia (zbyt wczesne lub zbyt późne godziny odjazdu lub przyjazdu dzieci);
- w większości szkół i placówek organizowane są spotkania z przedstawicielami policji, na których poruszana jest m.in. tematyka bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym;
- szkoły organizują egzaminy na kartę rowerową, jednakże nie obejmują one swym zasięgiem wszystkich uczniów powyżej 10 roku życia;

Wszystkie powyższe uwagi zostały przekazane organom prowadzącym szkoły w formie pisemnej (raportu).

b) Na stronie internetowej Kuratorium Oświaty oraz w Podlaskich Wieściach Oświatowych na bieżąco zamieszczane były informacje dotyczące:

- realizacji wychowania komunikacyjnego;
- ukazujących się publikacji zawierających wskazówki dotyczące realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach;
- podstaw prawnych wydawania kart rowerowych i motorowerowych;
- wykazu jednostek policji w województwie podlaskim prowadzących działania w zakresie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- prowadzonych przez Komendę Wojewódzką Policji w Białymstoku działań pod kryptonimem „Bezpieczna droga do szkoły” oraz informacji o obowiązku używania przez dzieci do 15 roku życia, poruszających się po zapadnięciu zmierzchu poza obszarem zabudowanym, elementów odblaskowych widocznych dla innych uczestników ruchu.

c) W ramach wspomagania organów prowadzących szkoły, wizytatorzy zwracali m.in. szczególną uwagę na organizację dowożenia uczniów po wprowadzeniu zmian w sieci szkół.

d) W zakresie wspomagania gmin w modernizacji taboru samochodowego 14 gminom zostały przyznane nowe autobusy.

e) We współpracy z Wojewódzką Komendą Policji w Białymstoku zorganizowano i przeprowadzono kolejną edycję Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego i Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego. Celem turniejów jest podnoszenie kultury motoryzacyjnej dzieci i młodzieży.

f) Wspólnie z Wojewódzką Komendą Policji w okresie ferii zimowych i wakacji prowadzone były przeglądy placówek wypoczynku dzieci i młodzieży, połączone z prewen-

cyjnymi prelekcjami m.in. na temat zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym i postępowania w sytuacji bycia świadkiem lub uczestnikiem wypadku.

g) W lipcu 2002 r. zespół wizytatorów opracował „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do realizacji w szkołach województwa podlaskiego”. Głównym celem programu jest powszechne wdrażanie środków poprawy bezpieczeństwa i prowadzenie skutecznych działań w zakresie przygotowania dzieci i młodzieży do bezpiecznego korzystania z dróg. Program ten zakłada realizację następujących zadań:

➤ *wyrabianie u uczniów umiejętności rozpoznawania zagrożeń oraz wdrażanie i utrwalanie prawidłowego, a zarazem bezpiecznego zachowania się na drodze oraz w środkach komunikacji* – zadanie to zgodnie z podstawą programową kształcenia ogólnego realizowane jest w ramach ścieżek międzyprzedmiotowych i na przedmiocie technika w trzech etapach:

- I etap edukacyjny (kl. I – III szkoły podstawowej);
- II etap edukacyjny (kl. IV – VI szkoły podstawowej);
- III etap edukacyjny (kl. I – III gimnazjum).

W powyższym zakresie program opiera się na następujących standardach wychowania komunikacyjnego:

- bezpieczna droga do szkoły i ze szkoły (program realizowany w I i II etapie edukacyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem uczniów klas I - III);
- bezpieczne gry i zabawy na świeżym powietrzu (program realizowany w I i II etapie edukacyjnym);
- bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym (realizowane w I i II etapie edukacyjnym ze szczególnym zwróceniem uwagi na zachowanie się uczniów w środkach komunikacji miejskiej, pociągach, autokarach, samochodach osobowych oraz jako piesi);
- bezpieczne poruszanie się rowerem (realizowane w II etapie edukacyjnym ze szczególnym uwzględnieniem zdobywania przez uczniów kart rowerowych);
- prospołeczne zachowania na drodze (realizowane w III etapie edukacyjnym ze szczególnym zwróceniem uwagi na świadome i odpowiedzialne uczestnictwo w ruchu drogowym oraz znajomość zasad udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach);
- bezpieczne poruszanie się motorowerem (realizowane w III etapie edukacyjnym ze szczególnym uwzględnieniem zdobywania przez uczniów kart motorowerowych).

Powyższe standardy wypełnione są konkretnymi zadaniami do wykonania, przewidywanymi efektami działań, terminami ich realizacji oraz wskazaniem osób odpowiedzialnych za ich realizację.

➤ *Wyposażenie szkół w większą ilość środków dydaktycznych dotyczących zasad nauczania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uczniów w niezbędne podręczniki* – zadanie to realizowane jest przede wszystkim przez dyrektora szkoły i nauczyciela techniki poprzez zakup plansz ze znakami drogowymi, innych pomocy dydaktycznych, prenumeratę miesięcznika „Wychowanie komunikacyjne” oraz wyposażenie uczniów w podręczniki i zeszyty ćwiczeń do wychowania komunikacyjnego. Dopuszcza się też korzystanie przez szkoły z publikowanych testów dla uczniów nt. przepisów ruchu drogowego, lecz uzyskane wyniki mogą pełnić jedynie funkcję informacyjną.

- *Rozpowszechnianie uzyskiwania kart rowerowych i motorowerowych przez wszystkich uczniów oraz udoskonalenie organizacji sprawdzania kwalifikacji uczniów – w wyniku realizacji zadania wszyscy uczniowie sprawni fizycznie i psychicznie winni otrzymać karty rowerowe i motorowerowe, zaś sprawdzanie kwalifikacji uczniów winno odbywać się podczas obowiązkowych zajęć wychowania komunikacyjnego w szkole przez nauczyciela wychowania komunikacyjnego uprawnionego przez dyrektora szkoły lub policjanta posiadającego specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego. W celu udokumentowania spełnienia przez ucznia wymagań do uzyskania karty rowerowej lub motorowerowej MEN przygotowało pomocnicze arkusze zaliczeniowe, których wzory zostały przekazane dyrektorom wszystkich szkół. Jednocześnie prowadzone są działania zachęcające dzieci i młodzież do udziału w ogólnopolskich turniejach wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego i motoryzacyjnym.*
- *Udział nauczycieli techniki (wychowania komunikacyjnego) w różnego rodzaju formach doskonalenia zawodowego – poprzez współpracę szkoły z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Białymstoku, ośrodkami metodycznymi, wojewódzkimi ośrodkami politechnicznymi w zakresie organizowania konsultacji, kursów bądź warsztatów. Pozwoli to na podniesienie kwalifikacji zawodowych nauczycieli zajmujących się w szkołach wychowaniem komunikacyjnym.*
- *Współpraca dyrektorów szkół z Komendami Policji, ośrodkami WORD, oddziałami PZM, Ośrodkami Politechnicznymi i innymi jednostkami zajmującymi się brd – w celu odpowiedniej realizacji zajęć i sprawdzania kwalifikacji uczniów dyrektorom szkół zaleca się podjęcie współpracy z instytucjami zajmującymi się brd. Pozwoli to m. in. na wykorzystanie środków i bazy materialnej WORD oraz miasteczek ruchu drogowego.*
- *Zwiększenie roli wychowania komunikacyjnego w taki sposób, aby stało się interdyscyplinarnym zadaniem szkoły – umiejscowienie zagadnień wychowania komunikacyjnego w programie wychowawczym szkoły, w treściach ścieżek międzyprzedmiotowych, realizowanych przez wszystkich nauczycieli, oraz w szkolnym zestawie programów nauczania w taki sposób, by tworzyło to spójną całość.*

W sierpniu 2002r. podczas narad program ten trafił do rąk wszystkich dyrektorów szkół podstawowych i gimnazjów województwa podlaskiego z zaleceniem jego wdrażania.

h) Opracowany został arkusz diagnostyczny dotyczący realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach. Dzięki niemu zostały zebrane informacje dotyczące:

- przygotowania zawodowego nauczycieli odpowiedzialnych za realizację treści wychowania komunikacyjnego w szkołach,
- potrzeb placówek oświatowych w zakresie wyposażenia w środki dydaktyczne wspomagające realizację treści wychowania komunikacyjnego.
- skali szkoleń na kartę rowerową i motorowerową w roku 2002.
- aktualnej organizacji oraz potrzeb w zakresie dowożenia dzieci i młodzieży do szkół.

Badania były przeprowadzone na przełomie roku 2002 i 2003 oraz w miesiącach IV – V 2003 r. Zebrane dane posłużyły do opracowania „Raportu z diagnozy wybranych zagadnień z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach podstawowych i gimnazjach województwa podlaskiego”.

Przeprowadzona diagnoza objęła 499 szkół podstawowych oraz 173 gimnazja funkcjonujące w województwie podlaskim, a także jednostki samorządu terytorialnego (spośród nich 9 jednostek nie odesłało arkusza diagnostycznego).

5.1.2. KWALIFIKACJE NAUCZYCIELI WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO.

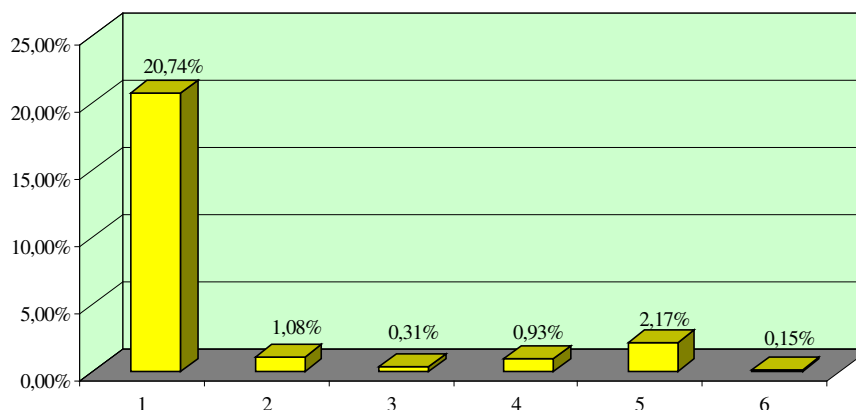
a) Przygotowanie zawodowe nauczycieli do prowadzenia wychowania komunikacyjnego

Na 646 nauczycieli odpowiedzialnych w szkołach za realizację wychowania komunikacyjnego tylko 164 nauczycieli (25% ogółu) posiada przygotowanie do prowadzenia zajęć z zakresu treści wychowania komunikacyjnego. Rodzaje ukończonych form doskonalenia przedstawiono w tabeli:

Ukończone formy doskonalenia:		Liczba n-li	% ogółu
1.	Kurs "Wychowanie Komunikacyjne dla nauczycieli techniki"	134	20,74
2.	Instruktor nauki jazdy, egzaminator WORD	7	1,08
3.	Kurs metodyczno - dydaktyczny na wykładowców i instruktorów kształcenia kierowców	2	0,31
4.	<i>Kurs "Pieszko i rowerem - wychowanie komunikacyjne"</i>	6	0,93
5.	Wychowanie komunikacyjne, karta rowerowa i motorowerowa w szkole	14	2,17
6.	Szkolenie komunikacyjne w powiatowej komendzie policji	1	0,15
RAZEM		164	25,39

Przygotowanie zawodowe nauczycieli przedstawiono w formie graficznej poniżej, a szczegółowe dane dotyczące kwalifikacji zawodowych do prowadzenia wychowania komunikacyjnego w poszczególnych powiatach przedstawia **tab. 30**.

Formy doskonalenia nauczycieli wg tabeli



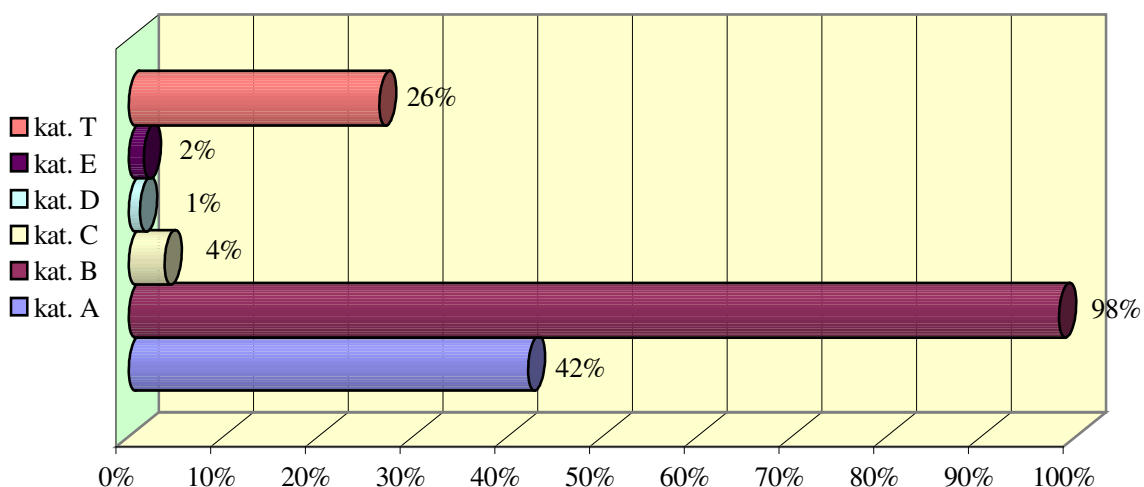
W tabeli 32 przedstawiającej kwalifikacje w rozbiciu na poszczególne powiaty widoczne jest wyraźne zróżnicowanie ilości nauczycieli, którzy ukończyli kurs „Wychowanie komunikacyjne dla nauczycieli techniki”. W powiatach z obszaru administracyjnego dawnego województwa białostockiego liczby nauczycieli przeszkolonych są znacznie wyższe niż w pozostałych powiatach. Ta sytuacja wynika z faktu, że w pozostałych powiatach było prowadzone szkolenie tzw. „liderów”, którzy mieli organizować szkolenia w swoich rejonach. Idea ta jednak nie sprawdziła się, bo w praktyce takich szkoleń nie było.

34 % nauczycieli odpowiedzialnych w szkołach za realizację treści wychowania komunikacyjnego posiada jako główne kwalifikacje do nauczania techniki. 51 % stanowią nauczyciele z kwalifikacjami do innych przedmiotów (np. matematyki, wychowania fizycznego, biologii, itd.). Pozostałym nauczycielom kwalifikacji nie określono.

b) Posiadanie prawa jazdy przez nauczycieli.

Na 646 nauczycieli odpowiedzialnych w szkołach za realizację wychowania komunikacyjnego prawo jazdy posiadają 503 osoby tj. 78%.

Kategoria posiadanego prawo jazdy.



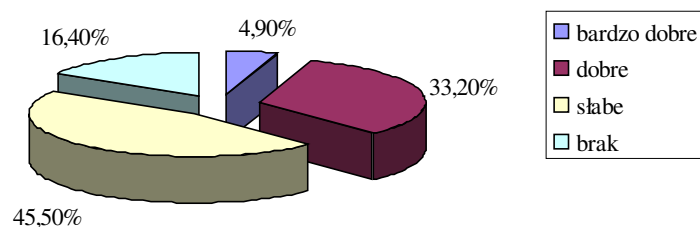
Szczegółowe dane dotyczące kategorii posiadanych praw jazdy przez nauczycieli odpowiedzialnych w szkołach za realizację wychowania komunikacyjnego w poszczególnych powiatach przedstawia **tab. 31**.

5.1.3. WYPOSAŻENIE SZKÓŁ W POMOCY DYDAKTYCZNE WSPOMAGAJĄCE REALIZACJĘ WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO.

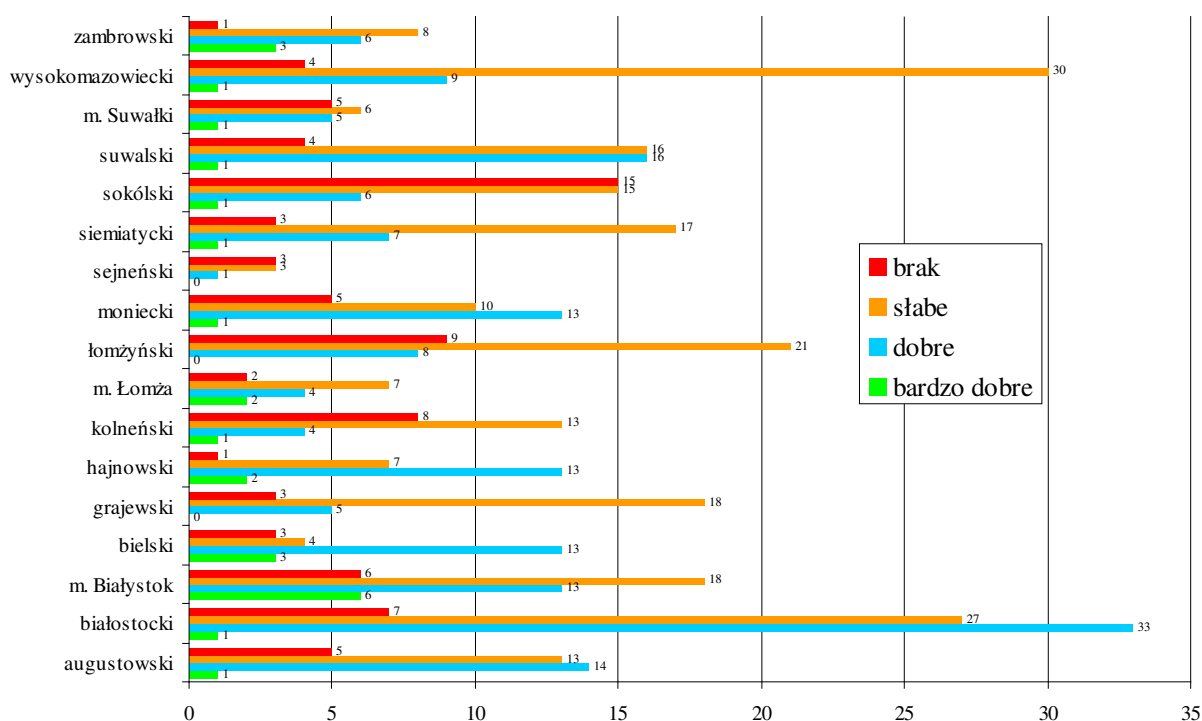
Tylko 4,9% (25) badanych placówek oceniło jako bardzo dobre swoje wyposażenie w środki dydaktyczne wspierające realizację wychowania komunikacyjnego. 33,2% (170) szkół oceniło je jako dobre. 233 placówki (45,5%) swe wyposażenie oceniło jako słabe. 84 szkoły (16,4%) wskazało na brak wyposażenia w tym zakresie. Najsłabsza sytuacja jest w powiecie sejneńskim, sokólskim, kolneńskim i grodzkim Suwałki, gdzie ponad 30% placówek nie posiada pomocy dydaktycznych do wychowania komunikacyjnego. Najlepiej jest w powiecie hajnowskim i bielskim. Poniżej przedstawiono szczegóły.

Dokładniejsze dane dotyczące stopnia wyposażenia dydaktycznego poszczególnych szkół przedstawiono w **tab. 32, 33 i 34**.

Ocena wyposażenia szkół w środki dydaktyczne do wychowania komunikacyjnego



Ocena wyposażenia szkół w środki dydaktyczne do wychowania komunikacyjnego

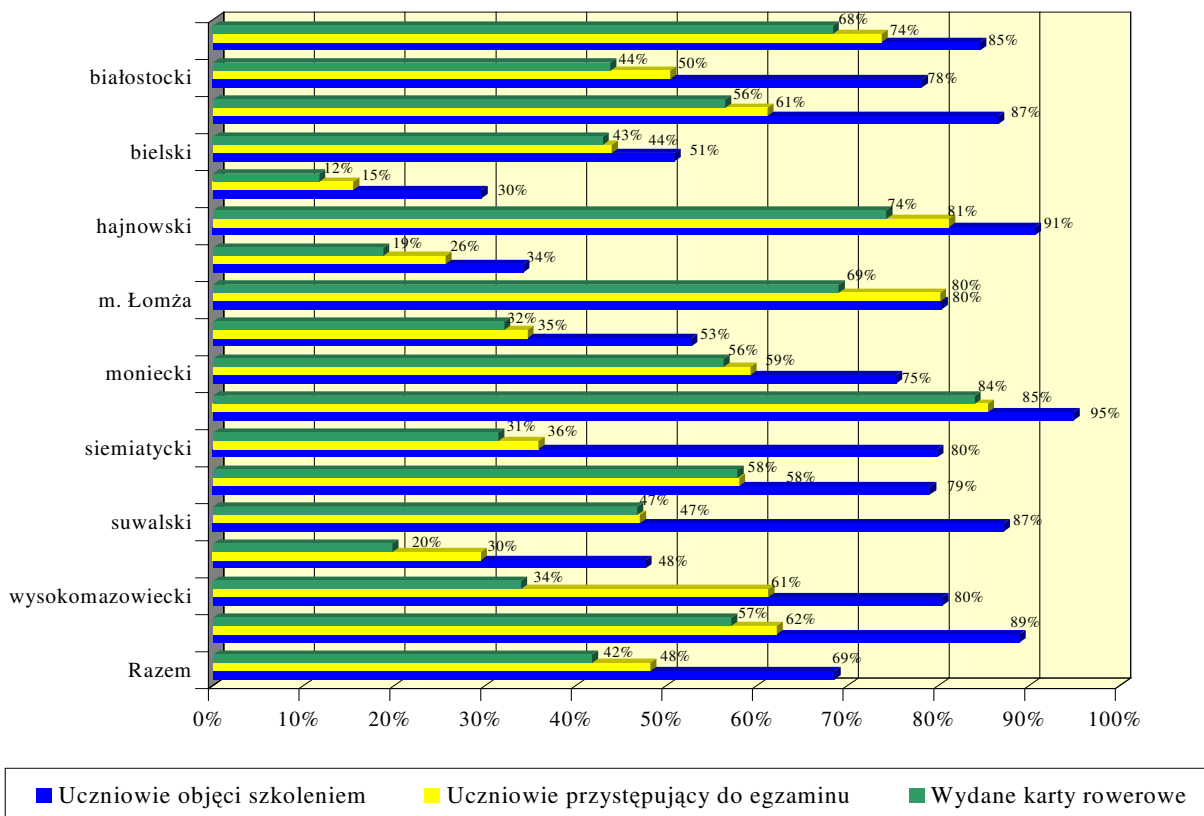


5.1.4. SZKOLENIA NA KARTĘ ROWEROWĄ I MOTOROWEROWĄ.

a) Karta rowerowa.

W 2002 r. spośród 30.500 uczniów podlegających szkoleniu na kartę rowerową 68,5 % uczniów zostało takim szkoleniem objętych. Do egzaminu końcowego przystąpiło 48% ogółu, a 42% otrzymało karty rowerowe. Szczegóły liczbowe w poszczególnych powiatach przedstawiono w **tab. 35**.

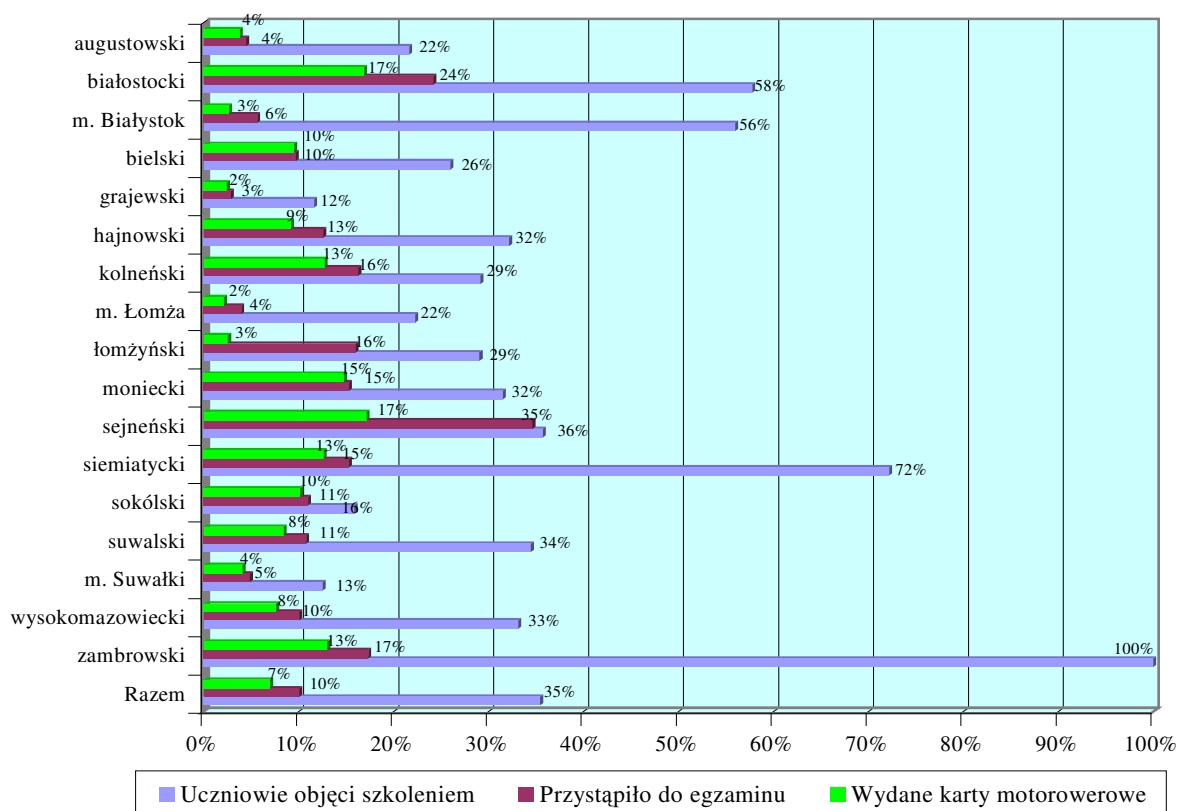
Stopień uzyskiwania kart rowerowych w poszczególnych powiatach w 2002r.



b) Karta motorowerowa.

Spółród 33.445 uczniów podlegających w 2002 r. szkoleniu na kartę motorowerową szkoleniem objęto 35,45%. Do egzaminu przystąpiło 10%, a 7% otrzymało karty motorowerowe. Procentowy rozkład uczniów objętych szkoleniem w poszczególnych powiatach oraz osiągnięte wyniki tego szkolenia przedstawiono na wykresie, natomiast szczegóły liczbowe również dla poszczególnych powiatów zawiera **tab. 36**.

Stopień uzyskiwania kart motorowerowych w poszczególnych powiatach w 2002r.



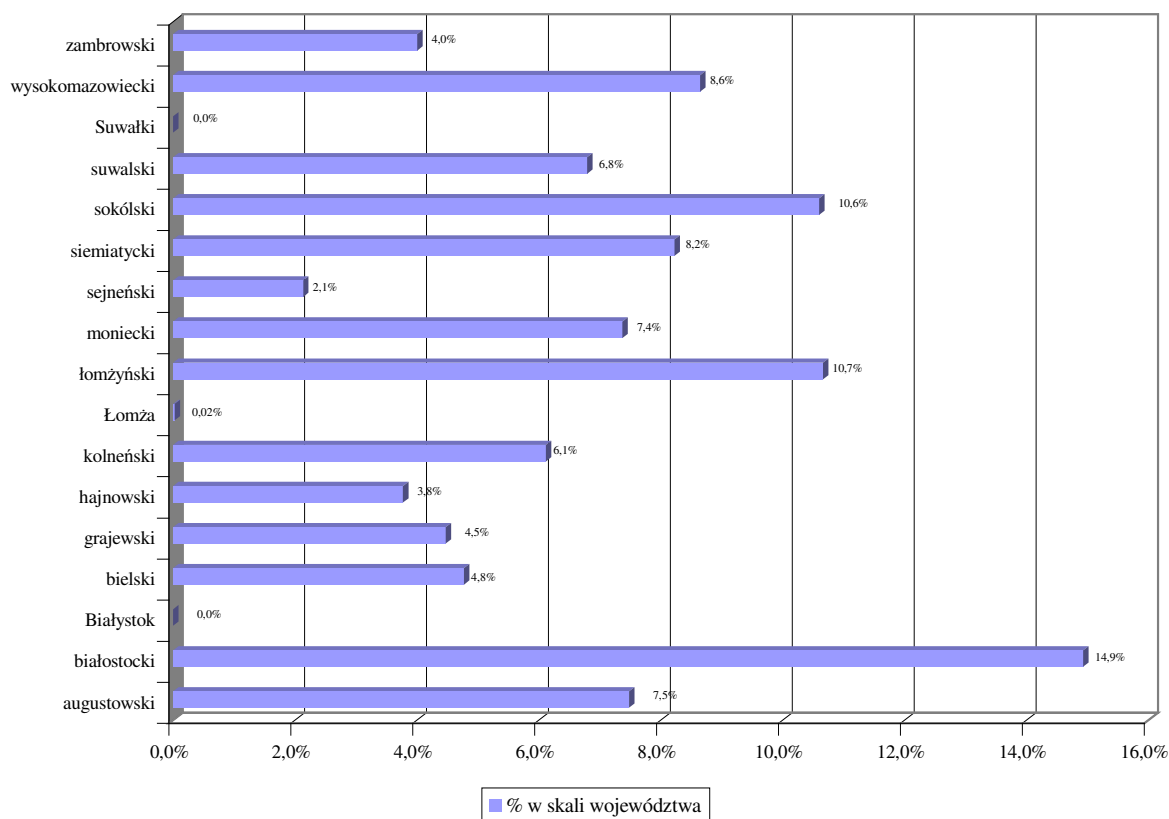
5.1.5. DOWOŻENIE DZIECI I MŁODZIEŻY DO SZKÓŁ.

Dowożenia do szkół w 2002 roku wymagało w województwie 33.261 uczniów. Spośród organów prowadzących 92 zorganizowały dowożenie wykorzystując transport własny, 58 organów korzysta z komunikacji rejsowej PKS, a 36 samorządów zleciło organizację dowożenia firmom prywatnym.

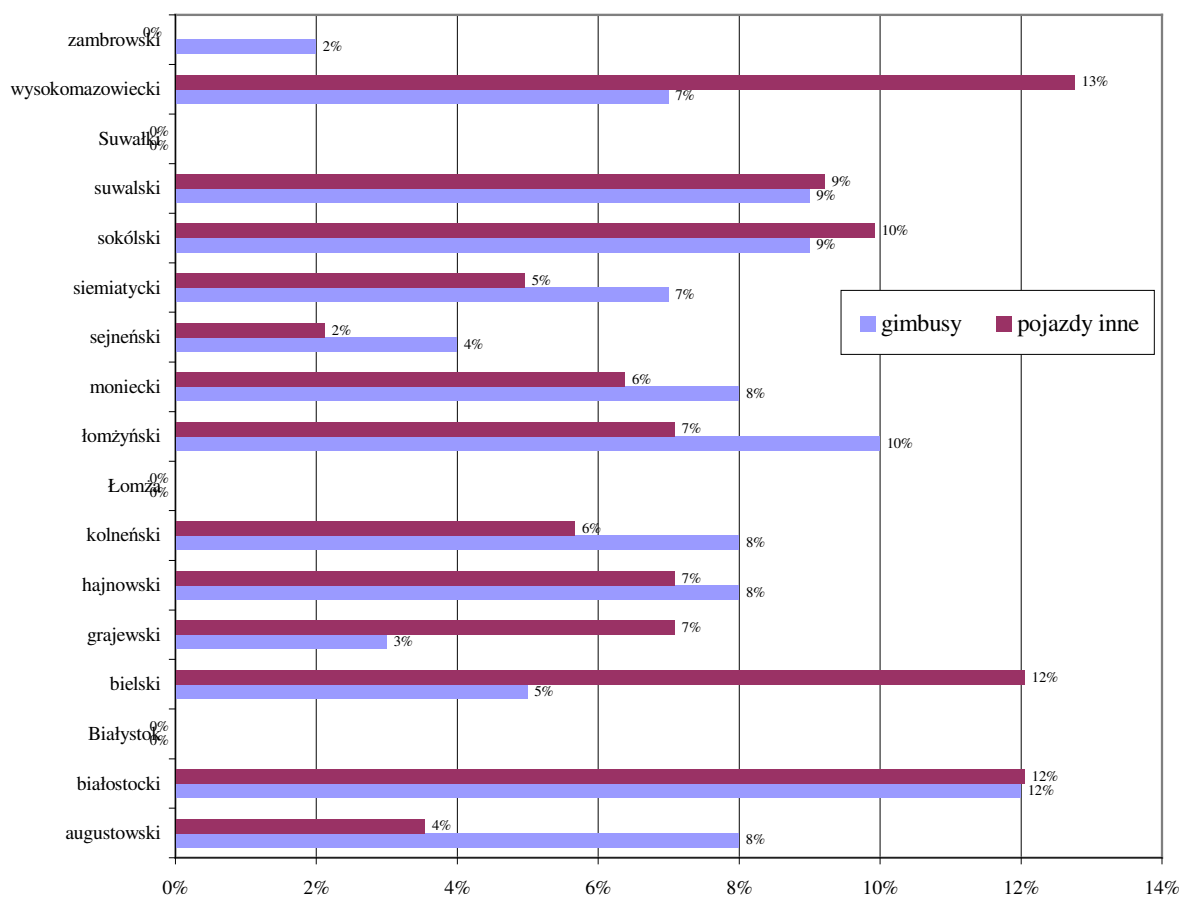
W autobusach szkolnych opiekę nad uczniami sprawuje 214 opiekunów. W 27 autobusach opiekuna brak.

Aktualnie tabor samochodowy należący do organów prowadzących składa się 241 pojazdów. W tym 100 gimbusów oraz 141 pozostałych środków transportu (przeważnie autobusów, ale i żuków, roburów itp. W jednym przypadku funkcjonuje jeszcze traktor z przyczepą – tzw. „bonanza”). Szczegóły liczbowe dotyczące problematyki dowożenia w poszczególnych powiatach są przedstawione w **tab. 37** natomiast dane statystyczne dotyczące procentowego rozkładu w województwie, potrzeb dowożenia dzieci i młodzieży oraz stanu posiadania taboru samochodowego przez organy prowadzące szkoły dla poszczególnych powiatów przedstawiono graficznie poniżej.

Rozkład % liczby dzieci wymagających dowożenia do szkół



Stan taboru własnego organów prowadzących.



5.2. EDUKACJA KOMUNIKACYJNA SPOŁECZEŃSTWA REALIZOWANA PRZEZ INNE JEDNOSTKI.

5.2.1. PRZEDSIĘWZIĘCIA WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI W BIAŁYMSTOKU.

Działania Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku w 2002 roku w zakresie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego ukierunkowane były przede wszystkim na utrzymanie bezpieczeństwa i porządku na drogach poprzez podniesienie stopnia znajomości właściwych zachowań wśród uczestników ruchu. Realizując ten cel podjęto m.in. następujące działania:

- a) szczególną uwagę zwracano na dzieci i młodzież. W zakresie edukacji i profilaktyki nawiązana jest ścisła współpraca z Kuratorium, a jej wyniki to:
 - zorganizowany i przeprowadzony w dniu 01.06.2002 na terenie całego województwa „Wojewódzki egzamin na kartę rowerową/motorowerową 2002” (udział wzięło 1.129 osób w tym 994 na kartę rowerową i 135 na motorowerową),
 - zostały zorganizowane i przeprowadzone na terenie województwa:
 - XXV edycja Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego,
 - VI edycja Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego, (w eliminacjach do tych konkursów uczestniczyło ok. 3.000 dzieci i młodzieży, a dzięki udziałowi Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego zapewniono uczestnikom atrakcyjne nagrody),
 - przeprowadzano w przedszkolach, szkołach, placówkach opiekuńczo - wychowawczych spotkania z dziećmi i młodzieżą, poświęcone tematyce bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, podczas których m.in. wyposażano uczestników w elementy odbłaskowe oraz materiały edukacyjne,
 - prowadzono nadzór nad właściwą realizacją działań profilaktyczno - kontrolnych, ukierunkowanych na utrzymanie stanu bezpieczeństwa na drogach woj. Podlaskiego:
 - podczas ferii zimowych - "Ferie 2002",
 - w okresie letnim - "Bezpieczne Wakacje 2002",
 - w pierwszym po wakacjach miesiącu nauki - "Bezpieczna droga do szkoły"
 - w celu podniesienia poziomu wiedzy przekazywanej dzieciom wspólnie z wizytatorami Podlaskiego Kuratorium Oświaty wizytowano lekcje wychowania komunikacyjnego (dzieci wielką wagę przywiązują lekcjom udzielanym im przez policjantów),
- b) podczas realizacji zadań kontrolnych na drogach, nie tylko nakładano kary na nieprzestrzegających przepisów, ale stosowano również pouczenia. Taką formę zastosowano w stosunku do 4.316 kierowców, 3.715 pieszych i 273 rowerzystów.

W oparciu o przeprowadzone analizy lokalnie bądź okresowo występujących zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym zorganizowano i przeprowadzono szereg akcji, z których na podkreślenie zasługują: „*POWROTY*”, „*AUTOBUS*”, „*DYSKOTEKA*”, „*ŚWIATŁA*”, „*NIEOŚWIETLONY ROWERZYSTA*”, „*JEDNOŚLADY*”, „*PRZEJŚCIE*” itp.

- c) w celu podniesienia poziomu wiedzy i umiejętności w postępowaniu na drodze przeprowadzono szkolenia osób funkcyjnych:

- dyżurnych komisariatów i ich zastępców oraz policjantów oddziałów prewencji,
- funkcjonariuszy Straży Pożarnej,
- funkcjonariuszy Straży Granicznej i Regionalnego Inspektoratu Celnego,
- strażników szkolnych i kandydatów na strażników miejskich,
- pilotów pojazdów nienormatywnych,
- kierowców autobusów szkolnych (273 osoby),
- pracowników przedsiębiorstw zajmujących się budową i remontami dróg.

d) działania edukacyjne, informacyjne i popularyzatorskie związane z kształtowaniem opinii społecznej na rzecz bezpiecznych zachowań na drodze:

- zorganizowano i przeprowadzono na terenie całego województwa wzmożone działania profilaktyczno – edukacyjne „Zapytaj policjanta”, mające na celu popularyzowanie wśród uczestników ruchu zmian w przepisach prawa drogowego. W trakcie spotkań policjanci wręczali broszurkę Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawiającą najistotniejsze zmiany w prawie o ruchu drogowym. Akcja była poparta szeroką kampanią medialną i spotkała się z dużym zainteresowaniem.
- Opracowano i wydano w prasie lokalnej oraz miesięczniku „Podlaskie Wieści Oświatowe” publikacje związane z działaniami profilaktycznymi („Zapytaj policjanta”, „Wojewódzki egzamin na kartę rowerową”) oraz organizowanymi turniejami,
- zespół prasowy Komendanta Wojewódzkiego Policji współpracuje z mediami regionalnymi i krajowymi informując m.in. o wszystkich akcjach prowadzonych przez ruch drogowy na terenie całego województwa. W ramach działań przekazano 22 informacje masmediom, wzięto udział w 11 audycjach, przeprowadzono 74 prelekcji i szkoleń, a w 85 przypadkach posłużono się materiałami propagandowymi.
- na bieżąco za pośrednictwem rozgłośni radiowych przekazywane są informacje o wszelkich utrudnieniach zaistniałych w związku z wypadkami, kolizjami, blokadami itp. Szczegółowo omawiane są również wypadki ze skutkiem śmiertelnym z podaniem przyczyn, okoliczności, skutków oraz możliwości ich uniknięcia,
- Na stronie internetowej Komendy Wojewódzkiej Policji działa podstrona zawierająca informacje dotyczące działalności policji drogowej.

5.2.2. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE PRZEZ WOJEWÓDZKIE OŚRODKI RUCHU DROGOWEGO.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach w 2002 r. realizowały szereg zadań przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Były to m.in.:

a) działalność szkoleniowa w zakresie:

- szkolenie kierowców wykonujących transport drogowy (6.196 osób),
- szkolenie kandydatów na instruktorów (74 osoby),
- szkolenie egzaminatorów – rozszerzenie uprawnień (10 osób),
- szkolenie diagnostów (358 osób),
- szkolenie kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (72 osoby),
- szkolenie pracowników samorządowego szczebla powiatowego w zakresie zmian w prawie o ruchu drogowym i wykonywania transportu drogowego (55 osób).

b) Współdziałanie z innymi jednostkami w zakresie:

- organizacji turniejów i konkursów dla dzieci i młodzieży szkolnej,
- organizacji i prowadzenia szkolenia oraz egzaminów na kartę rowerową,
- opracowania „Kodeks Rowerzysty i Motorowerzysty”, który został wydany przez Ośrodek Politechniczny w Suwałkach,

c) zakup pomocy naukowych w tym 50 kompletów plansz ze znakami drogowymi, które przekazano do szkół województwa podlaskiego. Wydatkowano ogółem 22.838,00 zł.

5.2.3. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE PRZEZ INNE JEDNOSTKI I ORGANIZACJE SPOŁECZNE.

Inne jednostki i organizacje społeczne takie jak: Polski Czerwony Krzyż, Polski Związek Motorowy, automobilkluby i kluby motorowe, firmy ubezpieczeniowe, harcerze itp. podejmując się organizacji imprez, konkursów, szkoleń i innych podobnych działań, mają wpływ na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zdobywanie nowych wiadomości (np. zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej) oraz podnoszenie na wyższy poziom umiejętności praktycznych.

6. STAN BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO.

6.1. POLSKA NA TLE INNYCH KRAJÓW ŚWIATA.

W Polsce wybudowano dotychczas 360,9 tys. km dróg. W roku 2000, w związku z reorganizacją jednostek zarządzających drogami, znaczną ilość dróg przeklasyfikowano w sposób następujący:

KATEGORIA DRÓG	BYŁO [w km]	JEST [w km]
Drogi krajowe	46.000	18.100
Drogi wojewódzkie	130.000	29.600
Drogi powiatowe	-	126.600
Drogi gminne	180.000	186.600

Widać stąd, że drogi krajowe stanowią zaledwie 5% ogólnej sieci dróg, wojewódzkie – 8,2%. Z tego wynika, że odpowiedzialnością za 87% ogólnej sieci dróg, ich budowę i utrzymanie obciążone zostały samorządy szczebla podstawowego (powiaty i gminy).

Należy jednak zauważyć, że na drogi krajowe przeznacza się 40% z części wpływów z akcyzy od paliw silnikowych a na gminne zaledwie 10% z puli 60% przeznaczonej na drogi pozostałe. Zaznaczyć też trzeba, że z całego dochodu od akcyzy paliwowej na drogi przeznacza się tylko 42%. Około 50% to środki pozabudżetowe (koncesje, pożyczki, granty z Międzynarodowego Funduszu Inwestycyjnego, Banku Światowego, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Funduszu Phare itp).

Od początku lat dziewięćdziesiątych liczba pojazdów zarejestrowanych w kraju systematycznie rośnie. Przykładowo, w grupie samochodów osobowych ich liczba od 1991 roku wzrosła o 4.391.000 tj. o 71,8 %. Maleje natomiast liczba motocykli (**tab. 1**).

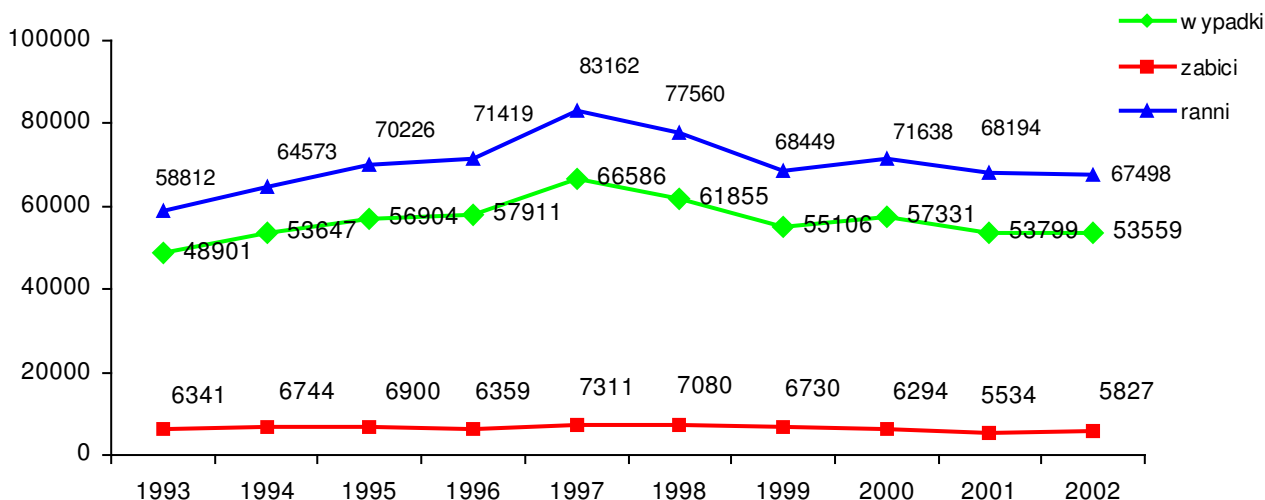
Na koniec 2002 roku po polskich drogach poruszało się 15.200 tys. pojazdów silnikowych, w tym 11mln. Samochodów osobowych zarejestrowanych w kraju. Ponadto położenie geograficzne Polski na szlaku transportowym wschód – zachód generuje bardzo duży ruch tranzytowy.

W 2002 roku wjechało do naszego kraju 14.875.828 pojazdów kierowanych przez cudzoziemców (**tab. 2**) i liczba ta jest mniejsza od notowanej w 2001 roku o 18,5%.

Równoległe ze wzrostem liczby pojazdów do 1997 roku systematycznie rosła liczba wypadków drogowych i ich skutków na polskich drogach (**tab. 3**)

W latach 1997 – 1999 obserwowane było zmniejszenie się liczby wypadków i ich ofiar.

Tendencje występujące w latach 1993 – 2002 obrazuje poniższy wykres:



W roku 2000 zanotowano wzrost liczby wypadków, spadek liczby zabitych i wzrost liczby rannych, po czym w następnym roku następuje poprawa bezpieczeństwa drogowego, by w 2002 roku znów się pogorszyć.

Oprócz wypadków drogowych w 2002 roku do jednostek Policji zgłoszono 358.807 kolizji drogowych (zdarzenia drogowe bez ofiar w ludziach). Liczba kolizji rośnie z każdym rokiem. W 2000 roku było ich 335.703 a w 2001 roku 342.408.

Na polskich drogach co 8 minut dochodzi do wypadku drogowego, w wyniku którego ktoś zostaje ranny lub ponosi śmierć. W naszym kraju ginie na drogach rocznie od 6 do ponad 7 tys. ludzi, a dziesięciokrotnie więcej zostaje rannych. Niektórzy z nich pozostają kalekami do końca życia. Nie sposób ocenić ogromu tragedii człowieka, który staje się inwalidą, jak też cierpienia rodzin, które tracą bliską sobie osobę.

Wypadki drogowe nie są jednak tylko problemem społecznym, są też poważnym problemem ekonomicznym. Eksperti Banku Światowego szacują straty finansowe szeregu państw spowodowane wypadkami drogowymi w granicach 1 do 2% produktu krajowego brutto. W naszym kraju straty te stanowią 7% PKB.

Wypadki drogowe są nieuniknione. Jednakże czytając lub słuchając komunikatów o zdarzeniach drogowych na naszych drogach, informacji o ich mnogości i tragicznych skutkach zadajemy sobie wielokrotnie pytanie, czy tylko w Polsce, czy tylko u nas jest tak źle, tak niebezpiecznie. Odpowiedź nie jest prosta, ale stwierdzenie „na tak” jest bliskie prawdy. A oto przykłady:

1. W USA w 2000 roku zarejestrowanych było ponad 217 mln. pojazdów, czyli 15 razy więcej niż w Polsce. Zanotowano tam 2.107 tys. wypadków drogowych, czyli 36 razy więcej niż w Polsce, ale liczba zabitych w tych wypadkach była tylko o niecałe 7 razy większa niż w naszym kraju.
2. Po japońskich drogach jeździ ponad 5 razy więcej pojazdów i notuje się prawie 18 razy więcej wypadków, ale ginie w tych wypadkach tylko niecałe 2 razy więcej osób niż w Polsce.
3. Niemcy dysponują niespełna czterokrotnie większą liczbą pojazdów i notują prawie siedmiokrotnie więcej wypadków, ale przy zbliżonej ofiarochłonności (Niemcy – 134,

Polska – 137 ofiar na 100 wypadków) liczba osób zabitych na niemieckich drogach jest zaledwie o 26% większa niż w Polsce).

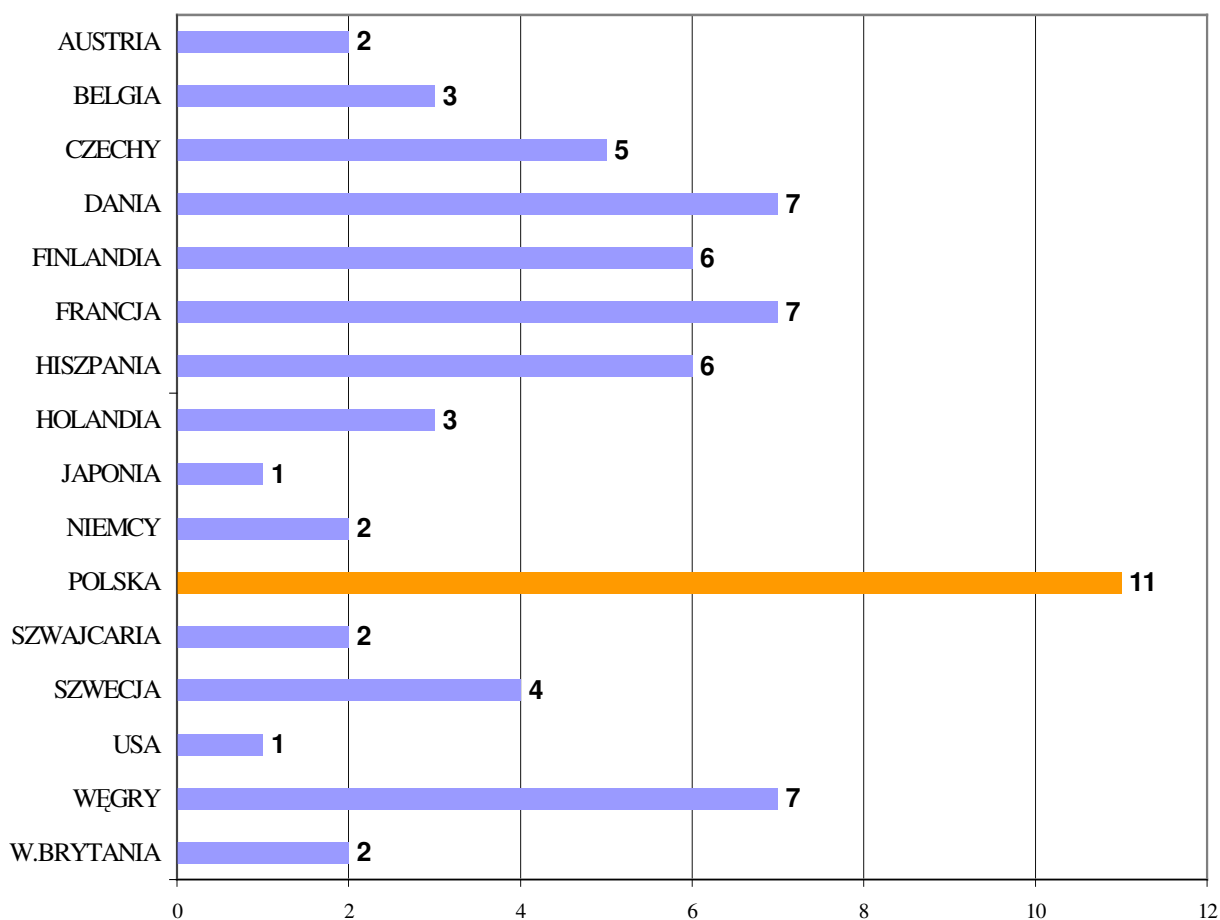
4. Również w Wielkiej Brytanii, gdzie liczba pojazdów jest dwukrotnie większa niż w Polsce, notuje się 4 razy więcej wypadków a ginie w nich prawie 2 razy mniej ludzi.
5. W Szwecji zarejestrowanych jest trzykrotnie mniej pojazdów, notuje się tam tyleż samo mniej wypadków ale liczba zabitych w tych wypadkach jest dziesięciokrotnie mniejsza.

Przykłady takie lub podobne można mnożyć (**tab. 4 i 5**).

Generalnie, przy najniższym wskaźniku motoryzacji (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) w porównaniu do krajów Unii Europejskiej notowaliśmy w 2000 roku najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków (zabici na 100 wypadków).

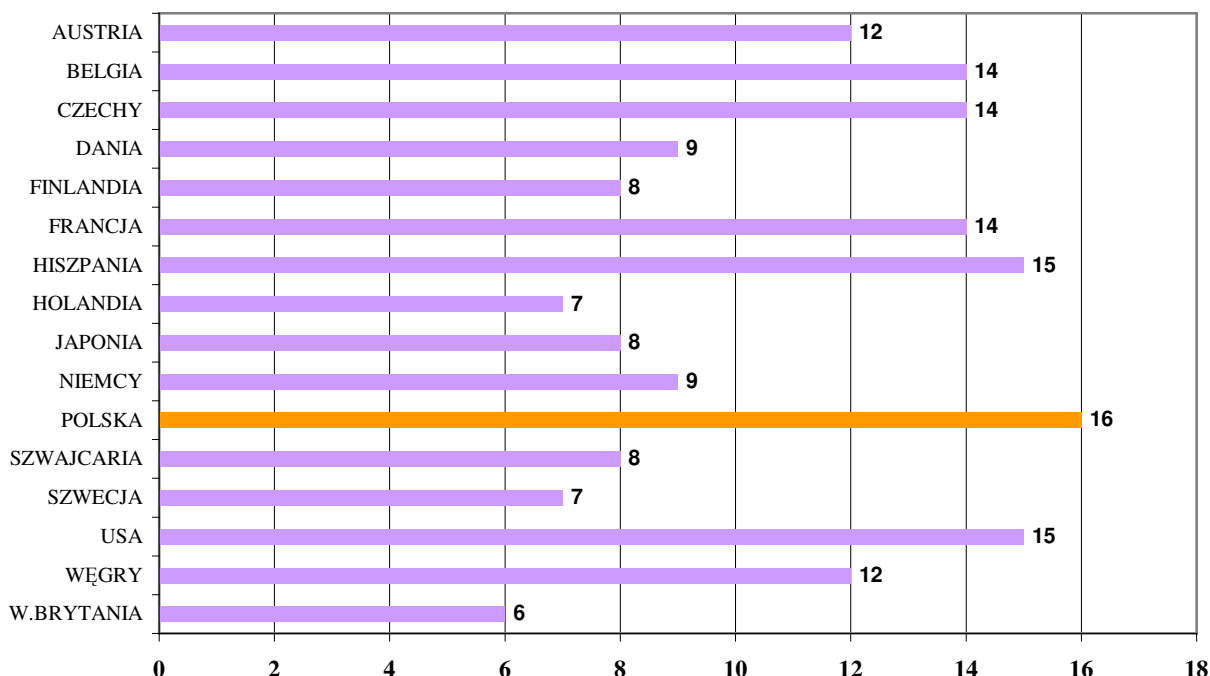
Podczas gdy wskaźnik ten w USA i Japonii wynosi 1, w Austrii, Niemczech, Wielkiej Brytanii – 2, w Belgii, Holandii i Włoszech – 3, a ogólnie w krajach UE – średnio 3, to w Polsce 11. Co prawda w 2001 roku wskaźnik ten zmniejszył się o 1 ale już w 2002 roku powrócił do wartości 11.

Zabici na 100 wypadków



Niekorzystnie również kształtuje się w Polsce wskaźnik zagrożenia mieszkańców (zabici na 100 tys. mieszkańców). Podczas gdy w takich krajach jak Dania, Finlandia, Holandia, Japonia, Niemcy, Szwajcaria czy Szwecja wskaźnik ten nie przekracza liczby 10 (w Wielkiej Brytanii wynosi 6), to w Polsce równy jest liczbie 16 i jest najwyższy wśród krajów UE.

Zabici na 100 tys. mieszkańców



W porównaniu do innych krajów notujemy również największe zagrożenie osób pieszych. Wskaźnik zabitych w tej grupie uczestników ruchu na 100 tys. mieszkańców wynosił w Polsce w 2000 roku 5,8, gdy np. w Holandii i Szwecji nie przekraczał 1, w Belgii, Francji, Danii, Finlandii, Niemczech i USA – 2, Hiszpanii, Irlandii i Japonii – 3.

Skąd się biorą takie różnice? Co ma wpływ na taki stan rzeczy? Nawet bez dogłębnych badań i analiz wskazać można, naszym zdaniem, na dzielące Polskę od wielu krajów różnice m. in. w:

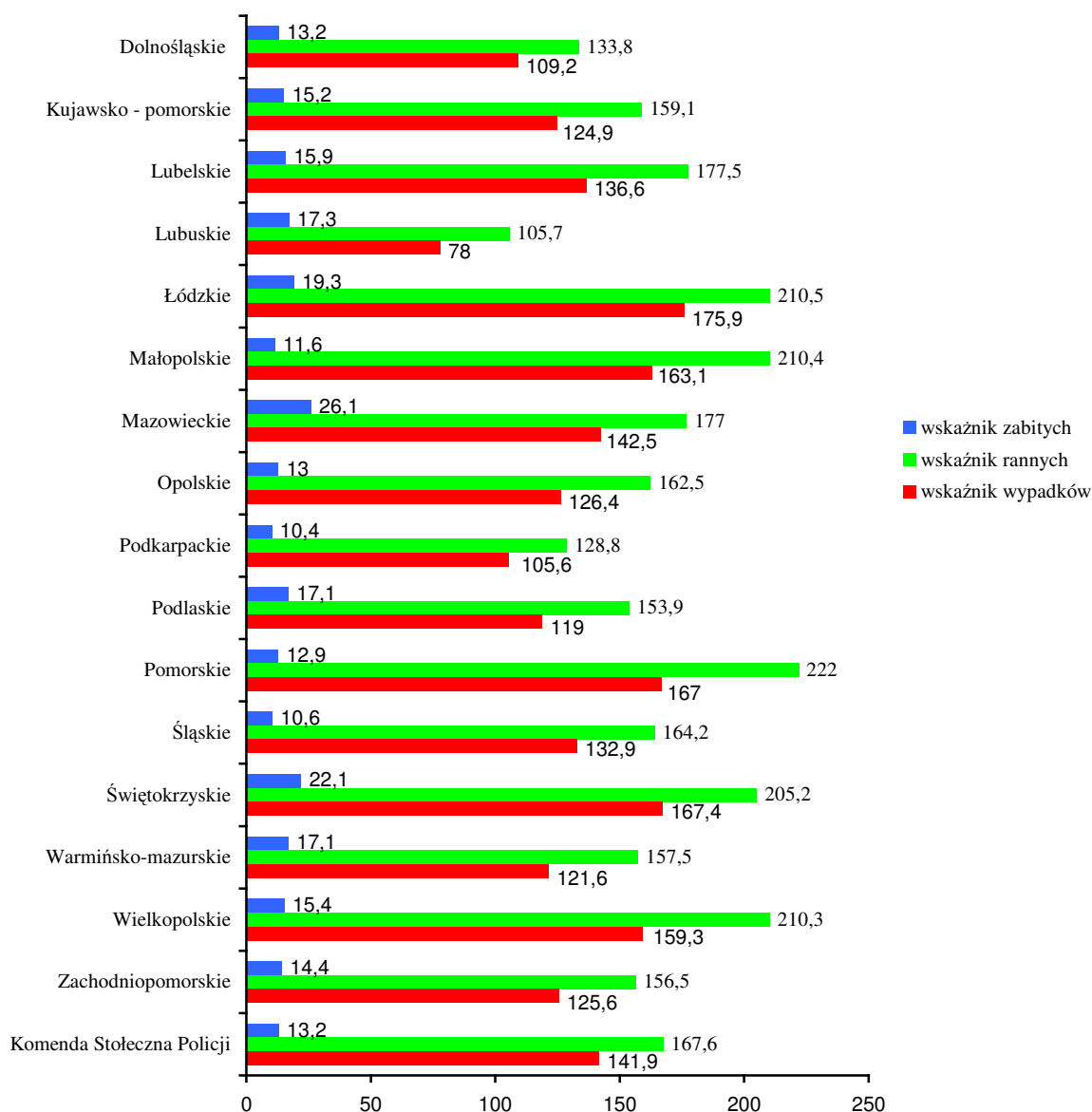
- infrastrukturze drogowej,
- strukturze ruchu drogowego, a w tym dużym udziale pieszych w ruchu po drogach,
- czytelności prawa i świadomości prawnej uczestników ruchu,
- kulturze i dyscyplinie w korzystaniu z dróg,
- skuteczności działań ratowniczych.

W wyniku prowadzonych analiz danych Komendy Głównej Policji za lata 2001 – 2002 stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce poza opisanymi wyżej wskaźnikami scharakteryzować można następująco:

1. Ilości wypadków uzależnione są od gęstości sieci dróg w poszczególnych regionach kraju, natężenia ruchu, urbanizacji i zaludnienia, np. w woj. śląskim – 6.421 wypadków w 2002 roku, w woj. wielkopolskim 5.362, to w lubuskim 799, w opolskim 1.366 (podlaskie – 1.452).
2. Istnieje wyraźne zróżnicowanie wskaźników zagrożenia mieszkańców i ciężkości wypadków i tak:

- wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców przy średniej krajowej 138,3, w woj. łódzkim wynosił - 175,9, świętokrzyskim - 167,4, a w woj. lubuskim - 78,0, w podkarpackim - 105,6 (*w podlaskim – 119,0*),
- wskaźnik osób rannych na 100 tys. mieszkańców przy średniej krajowej 174,7, w woj. pomorskim wynosi 222,0, w Łódzkiem 210,5 to w lubuskim 105,7, a w podkarpackim 128,8 (*w podlaskim – 153,9*),
- wskaźnik zabitych na 100 wypadków (Polska – 11) waha się od 7 w woj. małopolskim do 22 w lubuskim (*w podlaskim – 14,4*),
- wskaźnik rannych na 100 wypadków waha się od 119 w woj. łódzkim do 135 w lubuskim, przy średniej krajowej 126 (*w podlaskim – 129,3*).

Wypadki, zabici i ranni na 100.000 mieszkańców wg województw w 2002 r.



3. Najbardziej zagrożonym wypadkowością jest okres od maja do października w piątki i soboty oraz w godzinach od 13.00 do 20.00.
4. Ponad 2,5-krotnie więcej wypadków zaistniało w obszarach zabudowanych, ponad 58% wypadków miało miejsce na prostych odcinkach dróg, a 20,7% na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu. Dużo, bo co dziewiąty wypadek zaistniał na przejściu dla pieszych.
5. 45% ogólnej liczby wypadków to zderzenia się pojazdów w ruchu, a 33,7% to najechania na pieszego.
6. Ponad 80% wypadków powodowanych jest z winy kierujących, a 17,1% z winy osób pieszych.
7. Głównymi, najczęściej notowanymi przyczynami wypadków są: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 22,2%, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu – 19,2% i błędne manewry w ruchu pojazdów – 14,7%.
8. Największa liczba kierujących sprawców wypadków występuje w przedziale wiekowym 25 – 39 lat (25,4% ogólnej liczby wypadków). Niemniej jednak, istnieje poważne zagrożenie ze strony kierujących w przedziale wiekowym 18 – 24 lata, czyli grupy „młodych kierowców” (19,1% wypadków). Niejednokrotnie cechuje ich brawura, a jednocześnie nie posiadają oni dużego doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich i uznawany jest, obok przekraczania prędkości jazdy i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziałujących na stan bezpieczeństwa drogowego, tzw. „young drivers problem”.
9. Z racji przeważającej liczby samochodów osobowych w ruchu drogowym kierowcy tych pojazdów powodują 59% ogólnej liczby wypadków.
10. Nietrzeźwi kierujący byli sprawcami 8,3% ogólnej liczby wypadków oraz 10,4% liczby wypadków spowodowanych przez samych kierujących. W co 5 wypadku spowodowanym przez pieszych pieszy był po użyciu alkoholu.
11. Najczęściej uczestnicy ruchu drogowego ponosili śmierć w wypadkach drogowych, które wydarzyły się poza obszarem zabudowanym. Prawie w co piątym takim zdarzeniu ginął człowiek, podczas gdy na obszarze zabudowanym w co czternastym, a to z przyczyn różnic w prędkościach jazdy i dostępności pomocy lekarskiej. W ostatnich latach wypadki drogowe, które powstały na skutek jazdy z niedostosowaną prędkością do warunków ruchu, cechowały się dość wysoką częstością zgonów. W 2002 roku średnio w co siódmym wypadku notowano zgon, podobnie jak w 2001 r.
12. W roku 2002 w globalnej liczbie ofiar wypadków, największy odsetek stanowili kierujący samochodami osobowymi i ich pasażerowie – 52,6%.
13. Najwięcej ofiar odnotowano w 2002 roku w przedziale wiekowym 25 – 39 lat – 23,8% ogólnej liczby osób zabitych i rannych. Szczególną grupą, na którą należałoby zwrócić uwagę są dzieci i młodzież szkolna w wieku do lat 17. W 2002 roku w wypadkach drogowych poszkodowanych zostało 12.241 osób (16,7% ogólnej liczby ofiar), w tym 479 zabitych i 11.762 rannych.

6.2 WOJEWÓDZTWO PODLASKIE NA TLE POLSKI.

Jak już wspomniano, woj. podlaskie pokryte jest siecią dróg o łącznej długości 18.012km. Drogi krajowe o długości 933,2km stanowią zaledwie 5,1% ogólnej długości

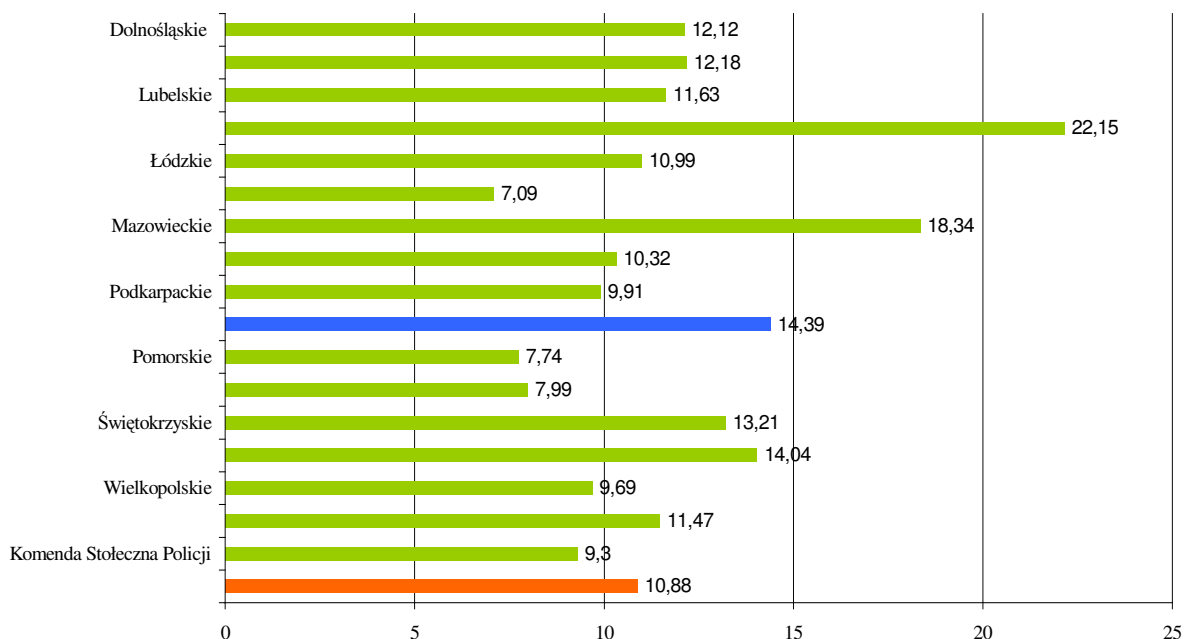
dróg krajowych w Polsce, drogi wojewódzkie – 4,0%, powiatowe – 6,1% a gminne 4,4% długości dróg gminnych w kraju.

Na drogach woj. podlaskiego zaistniały w 2002 roku 1452 wypadki drogowe, w których zginęło 209 osób, a 1877 zostało rannych (tab.6).

W porównaniu do innych województw w kraju województwo podlaskie sytuuje się na 14. miejscu spośród 16 jednostek administracyjnych zarówno w liczbie wypadków (wskaźnik 2,7% ogólnej liczby wypadków w kraju) jak i osób zabitych (wskaźnik 3,6%) oraz rannych (wskaźnik 2,8%).

Wskaźniki powyższe bez analizowania ich w kontekście infrastruktury drogowej, poziomu motoryzacji, natężeń ruchu, uprzemysłowienia, urbanizacji i zaludnienia w regionie uznać można za zadowalające. Jednakże ten pozytywny obraz psują wskaźniki ciężkości wypadków. O ile wskaźnik zabitych na 100 wypadków w kraju wynosi 10,88, a np. w woj. małopolskim 7,09, czy pomorskim – 7,74, to w woj. podlaskim aż 14,39 i z tym wskaźnikiem zajmujemy 3. miejsce w Polsce. Wskaźnik osób rannych na 100 wypadków w kraju wynosi 126,02, a w woj. podlaskim 129,27, co daje 6. miejsce wśród 16 województw.

Zabici na 100 wypadków w kraju w 2002 r.



Skąd się biorą tak wyraźne różnice pod względem klasyfikacji między liczbami osób zabitych i rannych a wskaźnikiem ciężkości? Otóż, w województwach o wysokim stopniu urbanizacji znaczący odsetek wypadków notuje się w terenie zabudowanym, gdzie przy mniejszych prędkościach notuje się mniejsze ich skutki. Ponadto wyliczanie wskaźników przy znacznej różnicy liczb nie zawsze daje obraz adekwatny do rzeczywistości. Przykładowo: jeżeli w woj. lubuskim zanotowano 8 razy mniej wypadków niż w woj. śląskim i 3 razy mniej osób zabitych, to wskaźnik ciężkości w kategorii zabitych w woj. lubuskim jest prawie trzykrotnie wyższy niż w śląskim.

Pod względem ludności (1.219.879 mieszkańców) woj. podlaskie zajmuje 14. miejsce w kraju (przed woj. lubuskim i opolskim), zaś pod względem liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców ze wskaźnikiem 119,0 – 13. miejsce (przed dolnośląskim, podkarpackim i lubuskim). Wskaźnik krajowy w tej kategorii wynosi 138,6.

Wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców w kraju wynosi 15,1 a w woj. podlaskim 17,1 co daje 5. miejsce, zaś w kategorii rannych na 100 tys. mieszkańców ze wskaźnikiem 153,9 zajmujemy 14. miejsce w kraju.

W Polsce liczby wypadków drogowych i ich skutki rosły z roku na rok aż do roku 1997, kiedy to nastąpiło załamanie się tych tendencji.

Liczba wypadków zaistniałych w Polsce w 2002 roku jest niższa od notowanej w 1997 o 19,6%, liczba zabitych niższa o 20,3% a liczba rannych o 18,8%.

Podobnie sytuacja przedstawia się w woj. podlaskim. Gdy w 1997 roku na tym terenie zaistniało 2114 wypadków, to w 2002 roku już tylko 1452, a więc o 31,3% mniej. Podobnie mniejsze są liczby osób zabitych o 24,3% i rannych o 27,5%.

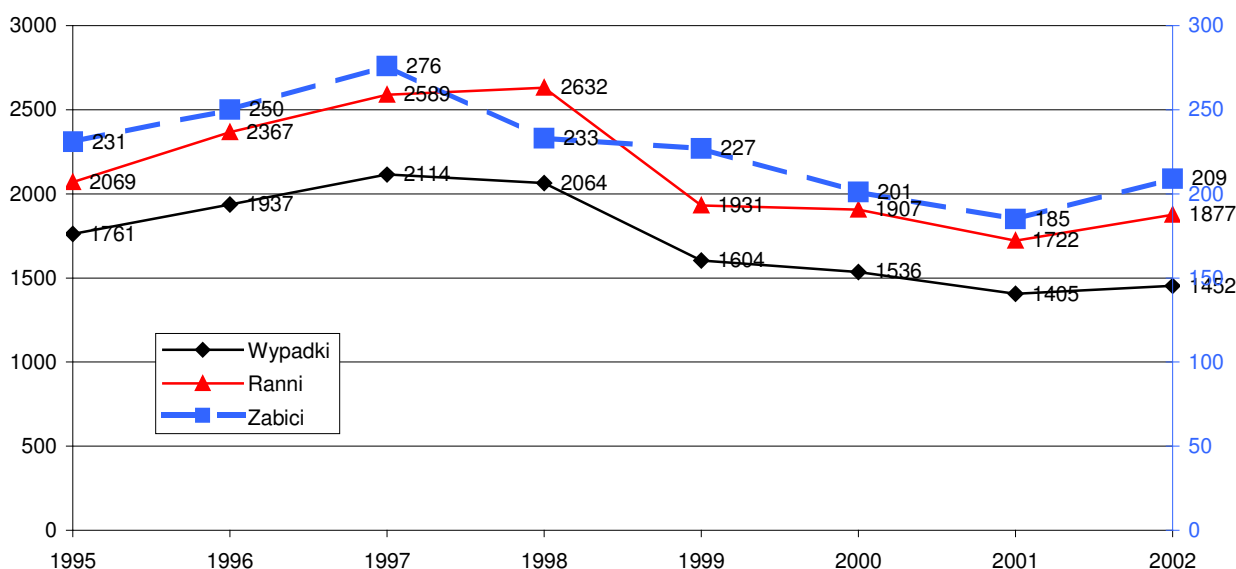
Znamiennym jest jednak fakt, że przy spadkowych tendencjach w liczbach wypadków drogowych w woj. podlaskim rosną z roku na rok (z niewielkim spadkiem w 2000 roku) liczby kolizji drogowych, przykładowo z 7285 kolizji w 1995 roku do 11178 w 2002 roku, co daje wzrost o 53,4%. Możliwe jest, że wskaźnik ten rzeczywiście jest niższy, gdy się przyjmie założenie, że coraz więcej właścicieli pojazdów posiada ubezpieczenie AC, że coraz więcej kolizji zgłaszanych jest do Policji i że policjanci podchodzą sumiennie do rejestracji tych zdarzeń.

6.3 ANALIZA STANU BEZPIECZEŃSTWA DROGOWEGO W WOJ. PODLASKIM

6.3.1. ZDARZENIA DROGOWE W LATACH 1995 - 2002

W celu ustalenia poziomów zagrożenia wypadkowego na terenie poszczególnych jednostek administracyjnych dokonano zsumowania liczb wypadków i ich skutków oraz kolizji drogowych od 1995 roku do roku 2002 (**tab.6 i 7**).

Wypadki drogowe i ich skutki w latach 1995-2002



Z podsumowania tego wynika, że z ogólnej liczby 90.657 zdarzeń drogowych (wypadki i kolizje łącznie) zarejestrowanych w tym okresie:

- na terenie miasta Białystok zanotowano 36,8% ww. liczby, a 9,7% na pozostałym terenie powiatu białostockiego,
- w Łomży zarejestrowano 5,4% zdarzeń, a na pozostałej części powiatu – 4,4%,
- w Suwałkach notuje się 7,9% ogólnej liczby zdarzeń w województwie, a na pozostałej części powiatu – 3,3%,
- w pozostałych 11 powiatach procentowe udziały w ogólnej liczbie zdarzeń wahają się od 1,3% w sejneńskim do 4,9% w sokólskim i augustowskim.

Najbardziej zagrożonym wypadkami drogowymi z ofiarami w ludziach jest powiat białostocki, gdzie w latach 1995 – 2002 zaistniało 32,3% ogólnej liczby wypadków w województwie. Na ulicach miasta Białystok notuje się 21,0% ogólnej liczby wypadków w województwie.

W powiecie łomżyńskim zaistniało 12,0% ogólnej liczby wypadków, a 4,7% na ulicach miasta Łomży.

W powiecie suwalskim – odpowiednio 8,7% i 4,7%.

Za zagrożone wypadkowością uznać należy także powiaty: Bielsk Podlaski – 7,4%, Sokółka – 6,7% i Augustów – 6,1% ogólnej liczby wypadków w województwie. Inaczej zagrożenie to wygląda przy porównaniu wskaźników liczby wypadków przypadających na 10 tys. pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych powiatach. Wg tego wskaźnika najbardziej zagrożony jest powiat łomżyński – 46,9/10 tys. pojazdów, następnie białostocki – 35,6, sokólski – 33,2 i bielsko-podlaski – 31,7. W powiatach: sejneńskim, wysokomazowieckim, monieckim, hajnowskim i suwalskim wskaźnik ten nie przekracza 25 wypadków na 10 tys. pojazdów. Stopień zagrożenia wypadkami w powiatach wg powyższego wskaźnika przedstawia **mapa nr 1**.

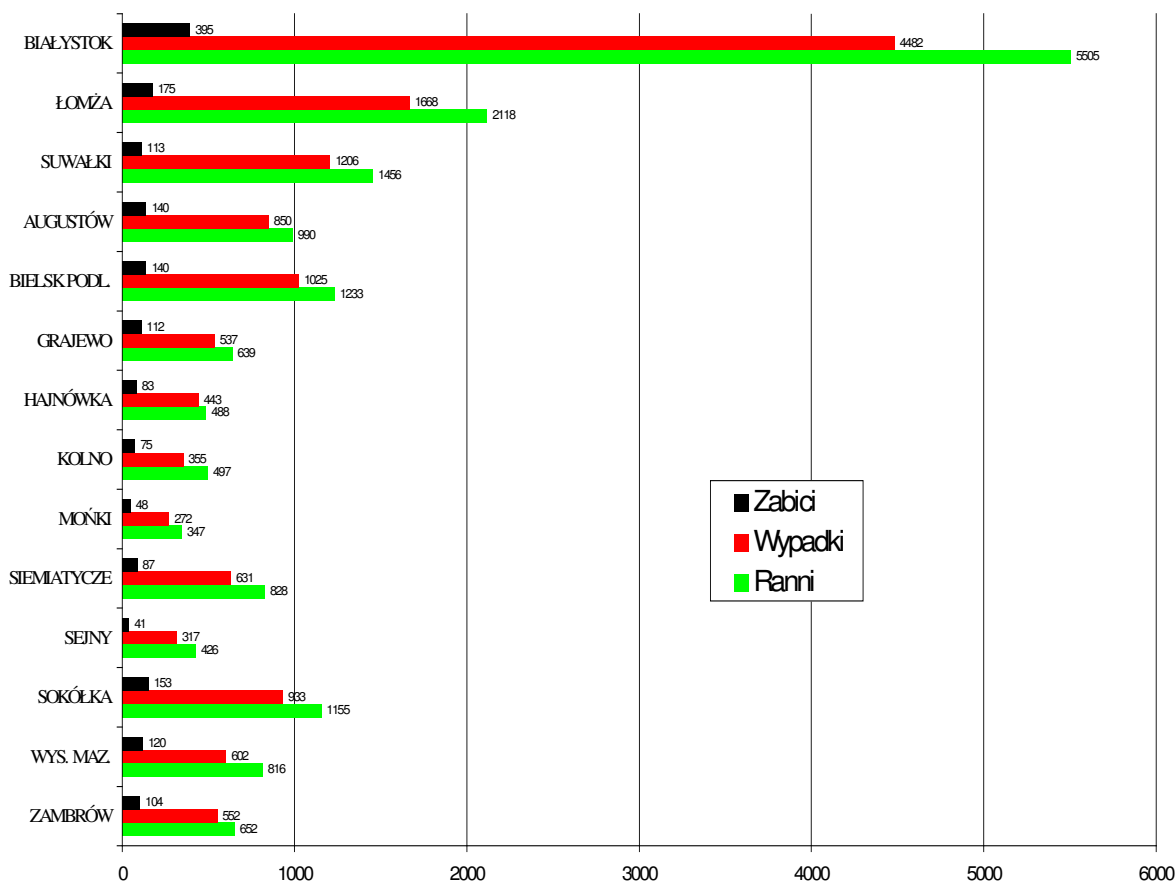
Sumaryczne dane z lat 1995 – 2002 wskazują na zróżnicowane zagrożenie wypadkami ze skutkiem śmiertelnym. Z ogólnej liczby 1786 zabitych w tym okresie:

- prawie co czwarta osoba poniosła śmierć na drogach powiatu białostockiego,
- prawie co dziesiąta na drogach powiatu łomżyńskiego,
- na terenie powiatu sokólskiego śmierć poniosło 8,6% ogólnej liczby zabitych,
- na terenie powiatów augustowskiego i bielsko-podlaskiego po 7,8% podczas, gdy na terenie powiatu monieckiego – 2,7% a powiatu sejneńskiego tylko 2,3%.

Jeszcze bardziej zróżnicowane są procentowe wskaźniki liczb osób rannych w poszczególnych powiatach, i tak:

- w powiecie białostockim uszkodzeń ciała doznało 32,1% z ogólnej liczby 17.150 rannych,
- w powiatach: łomżyńskim – 12,3%, suwalskim – 8,5% i bielsko-podlaskim – 7,2%,
- w kolneńskim – 2,9%, hajnowskim – 2,8%, sejneńskim – 2,5%, a w monieckim – 2,0%.

Łączna liczba wypadków i ich skutków w latach 1995-2002



6.3.2. ANALIZA ZDARZEŃ DROGOWYCH W LATACH 2001 – 2002.

6.3.2.1. Charakterystyka ogólna.

W roku 2002 na drogach woj. podlaskiego zanotowano nieznaczny wzrost zagrożenia, a mianowicie:

WYSZCZEGÓLNIENIE	2001r	2002r	%
Wypadków drogowych	1.406	1.452	+3,3
Osób zabitych	185	209	+13,0
Osób rannych	1.722	1.877	+9,0
Kolizji drogowych	10.672	11.178	+4,7

Największy procentowy wzrost liczby wypadków nastąpił w powiatach białostockim – o 18,3% i łomżyńskim – o 15,4%, natomiast największy spadek w powiatach: sejneńskim o 48,6%, grajewskim o 19,7%, augustowskim o 17,7% i siemiatyckim o 17,5% (tab.8).

Na terenie powiatu białostockiego w 2002 roku w wypadkach drogowych zginęły 63 osoby, co stanowi 30,1% ogólnej liczby zabitych w województwie i jednocześnie wzrost ich liczby w porównaniu do 2001 roku o 43,2%.

W dziewięciu powiatach odnotowano wzrost liczby zabitych od 1 do 4. Największy spadek odnotowano w powiecie kolneńskim o 8 i siemiatyckim o 7.

Ranni. Liczba osób rannych w powiecie białostockim stanowi 32,4% ogólnej liczby rannych w województwie, a więc tyle samo co w okresie lat 1995 – 2000. Niemniej jednak w porównaniu do 2001 roku nastąpił tu wzrost o 22,5%.

Największy procentowo wzrost liczby rannych zanotowano w powiecie kolneńskim – o 37,7%, bielsko-podlaskim – o 25,7% i łomżyńskim – o 15,3%, zaś spadek w powiecie sejneńskim o 48,0%, wysoko-mazowieckim - o 14,0% i grajewskim – o 12,6%.

Kolizje. W 2002r. w powiecie białostockim zgłoszono do Policji równe 50% ogólnej liczby kolizji w województwie, w suwalskim – 11,5% i łomżyńskim – 8,4%. Jedynie w powiatach sokólskim i wysoko-mazowieckim zarejestrowano w 2002 roku mniej kolizji niż rok wcześniej. W powiecie zambrowskim liczba kolizji w 2002r. utrzymała się na poziomie roku poprzedniego, zaś w pozostałych powiatach odnotowuje się ich wzrost.

6.3.2.2. Lokalizacja zdarzeń drogowych (tab. 9)

Obszar. Z badań danych statystycznych za 2002 rok wynika, że 60% ogólnej liczby wypadków i prawie 78% kolizji drogowych ma miejsce w obszarach zabudowanych.



Znamiennym dla wypadków drogowych jest tu fakt, że mimo przeważającej ich liczby w obszarach zabudowanych, liczby osób zabitych są prawie dwukrotnie niższe niż w wypadkach poza obszarami zabudowanymi. Wynika to niewątpliwie z dynamiki zdarzeń spowodowanej prędkością jazdy uczestników ruchu. Nie jest to charakterystyczne wyłącznie dla woj. podlaskiego. Taką specyfikę odnotowuje się również i w innych rejonach kraju.

WYPADKI DROGOWE I ICH SKUTKI WEDŁUG KATEGORII DRÓG

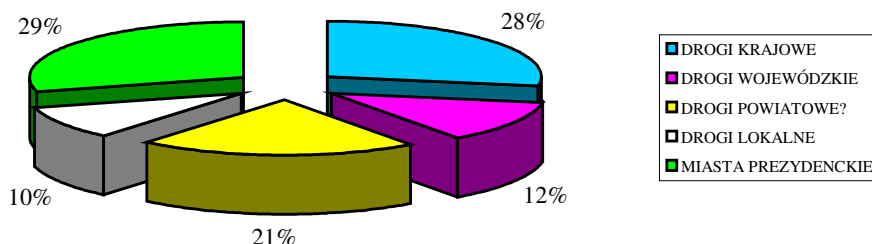
WOJ. PODLASKIEGO W 2002 ROKU

L.p.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	OGÓŁEM	1452	209	1877	11178
2	DROGI KRAJOWE	402	87	588	2079
3	DROGI WOJEWÓDZKIE	179	32	234	710
4	DROGI POWIATOWE*)	307	48	414	1770
5	DROGI LOKALNE	142	13	216	630
6	MIASTA PREZYDENCKIE	422	29	425	5989

*) Bez danych liczbowych z terenu powiatu białostockiego

Drogi. Drogi krajowe jako ciągi komunikacyjne o wyraźnie lepszych parametrach technicznych od dróg pozostałych, lepszych rozwiązaniach węzłów i bezpieczniejszym otoczeniu są jednak, chociażby z racji natężenia ruchu, drogami niebezpiecznymi.

Wypadki wg kategorii dróg



W województwie podlaskim na drogach twardych notuje się średnio 15 wypadków na 100 km drogi, natomiast w 2002 roku wskaźnik ten na drogach krajowych wyniósł 43 wypadki na 100 km.

Najwięcej wypadków odnotowano na 217 km odcinku drogi nr 8, bo 122. Daje to wskaźnik 56/100 km. Ponadto na tej drodze zaistniało 798 kolizji drogowych. W sumie więc na każdym 10-kilometrowym odcinku tej drogi zaistniały 42 zdarzenia drogowe (424/100 km). Oczywiście jest to liczba uśredniona, a w rzeczywistości nasilenie zdarzeniami drogowymi jest na poszczególnych odcinkach wyraźnie zróżnicowane, tak, jak natężenie ruchu, które waha się dla poszczególnych odcinków pomiarowych od 2.599 do 25.648 pojazdów na dobę.

Podwyższonym zagrożeniem wypadkowym charakteryzują się również drogi nr 61 (53/100 km), nr 19 (48/100 km), 65 (44/100 km) i nr 63 (41 wypadków na 100 km drogi), a więc te o stosunkowo dużym natężeniu ruchu w skali województwa, przewyższającym 3.000 pojazdów na dobę.

Z dotychczasowych doświadczeń z regionu wynika, że niewiele jest miejsc z wypadkami o cechach wskazujących na ich wspólną przyczynę. Nawet na odcinkach dróg uznanych za miejsca koncentracji wypadków najczęściej występują one pojedynczo co 100, 200 czy 300 m – w ciągu kilku lat i często mają różne przyczyny.

Odcinki gromadzenia się wypadków - na podstawie danych o wypadkach, ze szczególnym uwzględnieniem danych z ostatnich dwóch lat (2001-2002):

Droga krajowa nr 8 Warszawa – Białystok – Augustów – Suwałki - Budzisko

- m. Wiśniewo – wypadki z pojazdami, najczęściej wskazywana przyczyna: prędkość;
- m. Białystok (5 km) – wypadki różnego typu, we wszystkich wypadkach z pieszymi wskazano winę pieszego; na 17 wypadków w latach 2001-2002 16 wypadków wydarzyło się w roku 2002 (4 ofiary zabite);
- m. Augustów – najczęściej wypadki z pieszymi i zderzenia czołowe; tylko ofiary ranne;
- rejon m. Gatne k/Nowinki – wypadki z pojazdami; tylko z ofiarami rannymi;

Droga krajowa nr 19 Kuźnica Biał. – Białystok - Lublin

- m. Sokółka – najczęściej wypadki z pieszymi i z pojedynczym pojazdem; w latach 2001-2002 2 ofiary zabite;
- m. Wasilków – wypadki różnego typu, najczęściej tylko z pojazdami;
- m. Bielsk Podlaski – wypadki różnego typu; jako przyczyna najczęściej wskazywana prędkość i wymuszenie pierwszeństwa; w wypadkach z pieszymi wskazywana jest wina pieszych;

Droga krajowa nr 61 Warszawa – Łomża – Augustów

Na tej drodze nie ma odcinków dużego gromadzenia się wypadków, tym niemniej pod tym względem można wyróżnić następujące miejsca (wszystkie poza obszarem zabudowanym):

- rejon m. Chojny – wypadki z pojazdami w rejonie skrzyżowania, jako przyczyna wskazywana jest prędkość;
- rejon m. Kobylin – wypadki różnego typu, z ofiarami zabitymi;
- rejon m. Netta k/Augustowa – wypadki z pojazdami, na 5 wypadków 3 z ofiarami zabitymi;

Droga krajowa nr 63 Pisz – Kisielnica – Łomża – Zambrów – Siedlce

- m. Zambrów (ul. Wojska Polskiego) – większość wypadków z pieszymi, jako przyczyna wskazywane są: prędkość i przejeżdżanie przejść dla pieszych; wypadki tylko z ofiarami rannymi.

Droga krajowa nr 65 Białystok – Ełk

- m. Grajewo (ul. Ełcka) – wypadki z pieszymi; częsta przyczyna: przejeżdżanie przejść dla pieszych;

Droga krajowa nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce

- m. Wysokie Mazowieckie – wypadki z pieszymi oraz zderzenia boczne pojazdów;

Na drogach wojewódzkich zaistniało w 2002 roku 179 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 32 osoby a 234 zostało rannych. Ponadto na drogach tych zarejestrowano 710 kolizji. Dla sieci dróg wojewódzkich o długości 1189 km notuje się: **wskaźniki 15 wypadków i 75 zdarzeń** na 100 km drogi.

Wartościami powyżej tych wskaźników, a więc podwyższonym zagrożeniem w 2002 roku charakteryzowały się drogi:

- **Nr 685** Zabłudów – Narew – Hajnówka – Kleszczele (rejon miejscowości: Narew, Nowosady, Dubiny, Hajnówka, Dubicze Cerkiewne);
- **Nr 678** Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie (rejon miejscowości: Kleosin, Księżyno, Sokoły, Brzózki);
- **Nr 653** Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Poćkuny (rejon miejscowości : Bakalarzewo, Krzywe, Sejny, Poćkuny);
- **Nr 689** Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – Granica Państwa (miasta: Bielsk Podlaski i Hajnówka);
- **Nr 681** Roszki Wodźki – Łapy – Brańsk – Ciechanowiec (rejon miejscowości: Łapy, Brańsk, Rudka, Ciechanowiec) ;
- **Nr 671** Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jeżewo – Sokoły (rejon miejscowości: Knyszyn, Zabrodzie, Janów , Sokolany).
- **Nr 645** Myszyniec - Dęby - Łomża (rejon miejscowości: Kupiski, Nowogród i Zbójna);
- **Nr 690** Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze (rejon miejscowości: Ciechanowiec, Ostrożany);

Na wyżej wymienionych ośmiu drogach spośród trzydziestu zarządzanych przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich zaistniało 52,5% ogólnej liczby zdarzeń (w tym: 53,6% wypadków, 53,1% zabitych, 53,4% rannych).

Liczby wypadków w 2002 roku na poszczególnych drogach wojewódzkich wahają się od 0 (na czterech drogach) do 19 na drodze W-685. Z 30-u dróg wojewódzkich tylko na 8-u zanotowano dwucyfrowe liczby wypadków drogowych.

Na drogach powiatowych według danych zarządów dróg powiatowych zanotowano w 2002 roku 307 wypadków drogowych, w których zginęło 48 osób, a 414 doznało uszkodzeń ciała. Ponadto na drogach tych zarejestrowano 1.770 kolizji drogowych. Liczby te nie obejmują zdarzeń na drogach powiatu białostockiego (brak danych). Ani Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku, ani Komenda Miejska Policji, ani Komenda Wojewódzka Policji nie dysponują danymi statystycznymi o wypadkach na drogach powiatowych powiatu białostockiego.

Rozkład ilościowy zdarzeń drogowych i ich skutków w poszczególnych powiatach jest bardzo zróżnicowany, przykładowo:

- wypadki drogowe – od 7 w powiecie suwalskim, 9 w hajnowskim i kolneńskim do 44 w powiecie augustowskim, 43 w sokólskim i 36 w łomżyńskim,
- zabici – od 1 w powiatach łomżyńskim i zambrowskim do 7 w powiatach siemiatyckim i wysoko-mazowieckim,
- ranni – od 6 w powiecie sokólskim i 8 w hajnowskim do 91 w siemiatyckim, 58 w augustowskim czy 57 w sokólskim,
- kolizje drogowe – od 24 w sejneńskim, 31 w kolneńskim i 34 w suwalskim do 529 w augustowskim, 483 w sokólskim i 138 w monieckim.

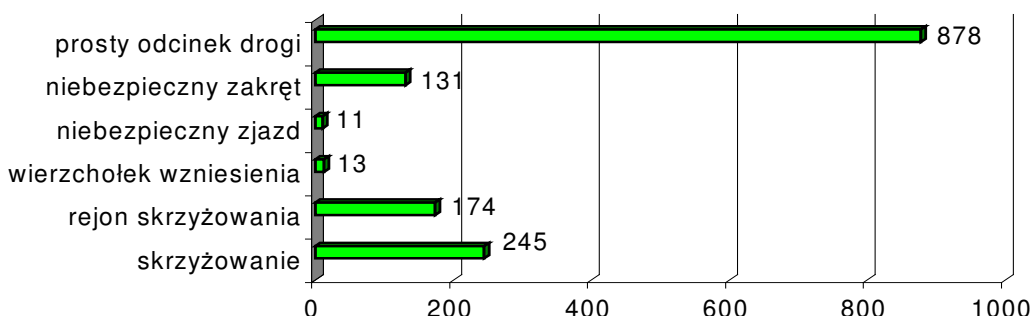
Widać stąd, że niebezpieczne są drogi powiatowe w powiatach: augustowskim, sokólskim i siemiatyckim, zaś najmniej zdarzeń drogowych i najmniej ofiar notuje się na drogach powiatowych w kolneńskim, suwalskim, hajnowskim, sejneńskim, zambrowskim i łomżyńskim.

Ponad 60% wypadków i ponad 59% kolizji drogowych w 2002 roku miało miejsce na prostych odcinkach dróg. O ile liczba wypadków w tych miejscach jest mniejsza o 33

od notowanej w 2001 roku, to liczba kolizji wzrosła o 489, czyli o 7,9%. W 878 wypadkach drogowych zaistniałych na prostym odcinku drogi śmierć poniosło 141 osób, czyli 67,5% ogólnej liczby zabitych w 2002 roku, zaś 1087 osób (tj. 57,9%) doznało uszkodzeń ciała. W odniesieniu do wysokich wskaźników skutków tych wypadków znów należy podkreślić wpływ prędkości jazdy na dynamikę zdarzenia.

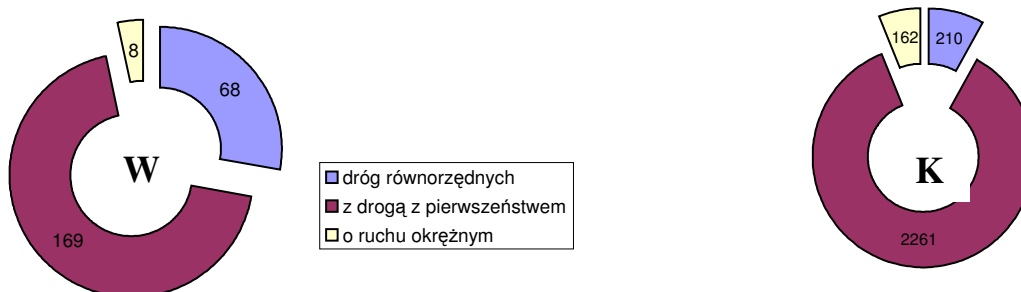
Na niebezpiecznych zakrętach zaistniało 131 wypadków (9%), ale zginęło w nich 35 osób, czyli o 9 więcej niż w 419 wypadkach na skrzyżowaniach i w ich rejonach. Przyczyną jest niewątpliwie zdecydowanie większa prędkość jazdy.

Miejsce zaistnienia wypadków



Kolejnym niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania, na których zaistniało 245, a z wypadkami w rejonie skrzyżowań – 419 wypadków drogowych, w których 26 osób poniosło śmierć, a 558 doznało uszkodzeń ciała. Na obszarach i w rejonach skrzyżowań zanotowano 3760, tj. 33,6% kolizji drogowych. Stosunkowo bezpiecznymi są skrzyżowania o ruchu okrężnym, na których w ciągu całego 2002 roku na terenie województwa zaistniało tylko 8 wypadków drogowych, 1 osoba zginęła, a 10 doznało uszkodzeń ciała. Liczba kolizji – 162 też jest niewielka, gdyż stanowi zaledwie 1,4% ogólnej ich liczby.

W Wypadki drogowie i kolizje na skrzyżowaniach



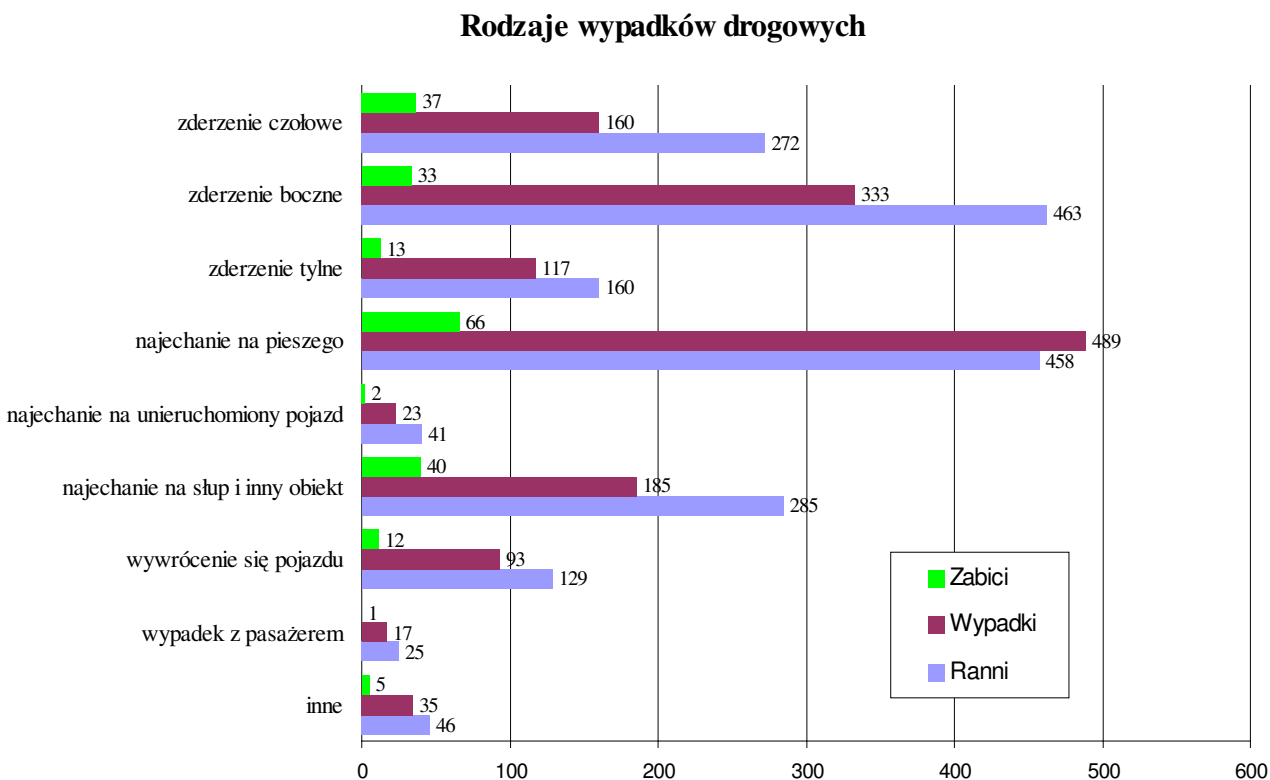
6.3.2.3. Rodzaje zdarzeń drogowych (tab. 10).

Spośród wszystkich zdarzeń drogowych na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikować można do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”.

W 2002 roku tego typu wypadków drogowych w województwie podlaskim było **610**, co stanowi 42,0% ich ogólnej liczby. Kolizji tego rodzaju było 7701, tj. 68,9%. Dominują tu zderzenia boczne, zarówno w grupie wypadków (54,5%), jak i kolizji (55,9%). Jednak pod względem skutków śmiertelnych groźniejsze są zderzenia czołowe. Mimo, że notowano ich mniej, bo 26,2% ogólnej liczby zderzeń się pojazdów w ruchu, to w ich wyniku zabitych zostało 37 osób czyli 44,6% ogólnej liczby zabitych w tych zderzeniach.

Tragiczne skutki przynoszą również najechania pojazdów na drzewo, słup lub inny obiekt drogowy. Mimo, że takich wypadków zanotowano 12,7% z ich ogólnej liczby (co ósmy), to zginęło w nich 19,1% wszystkich zabitych, a więc niemal co piąty. Oczywiście skutki takie związane są bezpośrednio z prędkością pojazdu, ale również otoczenie drogi ma tutaj niebagatelne znaczenie (drzewa, słupy i inne przeszkody stałe w pasie drogowym).

Następnymi (po zderzeniach się pojazdów w ruchu) najczęściej występującymi wypadkami drogowymi było „*najechanie na pieszego*”. Liczba **489** wypadków stanowi 33,7% ich ogólnej liczby na drogach województwa podlaskiego w 2002 roku. Oznacza to, że w każdym miesiącu średnio zdarzyło się 40 takich wypadków, czyli 1-2 każdego dnia. Wynik tych wypadków, to prawie co trzecia osoba zabita i co czwarta ranna. Ponieważ jednym z założeń programu jest ograniczenie do 2010 roku liczby zabitych na naszych drogach, należy we wszystkich przedsięwzięciach inwestycyjnych, naprawczych i profilaktycznych uwzględniać bezpieczeństwo osób pieszych jako niechronionych uczestników ruchu drogowego.



W grupie kolizji drogowych drugą co do wielkości kategorią zdarzeń były zderzenia się pojazdów tzw. „*tylne*” (24,1%) oraz najechania na unieruchomiony pojazd (11,5%).

Prawie co piąty wypadek drogowy oraz co siódma kolizja były związane z poruszaniem się pojedynczego pojazdu (bez udziału innych). Oznacza to, że do zdarzenia do-

szło na skutek nadmiernej prędkości, braku wyobraźni lub umiejętności w kierowaniu pojazdem.

6.3.2.4. Przyczyny oraz sprawcy wypadków drogowych i kolizji.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym (człowiek – pojazd – droga), na pierwsze miejsce jako czynnik sprawczy wysuwa się „człowiek”. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup uczestników ruchu bezpośrednio i najczęściej wpływa na powstawanie zagrożeń, a w konsekwencji wypadków i kolizji. Inne czynniki będące bezpośrednią przyczyną wypadku lub kolizji miały zdecydowanie mniejsze znaczenie. Wystarczy tu wskazać, że w wyniku najechania na nierówność drogi (dziura, wybój lub garb) w 2002 roku zaistniały tylko 4 wypadki drogowe (bez ofiar śmiertelnych), na zwierzę – 3 wypadki, a w grupie „inny rodzaj wypadku” odnotowano 27 takich zdarzeń.

Na 1452 wypadków drogowych w 1430 przypadkach ich przyczynę przypisano uczestnikom ruchu jako błędne zachowanie się na drodze (**tab. 11**). W rzeczywistości liczba przyczyn powinna być większa od liczby zdarzeń ponieważ w wielu sytuacjach dochodzi do zbiegu przyczyn. Policjanci będący na miejscu wypadku lub kolizji do „karty zdarzenia drogowego” wpisują zazwyczaj tylko jedną, główną przyczynę zdarzenia.

a) Przyczyny zdarzeń drogowych zawinionych przez kierujących (tab.12).

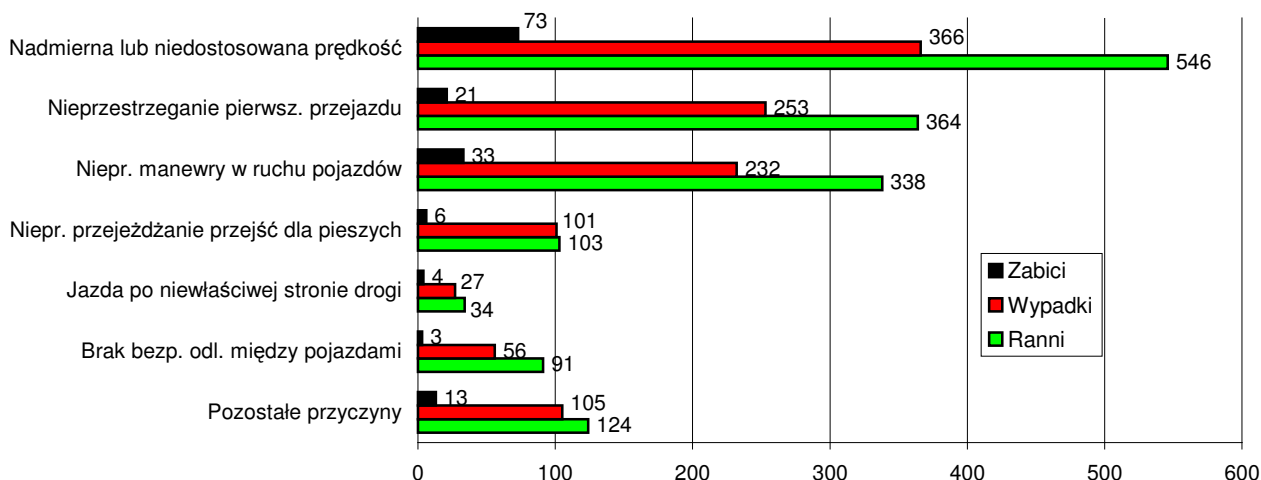
W 2002 roku kierujący pojazdami byli sprawcami 1.140 wypadków drogowych, w których 153 osoby poniosły śmierć, a 1.600 doznało uszkodzeń ciała. Ponadto kierujący ci spowodowali 10.273 kolizje drogowe.

Głównymi przyczynami zdarzeń drogowych w 2002 roku zawinionych przez kierujących pojazdami były:

- **nadmierna lub niedostosowana do warunków ruchu prędkość jazdy:** 366 wypadków (32,1%), 73 zabitych (47,7%) i 546 rannych (34,1%) oraz 1.266 kolizji (12,3%),
- **nie ustąpienie pierwszeństwa przejazdu:** 253 wypadki (22,2%), 21 zabitych (13,7%) i 364 rannych (22,7%) oraz 2.952 kolizje (27,5%),
- **nieprawidłowe manewry w ruchu pojazdów** (wyprzedzanie, wymijanie, omijanie, skręcanie i cofanie): 232 wypadki (20,3%), 33 osoby zabite (21,6%) i 338 rannych (21,1%) oraz 3.348 kolizje (aż 32,6%),
- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych:** 101 wypadków, 6 osób zabitych i 103 osoby ranne,
- **niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami:** co dwudziesty wypadek i co piąta kolizja były wynikiem tego błędu,
- **nieprzestrzeganie sygnałów świetlnych** (wjazd na skrzyżowanie przy czerwonym świetle): 7 wypadków i 81 kolizji,
- **nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów drogowych** (wyłączając „ograniczenie prędkości”, „ustąp pierwszeństwa” i „stop”): 3 wypadki i 12 kolizji drogowych.

Najczęściej notowaną przyczyną zdarzeń drogowych jest nadmierna lub niedostosowana do warunków ruchu prędkość jazdy. Wypadki i kolizje wynikające z tej przyczyny w poszczególnych powiatach województwa pokazano w **tab. 13** i na poniższym wykresie.

Wypadki drogowe zawinione przez kierujących (przyczyny)



b) Kierujący jako sprawcy zdarzeń drogowych.

Jak już wspomniano znaczną ilość zdarzeń drogowych w 2002 roku spowodowali kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami **1.140** wypadków i **10.273** kolizji. Z winy kierujących śmierć poniosły **153** osoby (73,2%), a **1.600** osób doznało uszkodzeń ciała (85,2%).

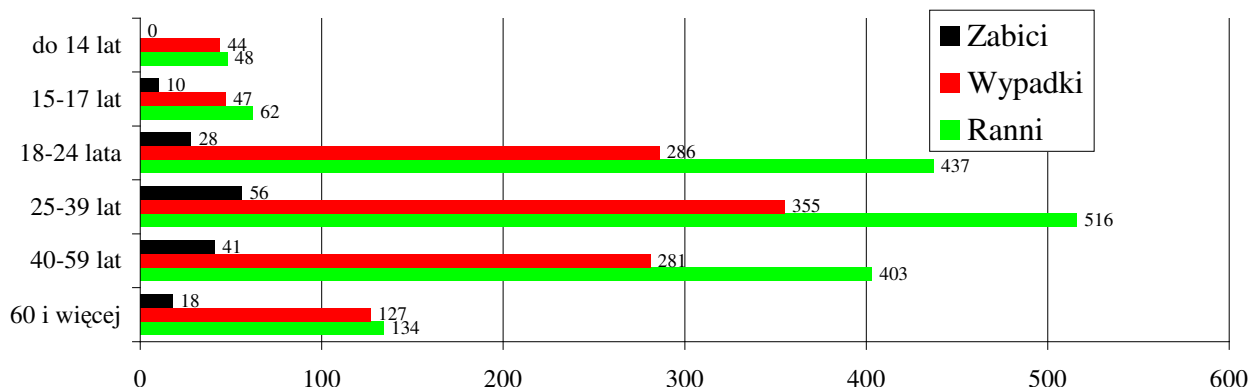
Nie wszyscy kierujący – sprawcy wypadków i kolizji drogowych są ustaleni przez policję w tzw. „okresie rejestracyjnym”, tj. w ciągu pierwszych 30 dni od momentu zdarzenia. W 2002 roku nie ustalono 47 kierujących – sprawców wypadków (4,1%) oraz 465 kierujących – sprawców kolizji (4,5%). Możliwe jest, że w rzeczywistości liczby te są mniejsze, ponieważ sprawców ustalono, np. w postępowaniu wyjaśniającym lub później, ale nie ma jednak pewności, czy we wszystkich tych przypadkach uzupełniono dane w systemie „SEWIK” (System Ewidencji Wypadków i Kierowców).

Z ogólnej liczby 1.093 ustalonych sprawców wypadków drogowych i z 9.790 sprawców kolizji mężczyźni jako kierujący pojazdami stanowili odpowiednio 88,2% i 86,9%.

Najwięcej bo 31,4% wypadków i 36,1% kolizji drogowych spowodowali kierujący w przedziale wiekowym 25 – 39 lat. W wyniku 355 wypadków, przez nich zawinionych, śmierć poniosło 56 osób (35,9% z liczby 156 zabitych), a 516 osób zostało rannych (32,2% z liczby 1.600). Kierujący w przedziale wiekowym 40 – 59 lat spowodowali 281 wypadków (41 zabitych i 403 rannych).

Zważywszy, że pierwszy z wyżej opisanych przedział wiekowy obejmuje 15 lat, a drugi 20, to uznać należy, że kierujący w wieku od 18 do 24 lat (przedział wiekowy krótki bo siedmioletni) stanowią grupę ryzyka. Spowodowali oni 286 wypadków (25%), przyczynili się do śmierci 28 osób (18,3%) i uszkodzeń ciała 437 osób (27,3%).

Sprawcy - kierujący według wieku



O tym, że młodzi kierowcy stanowią poważne zagrożenie w ruchu drogowym świadczy wskaźnik krajowy wynoszący 23,7%, a także wynik badań problemu w skali ogółouropejskiej. Problem ten opisał Nick Sanders – Dyrektor Programu „Advanced” (Bruksela) podczas konferencji w Łodzi w czerwcu 2002 roku. Stwierdził on, że:

a) typowe wypadki z udziałem młodych kierowców, to:

- wypadki zdarzające się w nocy w czasie weekendu (tzw. wypadki dyskotekowe),
- wypadki z udziałem jednego pojazdu,
- wypadki poważne w skutkach.

b) Okoliczności towarzyszące tym wypadkom, to:

- nadmierna lub niedostosowana do warunków prędkość,
- alkohol,
- obecność w samochodzie wielu pasażerów – rówieśników.

c) Przyczyny tego zjawiska, to:

- duża pewność siebie, przecenianie własnych umiejętności,
- brak poczucia zagrożenia,
- chęć imponowania innym,
- wpływ grupy rówieśniczej,
- brak doświadczenia i fascynacja szybką jazdą.

Jak wynika z powyższego, młodzi kierowcy nie zabijają siebie i innych ludzi tylko z przyczyn niezajomości kodeksu drogowego lub braku umiejętności technicznych. Jest to raczej problem stylu życia, braku odpowiedzialności, nieświadomości zagrożenia oraz wiary w siebie.

c) Wypadki według rodzajów pojazdów (tab. 14).

Na wszystkich drogach najliczniejszą grupę pojazdów uczestniczących w ruchu stanowią samochody osobowe. Naturalnym więc jest, że kierowcy tych pojazdów są sprawcami przeważającej liczby wypadków i kolizji drogowych.

Na terenie województwa podlaskiego w 2002 roku kierowcy samochodów osobowych byli sprawcami 817 wypadków drogowych (71,7%), w wyniku których 116 osób poniosło śmierć (75,8%), a 1.199 osób zostało rannych (74,9%). Również w kategorii kolizji drogowych niemal 78% ich ogólnej liczby to wina kierowców samochodów osobowych.

Kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali 110 wypadków (co dziesiąty), a z ich winy zginęło 15 osób (co dziesiąty) i 176 zostało rannych (co dziewiąta osoba). Ta grupa kierujących przyczyniła się bezpośrednio do spowodowania 1.695 kolizji, co stanowi 16,5% ich ogólnej liczby.

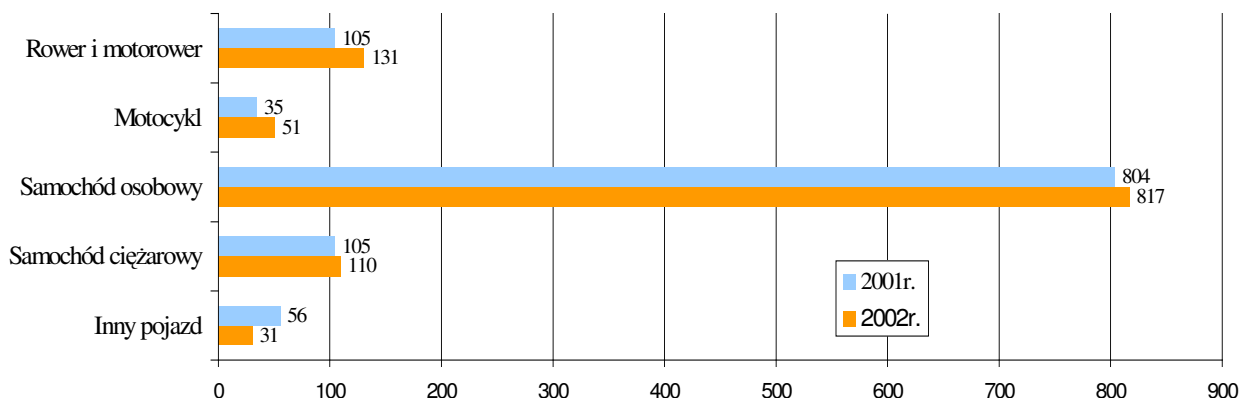
Niebezpieczną grupą uczestników ruchu na podlaskich drogach są rowerzyści. Byli oni sprawcami 123 wypadków (co dziesiąty), w których 15 osób poniosło śmierć, a 111 zostało rannych. Z powodu przynależności tych uczestników ruchu do grupy „niechronionych” – są oni zawsze poszkodowanymi.

Motocykliści. Do 1997r. Liczba motocykli zarejestrowanych w województwie zmniejszała się. Eliminowane były z ruchu motocykle „starych” niegdyś pospolitych marek, często o wątpliwym stanie technicznym. Od w/w roku motocykli uczestniczących w ruchu zaczęło przybywać i do końca grudnia 2002 roku ich liczba zwiększyła się o 20,0%.

Jednakże liczby 51 wypadków, 4 zabitych i 65 rannych a także 37 kolizji w 2002 roku nie rzutują znacząco na ogólną ocenę stanu b.r.d. w województwie.

Pocieszającym jest fakt, że na terenie naszego województwa utrzymuje się na wysokim poziomie bezpieczeństwo wśród kierujących autobusami. Byli oni sprawcami 8 wypadków bez ofiar śmiertelnych, a „tylko” 11 osób zostało w tych wypadkach rannych.

Wypadki drogowe zawinione przez kierujących (wg rodz. pojazdu)



d) Nietrzeźwość kierujących (tab. 15).

Nietrzeźwi kierujący byli sprawcami 157 wypadków drogowych, w których 29 osób poniosło śmierć, a 229 zostało rannych. Można więc stwierdzić, że nietrzeźwi kierowcy są problemem na drogach województwa i stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Spowodowali oni co siódmy wypadek drogowy spośród 1.140 zawinionych przez kierujących i byli sprawcami co piątej osoby zabitej i co siódmej rannej spośród ofiar wypadków.

Wśród 10.280 kolizji zawinionych przez kierujących odsetek tych, którzy byli pod wpływem alkoholu jest stosunkowo niewielki i wynosi 4,3% (447 kolizji). Świadczy to jednak o tym, że zdarzenie na drodze z udziałem kierującego po spożyciu alkoholu znacznie częściej kończy się tragicznie bo wypadkiem drogowym.

Najwięcej wypadków po spożyciu alkoholu spowodowali kierowcy samochodów osobowych. Takich przypadków było 122, co stanowi 77,7% ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. Z ich winy zginęło 25 osób (86,2%), a 189 osób doznało uszkodzeń ciała (82,5%).

Jak już wspomniano wcześniej kierowcy samochodów osobowych spowodowali ogółem 817 wypadków. Z tej liczby nietrzeźwi sprawcy wypadków stanowili 14,9%, a z ogólnej liczby 1.140 wypadków zawinionych przez kierujących stanowiło to 10,7%. Oznacza to, że co dziesiąty wypadek na drogach województwa podlaskiego był spowodowany przez nietrzeźwego kierowcę samochodu osobowego. Co ósmy wypadek spowodowany przez rowerzystów i motorowerzystów związany był z kierowaniem pojazdem po spożyciu alkoholu. W grupie motocyklistów niemal co piąty wypadek był spowodowany przez nietrzeźwego kierującego.

Niepokojącym zjawiskiem jest wyraźny wzrost liczby wypadków i kolizji spowodowanych przez kierujących po spożyciu alkoholu w stosunku do roku 2001. Liczba wypadków wzrosła o 26 (19,8%), liczba zabitych o 3 (11,5%), rannych o 47 (25,8%). Wzrosła również liczba kolizji o 48 (tj. o 12,0%).

Najczęściej wypadki po spożyciu alkoholu powodują kierowcy z przedziału wieku 25- 39 lat. Było to 67 wypadków tj. 42,7% z ich ogólnej liczby czyli 157. Kierowcy z przedziału wiekowego 40 – 59 lat spowodowali 44 wypadki tj. 28%.

Pocieszającym jest fakt, że zanotowano tylko 4 wypadki drogowe i 8 kolizji spowodowanych przez nietrzeźwą młodzież w wieku 15 – 17 lat, ale już dla przedziału wiekowego 18 – 24 lata liczby te rosną dziesięciokrotnie (odpowiednio do 37 wypadków i 83 kolizji).

e) Przyczyny zdarzeń drogowych zawinionych przez pieszych uczestników ruchu (tab. 16).

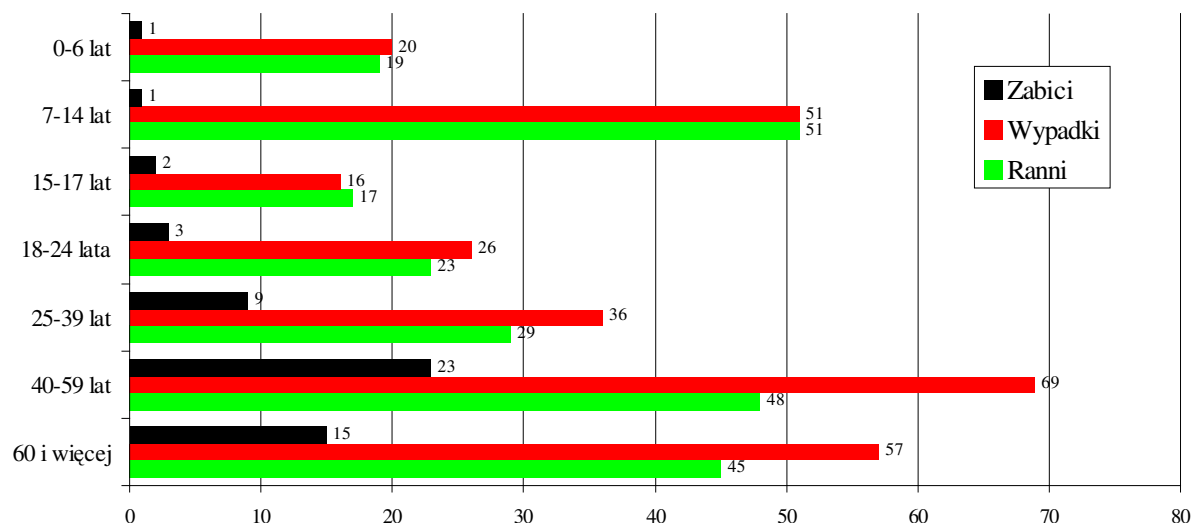
Piesi uczestnicy ruchu spowodowali w 2002 roku 279 wypadków drogowych, tj. 19,2% ich ogólnej liczby. Zbliżony wskaźnik (co piąty wypadek z winy pieszego) utrzymuje się w województwie podlaskim od wielu lat i jest on podobny do wskaźnika w skali kraju. W wyniku tych wypadków 54 osoby poniosły śmierć (co czwarta osoba zabita), a 236 (tj. 12,5%) doznało uszkodzeń ciała.

Widać stąd, że piesi jako grupa „niechronionych uczestników ruchu” są najbardziej zagrożeni utratą życia w kontakcie z pojazdem, a w najlepszym przypadku uszczerbkiem zdrowia. Ze statystyk wynika, że to właśnie sami piesi w przeważającej większości przyczyniają się do takiego stanu rzeczy.

W 2002 roku zarejestrowano 489 wypadków z udziałem pieszych, z tego w 101 przypadkach kierujący popełnili błędy podczas przejeżdżania przejść dla pieszych. Inne błędy kierujących to: nieustąpienie pierwszeństwa, nieprawidłowe omijanie, jazda po niewłaściwej stronie drogi, itp. Ogółem piesi byli poszkodowani z winy kierowców w 210 wypadkach, a w 279 z winy ich samych. Taka proporcja oscylująca wokół 50% udziału w liczbie wypadków spowodowanych z winy kierowców i 50% z winy pieszych utrzymuje się od kilku lat, ale należy zwrócić uwagę na to, że z winy kierowców zginęło 12 osób, a z winy pieszych aż 54 osoby tj. 81,8% z ogólnej liczby zabitych w wypadkach z udziałem pieszych.

Z grupy 275 pieszych ustalonych jako sprawcy wypadków, najwięcej, bo 69 (25,1%) spowodowali piesi w wieku 40 – 59 lat przyczyniając się do śmierci 23 osób (42,6%) oraz do uszkodzeń ciała 48 osób (20,7%). Rozpatrując tylko skutki wypadków z winy pieszych łatwo zauważyć, że piesi w wieku powyżej 40 lat najczęściej giną na drodze (48 ofiar śmiertelnych tj. 88,8% ogólnej liczby zabitych z winy pieszych).

Sprawcy - piesi według wieku



Dzieci do lat 14 i młodzież do lat 17 jako piesi uczestnicy ruchu mimo, że przyczyniają się do znaczącej liczby wypadków (87 wypadków tj. 31,6%) są ofiarami w znacznie niższym stopniu. W tych grupach wiekowych śmierć ponieśli tylko 4 osoby.

Bardziej obrazowo przedstawia to wskaźnik zabitych na 100 wypadków spowodowanych przez sprawców pieszych. Wynosi on:

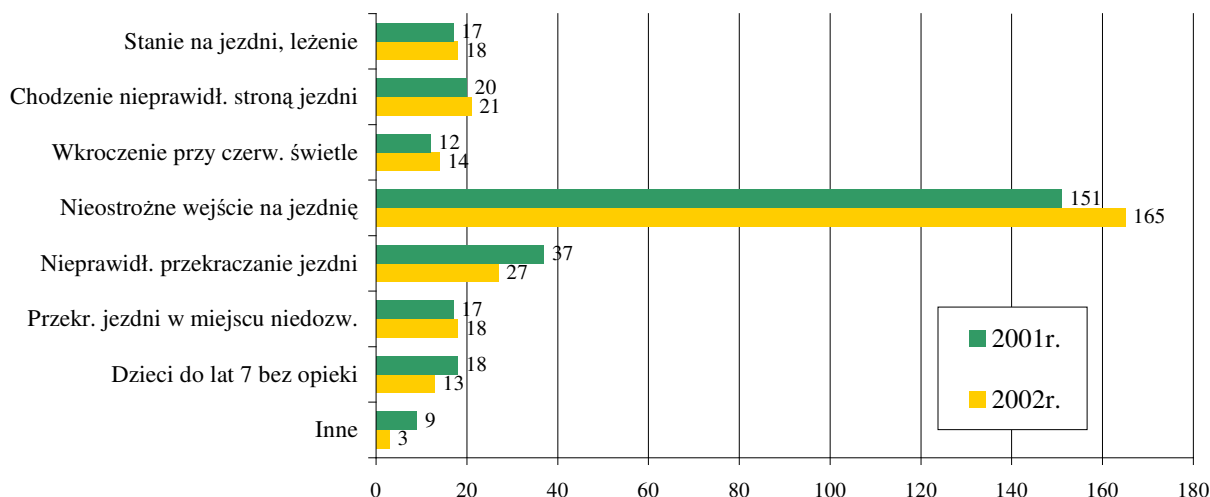
- w grupie wiekowej powyżej 40 lat – 30 zabitych na 100 wypadków,
- w grupie wiekowej do 17 lat – 5 zabitych na 100 wypadków.

Powyższe wskaźniki są wiarygodne i porównywalne, jednak zarówno w odniesieniu do wieku kierujących, jak i pieszych trudno jest realnie porównywać poszczególne grupy wiekowe z powodu znacznych różnic lat dzielących dolną i górną granicę wieku w każdej grupie, np. przedział wiekowy w grupie 15 – 17 lat wynosi 3 lata, dla grupy 18 – 24 wynosi 7 lat, dla grupy 25 – 39 wynosi 15 lat, a dla grupy 40 – 59 wynosi on 20 lat. Tak przyjęty podział na grupy wiekowe wynika z możliwości analizy danych będących w dyspozycji policji za pomocą systemu „SEWIK” (System Ewidencji Wypadków I Kierowców).

Najczęściej występujące błędy na drogach popełniane przez pieszych:

- **nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem:** 134 wypadki (48% wypadków zawinionych przez pieszych), 16 osób zabitych (26,9%) i 126 rannych (53,4%). Przyczyna ta była również powodem 59 kolizji bez ofiar w ludziach (44% z ogólnej liczby zawinionych przez pieszych). Kierujący pojazdami w takiej sytuacji chcąc uniknąć potrącenia pieszego zjeżdżali ze swojego pasa ruchu zderzając się z innym pojazdem, uderzając w przeszkodę, wywracając się lub w inny sposób uszkodzając samochód.
- **nieostrożne wejście na jezdnię zza stojącego pojazdu lub przeszkody:** co 10-ty wypadek,
- **przebieganie przez jezdnię:** co 11-ty wypadek,
- **chodzenie nieprawidłową stroną jezdni:** co 13-ty wypadek,
- **stanie, a najczęściej leżenie na jezdni:** co 15-ty wypadek,
- **przekraczanie jezdni w miejscach niedozwolonych:** co 15-ty wypadek.

Wypadki drogowe zawinione przez pieszych (przyczyny)



Dokonując analizy zdarzeń drogowych zawinionych przez pieszych uczestników ruchu należy zwrócić uwagę na bardzo znamieny fakt, a mianowicie na ilość ofiar wśród sprawców wypadków, dla poszczególnych grup użytkowników. Okazuje się, że:

- **co piąty** wypadek z winy pieszego skończył się jego śmiercią. Takim samym skutkiem zakończył się:
- **co siódmy** wypadek z winy kierowcy samochodu osobowego,
- **co siódmy** wypadek z winy kierowcy samochodu ciężarowego,
- **co ósmy** z winy rowerzysty,
- **co dwunasty** z winy motocyklisty.

f) Nietrzeźwość osób pieszych.

Osoby piesze uczestniczące w ruchu drogowym województwa podlaskiego w 2002 roku, będąc w stanie po spożyciu alkoholu były sprawcami 73 wypadków drogowych (co dwudziesty wypadek). W wypadkach tych śmierć poniosło 25 osób (co ósma osoba zabita), a 50 osób doznało uszkodzeń ciała (co trzydziesta osoba ranna). Ponadto nietrzeźwi piesi przyczynili się bezpośrednio do zaistnienia 38 kolizji drogowych.

Liczba wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod wpływem alkoholu była w 2002 roku o 8 wyższa niż w roku 2001; liczba zabitych była wyższa o 7, a liczba rannych o 1 osobę. Liczba kolizji spowodowanych przez nich była zaś niższa w porównywanym okresie o 9.

Najczęściej nietrzeźwi piesi doprowadzają do wypadku w wyniku nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, gdy kierowca nie ma już możliwości na uniknięcie potrącenia. Takich wypadków w 2002 roku zarejestrowano 26 (w 2001r. – 24). W ich wyniku 5 osób poniosło śmierć, a 22 zostały ranne. Również ta przyczyna (wtargnięcia) jest przyczyną najczęściej notowanych zdarzeń w grupie kolizji drogowych.

Nietrzeźwi piesi są potrącani przez pojazdy również, gdy poruszają się nieprawidłową stroną jezdni - 14 wypadków (9 osób zabitych i 6 rannych) albo stoją lub leżą na jezdni – 13 wypadków (8 osób zabitych i 5 rannych).

W wyniku nieprawidłowego przekraczania przez jezdnię (przebieganie, zatrzymywanie się, cofanie) doszło do 9 wypadków, w których 9 osób zostało rannych.

Najczęściej wypadki po spożyciu alkoholu powodują piesi w grupie wiekowej 40 – 59 lat. Takich wypadków było – 32, tj. 44,4%. W grupie wiekowej 25 – 39 lat było 17 wypadków tj. 23,6%. Nie notowano wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu przez młodzież do 18 lat.

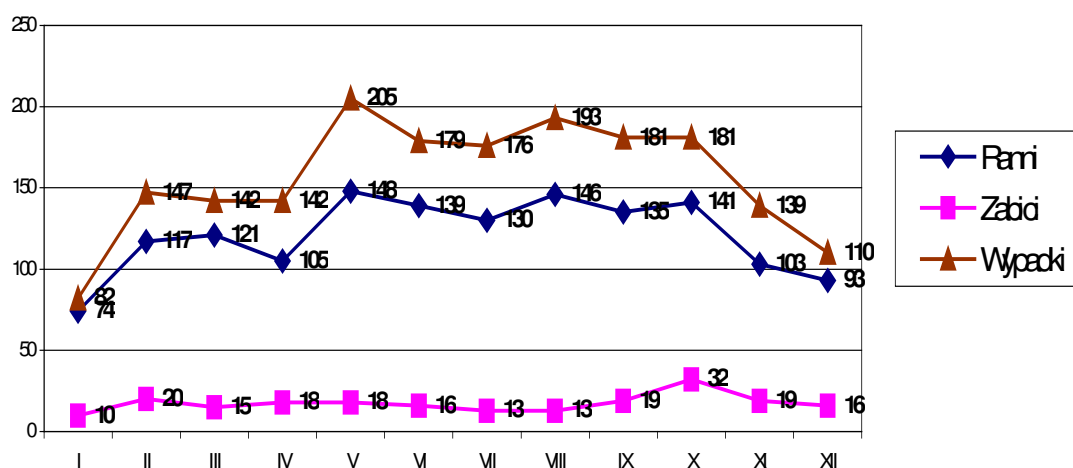
6.3.2.5. Czas zaistnienia wypadków i kolizji (tab. 17).

Analizując zdarzenia drogowe w poszczególnych miesiącach roku można stwierdzić, że:

- pod względem liczby zdarzeń drogowych (wypadki i kolizje łącznie) zagrożenie wzrasta od kwietnia aż do grudnia. W 2001 roku wzrost liczby zdarzeń w tym okresie był sukcesywny od 898 do 1.223. W 2002 roku w kwietniu zanotowano 892 zdarzenia, dalej nastąpił wzrost z niewielkimi okresowymi spadkami do września (1.025), by w październiku osiągnąć punkt kulminacyjny (1.273 zdarzenia), po czym w listopadzie nastąpił spadek do 1.049, a w grudniu – wzrost do 1.181

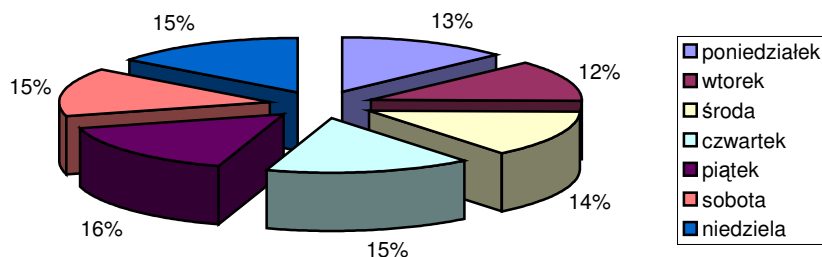
- rozkład liczby wypadków w poszczególnych miesiącach roku jest bardziej zróżnicowany. O ile w 2001 roku niebezpiecznym był okres czerwiec – listopad (odpowiednio: 139 – 133) z kulminacyjnym punktem w sierpniu (163 wypadki), to w 2002 roku punkt kulminacyjny był w maju (148 wypadków), a zagrożenie wypadkowe utrzymało się do października (141 wypadków) po czym gwałtownie spadło,
- miesiące zimowe (od grudnia do marca włącznie) charakteryzują się spadkiem liczby wypadków drogowych (wynika to z mniejszej średniej prędkości jazdy w trudnych warunkach), ale wysokim stopniem zagrożenia kolizjami drogowymi
-

Wypadki drogowe wg miesięcy



W województwie podlaskim najbardziej niebezpiecznym dniem tygodnia jest piątek. W dniu tym zarówno w 2001 roku, jak i w 2002 roku zanotowano najwięcej wypadków i kolizji drogowych. W 2002 roku liczby wypadków, od piątku do niedzieli włącznie, zmniejszają się nieznacznie (229 – pt, 212 – so, 213 – niedz.) natomiast kolizji, zmniejszają się wyraźnie (1.832 –pt, 1.578 – so, 1.195 – niedz.). Od poniedziałku do czwartku włącznie liczby zdarzeń drogowych utrzymują się na zbliżonym poziomie. Wyjątkiem jest wtorek w 2002 roku, kiedy to zanotowano najmniej wypadków drogowych (178). W 2001 roku takim dniem był czwartek – 155 wypadków.

Wypadki drogowe wg dni tygodnia



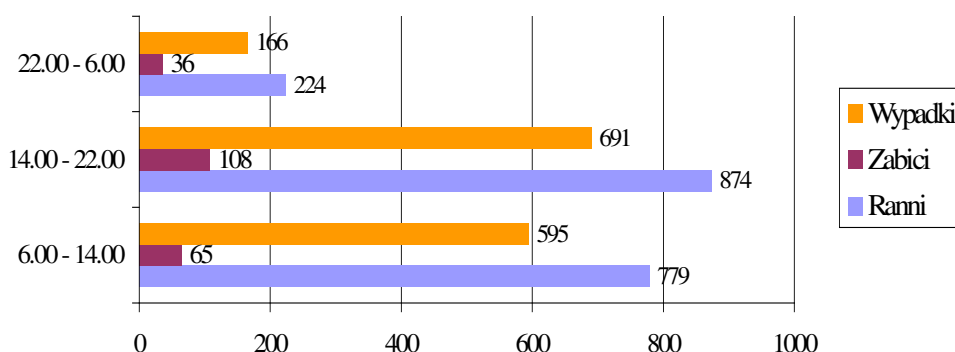
Rozkład ilości zdarzeń drogowych w poszczególnych godzinach doby, w analizowanych latach 2001 i 2002, jest prawie identyczny. Od godz. 4⁰⁰ do 5⁰⁰ kiedy to, np. w 2002 roku zaistniało 126 zdarzeń ich liczba gwałtownie i stale rośnie aż do godz. 10⁰⁰ –

11⁰⁰ do 905 zdarzeń. Od godz. 11⁰⁰ do 16⁰⁰ istnieje największe zagrożenie wypadkowe z punktem kulminacyjnym w godz. 13⁰⁰ – 14⁰⁰ (w 2002 roku – 1.013 zdarzeń). Po godz. 16⁰⁰ następuje spadek liczby zdarzeń, aby w godzinach 23⁰⁰ – 24⁰⁰ osiągnąć liczbę 54. W godzinach 00⁰⁰ – 4⁰⁰ liczby zdarzeń utrzymują się w granicach od 88 do 138. Równą połowę ogólnej liczby zdarzeń zarejestrowano w 2002 roku w godzinach od 10⁰⁰ do 17⁰⁰, zaś połowę ogólnej liczby wypadków drogowych w godzinach od 12⁰⁰ do 19⁰⁰.

W układzie godzinowym w przedziałach czasowych 6⁰⁰ – 14⁰⁰ – 22⁰⁰ – 6⁰⁰ notuje się najczęściej:

- zdarzeń drogowych w godzinach 6⁰⁰ – 14⁰⁰, prawie po 50% w roku 2001 i 2002,
- wypadków drogowych w godzinach 14⁰⁰ – 22⁰⁰ (45,6% w 2001 roku i 47,6% w roku 2002),
- kolizji drogowych w godzinach 6⁰⁰ – 14⁰⁰ (51,3% w roku 2001 i 50,9% w roku 2002),

Wypadki drogowe w wybranych przedziałach czasowych



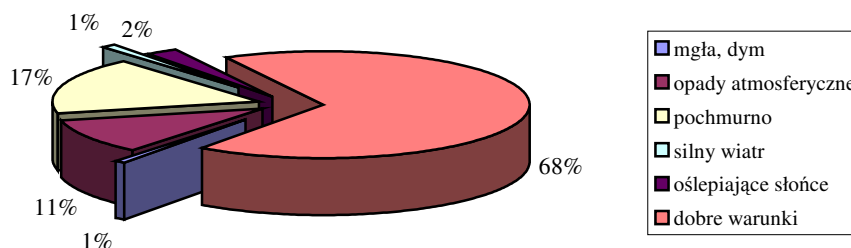
Nocna pora doby od godziny 22⁰⁰ do 6⁰⁰ jest najmniej zagrożona wypadkami. W 2002 roku, w tym czasie, zanotowano 11,4% ogólnej liczby wypadków drogowych i 8,5% ogólnej liczby kolizji.

Patrząc na czas zaistnienia zdarzeń drogowych w aspekcie oświetlenia drogi, wskaźniki te wyglądają inaczej i przedstawione zostały w (tab. 18).

W czasie oświetlenia dziennego notuje się 65,7% ogólnej liczby wypadków i 73,9% kolizji drogowych (identycznie w 2001 i 2002 roku). W porze wieczorowej i wczesno-rannej (zmrok – świt) zaistniało 9% wypadków i 5,9% kolizji drogowych.

Z 367 wypadków drogowych i 2.243 kolizji zaistniałych w nocy – 63,7% wypadków i 42,7% kolizji zanotowano na drogach nieoświetlonych lub oświetlonych światłem sztucznym o niedostatecznym stopniu natężenia.

Na bezpieczeństwo ruchu mają wpływ również warunki atmosferyczne. Charakterystyczne jest jednak to, że przeważająca ich ilość zdarzyła się w dobrych warunkach. Z ogólnej liczby, aż 983 wypadki (67,7%) i 7.160 kolizji (64%) zaistniało w 2002 roku podczas dobrych warunków atmosferycznych. Dla porównania w 2001 roku liczby te wynosiły odpowiednio: 68,6% i 63,2% (tab.19).



W czasie dni pochmurnych zanotowano w 2002 roku 17,3% z ogólnej liczby wypadków i 18,0% kolizji. W czasie opadu deszczu było: 8,5% wypadków i 10,2% kolizji, ale już w czasie opadu śniegu, gradu tj. gdy znacznie podwyższona była śliskość jezdni, zdarzyło się tylko 2,0% wypadków i 4,1% kolizji.

Znikomy odsetek wypadków drogowych w czasie mgły (0,8%), silnego wiatru (1,2%) czy oślepiającego słońca (2,5%) świadczą o wzmożeniu czujności i podwyższeniu ostrożności uczestników ruchu drogowego.

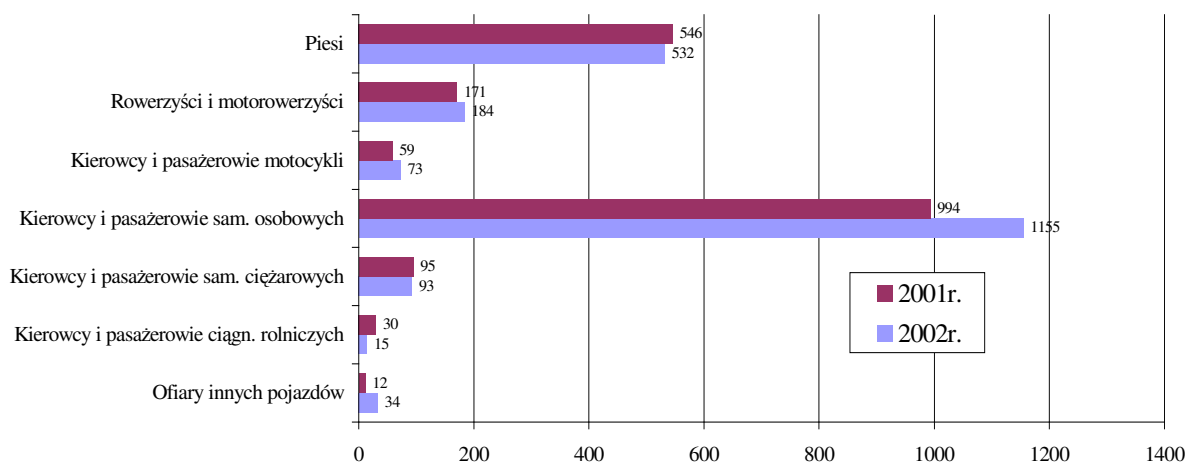
6.3.2.6. Ofiary wypadków drogowych.

Na drogach województwa podlaskiego w 2002 roku w 1.452 wypadkach poszkodowanych zostało 2086 osób, w tym 209 poniosło śmierć, a 1877 zostało rannych.

W stosunku do 2001 roku liczba ofiar zwiększyła się o 179, tj. o 9,4%, w tym liczba zabitych o 24, tj. o 13%, a liczba rannych o 155 czyli o 9,0%.

Najwięcej poszkodowanych osób (kierowcy i pasażerowie łącznie) odnotowuje się w samochodach osobowych uczestniczących w wypadkach drogowych. W 2002 roku liczba ofiar w tych pojazdach wyniosła 1.155 czyli 55,3% ogólnej ich liczby w województwie. W samochodach osobowych śmierć poniosło 99 osób, tj. 47,4% ogólnej liczby zabitych, a 1.056 osób doznało ciężkich lub lżejszych obrażeń ciała, co stanowi 56,2% ogólnej liczby rannych.

Ofiary wypadków wg kategorii uczestnika ruchu



Zaznaczyć należy, że liczba ofiar w samochodach osobowych wzrosła w roku 2002 w stosunku do roku 2001 o 161, tj. o 16,2%, w tym liczba zabitych o 15 tj. o 17,8%.

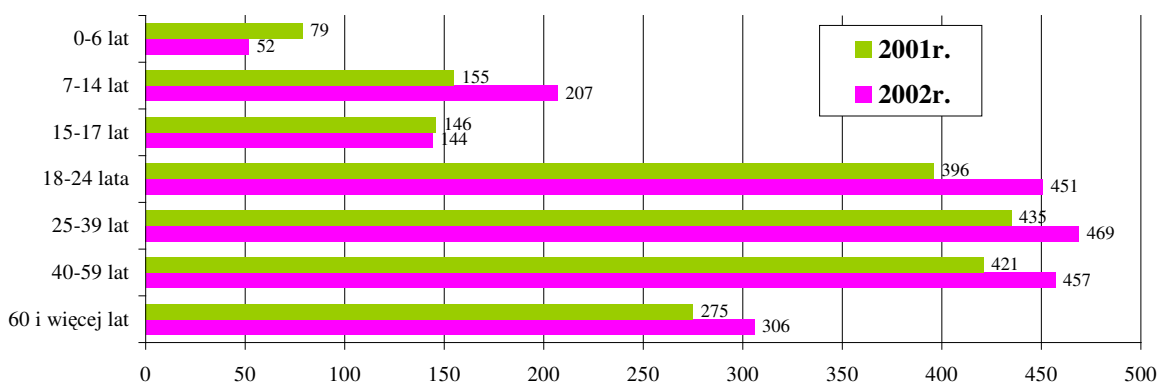
Na drugim miejscu wśród liczb ofiar wypadków znajdują się piesi – 532 poszkodowanych (25,5%), w tym 68 zabitych (32,5%) i 464 rannych (24,7%). Następną grupę stanowią rowerzyści i motorowerzyści – odpowiednie liczby to: 184 (8,8%), 28 (13,4%), i 156 (8,3%). Szczegółowe dane pokazano w **tabeli nr 20**.

Niepokojącym jest fakt, że prawie co piąta osoba poszkodowana w wypadkach na podlaskich drogach nie ukończyła 18 roku życia. W 2002 roku liczba ofiar wśród dzieci i młodzieży szkolnej 403 osoby, w tym 207 dzieci w wieku od 7 do 14 lat (co dziesiąta ofiara) i 144 w wieku 15 – 17 lat.

W wypadkach drogowych śmierć poniosło 19 osób w przedziale wiekowym 0 – 17 lat. Stanowi to 9,0% ogólnej liczby zabitych. W tej grupie, aż 16 osób, było w wieku 15 – 17 lat, stanowi to 84,2%.

Liczba rannych dzieci i młodzieży szkolnej do 17 lat stanowi 20,5% ogólnej liczby rannych w województwie.

Ofiary wypadków wg wieku



W stosunku do 2001 roku w 2002 roku nastąpił wzrost liczby ofiar do 17 lat o 23, tj. o 6,0%. W przedziale wiekowym 0 – 6 lat zanotowano wyraźny spadek liczby ofiar, ale w przedziale wiekowym 7 – 14 lat zanotowano wzrost liczby poszkodowanych o 52, tj. aż o 33,5%. Wzrost liczby poszkodowanych w tej grupie wiekowej odnosi się w zasadzie do osób rannych ponieważ liczba zabitych dzieci w wieku 7 – 14 lat jest mniejsza o 4, natomiast liczba rannych jest większa aż o 56.

W porównaniu z rokiem 2001 liczba ofiar w 2002 roku w przedziale wiekowym 15 – 17 lat jest mniejsza o 2, ale wyraźnie wzrosła liczba osób zabitych (z 9 do 16). Szczegółowe dane pokazano w **tabeli nr 21 i 22**.

Dzieci i młodzież do lat 18 w grupie ofiar występują jako:

- pasażerowie - 169 poszkodowanych (7 zabitych i 162 rannych)
- piesi - 146 poszkodowanych (4 zabitych i 142 rannych)
- rowerzyści i motorowerzyści - 66 poszkodowanych (2 zabitych i 64 rannych).

Liczby ofiar jako niechronionych uczestników ruchu w poszczególnych powiatach województwa przedstawiono w **tabeli nr 23**.

6.4. BEZPIECZEŃSTWO W MIASTACH NA PRAWACH POWIATU.

6.4.1. BIAŁYSTOK.

Jako miasto wojewódzkie, o największej sieci ulic i największym natężeniu ruchu kołowego oraz osób pieszych jest wśród miast województwa podlaskiego najbardziej zagrożony wypadkowością.

Liczba 292 wypadków drogowych zaistniałych w tym mieście w 2002 roku, to 20,1% ogólnej liczby wypadków w województwie (a więc co piąty wypadek). W wypadkach tych śmierć poniosło 24 osoby (co dziewiąta osoba zabita) i 328 doznało uszkodzeń ciała (prawie co szósta ranna). Do tego 39,5% ogólnej liczby kolizji zarejestrowanych w województwie odnotowano w mieście Białystok.

W porównaniu do 2001 roku na ulicach Białegostoku nastąpił wzrost liczby wypadków o 14,1%, osób zabitych o 50% i osób rannych o 15,1%. Odnotowano również niewielki, bo 2,5% wzrost liczby kolizji drogowych.

Newralgicznymi punktami miasta z racji nakładającego się natężenia ruchu pojazdów a także ruchu pieszych są skrzyżowania.

Nie są to jednak (jak wskazuje statystyka) miejsca najbardziej niebezpieczne.

Na skrzyżowaniach i w bezpośredniej ich bliskości (rejon skrzyżowania) zaistniało 35,2% ogólnej liczby wypadków (w 2001 roku – 37,5%) oraz 38,5% (w 2001 roku – 40%) kolizji drogowych.

Pozostałe zdarzenia zaistniały na odcinkach ulic między skrzyżowaniami. W 189 wypadkach na tych odcinkach śmierć poniosło 19 osób (79,2% ogólnej liczby zabitych w mieście) a 209 osób (63,7%) doznało uszkodzeń ciała. W roku 2001 w 160 wypadkach wskaźniki ofiar wynosiły odpowiednio 75,0% i 63,5%.



W tabeli nr 24 pokazano stopień zagrożenia wypadkowego na poszczególnych ulicach miasta. Okazuje się, że najbardziej zagrożonymi wypadkowością ulicami są ulice śródmiejskie nie będące ciągami dróg krajowych czy wojewódzkich, ale charakteryzujące się stosunkowo dużym całodobowym natężeniem ruchu.

Na ulicy Sienkiewicza zanotowano w 2002 roku 194 zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje łącznie), na Piłsudskiego – 177, na Poleskiej - 103, Legionowej – 99 i Lipowej - 79.

Przez teren Białegostoku przebiegają (i przecinają się) trzy drogi krajowe: K-8, K-19 i K-65.

Droga K-8 (planowana trasa Via Baltica), droga o największym w województwie średnim natężeniu ruchu kołowego przez teren Białegostoku poprowadzona została obrze-

żem miasta tworząc swego rodzaju obwodnicę i przebiega dwiema ulicami: gen. Kleberga i gen. Maczka. Winna więc być drogą bezpieczną. Jednakże taką nie jest.

Na odcinkach tej drogi położonych w granicach administracyjnych miasta zanotowano w 2002 roku 135 zdarzeń drogowych, w tym 17 wypadków, w których śmierć poniosło 5 osób a 22 zostały ranne. W porównaniu do 2001 roku nastąpił tu ponad trzykrotny wzrost liczby wypadków (z 5 do 17) i taki sam wzrost liczby rannych (z 6 do 22) oraz prawie dwukrotny wzrost liczby kolizji (z 69 do 118). Osób zabitych w 2001 roku nie notowano.

Droga K-19. W ciągu tej drogi najbardziej zagrożoną wypadkowością jest ul. Branickiego (125 zdarzeń, 15 wypadków, 4 zabitych i 12 rannych) oraz ulice: Wasilkowska – 81 zdarzeń, Piastowska – 61 i Wysockiego – 56 zdarzeń. Niebezpieczne jest skrzyżowanie ulicy Piastowskiej z Branickiego – 53 zdarzenia drogowe.

Droga K-65. Jej przebieg przez miasto częściowo pokrywa się z przebiegiem dróg K-8 i K-19. W ciągu tej drogi zagrożona jest ulica gen. Andersa – 94 zdarzenia drogowe oraz ulica Baranowicka – 58 zdarzeń (kolizje).

Analizując rodzaje zdarzeń drogowych i ich przyczyny na ulicach miasta zauważamy, że na czoło wysuwa się zagrożenie osób pieszych. W 177 przypadkach najeżdżania na pieszego (a stanowi to 60,6% ogólnej liczby wypadków w mieście) zginęło 15 osób a 174 zostało rannych. Liczby te są zbliżone do notowanych w 2001 roku z niewielkim wzrostem (**tab. 25**).

Do 102 wypadków, 14 zabitych i 92 rannych bezpośrednio przyczynili się sami piesi popełniając błędy w korzystaniu z ulic.

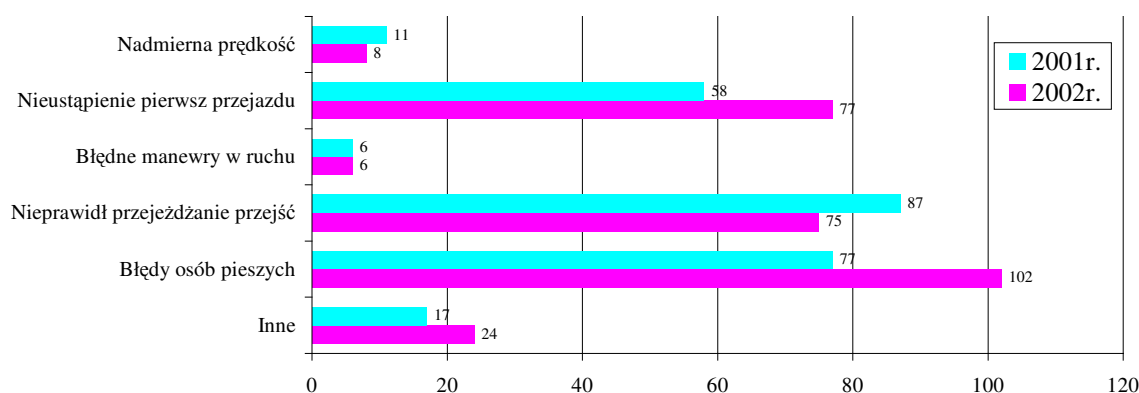
Kierowcy pojazdów nieprawidłowo przejeżdżających po przejściach dla pieszych spowodowali 75 wypadków, śmierć 4 osób i uszkodzenia ciała 82 osób.

Kierujący pojazdami w wyniku własnych błędnych zachowań doprowadzili do 3259 przypadków zderzenia się pojazdów, w tym 91 wypadków, w wyniku których 8 osób poniosło śmierć, a 120 zostało rannych (tu wzrost wypadków w stosunku do 2001 roku o 42,2%, zabitych z 1 do 8 i rannych o 44,6%).

Najczęściej zderzenia się pojazdów były wynikiem nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu: 77 wypadków, 4 zabitych i 106 rannych oraz 1363 kolizje drogowe (tu wzrost wypadków o 32,8%, zabitych z 1 do 4 i rannych o 51,4%).

Błędnie wykonywane manewry w ruchu przez kierujących były przyczyną 6 wypadków, 2 osób zabitych i 7 rannych a nadmierna prędkość – 8 wypadków i 14 osób rannych.

Przyczyny wypadków



Nietrzeźwi kierujący spowodowali w 2002 roku 6 wypadków z 8 rannymi i 141 kolizji a nietrzeźwi piesi 11 wypadków, w których zginęły 2 osoby a 9 doznało uszkodzeń ciała.

W Białymstoku pozytywnie należy ocenić zachowanie się dzieci i młodzieży szkolnej w czasie poruszania się pojazdami po ulicach. Kierujący użytkownicy ulic w wieku do lat 17 spowodowali tylko 13 wypadków drogowych (4,4% ogólnej liczby wypadków w mieście). Zginęło w nich 2 dzieci a 15 zostało rannych. Byli sprawcami 96 kolizji.

Gorzej już ta grupa wiekowa uczestników ruchu zachowuje się na ulicach jako piesi. Byli sprawcami 33 wypadków, w których 1 osoba zginęła a 32 doznało uszkodzeń ciała.

Rozkład ilościowy wypadków i ich skutki powodowane przez kierujących dorosłych w poszczególnych grupach wiekowych w przedziale 18-59 jest zbliżony.

Natomiast wśród pieszych poważne zagrożenie wprowadzają dzieci w wieku 7 – 14 lat (24 wypadki, 1 zabity i 23 rannych) oraz dorośli w wieku ponad 40 lat (w sumie 49 wypadków, 9 zabitych i 43 rannych).

Analizując wypadkowość na terenie Białegostoku na przestrzeni ostatnich 8 lat wskazuje, że:

- od 1995 roku stale rośnie liczba zdarzeń drogowych (1995 – 3210, 2002 – 4704),
- od 1997 roku stale (z niewielkimi odchyleniami) zmniejsza się liczba wypadków z ofiarami w ludziach (1997 – 454, 2002 – 292),
- liczby osób zabitych w poszczególnych latach są różne i wahają się od 11 do 29,
- od 1997 roku zmniejsza się liczba rannych (1997 – 523, 2002 – 328).

W sumie w latach 1995 – 2002 na ulicach Białegostoku zarejestrowano 33402 zdarzenia drogowe, co stanowi 35,3% ogólnej liczby zdarzeń w województwie.

6.4.2. ŁOMŻA.

Liczba 4883 zdarzeń drogowych zarejestrowanych na ulicach miasta w latach 1995 – 2002 to 5,2% ogólnej liczby zdarzeń w województwie.

Podobnie jak w Białymstoku (zresztą jak i w całym województwie) notuje się:

- stały wzrost liczby zdarzeń (1995 – 417, 2002 – 746),
- spadek liczby wypadków od 1997 roku (1997 – 101, 2002 – 79),
- wahania liczb osób zabitych od 1 do 6,
- wahania liczb osób rannych od 59 w 1995 roku do 131 w 1999 roku.

W 2002 roku na ulicach Łomży zaistniało 79 wypadków drogowych, w których 1 osoba poniosła śmierć a 97 doznało uszkodzeń ciała. Ponadto zaewidencjonowanych zostało 667 kolizji drogowych. W stosunku do 2001 roku nastąpił wzrost liczby wypadków o 9, spadek zabitych o 1, wzrost rannych o 24 i wzrost kolizji o 89.

W Łomży (inaczej niż w Białymstoku) wypadkami drogowymi zagrożone są skrzyżowania ulic i rejonu skrzyżowań. Ogółem na skrzyżowaniach zaistniało 46 wypadków (58,2%), 1 osoba poniosła śmierć a 62 (63,9%) doznało uszkodzeń ciała.

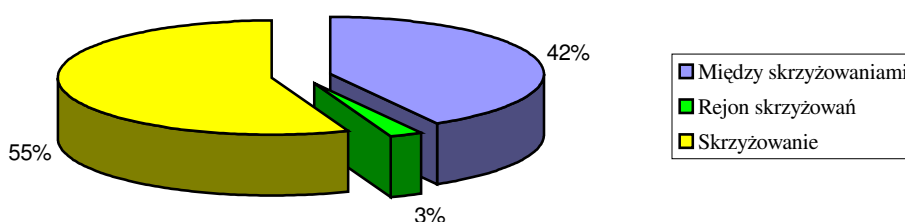
Odcinki ulic między skrzyżowaniami zagrożone są bardziej kolizjami drogowymi, których na tych odcinkach zanotowano 429, tj. 64,3% ogólnej ich liczby w mieście (**tab.26**).

Z racji wzmożonego ruchu na głównych ulicach miasta notuje się najczęściej zdarzeń drogowych, i tak:

- ul. Aleja Legionów – w 2001 roku – 134, w 2002 – 135. Ulica ta jest przedłużeniem drogi wojewódzkiej nr W-677,
- ul. Piłsudskiego – w 2001 roku – 55, w 2002 – 80,
- ul. Wojska Polskiego – w 2001 roku – 67, w 2002 – 68,
- ul. Sikorskiego – w 2001 roku – 57, w 2002 – 70.

Najwięcej wypadków drogowych, a więc zdarzeń z ofiarami w ludziach odnotowano w 2002 roku na ulicach: Zawadzkiej – 13, Piłsudskiego – 12 i Sikorskiego – 11.

Lokalizacja zdarzeń



Dane liczbowe z 2002 roku wskazują na istnienie potencjalnych zagrożeń na skrzyżowaniach:

- Plac Kościuszki (rondo),
- ul. Sikorskiego z ul. Szosa Zambrowska,
- ul. Al. Legionów z ulicami: Piłsudskiego, Sikorskiego i Polową.

Ulice: Wojska Polskiego, Plac Kościuszki i Zjazd stanowią ciąg drogi krajowej nr K-61. Ogółem na tym ciągu w granicach administracyjnych Łomży w 2002 roku zaistniało 127 zdarzeń drogowych, w tym 10 wypadków z 14 osobami rannymi.

Zderzenia się pojazdów – to najczęściej notowany rodzaj zdarzenia w miastach. Tak jest i w Łomży. Ten rodzaj kolizji pojazdów stanowi 83,2% ogólnej liczby zdarzeń drogowych w mieście.

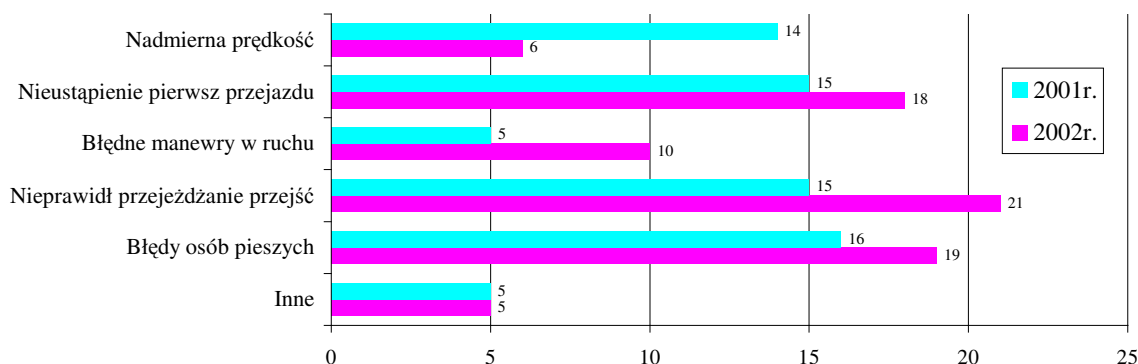
W kategorii wypadków z ofiarami w ludziach 32 zderzenia się pojazdów doprowadziły w 2002 roku do śmierci 1 osoby i uszkodzeń ciała 46 osób.

Częściej jednak w ruchu miejskim wypadki drogowe mają postać najeżdżania na pieszego. Takich wypadków w 2002 roku na ulicach Łomży było 46 (58,2%) w wyniku czego 50 osób zostało rannych. Niepokojący jest tu wzrost liczby najeżdżeń na pieszych w stosunku do 2001 roku o 7 i osób rannych o 11.

W 2002 roku kierujący pojazdami w wyniku własnych błędów doprowadzili do powstania 55 wypadków drogowych (69,6%) w wyniku czego 1 osoba zginęła a 72 (74,2%) doznało uszkodzeń ciała.

Osoby piesze uczestniczące w ruchu spowodowały 19 wypadków drogowych (co czwarty wypadek) i wszystkie doznały uszkodzeń ciała (**tab.27**).

Przyczyny zdarzeń



Nietrzeźwi kierujący byli sprawcami 3 wypadków drogowych (5 osób rannych) i 15 kolizji, zaś nietrzeźwi piesi – 2 wypadków (3 rannych) i 1 kolizji drogowej.

Podobnie jak w Białymstoku dzieci i młodzież szkolna do lat 17 jako kierujący nie stanowią poważnego zagrożenia w ruchu. 3 wypadki drogowe (3,8%) i 13 kolizji (1,9%) nie rzutują na ogólną skalę wypadkowości w mieście.

Jedynie jako piesi dzieci w wieku 7 – 14 lat spowodowały w 2002 roku 5 wypadków (w 2001 r. – 6) doznając w nich obrażeń ciała. Dzieci w wieku 0 – 6 lat i młodzież w wieku 15 – 17 lat wypadków nie spowodowały.

W Łomży potencjalne zagrożenie wypadkowe sprowadzają kierujący w przedziale wiekowym 18 – 39 lat, jako najliczniejsza grupa kierujących (70,9% liczby kierujących sprawców wypadków i 60,6% liczby sprawców kolizji) oraz osoby piesze w wieku powyżej 60 lat (40,9% liczby pieszych sprawców wypadków).

6.4.3. SUWAŁKI.

W ciągu ostatnich 8 lat na ulicach miasta Suwałki zanotowano 7192 zdarzenia drogowe, co stanowi 7,6% ogólnej liczby zdarzeń w województwie podlaskim w tym okresie.

Liczba zdarzeń rosła sukcesywnie z 707 w 1995 roku do 1023 w roku 1999, od kiedy to nastąpił ich spadek osiągając w 2001 roku liczbę 905, ale już w 2002 roku – 961.

Liczba wypadków drogowych na ulicach Suwałk utrzymywała się w latach 1995 – 1998 na zbliżonym poziomie, by w latach następnych zmniejszyć się do poziomu 35 wypadków w 2001 roku. Podobnie malała liczba osób zabitych z 11 w 1997 roku do 2 w roku 2000 i 2001, a także liczba osób rannych ze 173 w 1997 roku do 39 w roku 2001.

Rok 2002 w stosunku do poprzedniego charakteryzuje się jednak wzrostem zagrożenia w tym mieście. Liczba wypadków wzrosła z 35 do 51 (o 45,7%), liczba zabitych z 2 do 4, liczba rannych z 39 do 53 (o 35,9%) i wreszcie liczba kolizji z 870 do 910 (o 4,6%).

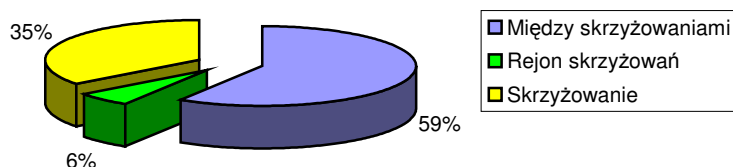
W Suwałkach, podobnie jak w Białymstoku (a inaczej niż w Łomży) bardziej zagrożone wypadkowością są odcinki ulic między skrzyżowaniami niż same skrzyżowania i ich rejony.

Między skrzyżowaniami zaistniało tam w 2002 roku 30 wypadków drogowych, w których 4 osoby poniosły śmierć a 31 doznało uszkodzeń ciała. W stosunku do 2001 roku

nastąpił tu wzrost liczby wypadków o 10, liczby zabitych o 2 i liczby rannych o 8. Wzrosła również na tych odcinkach liczba kolizji z 478 do 569, tj. o 19%.

Na skrzyżowaniach i w ich rejonach zaistniało 21 wypadków (tu wzrost w stosunku do 2001 roku o 6), w których 22 osoby doznały uszkodzeń ciała (wzrost o 6). Na podkreślenie zasługuje fakt, że na suwalskich skrzyżowaniach liczba 341 kolizji jakie zarejestrowano w 2002 roku jest mniejsza od notowanej w 2001 roku o 51, czyli o 13% (**tab. 28**).

Lokalizacja zdarzeń



Wyraźnie mniejsze liczby wypadków, ich skutki i liczby kolizji na skrzyżowaniach i w ich rejonach niż na odcinkach ulic między skrzyżowaniami mogą świadczyć o właściwej budowie i organizacji ruchu na węzłach komunikacyjnych. Suwałki posiadają 13 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, Łomża – 7, Suwałki posiadają 4 „małe ronda”, Łomża takich rond nie posiada, a statystyki pokazują, że „małe ronda” poza skrzyżowaniami dwupoziomowymi są najbezpieczniejsze.

W Suwałkach najbardziej zagrożone wypadkowością są ulice znajdujące się w ciągu drogi krajowej nr K-8, niewątpliwie z racji wyraźnie zwiększonego natężenia ruchu na tym ciągu.

Zaistniało tam w 2002 roku 241 zdarzeń drogowych (w tym 11 wypadków z 12 rannymi ale bez ofiar śmiertelnych), mniej o 11 niż w 2001 roku. Zagrożone są ulice tego ciągu:

- Utrata (112 zdarzeń, w tym 6 wypadków) i jej skrzyżowania z ulicami: Sejneńską, Dwernickiego i Waryńskiego,
- Pułaskiego (114 zdarzeń, w tym 4 wypadki) i jej skrzyżowanie z ulicą Podhorskiego.

Stosunkowo dużo zdarzeń drogowych notuje się na ulicy Kościuszki (112, w tym 4 wypadki) i ulicy Reja (79, w tym 6 wypadków).

Na ulicach stanowiących ciągi dróg wojewódzkich liczby zdarzeń wahają się od 13 do 32, ale zaznaczyć należy, że na tych ulicach w wypadkach drogowych w 2002 roku zginęły 4 osoby (wszystkie jakie zaistniały w Suwałkach).

Na innych ulicach liczby zdarzeń rejestrowane w 2002 roku nie przekraczają 32 a wypadki są jednostkowe lub nie notowane.

Podobnie jest ze skrzyżowaniami ulic, gdzie rozkład zdarzeń jest w miarę równomierny od 8 do 24.

Na suwalskich ulicach, podobnie jak w innych miastach, najczęściej wypadki drogowe mają postać najechania na pieszego. Wypadków takich było w 2002 roku 31 (60,8% ogólnej liczby wypadków w mieście), w których śmierć poniosły 3 osoby a 30 zostało rannych. Niepokojący jest tu fakt, że liczba tego rodzaju wypadków w stosunku do 2001 roku wzrosła o 12, tj. o 63,2%. Identycznie wzrosła liczba osób rannych, a zabitych o 1.

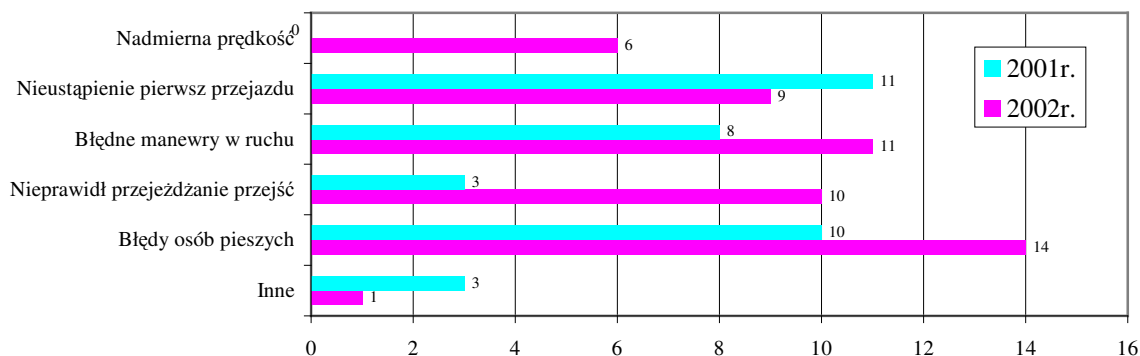
Pozostałe rodzaje zdarzeń drogowych to zderzenia się pojazdów (11 wypadków i 644 kolizje) oraz najechanie na przeszkodę (8 wypadków i 224 kolizje).

Kierujący pojazdami spowodowali 37 wypadków, w których zginęła 1 osoba i 41 osób doznało uszkodzeń ciała. Byli również sprawcami 898 kolizji drogowych, a najczęściej z przyczyn:

- błędnych manewrów w ruchu (11 wypadków i 324 kolizje),
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych (10 wypadków i 13 kolizji),
- nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (9 wypadków i 284 kolizje),
- nadmiernej lub niedostosowanej do warunków prędkości jazdy (6 wypadków i 38 kolizji).

Osoby piesze bezpośrednio przyczyniły się do zaistnienia 14 wypadków drogowych (o 4 więcej niż w 2001 roku), w których śmierć poniosły 3 osoby (o 2 więcej) i 12 zostało rannych (o 2 więcej) (**tab. 29**).

Przyczyny zdarzeń



Nietrzeźwi kierowcy byli sprawcami 3 wypadków drogowych (6 osób rannych) i 27 kolizji, zaś nietrzeźwi piesi również – 3 wypadków (1 osoba zabita i 2 osoby ranne) oraz 2 kolizji.

Identycznie jak w Łomży dzieci i młodzież szkolna do lat 17 jako kierowcy pojazdami spowodowali w 2002 roku 3 wypadki drogowe, w których 4 osoby zostały ranne. Zaznaczyć należy, że w 2001 roku liczba wypadków spowodowanych przez tę grupę wiekową była trzykrotnie wyższa.

Wyraźnie najwięcej wypadków drogowych (14) i kolizji (296) spowodowali w 2002 roku kierowcy w wieku 25-39 lat.

Pozytywnie należy ocenić fakt, że młodzi suwalscy kierowcy w wieku 18-24 lata byli sprawcami zaledwie 13,5% liczby wypadków spowodowanych przez kierowców, podczas gdy wskaźnik ten w Białymstoku wynosi 23,7% a w Łomży aż 30,9%.

Negatywnym zjawiskiem na suwalskich ulicach jest natomiast duży, bo prawie 43% udział dzieci do lat 14 w grupie pieszych jako sprawców wypadków. Młodzież w wieku 15 – 17 lat pieszo korzystając z ulic nie spowodowała żadnego wypadku, zaś w pozostałych grupach wiekowych liczby wypadków wahają się od 1 do 3.

6.5. BAZY DANYCH

W województwie podlaskim funkcjonuje regionalna baza danych o wypadkach i kolizjach drogowych prowadzona przez Wydział Informatyki Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku.

Lokalne bazy danych prowadzą jednostki policyjne szczebla powiatowego. Dla własnych potrzeb prowadzi bazę danych również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku. Cechą wspólną tych baz jest wykorzystywanie w większym lub mniejszym stopniu informacji zawartych w kartach wypadków i kolizji drogowych (Mrd 2/1).

Karty te w przypadku kolizji drogowych wypełniają policjanci w całości na miejscu zdarzenia. Po zweryfikowaniu dane są wprowadzane do bazy danych w sekcjach (referatach) ruchu drogowego powiatowych (miejskich) jednostek policji. Karty przechowywane są w tych jednostkach.

Podczas wypadku drogowego pierwszą stroną karty Mrd 2/1 wypełnia policjant na miejscu zdarzenia. Później karty uzupełniane są o inne dane przez prowadzącego dochodzenie. Następnie policjant ruchu drogowego odpowiedzialny za statystykę dokonuje wstępnej weryfikacji danych i przesyła karty do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Tu, po ostatecznej weryfikacji, oficer tego wydziału wprowadza dane z karty do zbioru bazy danych.

Aktualnie do analizy danych zawartych w bazie wykorzystywany jest program „SEWIK” (System Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych). Program ten został wprowadzony do użytku przez Komendę Główną Policji w 1995 roku i działa on pod systemem „UNIX”.

SEWIK jest źródłem informacji i narzędziem analitycznym do opracowywania bieżących i okresowych informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie i w poszczególnych powiatach.

Jednostki szczebla powiatowego nie posiadają jednak dostępu do głównej bazy danych. Nawet oficer Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji nie ma możliwości uzyskania wszystkich danych o wypadku, np. o ofiarach ponieważ dostęp do tego podzbioru jest zablokowany, a udostępniony tylko dla Komendy Głównej Policji. Taka sytuacja jest błędem i nie wynika prawdopodobnie z zarządzeń zewnętrznych gdyż np. w dokumencie „GAMBIT Lubelski” - Część I DIAGNOZA Tom 2 (wyd. Gdańsk, czerwiec 2001 r.) na str. 14, w informacji dotyczącej programu SEWIK, czytamy: „W chwili obecnej, zarówno każda jednostka ruchu drogowego w terenie, jak i inne pionierzy wykorzystujące zasoby bazy do celów operacyjnych, mają do niej nieograniczony dostęp.” W naszym województwie również takie jednostki, jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, czy Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie mają elektronicznego dostępu do bazy danych SEWIK. O ile struktura systemu SEWIK jest zagadnieniem złożonym, a jego modyfikacja uwarunkowana wieloma czynnikami, o tyle problem dostępu do niektórych danych zawartych w systemie zależy tylko od dobrej woli jego właściciela.

Możliwości analityczne systemu SEWIK mimo wielokrotnych udoskonaleń i uzupełnień są na dzisiaj niewystarczające. Mimo wielu prób nie udało się uzyskać w formie elektronicznej poprawnego i pełnego zbioru danych niezbędnych do całościowej diagnozy

stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy wykorzystaniu obecnie funkcjonującego systemu SEWIK nie ma natomiast możliwości określenia, np.:

- zagrożonych odcinków dróg i ulic (do niniejszego opracowania dane te uzyskano bezpośrednio od zarządców dróg lub z jednostek powiatowych policji),
- miejsc niebezpiecznych (tzw. „Czarnych Punktów”) na drogach i ulicach,
- grup największego ryzyka wśród sprawców, przede wszystkim gdy chodzi o pełną strukturę wiekową bądź stażu w kierowaniu pojazdami,
- lokalizacji zdarzeń na poszczególnych drogach, a wynikających z poszczególnych przyczyn, np. z powodu nadmiernej prędkości,
- informacji o niechronionych uczestnikach zdarzeń w poszczególnych powiatach, itp.

Opracowujący ten materiał podjęli próbę uzyskania tych i podobnych danych na podstawie „elektronicznego zrzutu” części bazy danych z Komendy Wojewódzkiej Policji jednak ze względu na brak właściwych programów analitycznych uzyskanie niezbędnych danych jest trudne, a przede wszystkim czasochłonne.

Mankamentem SEWIK-u jest również to, że pełne dane za wybrany okres można uzyskać dopiero po 30 dniach od daty kończącej ten okres. Wynika to stąd, że w Polsce za osobę zabitą w wypadku drogowym uważa się również poszkodowanego, który w wyniku uszkodzeń ciała doznanych w wypadku zmarł w ciągu 30 dni. Dopiero po tym okresie następuje aktualizacja bazy danych.

7. WNIOSKI.

1. Układ sieci drogowej woj. podlaskiego jest generalnie korzystny, zapewniający podstawowe połączenia między ważnymi ośrodkami jak i w ruchu międzyregionalnym. Zbyt niska, w odniesieniu do skali ogólnokrajowej, gęstość dróg lokalnych, a w nich dróg o nawierzchni twardej ma co prawda wpływ na rozwój gospodarczy mniejszych ośrodków.

Zróżnicowane wskaźniki wypadków na 100 km drogi świadczą o stopniu zagrożenia bezpieczeństwa na poszczególnych kategoriach dróg (krajowa–43/100km, wojewódzkie–15/100km i powiatowe–4/100km). Oczywiście na poszczególnych kategoriach dróg występuje zróżnicowane natężenie ruchu. Niemniej jednak chociażby te wskaźniki winne ukierunkowywać przedsięwzięcia i nakłady finansowe na drogi.

2. Nie w pełni zadowalający jest stan dróg woj. podlaskiego, szczególnie pod względem:
 - geometrii dróg, przykładowo połowa dróg krajowych posiada jezdnię o szerokości poniżej 7,0 m,
 - niwelety poziomej i pionowej, łuki drogi o znacznym stopniu posiadają nienormalatywne parametry, często o ograniczonej widoczności,
 - nawierzchni jezdni, stan nawierzchni prawie połowy dróg ocenia się jako niezadowalający a w ponad 13% jako zły. Na drogach wojewódzkich 27% nawierzchni ocenia się jako złe lub bardzo złe,
 - poboczy i otoczenia drogi, na wielu odcinkach wąskie, obniżone, nierówne pobocza a prawie 13% wypadków to najechanie na drzewo, słup czy inny „twardy” obiekt na drodze,
 - geometrii i elementów organizacji ruchu na skrzyżowaniach i w ich pobliżu. W miejscach tych w 2002 roku zaistniał co piąty wypadek drogowy. Znamiennym jest fakt, że równe 50% ogólnej liczby wypadków zaistniało na skrzyżowaniach i w ich rejonach w miastach Białystok, Łomża i Suwałki. O ile jednak skrzyżowania w Białymstoku i Suwałkach są bezpieczniejsze niż odcinki ulic między skrzyżowaniami, to w Łomży wypadki notuje się częściej na skrzyżowaniach niż na odcinkach ulic między nimi.

Dostosowanie skrzyżowań nie nadąża za dynamicznym rozwojem motoryzacji, a tym samym za wzrostem natężenia ruchu, za rozwojem techniki motoryzacyjnej, za wzrostem liczby pojazdów i to pojazdów coraz szybszych. Pionowe oznakowania dróg w zakresie ograniczeń prędkości nie zawsze przynosi pożądany efekt. Skuteczniejsze są inżynierskie rozwiązania uspokajania ruchu, w tym tzw. „małe ronda” o czym świadczy znikoma ilość wypadków na takich skrzyżowaniach;

- organizacji ruchu osób niechronionych. O ile system wytyczania i oznakowywania przejść dla pieszych jest w praktyce ustalony i czytelny, to zbyt mało, jak na aktualne potrzeby buduje się azyli dla pieszych (wiąże się to z modernizacją skrzyżowania), przejazdów dla rowerzystów oraz chodników dla pieszych lub ciągów rowerowo-pieszych poza koroną drogi.
3. Zarządzanie drogami i zarządzanie ruchem drogowym zostały sprecyzowane i ujęte w formy prawne. W praktyce jednak zarządzanie to cechuje różnorodność organizacyjna i zakres odpowiedzialności jednostek wykonawczych (przykład - zarządzanie drogami i ruchem w miastach prezydenckich).

W województwie podlaskim (podobnie jak w innych województwach) brak jest czytelnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Nie ma po

prostu instytucji wyspecjalizowanej zajmującej się problematyką b.r.d., nie ma nawet etatowego funkcjonariusza publicznego – specjalisty ds. b.r.d. przy wojewodzie i w Urzędzie Marszałkowskim. Szereg instytucji mających jakikolwiek związek z motoryzacją czy drogami zajmuje się wycinkami tej problematyki a przedsięwzięcia ich nie są skoordynowane. Niejako rolę koordynatora (z różnym skutkiem) próbuje pełnić Policja przy współudziale PZMot czy WORD.

Z uwagi na fakt, że w Polsce nie istnieje sformalizowany system przygotowania kadry b.r.d. przedsięwzięcia wszystkich instytucji i ich organizacji są doraźne, nie ujęte w ramy długofalowych, skoordynowanych działań. Szkolenie kadry specjalistów jest w tym zakresie nieodzwonne.

Regionalny Program Poprawy BRD w województwie podlaskim staje się bazą wyjściową działań Rady, ale przy obecnej strukturze wewnętrznej działania tego organu mogą być mało skuteczne.

Struktura organizacyjna Wojewódzkiej Rady jest prosta (przewodniczący – zastępcy – sekretarz – członkowie) nie zapewnia jednak potrzeb w zakresie realizacji zadań. Wskazane jest rozbudowanie struktury wewnętrznej poprzez powołanie zespołów specjalistycznych, które koordynowałyby i realizowałyby poszczególne grupy zadań Rady. Celowe jest powołanie :

- Zespołu ds. infrastruktury drogowej (inżynierii ruchu),
- Zespołu ds. edukacji komunikacyjnej społeczeństwa,
- Zespołu organizacyjno-prawnego,
- Zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wskazaniem jest również włączenie do składu Wojewódzkiej Rady Dyrektorów WORD w Białymstoku i Suwałkach, przedstawicieli środków masowego przekazu oraz do pracy w zespołach z głosem doradczym :

- przedstawicieli organizacji pozarządowych, których statutowy zakres działalności obejmuje zagadnienia b.r.d.,
- pracowników naukowych uczelni lub jednostek badawczo-rozwojowych,
- niezależnych ekspertów.

4. Wysokość nakładów finansowych na drogi nie zaspokaja istniejących potrzeb, niekiedy bardzo pilnych i koniecznych z punktu widzenia b.r.d.

Nieujednolicony system finansowania, pochodzenia środków z różnych źródeł nie ułatwia planowania inwestycji i utrzymania dróg we właściwym stanie technicznym ani też wprowadzania innowacji w rozwiązaniach komunikacyjnych.

5. Znaczącą rolę w ograniczeniu śmiertelnych skutków wypadków drogowych spełniają jednostki ratownictwa drogowego. Szczupłe środki finansowe służby zdrowia nie pozwalają na właściwą rozbudowę sieci zespołów wypadkowych i reanimacyjnych w skali województwa, a tym samym skrócenia czasu dojazdu na miejsce zdarzeń.

Czas dojazdu jednostek ratowniczo - gaśniczych PSP na miejsce zdarzeń do najbardziej oddalonego miejsca własnego obszaru działania waha się od 25 minut do 1 godziny. Zmierzający do ograniczenia tego czasu do 20 minut „Program Dopuszczenia Jednostek OSP” włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego winien być właściwie zauważony przez władze województwa pod kątem jak najszybszego zrealizowania założeń programu, a przede wszystkim w pomocy finansowej.

6. Organem prawnie upoważnionym do najszerzych działań profilaktycznych i prewencyjnych na drogach jest Policja, a w niej jednostki służby ruchu drogowego.

Opracowywane przez WRD KWP i jednostki szczebla powiatowego oceny stanu b.r.d. ograniczają się w zasadzie do informacji o aktualnym (minionym) stanie wypadkowości i efektów w służbie. Dane z SEWiK-u nie w pełni są pomocne do wypracowywania kierunków działań i właściwego planowania służby, stąd efekty działań bezpośrednich na drogach nie zawsze odpowiadają istniejącym zagrożeniom w ruchu.

7. Bezpieczeństwo drogowe w znaczącej mierze zależne jest od poziomu wiedzy uczestników ruchu czyli od ich świadomości o możliwości powstawania zagrożeń. Stąd też wynika potrzeba edukacji komunikacyjnej społeczeństwa.

W sektorze edukacji niewątpliwie najważniejszym problemem jest kształcenie dzieci i młodzieży w tym zakresie. O wadze problemu świadczy wskaźnik udziału nieletnich do lat 17 w wypadkach drogowych. W województwie podlaskim wynosi on:

- w kategorii sprawców 12,2%, kraj – 10,0%
- w kategorii ofiar 19,3% ogólnej liczby, kraj 16,7%

Znamienne jest to, że w grupie 19 osób z przedziału wiekowego 0 – 17 lat, które poniosły śmierć aż 16 osób było w wieku 15 – 17 lat (84,2%).

We wszystkich szkołach są realizowane treści wychowania komunikacyjnego jednak ich poziom jest różny i zależy m.in. od:

- przygotowania zawodowego nauczycieli do prowadzenia wychowania komunikacyjnego (tylko 25% ogółu nauczycieli posiada właściwe przygotowanie, ale głównie uzyskane w połowie lat 90 – tych),
- wyposażenia szkół w pomoce dydaktyczne (tylko 4,9% szkół oceniło swoje wyposażenie jako bardzo dobre, 233 placówki – 45,5% jako słabe, a 84 szkoły tj. 16,4% nie dysponuje żadnym wyposażeniem w tym zakresie).

Przy występujących słabościach bardzo pozytywnym faktem jest opracowanie i wdrożenie w życie „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach województwa podlaskiego”. Program opracowano w lipcu 2002 roku i rozpoczęto jego realizację już od roku szkolnego 2002/2003.

W edukacji komunikacyjnej społeczeństwa ważną rolę spełnia Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku: współpracując ściśle z kuratorium organizując spotkania, zawody i konkursy, a także realizując działania profilaktyczne – kontrolne przez organizowanie okresowych akcji oraz szkoleń.

Słabością w działalności informacyjnej o zdarzeniach drogowych jest brak dostępu do istniejącej bazy danych i możliwości bezpośredniego skorzystania z niej przez inne instytucje zainteresowane problematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ważną rolę edukacyjną spełniają również Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach. Prowadziły one szkolenia egzaminatorów, diagnostów, kierowców naruszających przepisy oraz pracowników samorządowego szczebla powiatowego; współdziałały z innymi jednostkami w zakresie organizacji turniejów i konkursów, egzaminów na kartę rowerową; poprawiały też bazę dydaktyczną szkół poprzez zakup plansz wspomagających proces wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży.

Oddziaływanie innych jednostek i organizacji społecznych poprzez organizowanie imprez, konkursów, szkoleń itp., ma wpływ na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale ich oddziaływanie jest niewspółmiernie małe do występujących potrzeb.

8. Bezpieczeństwo drogowe w Polsce charakteryzują najwyższe w Europie wskaźniki ciężkości wypadków (11 zabitych na 100 wypadków i 15 zabitych na 100 tys. mieszkańców), zaś województwo podlaskie wyższe wskaźniki ciężkości niż średnie krajowe – odpowiednio 14,4/100 km i 17,1/100 tys. mieszkańców.
9. Rok 2002 okazał się rokiem wyhamowania tendencji spadkowych w liczbach wypadków drogowych i ich skutków. Wzrost wypadków, zabitych i rannych oraz kolizji drogowych świadczy o pogorszeniu się stanu bezpieczeństwa na podlaskich drogach.
10. Najbardziej zagrożonymi wypadkowością w ostatnich ośmiu latach są powiaty: białostocki, łomżyński, suwalski, bielsko-podlaski i sokólski.
11. Najwięcej wypadków drogowych notuje się :
 - w terenach zabudowanych, ale ofiar śmiertelnych na drogach poza terenem zabudowanym,
 - najczęściej na prostych odcinkach dróg,
 - z przyczyn nadmiernej lub niedostosowanej do warunków ruchu prędkości jazdy, błędów osób pieszych, nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu i błędnych manewrów w ruchu pojazdów, powodowanych przez kierujących samochodem, w wyniku zderzeń się pojazdów oraz przez pieszych nieostrożnie wchodzących na jezdnię,
 - w miesiącach letnich (maj-październik), w piątki, soboty i niedziele, w godzinach 11:00-16:00,
 - przy dobrych warunkach atmosferycznych i świetle dziennym.

Poważne zagrożenie b.r.d. sprowadzają zarówno kierujący jak i piesi będący po użyciu alkoholu.

12. Najwięcej ofiar wypadków wywodzi się z grupy kierowców i pasażerów samochodów osobowych oraz osób pieszych.
13. Wykorzystywany do analiz wypadkowości system SEWiK nie spełnia swojej roli. Ograniczony dostęp oraz zawężony program analityczny nie jest wystarczający do :
 - stawiania prawidłowych diagnoz w województwie, mieście, na drodze, ulicy czy skrzyżowaniu,
 - właściwych prognoz, uzasadnień i ocen projektów drogowych i planistycznych pod kątem b.r.d.,
 - ograniczenia „obiegowych” niekiedy błędnych opinii na temat zagrożeń w ruchu drogowym i to na różnym szczeblu zarządzania czy obiegu informacji.

Dokładnie sprecyzowana wiedza o miejscach, przyczynach i okolicznościach zdarzeń drogowych jest nieodzowna przy podejmowaniu decyzji dotyczących działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego. Koniecznym więc jest utworzenie odpowiedniej, jednolitej, kompletnej i ogólnodostępnej wojewódzkiej bazy danych o wypadkach i kolizjach na drogach województwa podlaskiego.

8. LITERATURA

1. GAMBIT 98 „Zintegrowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce”. Połączone zespoły autorskie. Gdańsk 7 – 9 maja 1998.
2. GAMBIT 2000 „Krajowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce”. Połączone zespoły autorskie. Gdańsk listopad 2001.
3. GAMBIT „Raport pełny”. Warszawa wrzesień 2002.
4. GAMBIT 2000 „Krajowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce”. Połączone zespoły autorskie. Transport miejski, Gdańsk listopad 2001.
5. „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010”. Zarząd Województwa Podlaskiego. Białystok sierpień 2000.
6. „Program zintegrowanego rozwoju transportu samochodowego w województwie podlaskim do roku 2005 z perspektywą do 2015 roku”. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa wrzesień 2002.
7. „Kierunki polityki transportowej województwa podlaskiego”. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa listopad 2002.
8. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim”. Materiały z konferencji, Łódź 2002.
9. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego – udział struktur terenowych w realizacji programów brd” - III Lubelska Wojewódzka Konferencja. Lublin – Krasnystaw 22 – 23.05.2003.
10. „Wypadki drogowe w Polsce”. Komenda Główna Policji, Zarząd Ruchu Drogowego. Warszawa 2003.
11. Dane statystyczne:
 - a. Komenda Główna Policji – „baza danych o wypadkach drogowych w Polsce”,
 - b. Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku - „baza danych o wypadkach drogowych w województwie podlaskim”,
 - c. Komendy Miejskie Policji w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach - „bazy danych o wypadkach drogowych”,
 - d. „Rocznik statystyczny województwa podlaskiego”. Białystok 2001 i 2002,
 - e. informacje uzyskane z:
 - Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku,
 - Urzędu Marszałkowskiego w Białymstoku,
 - Urzędów Miejskich w Białymstoku, Łomży i w Suwałkach,
 - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku,
 - Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku,
 - Zarządów Dróg Powiatowych województwa podlaskiego,
 - Kuratorium Oświaty w Białymstoku,
 - Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku,
 - Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Białymstoku.

9. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

9.1. TABELLE

- Tab. 1 – Liczba pojazdów silnikowych w Polsce w latach 1991 – 2002
- Tab. 2 – Pojazdy obce – wjazd do Polski w 2002 roku
- Tab. 3 – Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce
- Tab. 4 – Bezpieczeństwo drogowe w Polsce i wybranych krajach świata w 2000 roku
- Tab. 5 – Bezpieczeństwo drogowe w wybranych krajach europy w 2001 roku
- Tab. 6 – Zdarzenia drogowe i ich skutki w latach 1995 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab. 7 – Wypadki drogowe, ich skutki i kolizje drogowe w latach 1995 – 2002/łącznie/ na terenie woj. podlaskiego
- Tab. 8 – Wypadki drogowe, zabici, ranni i kolizje drogowe w poszczególnych powiatach woj. podlaskiego w latach 2001 – 2002
- Tab. 9 – Miejsca wypadków i kolizji w latach 2001 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.10 – Rodzaje wypadków drogowych i kolizji w latach 2001i 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.10 – Rodzaje wypadków drogowych i kolizji w latach 2001 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.11 – Wypadki drogowe i kolizje wg kategorii uczestników ruchu w latach 2001 - 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.12 – Przyczyny wypadków drogowych i kolizji zawinionych przez kierujących pojazdami w latach 2001 - 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.13 - Wypadki drogowe i kolizje z przyczyn nadmiernej lub niedostosowanej do warunków prędkości jazdy w poszczególnych powiatach woj. podlaskiego
- Tab.14 – Kierujący pojazdami jako sprawcy wypadków i kolizji drogowych w latach 2001 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.15 – Wypadki drogowe i kolizje zawinione przez nietrzeźwych pieszych i kierujących w latach 2001 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.16 – Przyczyny wypadków drogowych i kolizji zawinionych przez pieszych w latach 2001 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.17 – Czas zaistnienia wypadków i kolizji drogowych w woj. podlaskim w latach 2001 – 2002
- Tab.18 – Wypadki drogowe i kolizje w poszczególnych porach doby w latach 2001 – 2002
- Tab.19 – Wpływ warunków atmosferycznych na bezpieczeństwo drogowe w latach 2001 – 2002
- Tab.20 – 22 – Ofiary wypadków drogowych w latach 2001 – 2002 na drogach woj. podlaskiego
- Tab.23 – Niechronieni uczestnicy ruch jako poszkodowani w wypadkach drogowych w woj. podlaskim w 2002 roku
- Tab.24 – Białystok. Lokalizacja zdarzeń drogowych
- Tab.25 – Białystok. Zdarzenia drogowe – statystyka
- Tab.26 – Łomża. Lokalizacja zdarzeń drogowych
- Tab.27 – Łomża. Zdarzenia drogowe – statystyka
- Tab.28 – Suwałki. Lokalizacja zdarzeń drogowych
- Tab.29 – Suwałki. Zdarzenia drogowe – statystyka

- Tab.30 – Kwalifikacje nauczycieli do prowadzenia wychowania komunikacyjnego w poszczególnych powiatach
- Tab.31 – Kategorie praw jazdy posiadanych przez nauczycieli wychowania komunikacyjnego w poszczególnych powiatach
- Tab.32 – Stopień wyposażenia szkół w środki dydaktyczne
- Tab.33 – Wykaz szkół bez środków dydaktycznych do wychowania komunikacyjnego
- Tab.34 – Ocena stopnia wyposażenia szkół w środki dydaktyczne do wychowania komunikacyjnego
- Tab.35 – Ocena szkolenia uczniów na kartę rowerową w 2002 roku
- Tab.36 – Ocena szkolenia uczniów na kartę motorowerową w 2002 roku
- Tab.37 – Dowożenie dzieci i młodzieży do szkół w 2002 roku.

9.2. MAPY

- Mapa nr 1 – Klasy techniczne dróg krajowych w woj. podlaskim
- Mapa nr 2 – Mapa sieci dróg wojewódzkich w woj. podlaskim
- Mapa nr 3 – Stopień zagrożenia wypadkami drogowymi w zależności od liczby zarejestrowanych pojazdów
- Mapa nr 4 – Stopień zagrożenia wypadkami drogowymi w zależności od liczby mieszkańców
- Mapa nr 5 – Rozmieszczenie jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej
- Mapa nr 6 – Rozmieszczenie jednostek ratownictwa medycznego w woj. podlaskim