

**Program**  
**poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**  
**województwa lubuskiego**  
**na lata 2016-2025**

Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Dokument przyjęty przez LRBRD  
uchwałą nr 2/2016 z dnia 08 czerwca 2016 r.

---

Zielona Góra, luty 2016 r.

Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025, zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, opracował Zespół Autorski Zakładu Dróg i Mostów Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego,

na zlecenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego Zielona Góra oraz Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego Gorzów Wlkp.

Konsultacje: Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Autorzy opracowania:

dr inż. Józef Włosek – kierownik zespołu

mgr inż. Artur Juszczyk – współpraca redakcyjna

## Spis treści

1. Wstęp .....	5
1.1. Założenia ogólne – przesłanie .....	5
1.2. Podstawy teoretyczne bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	8
2. Cel opracowania Programu poprawy brd dla woj. lubuskiego na lata 2016-2025 .....	14
2.1. Aktywna platforma do wymiany danych z zakresu brd w województwie .....	14
2.2. Powiązania funkcjonalne pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za brd.....	16
2.3. Finansowanie Programu gwarantujące osiągnięcie rezultatów .....	17
3. Ocena realizacji zadań z „Programu <i>Gambit Lubuski 2005-2015</i> ” .....	18
3.1. Założenia Programu.....	18
3.2. Podejmowane zadania i uwarunkowania ich realizacji .....	18
3.3. Skuteczność finansowania i rzeczywiste koszty zrealizowanych zadań .....	21
4. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim .....	23
4.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego wg statystyk policyjnych .....	23
4.2. Funkcjonowanie systemu SEWIK.....	27
4.3. Charakterystyka zdarzeń drogowych i główne problemy w województwie .....	38
5. Uwarunkowania zewnętrzne .....	39
5.1. Rekomendacje międzynarodowe .....	39
5.2. Warunki krajowe .....	39
6. Cele Programu .....	41
6.1. Zasady Programu .....	41
6.2. Podejście Bezpieczny system .....	45
6.3. Czynniki niezbędne do kontynuacji „Wizji Zero” .....	48
6.4. Cele zorientowane na redukcję liczby zabitych i ciężko rannych .....	49
6.5. Struktura programu oparta na rozwinięciu czynników C-P-D .....	50
7. Bezpieczny człowiek .....	52
7.1. Bezpieczeństwo człowieka w świetle statystyk.....	52
7.2. Człowiek jako sprawca, identyfikacja czynników zagrożenia .....	53
7.3. Działania związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego .....	54
8. Bezpieczne drogi.....	55
8.1. Sieć drogowa województwa lubuskiego na tle sieci krajowej w 2013 roku .....	55
8.2. Oddziaływanie drogi na stan bezpieczeństwa ruchu .....	55
8.3. Działania konieczne dla poprawy stanu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej ...	57
9. Bezpieczna prędkość.....	58

9.1.	Wpływ prędkości na bezpieczeństwo ruchu.....	59
9.2.	Czynniki zagrożenia związane z prędkością .....	59
9.3.	Kierunki działań w zakresie redukcji prędkości w województwie.....	59
10.	Bezpieczny pojazd.....	60
10.1.	Stan techniczny pojazdów w województwie .....	60
10.2.	Eliminacja zagrożenia dla ruchu powodowane stanem technicznym pojazdów ...	60
10.3.	Działania regionalne skoordynowane z krajowym systemem kontroli pojazdów	62
11.	Ratownictwo i opieka powypadkowa .....	63
11.1.	Ratownictwo jako system powiązanych działań specjalistycznych służb .....	63
11.2.	Czynniki odpowiedzialne za ratownictwo w województwie lubuskim.....	63
11.3.	Priorytety, kierunki działań i uwarunkowania realizacji działań w ratownictwie .	63
12.	System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego .....	64
12.1.	Instytucje realizujące Program oraz ich miejsce w strukturze systemu.....	64
12.2.	Szczegółowe zadania i bazy danych brd poszczególnych instytucji .....	71
12.3.	Program jako regionalna platforma współpracy i wymiany danych o brd .....	73
12.4.	LR BRD jako centrum regionalnej platformy na rzecz brd w województwie.....	73
12.5.	Procedury audytu brd na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych .....	73
13.	Zasady wdrażania programu zgodne z NP BRD 2013-2020 .....	75
13.1.	Stanowiska odpowiedzialne za brd w instytucjach realizujących Program.....	75
13.2.	Wskaźniki monitorowania i sprawozdawczość z realizacji Programu .....	75
13.3.	Koszty wypadków w regionie lubuskim.....	77
13.4.	Wnioski końcowe.....	79
14.	Spis tablic i załączników .....	84

# 1. WSTĘP

## 1.1. Założenia ogólne – przesłanie

„Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025”, zwany dalej „Programem”, jest kontynuacją „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego Gambit Lubuski 2005-2015” – w skrócie „Gambit Lubuski”<sup>1</sup>, który powinien zostać zrealizowany do końca roku 2015. Zgodnie z planem realizacji „Gambitu Lubuskiego”, w czasie jego trwania od 2005 r. do 2015 r. powinny być podejmowane działania krótkoterminowe w formie modyfikacji w kolejnych trzech trzyletnich okresach 2005-2007, 2008-2010, 2011-2013, oraz w dwuletnim okresie 2014-2015. Mimo podejmowanych na posiedzeniach Lubuskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prób aktywizacji tego Programu jako całości oraz jego niektórych elementów, między innymi w zakresie powołania powiatowych rad brd, w realizacji Gambitu Lubuskiego nie odnotowano postępu<sup>2</sup>. Członkowie LR BRD bądź nie odpowiadali na przypomnienia w tej sprawie lub odpowiadali, że jest to kolejna struktura, która miałyby się zajmować sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>3</sup>. Od lutego 2014 r. przewidywano rozpoczęcie przygotowań do programu na kolejny okres 2016-2025. Niniejsze opracowanie jest efektem tych prac.

Uwarunkowania trwałego i skutecznego programu poprawy brd w regionie zgodnie z rekomendacjami zajmujących się bezpieczeństwem publicznym instytucji międzynarodowych<sup>4</sup> oraz krajowych, powinny zawierać wszystkie aspekty wypadku drogowego, obejmujące użytkownika, pojazd i drogę (układ ten w dalszym ciągu będzie nazywany skrótem C-P-D). Te trzy czynniki występujące w każdym zdarzeniu drogowym mogą być kontrolowane i poprawiane poprzez stosowanie dostępnych rozwiązań inżynierskich, ograniczenia prędkości, edukację publiczną, struktury prawne i struktury organizacyjne. Aspekty te ujęte w dokumentach tych organizacji przytaczane są w różnym brzmieniu i odmiennie kolejności. Dla zachowania spójności tekstu, jako główne źródło odniesienia przyjęto „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020” – zgodnie z tym dokumentem, programy regionalne powinny nawiązywać do założeń

---

<sup>1</sup> K. Dobrucki, J. Godziszewski: *Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego Gambit Lubuski 2005 – 2015*. Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zielona Góra – Gorzów Wlkp. 2004.

<sup>2</sup> Np.: posiedzenie LR BRD w dniu 22.01.2010 r., protokół posiedzenia Zespołu ds. inżynierii ruchu drogowego z dn.17.11.2010 WORD Zielona Góra.

<sup>3</sup> Odpowiedź starostwa żarskiego na list senatora RP p. Woźniaka z apelem do starostów o powołanie rad powiatowych brd z dnia 31.10.2008 r. (na apel senatora wpłynęła jedna odpowiedź – negatywna).

<sup>4</sup> Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), Bank Światowy (WB), Unia Europejska (UE).

Narodowego Programu oraz kontynuować działania w określonych tam kierunkach. W uzasadnionych przypadkach odwołano się do dokumentów źródłowych WHO oraz Banku Światowego, na których wzorowane są opracowania Unii Europejskiej.

Kluczowym zagadnieniem skutecznego programu poprawy brd jest wprowadzanie zasad dobrej praktyki, zalecanych przez WHO oraz WB, sformułowanych w zaleceniach „Światowego raportu na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych”<sup>5</sup>, oraz zgodność podejmowanych inicjatyw z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

1. zidentyfikowanie wiodącej instytucji rządowej do kierowania krajowymi działaniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. ocenienie problemu, polityki, układu instytucjonalnego i możliwości związanych z obrażeniami w ruchu drogowym,
3. przygotowanie krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz planu działania,
4. przeznaczenie środków finansowych i zasobów ludzkich na rozwiązanie problemu brd,
5. wdrożenie konkretnych działań dla zapobiegania wypadkom drogowym, minimalizowanie obrażeń i ich konsekwencji oraz ocena ich skuteczności,
6. wspieranie rozwoju potencjału krajowego oraz współpracy międzynarodowej na rzecz brd.

Wszystkie strategiczne dokumenty są podstawą wypracowania działań szczegółowych Programu, które bezpośrednio nawiązują do powyższych rekomendacji. Dla realizacji tych sześciu tez, konieczna jest mobilizacja instytucji zaangażowanych w sprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju, w tym odpowiednio na poziomie regionów. We wspomnianym zakresie główny nacisk należy położyć na wykorzystanie aktualnych zapisów prawa w odniesieniu do kluczowych instytucji, posiadających w swoich regulaminach zadania literalnie mówiące o brd. Program przygotowany na potrzeby województwa lubuskiego zawiera opis działań szczegółowych, ich uwarunkowań organizacyjnych, prawnych i finansowych wynikających z NP BRD.

---

<sup>5</sup> *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008.*

Już pierwsza teza – o konieczności utworzenia wiodącej instytucji rządowej do kierowania krajowymi działaniami w zakresie brd – nie jest zrealizowana z powodu trudności organizacyjnych. Należy podkreślić, iż od 2004 roku instytucja taka w kraju nie powstała. W roku 2015 swoje stanowisko w sprawie powołania Krajowej Instytucji Wiodącej ds. BRD (KIW) w Polsce wyraził też Bank Światowy. BŚ rekomenduje powołanie KIW poprzez przekształcenie istniejącego Sekretariatu KRBRD. Powinna być ona bezpośrednio podporządkowana premierowi. Rekomendacja tej organizacji finansowej powinna być również znana Wojewódzkim Radom BRD, które powinny wspierać sfinalizowanie tego kluczowego zadania w tworzeniu sprawnych struktur brd w kraju. KIW w nowej formie będzie zdolna nadać impuls organizacyjny wszystkim dalszym inicjatywom w kraju i w regionach. W województwie lubuskim odpowiednim nowym elementem systemu brd ma być wojewódzki inspektor brd. Inicjatywa ta – zaplanowana w Lubuskim Gambicie – ostatecznie nie została w tym zakresie podjęta, efektem czego wspomniane stanowisko nie zostało utworzone z przyczyn formalnych<sup>6</sup>.

W Polsce znaczącym krokiem w usuwaniu formalnych przeszkód w konkretyzowaniu problematyki brd była implementacja do polskiego systemu prawnego Dyrektywy Unijnej o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej<sup>7</sup>. Od kwietnia 2012 roku obowiązuje nowelizacja ustawy o drogach publicznych, do której wprowadzono dwa rozdziały dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego – rozdział 2b: „Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej” oraz rozdział 2c: „Audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Nowelizacja ta jest wypełnieniem zobowiązania Polski – jako kraju członkowskiego Unii Europejskiej – do tworzenia spójnego ustawodawstwa.

Mimo prawnego uregulowania spraw brd, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach postępuje bardzo wolno – w szczególności liczba osób zabitych w wypadkach drogowych sytuuje Polskę na ostatnich miejscach statystyk wśród 28 krajów UE. W tej sytuacji niezbędne jest podejmowanie kolejnych działań, pozwalających na poprawę tej niekorzystnej sytuacji, z wykorzystaniem wszelkich dostępnych środków, z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy nauki i możliwości ich finansowania w nowej perspektywie unijnej 2014-2020. Zgodnie z rekomendacją Krajowej Rady Bezpieczeństwa

---

<sup>6</sup> Pod pojęciem „formalne przyczyny” w pracy będą rozumiane wszelkie okoliczności prawne, organizacyjne, kompetencyjne oraz inne dla których nie ma możliwości odwołania do konkretnych zapisów prawa, regulaminów itp.

<sup>7</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

Ruchu Drogowego, a także mając na uwadze wspomniane wyżej uwarunkowania, opracowano Program Poprawy brd w województwie lubuskim.

## **1.2. Podstawy teoretyczne bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Zrozumienie istoty bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga poznania podstawowych zjawisk i ich wzajemnych zależności zachodzących w przestrzeni drogi, które mają decydujący wpływ na brd. Zachowanie uczestników ruchu w określonych warunkach drogowych decyduje o tym, czy na drodze jest bezpiecznie. Dlatego osoby odpowiedzialne za brd muszą poznać, jakie to są zależności, a także w jaki sposób wpływają na poziom bezpieczeństwa na drogach. Ponadto znajomość teoretycznych podstaw brd pozwoli osobom zajmującym się tą tematyką używać ujednoliconej terminologii w publikacjach oraz tworzeniu dokumentacji, jak również dokonywać wymiany danych i informacji w jednolitym standardzie.

Upowszechnienie podstawowych pojęć i zjawisk mających związek z brd należy uznać za jedno z najważniejszych działań, pozwalające na poprawę złych statystyk w kraju. Minimum wiedzy zawarte w tym opracowaniu powinno stanowić podstawę programu realizowanego przez nauczycieli wychowania komunikacyjnego. Dzieci i młodzież powinny rozumieć, że popularny znak drogowy, który w powszechnym odbiorze służy głównie kierowcom i dotyczy organizacji ruchu „dla dorosłych”, nie jest ustawiany na ich osiedlu wedle zasady: „bo tak mówi kodeks drogowy”. Lepiej to pojmą, kiedy nauczyciel wyjaśni, że np. znak podporządkowania przypomina, że właśnie wyjeżdżamy z ulicy o dominującej funkcji *postoju* na ulicę, gdzie będzie dominował *ruch* i właśnie dlatego należy tam zachować dużo wyższą ostrożność. Aby ta wiedza mogła być przekazana uczniom, ich nauczyciele muszą uczestniczyć w specjalistycznych, organizowanych na lubuskich uczelniach, szkoleniach z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

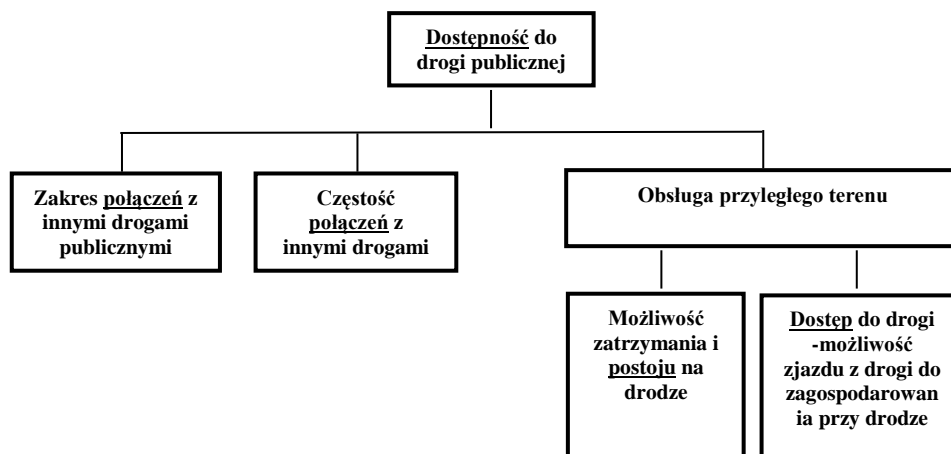
Podstawowym zagadnieniem tych rozważań będzie zdefiniowanie teoretycznych podstaw kategoryzacji dróg oraz hierarchizacji sieci drogowej na podstawie rzeczywistych *funkcji dróg*. Uwagi o braku właściwej hierarchizacji sieci drogowej w Polsce są często podawane jako generalna przyczyna wypadków. Lepsze zrozumienie przyczyn powstawania wypadków przez zarządców dróg, policji, służb ratowniczych, samorządu regionalnego i lokalnego oraz nauczycieli przyczyni się do skutecznego ustalania faktycznych źródeł zdarzeń drogowych i w konsekwencji bardziej uzasadnionych działań w celu ich wyeliminowania.



*Funkcja komunikacyjna* drogi, powszechnie rozumiana jako możliwość przemieszczania się (czyli ruchu), również stanowi jeden z najczęściej wymienianych czynników odpowiedzialnych za zdarzenia drogowe, które powstają przecież w ruchu drogowym. Teza ta znajduje potwierdzenie w wielu opracowaniach, w tym nawet w analizach instytucji zajmujących się profesjonalnie wypadkami drogowymi - jak chociażby towarzystwa ubezpieczeniowe, które jako jedne z najczęstszych przyczyn wypadków drogowych podają właśnie zachowania kierowców w ruchu, czyli nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Zachowanie uczestników ruchu, prędkość jazdy oraz warunki jazdy – rozumiane jako ogół okoliczności istniejących na drodze oraz w jej otoczeniu – wynikają z roli, jaką ta droga pełni na tym terenie, czyli z jej funkcji. Można więc stwierdzić, że to właśnie funkcja drogi w dużej mierze ma wpływ na powstanie zdarzenia drogowego. Rozwiązanie problemu poprawnego odczytywania funkcji drogi przez uczestników ruchu oraz upowszechnienie pojęcia funkcji drogi w praktyce zarządzania drogami i w działaniach edukacyjnych może być pomocne w budowaniu programu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2016-2025.

Dla przeprowadzenia czytelnego wyводу, konieczne jest zdefiniowanie pojęcia: „funkcja drogi”, która w polskiej nomenklaturze technicznej nie jest jasno sprecyzowana i występuje w różnych znaczeniach. Powierzchnowa znajomość znaczenia funkcji drogi, a także jej niedostateczne uwzględnianie w zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, ma wpływ na poziom brd na drogach w skali kraju oraz na poziomie regionu.

Mobilność, rozumiana jako możliwość docierania do wybranych celów, jest zagwarantowana prawnie na poziomach planistycznym oraz inwestycyjnym. Ustawa o drogach publicznych gwarantuje dostępność przestrzenną każdego obszaru do drogi publicznej, regulowaną zakresem połączeń oraz częstością połączeń z innymi drogami publicznymi (drogi ogólnie dostępne i o ograniczonej dostępności). Natomiast dostęp do drogi publicznej każdej wydzielonej działki gwarantowany jest w ustawie przez prawo budowlane. Droga zapewnia również obsługę przyległego terenu, która odbywa się poprzez możliwość zatrzymania i postoju na tej drodze. Uwzględniając powyższe, można stwierdzić, że *funkcja komunikacyjna* drogi realizuje się w trzech płaszczyznach, poprzez: możliwość przemieszczania się – czyli *ruch* (Ru), możliwość zjazdu z drogi i dostęp – czyli *dostępność* (Do) oraz możliwość zatrzymania się – czyli *postój* (Po). Te trzy części, otrzymane z rozbicia *funkcji komunikacyjnej*, będziemy nazywać *funkcjami szczegółowymi* lub *podfunkcjami*. Tak zdefiniowaną funkcję drogi można zilustrować znanym w literaturze schematem (rys.1).



**Rys. 1.** Funkcja komunikacyjna drogi, obok swojego podstawowego zadania, czyli ruchu, realizowanego przez połączenia, zapewnia też dostępność i dostęp oraz postój.

Funkcje dróg oraz ich rolę w sieci drogowej ma porządkować *kategoryzacja*, ustalana na podstawie algorytmu zapisanego w ustawie o drogach publicznych<sup>8</sup>. Ustawowa kategoryzacja dróg wprowadza podział bez dokładnego zdefiniowania *funkcji drogi*, która przecież jest podstawą nadawania jednej z czterech kategorii dróg w Polsce. Przy braku jednoznacznej definicji funkcji drogi obowiązujący w Polsce podział na *kategorie* dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych okazuje się nieczytelny i nieskuteczny. Istniejąca w tym zakresie luka utrudnia prowadzenie niezbędnych analiz i zaliczanie do określonych kategorii wybranych odcinków i ciągów dróg publicznych<sup>9</sup>.

W krajowej systematyce drogowej nie uwzględnia się aktualnego *podziału funkcjonalnego*, ponieważ zmiany kategorii drogi odbywają się na podstawie decyzji administracyjnej. Na podstawie przeprowadzonych badań<sup>10</sup> można stwierdzić, że systematyka oparta na *podziale funkcjonalnym*, uwzględniającym *funkcje szczegółowe* drogi, powinna umożliwiać *dynamiczną kategoryzację dróg* – to znaczy taką, która będzie uwzględniać rzeczywistą funkcję drogi i będzie dobrą podstawą do aktualizowania układów drogowych pod względem kategorii i wynikającej z niej hierarchii, która jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo.

<sup>8</sup> Dz.U. 2015 poz. 460 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych.

<sup>9</sup> Kontrowersje podczas przekazywaniu odcinków dróg krajowych zastąpionych odcinkami dróg ekspresowych dla gmin nie przygotowanych organizacyjnie i finansowo do zarządzania drogami o wysokich parametrach technicznych.

<sup>10</sup> J. Włosek. *Funkcjonalne podstawy optymalnej hierarchizacji sieci drogowej w regionie słabo zurbanizowanym*. Praca doktorska - Politechnika Poznańska, Poznań 2006.

Na rys. 2 przedstawiono schemat przechodzenia funkcji ruchu w funkcję postoju, co jest znane z praktyki planowania dróg, kiedy to droga wybudowana jako obwodnica miejscowości traci swoje cechy drogi tranzytowej (zmniejszenie prędkości, nowe punkty kolizji) w wyniku wyrastającej przy nowej trasie zabudowy. Wyjściem naprzeciw tym tendencjom rozwojowym jest wprowadzenie do systematyki drogowej *funkcji szczegółowych Ru, Do, Po* i wykorzystywanie ich do nadawania drodze kategorii zgodnej ze stanem faktycznym. Kategoria drogi, ustalona na podstawie aktualnej funkcji, jaką ona pełni w ciągle zmieniającym się zagospodarowaniu, będzie najlepiej „dopasowana” do swojego otoczenia, bardziej „czytelna” i przez to bezpieczniejsza.

Aktualnie sieć drogowa kształtowana jest na podstawie algorytmu z ustawy o drogach publicznych. Tak więc znaczenie drogi w sieci (hierarchia) ustalane jest tu na podstawie decyzji administracyjnej – możemy zatem powiedzieć, że droga otrzymuje *kategorię administracyjną*. Taki sposób ustalania hierarchizacji sieci drogowej ma bezpośredni wpływ na brd. Jednak faktyczne znaczenie drogi wynika z jej przeznaczenia, czyli *funkcji szczegółowej*. Wiadomo też, że – według powszechnej oceny – stan bezpieczeństwa na polskich drogach jest niezadawalający, zaś przyczyn upatruje się w niedostatecznej hierarchizacji sieci drogowej. Wiedząc, że funkcje szczegółowe istnieją w przestrzeni drogi, i że są odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu, należy dążyć do ich ustalenia oraz podjąć działania polegające na ich rozdzieleniu, co w praktyce oznacza separację rodzajów ruchu, zmianę kategorii drogi lub planowanie inwestycji związanej z przebudową odcinka. Wymienione przedsięwzięcia będą w pełni uzasadnione tylko po ustaleniu funkcji szczegółowej, dominującej na badanym odcinku, będącej podstawą *kategorii funkcjonalnej*.

Trudność w ustaleniu dominującej funkcji szczegółowej drogi wynika z tego, że wszystkie trzy podfunkcje Ru, Do i Po występują równocześnie w przestrzeni drogi i nakładają się na siebie. Stan ten potwierdzają również ustalenia amerykańskie, zawarte między innymi w materiałach FHWA<sup>11</sup>. Zmienność funkcji drogi zależy od charakteru ruchu oraz stopnia dostępności do przyległych obszarów. Zależność tę dobrze prezentuje schemat z rys. 2.

---

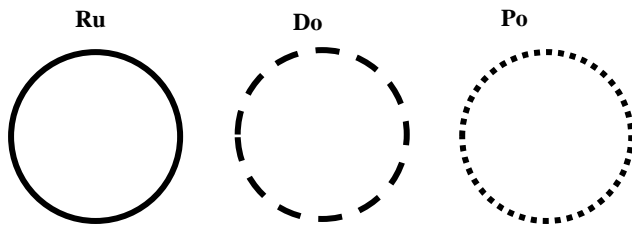
<sup>11</sup> *Flexibility in Highway Design*. [www.The Federal Highway Administration](http://www.The Federal Highway Administration).



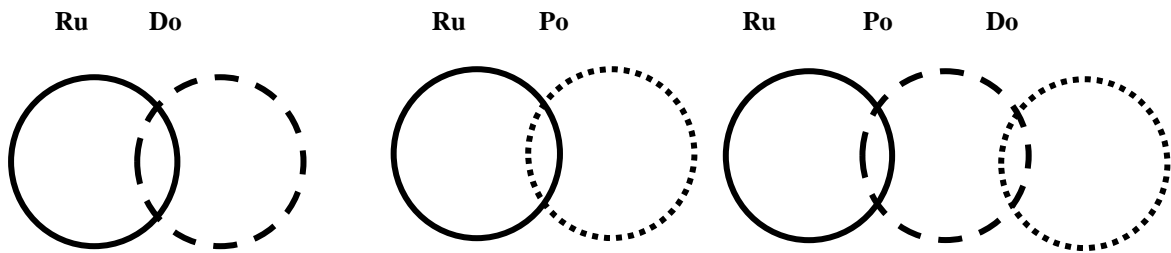
**Rys. 2.** Zmiana funkcji drogi zależna od charakteru ruchu i dostępności do terenu oraz nakładanie się funkcji szczegółowych wg FHWA

Ustalenie w warunkach polskich funkcji szczegółowych drogi, które są wynikiem stałych zmian relacji droga-otoczenie, może być pomocne w budowaniu bezpiecznych zhierarchizowanych sieci drogowych i staje się bardzo ważne. Wychodząc z założenia, że nakładanie się funkcji szczegółowych jest przyczyną powstawania zdarzeń drogowych, można przyjąć na podstawie analizy odwrotnej, że rodzaj zdarzenia drogowego wynika z charakteru ruchu i dostępności do terenu, a więc funkcji szczegółowej analizowanego odcinka drogi. Na drogach publicznych o obowiązujących kategoriach administracyjnych, podfunkcje występują w różnym natężeniu, a funkcja szczegółowa drogi, która dominuje na rozpatrywanym odcinku, staje się funkcją miarodajną dla tego odcinka drogi. Na rys. 3 przedstawiono etapy definiowania wymagań użytkowych drogi poprzez jej szczegółowe funkcje Ru, Do oraz Po. Z rysunku wynika, że funkcją miarodajną dla dróg krajowych i wojewódzkich jest funkcja ruchu (Ru), dla dróg powiatowych i gminnych jest nią funkcja dostępności (Do), natomiast dla dróg innych (I), rozumianych jako terminale, parkingi oraz inne wielkopowierzchniowe place manewrowe, funkcją miarodajną jest funkcja postoju (Po). Można zauważyć, że wzorcowy układ (rys 3a) przedstawia układ idealny, w którym nie występuje żaden konflikt pomiędzy poszczególnymi funkcjami szczegółowymi i sytuacja taka gwarantuje pełne bezpieczeństwo. W rzeczywistości takie układy nie istnieją, ponieważ na każdej drodze istnieją wszystkie funkcje szczegółowe, które pozostają ze sobą w stałym konflikcie, a udział poszczególnych funkcji w przestrzeni drogi zależy od rodzaju ruchu i charakteru otoczenia. Zależność tę można nazwać stopniem skonfliktowania funkcji szczegółowych.

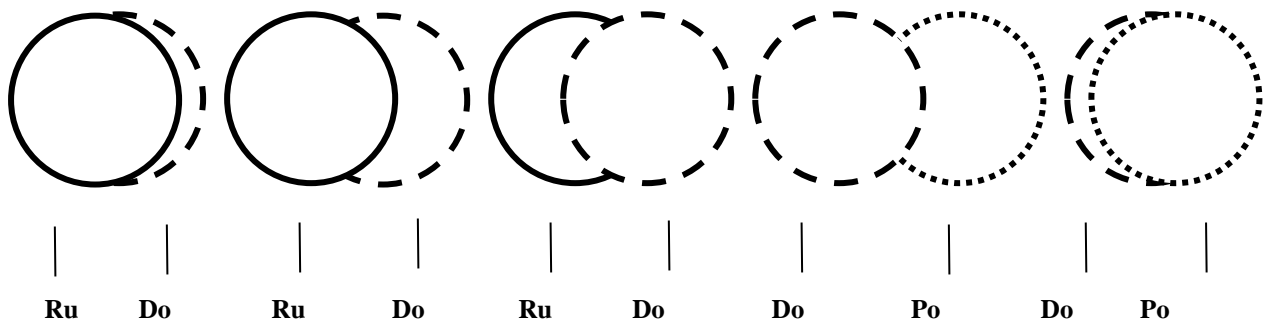
a) Idealny układ funkcji drogi wybranego odcinka – odcinki wzorcowe:



b) Rzeczywisty układ funkcji drogi na odcinkach dróg:



c) Rzeczywisty układ funkcji drogi na drogach kategorii administracyjnych: krajowe (K), wojewódzkie (W), powiatowe (P), gminne (G), inne (I):



**Rys. 3.** Możliwe układy funkcji szczegółowych drogi: a), b), c).

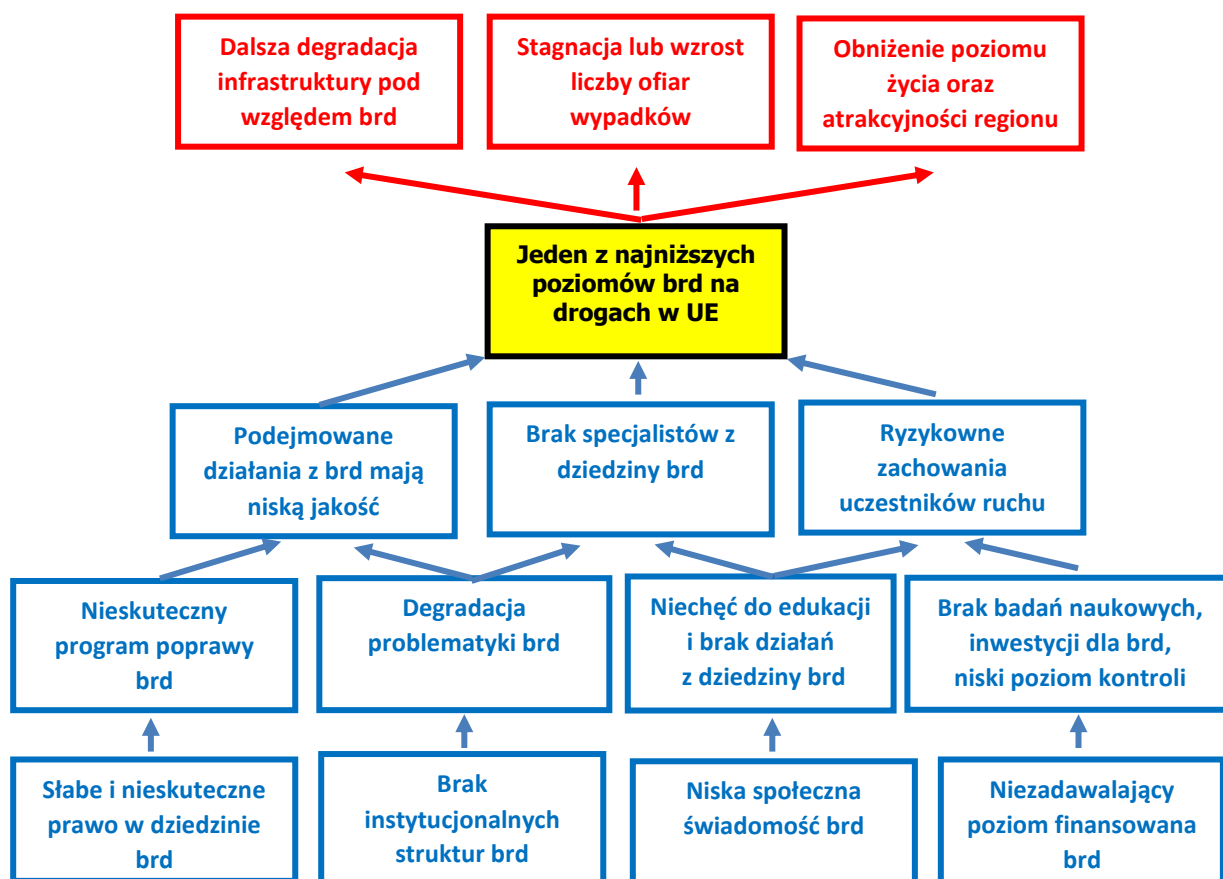
Wraz ze wzrostem stopnia skonfliktowania funkcji, będzie wzrastać prawdopodobieństwo powstawania zdarzeń drogowych, charakterystycznych dla każdej kategorii funkcjonalnej – tzn. takiej, która wynika właśnie z funkcji drogi.

Bez wiedzy nakreślonej w tym rozdziale, programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lubuskich drogach ograniczą się jedynie do – ważnych, ale niewystarczających – tradycyjnych działań edukacyjnych organizowanych wśród dzieci i młodzieży. Znajomość teorii wypadku drogowego jest natomiast podstawą podejmowania szerokich działań naukowych, inwestycyjnych, organizacyjnych i edukacyjnych, wymagających wysokich nakładów. Bez tak zaawansowanych działań, realizacja założeń strategii bezpieczeństwa drogowego, „Wizja Zero” będzie niemożliwa.

## 2. CEL OPRACOWANIA PROGRAMU POPRAWY BRD DLA WOJ. LUBSKIEGO NA LATA 2016-2025

### 2.1. Aktywna platforma do wymiany danych z zakresu brd w województwie

Celem opracowania Programu jest ustalenie przyczyn niskiego poziomu brd oraz jego skutków w województwie lubuskim oraz wypracowanie kierunków działań w celu poprawy tej sytuacji. Dla przeprowadzenia pogłębionej analizy złożonych zagadnień determinujących dojdzie do wypadku drogowego opisanych w rozdziale 1.2, zbudowano drzewo problemów, z uwzględnieniem sytuacji ogólnokrajowej w tym zakresie. Jest oczywiste, że stan brd w regionie ma ścisły związek z tą sytuacją w kraju, co ma swoje źródła w jednakowych uwarunkowaniach prawnych, finansowych i kulturowych. Drzewo rozbudowywane jest od problemu bazowego, jakim jest odnotowany w Polsce jeden z najniższych poziomów brd na drogach wśród wszystkich krajów w Unii Europejskiej.



Rys. 4. Drzewo problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Idea budowania drzewa problemów polega na tym, że zagadnienia, które wymagają wyjaśnienia, są ujęte w trzech poziomach i szczegółowo zdefiniowane poniżej problemu bazowego.

1. Słabe i nieskuteczne prawo w dziedzinie brd.
2. Brak instytucjonalnych struktur brd. Bierność odpowiedzialnych instytucji w podejmowaniu skutecznych działań jako efekt przyczynowo – skutkowy wieloletnich bezowocnych wysiłków organizacyjnych bez silnego wsparcia finansowego.
3. Niska społeczna świadomość brd. Brak społecznego zainteresowania problematyką brd w regionie. Traktowanie spraw bezpieczeństwa na drodze jako „dyżurnej tematyki” doniesień medialnych, a także bagatelizowanie tych skomplikowanych interdyscyplinarnych zagadnień. Niska kultura jazdy, ryzykowne zachowania wszystkich uczestników ruchu drogowego – pieszych i kierowców.
4. Niezadawalający poziom finansowania brd. Brak zdefiniowanego źródła finansowania działań związanych z brd podstawowym problemem warunkującym realność podejmowanych działań.

Tak zbudowane drzewo problemów ukazuje zależności przyczynowo-skutkowe problematyki brd w kraju i w regionie. Schemat ten pozwala nazwać słabe miejsca systemu i w sposób zrozumiały wykazać, że zaniechanie działań poniżej problemu bazowego wygeneruje trudniejsze i nieodwracalne problemy, które ujęte są ponad problemem bazowym. Na tym poziomie pokazane są już skutki zaniechań pilnych działań w zakresie poprawy brd:

1. Dalsza degradacja infrastruktury pod względem brd.
2. Stagnacja lub wzrost liczby ofiar wypadków.
3. Obniżenie poziomu jakości życia oraz atrakcyjności regionu jako konsekwencje dużego zagrożenia wypadkami.

Gromadzenie danych, ich przetwarzanie oraz formułowanie wniosków należy do głównych zadań każdej jednostki organizacyjnej. Dla prowadzenia takich działań w dziedzinie brd, gdzie występują wielowarstwowo złożone problemy, niezbędne jest stworzenie takich struktur od nowa, jednak w oparciu o profesjonalne kadry. Stan działań w tym zakresie oraz kwalifikacje kadr, od których zależy jakość prowadzonych czynności, oceniana jest dzisiaj jako niezadawalający. Oceny takie, na podstawie kontroli sieci dróg

powiatowych i gminnych, formułuje w swoich raportach NIK<sup>12</sup>. Kadra brd dla sprawnego zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej potrzebuje dobrych narzędzi oraz aktualnych danych o stanie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Dane takie powinny być osiągalne online w banku danych, opartym na systemie SEWIK, prowadzonym przez policję. Dostępne powinny być tylko dane merytoryczne o wypadkach, z gwarancją ochrony danych osobowych osób uczestniczących w zdarzeniach. System ten będzie platformą, która po zintegrowaniu z innymi aktywnymi bazami danych, pozwoli na szybką wymianę danych pomiędzy zainteresowanymi jednostkami.

## **2.2. Powiązania funkcjonalne pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za brd**

Niska skuteczność działań w zakresie poprawy brd w regionie wynika z zastanych struktur, panujących w instytucjach, które w swoich zadaniach statutowych mają sprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każda instytucja, zobowiązana do prowadzenia działań w tym zakresie, rozlicza się z postępów przed swoją jednostką nadrzędną, tworząc niezbędną dla tego celu dokumentację. Według ustaleń WHO i BS<sup>13</sup>, powszechną praktyką w wielu krajach jest zbieranie danych o wypadkach przez instytucje zajmujące się bezpieczeństwem ruchu, w tym przede wszystkim policję i służbę zdrowia. *Światowy raport w sprawie zapobiegania ofiarom w ruchu drogowym*<sup>13</sup> popiera wszelkie systemy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące drogę, pojazd i użytkownika. Punktem wyjścia jest skuteczne wyeliminowanie ofiar ruchu drogowego. W tym celu niezbędne jest ustalenie odpowiedzialności za ten proces i rozdzielenie jej pomiędzy instytucje rządowe, samorządy, organizacje pozarządowe, podmioty gospodarcze oraz międzynarodowe agencje. Ponadto, skuteczne bezpieczeństwo drogowe wymaga zaangażowania i współpracy wszystkich związanych sektorów: transportu, zdrowia, polityki, stanowienia i egzekwowanie prawa. Należy mieć na uwadze, że skuteczny system bezpieczeństwa drogowego wymaga współpracy interdyscyplinarnej, a uzyskana przy tym synergia wzmocni efekty tych działań.

W województwie lubuskim panuje powszechna opinia, która jest oparta na osobistym doświadczeniu albo nieudokumentowanej wiedzy wielu osób, iż każdy zdaje sobie sprawę, w jaki sposób budować bezpieczniejsze drogi – są to fałszywe stereotypy, które nie pozwalają przedstawić prawdziwych priorytetów zagadnienia. Dla wypełnienia tych założeń konieczne jest zbudowanie powiązań poziomych pomiędzy wszystkimi instytucjami pracującymi

---

<sup>12</sup> Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce (synteza ustaleń i wniosków). Najwyższa Izba Kontroli. Warszawa marzec 2011 r.

<sup>13</sup> *Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. WHO Geneva, 2009.



dla brd, w celu pełnej wymiany danych i ich profesjonalnej analizy, co pozwoli na wypracowywanie skutecznych wniosków. W pierwszej kolejności konieczne jest zwołanie lubuskiej konferencji brd, na której zostanie dokonany przegląd obowiązków wszystkich jednostek rządowych i samorządowych, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach, jakie nakłada na te jednostki obowiązujące prawo. Z aktualnej analizy sytuacji wynika, że mimo dość oczywistych zapisów w ustawach o drogach publicznych, o ruchu drogowym i prawie budowlanym, poza małymi wyjątkami, odpowiedzialne instytucje nie wywiązują się w pełni ze swoich obowiązków w tym zakresie. Ich bierność regularnie wykazuje NIK, która nie ma jednak żadnych instrumentów prawnych, aby te obowiązki wyegzekwować. Najnowsza kontrola potwierdza tę sytuację<sup>14</sup>.

### **2.3. Finasowanie Programu gwarantujące osiągnięcie rezultatów**

Realizacja przewidywanych zadań wymaga stabilnego w długim okresie budżetu, który będzie gwarantował planowane wykonanie podejmowanych zobowiązań poszczególnych jednostek w ramach swoich obowiązków. Odrębnego budżetu wymagają instytucje na pokrycie kosztów utworzenia i współpracy zespołów interdyscyplinarnych zajmujących się brd – inspektorzy brd. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że w żadnym regionie kraju, również w województwie lubuskim, nie ma spójnego systemu finansowego<sup>15</sup> tej działalności. Z ankiety przeprowadzonej wśród jednostek odpowiedzialnych za brd w województwie wynika [zał. nr 1], że przedsięwzięć z programu 2005-2015 nie podejmowano głównie z powodu braku określonego budżetu.

---

<sup>14</sup> System dziurawy bardziej niż drogi. Rzeczpospolita nr 40. 18.02.2016 r.

<sup>15</sup> Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. NIK Warszawa marzec 2011.

### 3. OCENA REALIZACJI ZADAŃ Z „PROGRAMU GAMBIT LUBUSKI 2005-2015”

#### 3.1. Założenia Programu

Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego *Gambit Lubuski 2005-2015* został opracowany w 2004 na podstawie przesłanek zawartych w krajowym „Zintegrowanym programie brd GAMBIT 2000”. W kwietniu 2005 roku, czyli jedenaście miesięcy po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej, Rada Ministrów przyjęła nowy program – „GAMBIT 2005 jako Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu drogowego na lata 2005-2007-2013”.

**Tabela 1.** Priorytety celów w kolejnych Programach poprawy BRD w Polsce

Lp	Zadania programu GAMBIT 2000 oraz GAMBITU Lubuskiego 2005-2015	Cele programu GAMBITU 2005	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020
1	2	3	4
1.	Rozwój struktury lubuskiego systemu zarządzania brd	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	Bezpieczne zachowania uczestników ruchu
2.	Systematyczna edukacja brd	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	Bezpieczna infrastruktura drogowa
3.	Intensyfikacja nadzoru i kontroli ruchu na lubuskich drogach	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	Bezpieczna prędkość
4.	Usprawnienia infrastruktury technicznej	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	Bezpieczne pojazdy
5.	Doskonalenie ratownictwa w ruchu drogowym	Zmniejszenie „ciężkości” wypadków	System ratownictwa i pomocy medycznej

Program lubuski został – zgodnie z zaleceniami GAMBITU 2000 – pogrupowany na pięć działań odpowiadających różnym aspektom brd, które już w roku 2005 były niezgodne

z nowymi celami GAMBITU 2005. Różny układ programów krajowego i wojewódzkiego nie pozwalał na bezpośrednie porównywanie działań i ich efektów. Utrudniona była też sprawozdawczość w zakresie brd. W tabeli 1 zestawiono dla porównania zadania programu krajowego GAMBIT 2000 oraz zbudowanego na nim programu wojewódzkiego z założeniami GAMBITU 2005, a także Narodowego Programu BRD 2013-2020. Można zauważyć przesunięcie akcentów w kierunku konkretyzowania działań na czynnikach C-P-D.

### **3.2. Podejmowane zadania i uwarunkowania ich realizacji**

W okresie obowiązywania poprzedniej edycji programu poprawy brd dla województwa lubuskiego, realizowano głównie zadania statutowe, przypisane jednostkom wykazanym jako podmioty realizujące. W załączniku nr 1 zestawiono wyniki postępowania dla każdego celu. Aby ustalić, jaka ilość planowanych w Gambicie Lubuskim przedsięwzięć w województwie lubuskim została zrealizowana, do zainteresowanych jednostek i instytucji, w różnym zakresie zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, wysłano formularz z wykazem tych działań. Ankietę wysłano do jednostek samorządu terytorialnego – 14 powiatów i 80 gmin oraz 10 instytucji: Zarządu Dróg Wojewódzkich, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Kuratorium Oświaty, Wojewody, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze – razem 104 zapytania. Wypełnione formularze odesłało 31 instytucji odpowiedzialnych w województwie lubuskim za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Część nadesłanych odpowiedzi nie jest zgodna ze stanem faktycznym z powodów kompetencyjnych, przykładowo: starostwo nie powinno podawać, że zrealizowało zadania z bloku A: "Rozwój struktury lubuskiego systemu zarządzania brd", w tym np. przedsięwzięcie A11: "Opracować formy organizacyjne i powołać funkcję Lubuskiego Inspektora brd".

Liczba odpowiedzi potwierdza, że problematyka brd ma bardzo niski priorytet w tych instytucjach, które nie wzięły udziału w ankiecie.

Z ankiety wynika, że z listy zawierającej 64 przedsięwzięć nie wykonano: 19 przedsięwzięć z powodu braku środków finansowych, 49 z powodu braku kompetencji (nie dotyczy) oraz 15 z powodu braku podstaw prawnych. Znamiennym jest, że jednym z tych nie wykonanych przez starostwo działań było przedsięwzięcie nr 21: „Powołać Lubuski Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” – zadanie to ewidentnie nie należy do kompetencji starostwa.

Niezależnie od stwierdzonych niedociągnięć w realizacji Gambitu Lubuskiego 2005-2015 (LG) trzeba stwierdzić, że określone w tym programie najważniejsze cele ilościowe na rok 2015 zostały osiągnięte. W roku kończącym I edycję programu brd dla województwa lubuskiego, faktyczna liczba ofiar osiągnęła 57,5 % zakładanego celu ilościowego, a liczba rannych 95,6 %. Oznacza to, że tendencja zmniejszania liczby wypadków, ofiar oraz rannych jest trwała, ale też trudne do oszacowania prognozy redukcji ofiar i rannych w wybranych latach wypadły korzystnie. Należy też odnotować, że w roku 2007 wskaźniki wypadków i rannych były w rzeczywistości wyższe niż szacowane cele ilościowe, natomiast liczba ofiar była niższa. Zestawienie tych danych zawarto w tabeli 2.

**Tabela 2.** Porównanie liczby wypadków, ofiar i rannych z celami ilościowymi z Lubuskiego Gambitu 2005-2015 (LG).

Lp.	Rok	Wypadki		Ofiary		Ranni	
		Liczba	Cel LG	Liczba	Cel LG	Liczba	Cel LG
1.	2005	860		174		1169	
2.	2006	835		147		1125	
3.	2007	905	<b>675</b>	<b>155</b>	<b>175</b>	1191	<b>965</b>
4.	2008	906		170		1236	
5.	2009	992		137		1323	
6.	2010	845		108		1113	
7.	2011	823		122		1087	
8.	2012	803		99		1088	
9.	2013	747		94		1019	
10.	2014	718		81		958	
11.	2015	639	<b>450</b>	<b>92</b>	<b>160</b>	<b>784</b>	<b>820</b>

Osiągnięte cele są zbieżne z ogólnie pozytywną oceną poprzedniej edycji programu, dokonaną w NP BRD 2013-2020 w skali kraju. W przypadku województwa lubuskiego należy podkreślić, że od wielu lat zajmuje ono wysokie lokaty wśród pozostałych województw, odnotowując istotny postęp w redukcji liczby wypadków.

### 3.3. Skuteczność finansowania i rzeczywiste koszty zrealizowanych zadań

Na podstawie przeprowadzonej oceny wykonania 64 działań określonych w Programie Gambit Lubuski, stwierdzono minimalny poziom finansowania zadań przypisanych „podmiotom realizującym”. Podmioty potwierdziły faktyczny brak podejmowania jakichkolwiek działań z powodu braku określonych źródeł finansowania i niejasnych ich zdaniem kompetencji w zakresie brd. Wnioski z oceny programu na szczeblu województwa lubuskiego są zbieżne z ogólnokrajowymi, które można w całości powtórzyć<sup>16</sup>.

1. Strategia i plany działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim były zasadniczo właściwie przygotowywane w ramach programów GAMBIT.

2. Prowadzone szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększają liczbę profesjonalistów w tym zakresie, głównie przez zarządcę dróg krajowych oddział Lubuski GDDKiA. Na szczeblu krajowym skorzystano ze szkoleń za granicą (Holandia, Francja, Szwecja). Kadra zarządzająca bezpieczeństwem dróg krajowych jest dobrze poinformowanym uczestnikiem międzynarodowej społeczności, zajmującej się tematem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Istotnym problemem był brak masowej realizacji działań w ramach Programu Lubuski Gambit i oceny ich skuteczności. Podobnie jak w całym kraju, źródła finansowania działań w województwie lubuskim – z wyjątkiem dróg krajowych – też były bardzo ograniczone. Poza drogami krajowymi, skala zastosowanych działań była niewielka.

Należy zaznaczyć, że GDDKiA, zarządzająca drogami krajowymi, posiada spójny program poprawy brd dla tej kategorii. Od 2013 r., w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wykonuje m.in. budowę urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych w miejscach o wysokim stopniu ryzyka. Realizuje działania uspokajania ruchu na drogach krajowych poprzez instalację odpowiednich urządzeń, jak również poprzez odpowiednią organizację ruchu. Wdraża zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej poprzez wykonywanie klasyfikacji odcinków dróg i prowadzenie kontroli stanu brd na drogach krajowych w oparciu o ustawę o drogach publicznych i dyrektywę 2008/96/WE.

W celu poprawy brd na drogach wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, koniecznie należy podejmować działania analogiczne do GDDKiA, gdyż osiągnane przez zarządcę dróg krajowych efekty są bardzo wymierne i należy je jednoznacznie wiązać z wprowadzeniem procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej –

---

<sup>16</sup> Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Dokument przyjęty przez KRBRD w dniu 20.06.2013 r.

na podstawie dyrektywy unijnej oraz znowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Te akty prawne definiują kierunki działań w zakresie brd oraz dyscyplinują zarządcę do ich realizacji. Niestety nowelizacja ustawy o drogach publicznych pomija drogi leżące poza siecią dróg TEN-T, przez co pojawia się kolejna luka prawna, pozwalająca na dużą dowolność w prowadzeniu problematyki brd na publicznych drogach samorządowych. Dla tych dróg pozostaje wdrażanie dobrych praktyk na podstawie doświadczeń GDDKiA.

#### 4. DIAGNOZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W LUBUSKIM

##### 4.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego wg statystyk policyjnych

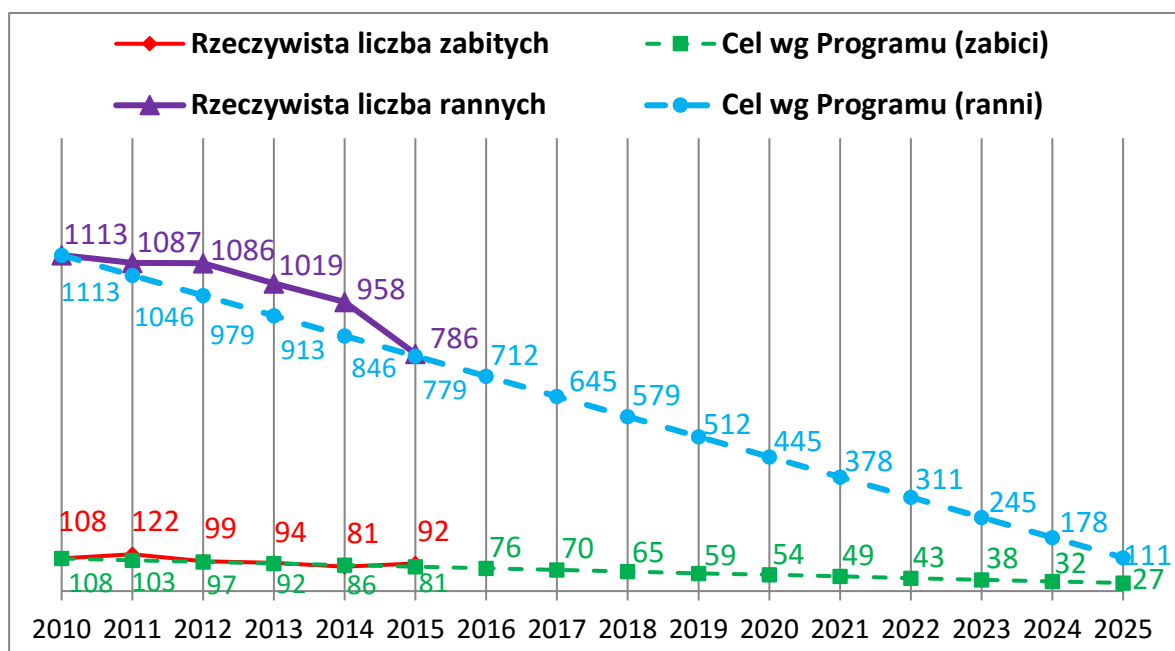
Rok 2015 przyniósł wprawdzie zwiększenie ilości osób zabitych w wypadkach oraz zwiększenie liczby kolizji, ale ogólna liczba wypadków w stosunku do roku 2014 znacząco spadła, zaś tendencja w obniżaniu zarówno ilości wypadków, jak i liczby rannych, określana jest jako stała malejąca.

**Tabela 3.** Zdarzenia drogowe i ich skutki w trzech latach poprzedzających zakończenie I edycji programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim<sup>17</sup>.

Lp.	Zdarzenie	Liczba zdarzeń			Łącznie
		2013	2014	2015	
1	2	3	4	5	6
1.	Wypadki	747	718	639	2104
2.	Zabici	94	81	<b>92</b>	267
3.	Ranni	1019	958	786	2763
4.	Kolizje	10529	10021	<b>13990</b>	34540

Wykazane w tabeli 3 wartości są spójne z prezentowanym na rys. 4.1 celem, czyli liczbą zabitych w perspektywie do roku 2025, i są zgodne z trendem utrzymującym się od 2011 do 2014 roku. Załamanie pozytywnych tendencji wymaga pilnej oceny w oparciu o pogłębioną analizę danych z bazy SEWIK, która może być wykonana jeszcze w 2016 po uruchomieniu Centrum Analiz BRD. Istotną trudnością w ocenie i diagnozie stanu brd w województwie może być znaczący udział ruchu tranzytowego na lubuskich drogach.

<sup>17</sup> Dane z bazy SEWIK na dzień 22.02.2016 r.



**Rys. 4.1** Prognoza zmniejszania liczby zabitych oraz rannych na lubuskich drogach do roku 2025

Województwo lubuskie, z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań demograficznych i geograficznych, stale znajduje w czołówce statystyk krajowych brd, prowadzonych przez Komendę Główną Policji w kraju. Jak wynika z zestawienia, województwo lubuskie zajmuje w roku 2014 pierwsze miejsce pod względem najmniejszej liczby zabitych i drugie pod względem skali redukcji w tej kategorii, w stosunku do roku 2013, po województwie lubelskim (tab. 4). Działania policji w tym zakresie należy zaliczyć do najbardziej efektywnych, a prowadzony monitoring i ewaluacja pozwalają na czytelną prezentację osiągniętych wyników.



**Tabela 4.** Województwo lubuskie w porównaniu innymi regionami wg danych policyjnych za rok 2014. Dane publikowane w roku 2015 r.<sup>18</sup>

Lp.	Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	2013= 100%	Ogółem	2013= 100%	Ogółem	2013= 100%
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Lubuskie	717	96,0	81	<b>86,2</b>	957	93,9
2.	Opolskie	738	93,3	104	107,2	857	92,8
3.	Podlaskie	692	93,8	126	93,3	793	90,7
4.	Świętokrzyskie	1 308	93,5	130	90,9	1 621	93,9
5.	Podkarpackie	1 751	96,9	144	95,4	2 184	97,0
6.	Zachodniopomorskie	1 418	94,3	147	94,8	1 717	94,8
7.	Warmińsko-mazurskie	1 645	101,5	148	96,1	2 052	104,3
8.	Kujawsko-pomorskie	1 044	88,3	179	100,0	1 112	81,5
9.	Pomorskie	2 724	103,1	181	104,0	3 476	102,1
10.	Lubelskie	1 408	94,1	195	<b>78,0</b>	1 667	92,9
11.	KSP Warszawa	2 031	96,4	195	91,1	2 322	94,2
12.	Małopolskie	3 936	104,6	234	105,9	4 805	103,1
13.	Dolnośląskie	2 466	95,4	242	108,5	3 154	93,2
14.	Śląskie	4 360	96,3	249	93,3	5 324	96,7
15.	Łódzkie	3 986	104,1	256	97,3	4 807	101,6
16.	Wielkopolskie	2 392	90,8	268	92,7	2 808	89,8
17.	Mazowieckie (bez KSP)	2 354	95,2	323	92,8	2 889	94,8
18.	POLSKA	34 970	97,6	3 202	95,4	42 545	96,6

<sup>18</sup> Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku. Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Warszawa, 2015.

Właśnie ze względu na duży udział ruchu tranzytowego na głównych drogach województwa, ważnych informacji dostarcza analiza liczby wypadków drogowych, osób zabitych i rannych oraz kolizji drogowych w województwie lubuskim na drogach międzynarodowych E30 i E65 w latach 2013-2015 (tab 5.).

**Tabela 5.** Liczba wypadków drogowych, osób zabitych i rannych oraz kolizji drogowych w województwie lubuskim na drogach międzynarodowych E30 i E65 w latach 2013-2015.

Poz.	Droga	2013				2014				2015			
		Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	A2 E30	7	1	9	202	14	4	26	234	8	4	13	202
2.	S3 E65	31	9	62	183	35	6	68	272	35	8	60	397
3.	K3 E65	32	5	50	268	11	0	24	114	15	5	24	85
4.	Suma „E”	70	15	121	653	60	10	118	620	58	17	97	684
5.	Województwo	747	94	1019	10529	718	81	958	10021	639	92	786	13990
6.	Udział (Poz.4/5) %	9,3	15,9	11,8	<b>6,2</b>	8,3	12,3	12,3	<b>6,1</b>	9,1	18,4	12,3	<b>4,9</b>

Jak wynika z zestawienia danych, jedynie procentowy udział kolizji na drogach międzynarodowych E w stosunku do wszystkich kolizji odnotowanych na drogach województwa w ostatnich trzech latach: 2013, 2014 i 2015, wykazuje trwałą tendencję spadkową. W przypadku pozostałych zdarzeń drogowych oraz ich skutków z tych trzech lat, konieczna jest analiza i wyjaśnienie przyczyn tego stanu rzeczy. Takie wahania trendu powinny być przedmiotem dyskusji podczas dorocznych podsumowań postępu prac wszystkich jednostek i organizacji mających brd w swoich statutowych obowiązkach, które będą wsparciem dla działań policji.

Uzupełnieniem statystyk policyjnych powinny być działania w ramach **dobrych praktyk**, zalecanych przez Unię Europejską<sup>19</sup> oraz Najwyższą Izbę Kontroli<sup>20</sup>. Można stwierdzić, że uwzględnienie w opracowywanym Programie uwag z kontroli dotyczących

<sup>19</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dn. 19.11.2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

<sup>20</sup> Informacja o wynikach kontroli „Działania policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym”. NIK Warszawa luty 2014.

procedury opiniowania projektów organizacji ruchu oraz doskonalenia pracy funkcjonariuszy poprzez szkolenia w zakresie brd, przyczynią się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa na lubuskich drogach. Najlepsze efekty przyniesie jednak zalecanie propagowania dobrych praktyk, które po wprowadzeniu w jednostkach policji już przynoszą wymierne efekty, a po upowszechnieniu w całej administracji zajmującej się zarządzaniem drogami i ruchem, mogą przyczynić się do dalszej poprawy efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Pojęciem dobrych praktyk przyjęto nazywać działania, które nie są działaniami statutowym konkretnej organizacji, ale są przez nią podejmowane przeważnie na styku kompetencji z inną jednostką. Kilka przykładów dobrych praktyk wskazano poniżej – w działaniach policji i innych jednostek znanych z województwa lubuskiego oraz obszaru całego kraju:

- organizowanie przez policję szkolenia dla straży w zakresie kierowania ruchem drogowym na miejscu zdarzeń,
- wspólne opiniowanie projektów organizacji ruchu przez zespół złożony z policji, straży, zarządców dróg, starostwa i gmin w zakresie zasadności proponowanych rozwiązań,
- wspólne z zarządcami dróg oględziny miejsc wypadków śmiertelnych.

Wspomniana praktyka wspólnych oględzin miejsc wypadków śmiertelnych została z powodzeniem wprowadzona w zielonogórskim oddziale GDDKiA w 1991 roku na wiele lat. Celem była weryfikacja utartego przekonania, iż do wypadków dochodziło na skutek niedostosowania prędkości pojazdów do warunków panujących na drodze. Zadaniem interdyscyplinarnego zespołu było z kolei odpowiedzenie na pytanie, czy warunki istniejące na drodze pozwoliły kierowcy na właściwe ich odczytanie i zwolnienie do bezpiecznej prędkości.

## **4.2. Funkcjonowanie systemu SEWIK**

Baza danych SEWIK, stosowana przez polską policję, spełnia wymagania dla bazy danych o zdarzeniach drogowych, które określa WHO i BŚ w swoim Podręczniku dla decydentów i praktyków zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego: *”Baza danych powinna zawierać: wszystkie wypadki ze skutkiem śmiertelnym i te, w które wystąpiły poważne urazy, dane o pojeździe, użytkownikach drogi, drodze i jej otoczeniu, które pomogą w identyfikacji przyczyn i wyborze środków zaradczych, dokładne informacje o lokalizacji wypadku, czas zdarzenia dla ułatwienia postępowania dowodowego”*. Równocześnie zdaniem

tych światowych instytucji istnieje zagrożenie, że dane odnoszące się do bezpieczeństwa na drogach, które są codziennie gromadzone w każdym kraju, mogą być mało przydatne w praktycznym wdrażaniu działań w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego bez właściwego przetworzenia i przeanalizowania w systemie komputerowej bazy danych. Należy więc dążyć, aby trud, włożony przez policję do zbierania obszernego materiału na miejscu zdarzenia drogowego, znalazł praktyczne zastosowanie do eliminacji zagrożeń w ruchu drogowym i redukcji ilości tych zdarzeń.

Polska baza danych SEWIK zawiera wszystkie niezbędne informacje, które mogą pozwolić na zdefiniowanie wielu ważnych okoliczności, pozwalających na ustalenie przyczyny wypadku – od tej ewidentnej i możliwej do ustalenia na miejscu, do tej określającej, w jakim stopniu leży ona w warunkach drogowych – co, jak wiadomo, może stanowić od 3 do 35 % wszystkich okoliczności aktualnie panujących w przestrzeni drogi, gdzie doszło do zdarzenia. Ustalenie tego z akceptowalną dokładnością jest możliwe po przetworzeniu danych uzyskanych z SEWIK. Dane te obejmują informację zapisane w karcie zdarzenia drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem współrzędnych GPS, które powinny być znane wszystkim specjalistom oceniającemu zdarzenie drogowe oraz decydentom mającym wpływ na planowanie finansowania i decydującym o podejmowaniu niezbędnych działań:

1) Dane ogólne:

- nazwa ulica, nr posesji,
- rodzaj skrzyżowania, rondo/węzeł,
- nr drogi,
- kategorię drogi z uwzględnieniem dróg szybkiego ruchu : A, S, K, W, P, G,
- opis skrzyżowania: skrzyżowanie/ z ulicą /drogą nr,
- odległość do skrzyżowania,
- kierunek jazdy,
- data zdarzenia,
- godzina,
- otrzymanie zgłoszenia o zdarzeniu,
- przybycie na miejsce zdarzenia,
- **współrzędne GPS,**
- droga publiczna,
- strefa zamieszkania,
- strefa ruchu.

- 2) Miejsce zdarzenia. Za miejsce zdarzenia przyjmuje się miejsce, w którym się ono rozpoczęło. Odnotowuje się, czy jest to obszar zabudowany/niezabudowany, jaka jest geometria drogi, uwzględnia opis skrzyżowania.
- 3) Charakterystyka miejsca wystąpienia zdarzenia:
- zdarzenie miało miejsce na jezdni, z wyjątkiem przejść dla pieszych,
  - zdarzenie miało miejsce na pasie dzielącym dwie jezdnie jednokierunkowe,
  - zdarzenie miało miejsce na poboczu, bez względu na to, czy pobocze było utwardzone czy gruntowe,
  - doszło do uderzenia pojazdu w skarpę lub wjechania do rowu,
  - zdarzenie miało miejsce na wyznaczonym przejściu dla pieszych,
  - zdarzenie miało miejsce na chodniku lub drodze dla pieszych oznakowanej znakiem C-16 „droga dla pieszych”,
  - gdy zdarzenie miało miejsce na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów, śluzie dla rowerów,
  - zdarzenie miało miejsce na wyznaczonym przejeździe dla rowerzystów,
  - zdarzenie miało miejsce na przystanku,
  - zdarzenie miało miejsce na przejeździe tramwajowym lub torowisku tramwajowym,
  - zdarzenie miało miejsce na przejeździe kolejowym wyposażonym w zapory lub półzapory, a także w znaki pionowe, w tym również znak B-32: „rogatka uszkodzona”,
  - zdarzenie miało miejsce na przejeździe kolejowym niewyposażonym w zapory lub półzapory,
  - zdarzenie miało miejsce na moście, wiadukcie, łącznicy lub w tunelu,
  - zdarzenie miało miejsce na przewiązce dróg o dwóch jezdniach jednokierunkowych,
  - zdarzenie miało miejsce na parkingu, placu lub Miejscu Obsługi Podróżnych,
  - zdarzenie miało miejsce na wjeździe na drogę:
    - 1) z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do tego obiektu, z drogi niebędącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania;
    - 2) z pola lub na drogę twardą z drogi gruntowej;
    - 3) z zajezdni lub na jezdnię z pętli pojazdów szynowych;
  - zdarzenie miało miejsce w obszarze robót drogowych lub w miejscu, gdzie, w związku z prowadzonymi robotami drogowymi, wprowadzono oznakowanie tymczasowe.

4) Informacje o drodze:

- zdarzenie miało miejsce na autostradzie,
- zdarzenie miało miejsce na drodze ekspresowej,
- zdarzenie miało miejsce na drodze o dwóch jezdniach jednokierunkowych,
- zdarzenie miało miejsce na drodze jednokierunkowej,
- zdarzenie miało miejsce na drodze posiadającej jedną jezdnię dwu lub wielopasmową,

a. Nawierzchnia:

- zdarzenie miało miejsce na drodze twardej,
- zdarzenie miało miejsce na drodze o nawierzchni gruntowej,

b. Stan nawierzchni:

- zdarzenie miało miejsce na drodze o nawierzchni suchej,
- zdarzenie miało miejsce na drodze o nawierzchni mokrej (w trakcie opadów deszczu, po opadach deszczu, gradu, po roztopionym śniegu, na której jest woda z przyczyn innych niż opady atmosferyczne), na której nie znajdują się powierzchniowo duże kałuże lub rozlewiska,
- gdy zdarzenie miało miejsce na drodze, na której znajdują się powierzchniowo duże kałuże lub rozlewiska utrudniające ruch,
- nawierzchnia drogi w miejscu zdarzenia lub bezpośrednio przed nim była oblodzona lub zaśnieżona,
- nawierzchnia zanieczyszczona przez błoto, piasek, płyny ropopochodne, mokre liście itp.,
- w nawierzchni są koleiny lub garby,
- w nawierzchni są dziury lub wyboje,

c. Sygnalizacja świetlna:

- zdarzenie zaistniało na skrzyżowaniu lub w miejscu poza skrzyżowaniem, wyposażonym w działającą sygnalizację świetlną nadającą sekwencje sygnałów:
  - 1) zielony, żółty, czerwony, czerwony i żółty,
  - 2) zielony i czerwony (dla pieszych i rowerzystów) lub na zwężonym odcinku drogi (ruch wahadłowy),
  - 3) czerwony migający pojedynczy lub dwa na przemian migające albo migający sygnał żółty.
- zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu lub poza skrzyżowaniem, wyposażonym w niesprawną sygnalizację świetlną,

- zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu lub poza skrzyżowaniem, gdzie nie było sygnalizacji świetlnej,

d. Oznakowanie poziome:

- zdarzenie nastąpiło w miejscu, w którym jezdnia była oznakowana znakami poziomymi,
- zdarzenie nastąpiło w miejscu, w którym na jezdni nie było znaków poziomych lub były one nieczytelne,

e. Liczba pasów ruchu:

- informacja zawiera sumę pasów ruchu znajdujących się na drodze w miejscu zdarzenia, niezależnie od tego, czy droga jest jednojezdniowa, czy dwujezdniowa. Ważne tylko, gdy w wypadku zginął człowiek.

5) Oświetlenie:

- zdarzenie drogowe nastąpiło w dzień; za wartości graniczne przyjmuje się godzinę wschodu i zachodu słońca,
- zdarzenie drogowe nastąpiło o świcie albo o zmroku, tj. przed wschodem albo po zachodzie słońca, a także wówczas, gdy zachmurzenie nieba spowodowało późniejsze rozpoczęcie oświetlenia dziennego lub wcześniejsze zapadanie zmroku,
- zdarzenie drogowe nastąpiło nocą w miejscu, w którym droga była oświetlona,
- zdarzenie drogowe nastąpiło nocą w miejscu, w którym droga nie była oświetlona żadnym światłem zewnętrznym, niezależnie od powodu braku tego oświetlenia.

6) Warunki atmosferyczne:

- w momencie zdarzenia były dobre warunki atmosferyczne, gdy w dzień świeci słońce, zachmurzenie nieba jest niecałkowite i nie występują mgły lub opady atmosferyczne, a wiatr jest umiarkowany,
- w momencie zdarzenia było całkowite zachmurzenie nieba,
- w momencie zdarzenia było oślepiające słońce, które bezpośrednio świeciło w oczy kierującemu pojazdem lub pieszemu,
- w momencie zdarzenia wiał silny wiatr, utrudniający kierowanie pojazdem,
- w momencie zdarzenia padał deszcz, w wyniku czego nawierzchnia drogi była co najmniej mokra,
- w momencie zdarzenia były opady śniegu lub gradu, w wyniku czego nawierzchnia drogi była co najmniej mokra,
- w momencie zdarzenia występowała mgła lub dym, które zmniejszyły przejrzystość powietrza ograniczającą widoczność na odległość mniejszą niż 150 m.

7) Rodzaj zdarzenia:

a. zderzenie się pojazdów w ruchu

- pojazdy zderzyły się czołowo, poruszając się w przeciwnych kierunkach,
- pojazdy zderzyły się pod kątem podczas przecinania się kierunków ruchu,
- nastąpiło tylne zderzenie pojazdów, a pojazdy jechały w tych samych kierunkach,

b. najechanie na

- w obrębie drogi (jezdni, przejście dla pieszych, pobocze, chodnik itp.) nastąpiło zetknięcie się pojazdu z:

1) pieszym, w tym z osobą poruszającą się na deskorolce lub hulajnodze albo

2) z osobą wykonującą roboty lub inne czynności na drodze,

- nastąpiło najechanie na pojazd unieruchomiony, kiedy zatrzymanie pojazdu nie wynikało z warunków ruchu, bez względu na jego pozycję i miejsce, np. pojazd zepsuty stojący na jezdni, poboczu, chodniku itp.,
- nastąpiło najechanie na drzewo,
- nastąpiło najechanie na słup lub inny element drogowy znajdujący się w pasie drogowym,
- na przejeździe kolejowym nastąpiło najechanie na zaporę lub półzaporę,
- najechano na dziurę, wybój, garb, koleinę,
- nastąpiło najechanie na zwierzę,
- nastąpiło najechanie na barierę ochroną, bariery betonowe, balustrady lub poręcze,
- nastąpiło wywrócenie się pojazdu na bok lub na dach,
- obrażenia odniósł pasażer na skutek: wypadnięcia z pojazdu w czasie jazdy, przyciśnięcia drzwiami autobusu w trakcie wsiadania lub wysiadania, przewrócenia się w pojeździe komunikacji publicznej,
- zdarzenia nie można zakwalifikować do żadnej z w/w pozycji.

8) Uszkodzenia poza pojazdami:

- uszkodzeniu uległ budynek – niezależnie od tego, czy był mieszkalny, czy też gospodarczy,
- uszkodzeniu uległ słup energetyczny, słup telefoniczny, maszt oświetleniowy itp.,
- uszkodzeniu uległo urządzenie drogowe: sygnalizator, konstrukcja wsporcza znaku drogowego oraz jego tablice, zaporę lub półzapora na przejeździe kolejowym, urządzenie bezpieczeństwa ruchu, np. bariera, słupek prowadzący u-1a lub u-1b, lustro drogowe,



- uszkodzeniu uległ wiadukt, w tym jego konstrukcja wsporcza oraz znak bramowy,
- uszkodzeniu uległo ogrodzenie nieruchomości, niezależnie od jego konstrukcji i materiału, z którego było wykonane, albo w przypadku, gdy pojazd uszkodził obiekt niewymieniony w tabeli.

9) Pojazdy uczestniczące:

- a. pojazdy uczestniczące w zdarzeniu drogowym: wózek, rower, motorower, motocykl, samochód osobowy, ciężarowy, autobus komunikacji publicznej, autokar, ciągnik rolniczy, pociąg,
- b. pojazdy szczególne: do przewozu towarów niebezpiecznych, uprzywilejowany policji lub inny, z kierownicą po prawej stronie.

10) Stan pojazdu. Część ta zawiera obszerny katalog wad technicznych i usterek, które mogą być stwierdzone na miejscu zdarzenia drogowego. Szczegółowo opisano je w części „bezpieczny pojazd” (10.2).

11) Przyczyny (okoliczności zdarzenia):

- a. zachowanie kierującego pojazdem, które w zasadniczy sposób przyczyniło się do powstania zdarzenia drogowego. Przy współwinie każdemu z uczestników przypisuje się przyczynę:
  - kierujący nie dostosował prędkości do warunków ruchu,
  - kierujący nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi,
  - kierujący nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych,
  - kierujący skręcając w drogę poprzeczną nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię, na którą wjeżdżał, w tym również na przejściu dla pieszych,
  - kierujący wyprzedzał pojazd na przejściu dla pieszych lub bezpośrednio przed nim,
  - kierujący nieprawidłowo wykonał manewr wyprzedzania innego pojazdu,
  - kierujący ominął pojazd, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
  - kierujący nieprawidłowo wykonał manewr omijania,
  - kierujący nieprawidłowo wykonał manewr wymijania,
  - kierujący pojazdem:
    - 1) nie ustąpił pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe dla rowerzystów;

- 2) nie ustąpił pierwszeństwa rowerowi, przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią;
  - 3) skręcając w drogę poprzeczną, nie ustąpił pierwszeństwa rowerzyście jadącemu wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części, którą zamierzał opuścić;
  - 4) wyprzedzał pojazd na przejeździe dla rowerzystów lub bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany.
- kierujący nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu w szczególności:
    - 1) poruszającemu się po drodze w strefie zamieszkania;
    - 2) przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych;
    - 3) podczas jazdy po placu (w tym parkingu), na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni;
    - 4) dochodzącemu do tramwaju lub na chodnik, gdy oznaczony przystanek tramwajowy nie znajduje się przy chodniku i nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim;
    - 5) osobie niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osobie o widocznej niesprawności ruchowej;
    - 6) podczas cofania.
  - kierujący wykonywał nieprawidłowo manewr skrętu,
  - kierujący nieprawidłowo zmieniał pas ruchu,
  - kierujący nieprawidłowo zawracał,
  - kierujący unieruchomił pojazd na dłużej niż 1 minutę, a zatrzymanie nie wynikało z warunków ruchu lub przepisów ruchu, czym spowodował naruszenie tych warunków lub przepisów,
  - kierujący nieprawidłowo wykonywał manewr cofania,
  - kierujący nie zastosował się do wskazań sygnalizatora ze światłem czerwonym, a także jeżeli przed wykonaniem manewru skręcania nie zatrzymał się przed sygnalizatorem S-2 podczas nadawania sygnału w kształcie zielonej strzałki,

- kierujący nie zastosował się do znaków drogowych (pionowych lub poziomych), sygnałów świetlnych lub podawanych przez osobę uprawnioną do kierowania ruchem,
  - kierujący nie zachował bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu, niezbędnej do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu,
  - kierujący niespodziewanie wykonał manewr gwałtownego hamowania, powodując zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie,
  - przyczyną zdarzenia drogowego była jazda pojazdem nieoświetlonym z powodu braku, awarii lub niewłączenia świateł,
  - przyczyną zdarzenia drogowego było zmęczenie lub zaśnięcie kierującego pojazdem.
- b. Zachowanie się pieszego, które w zasadniczy sposób przyczyniło się do powstania zdarzenia drogowego:
- pieszy leżał, siedział, stał lub klęczał na jezdni,
  - pieszy poruszał się nieprawidłową stroną drogi,
  - pieszy wszedł na jezdnię, pomimo iż dla jego kierunku ruchu wyświetlany był sygnał czerwony lub osoba kierująca ruchem podawała sygnał zakazu wejścia na jezdnię,
  - pieszy wszedł na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, gdy kierujący pojazdem nie miał możliwości bezpiecznego zatrzymania pojazdu lub ominięcia pieszego,
  - pieszy wszedł na jezdnię spoza pojazdu lub innej przeszkody, nie będąc widocznym dla kierującego pojazdem ze względu na zasłonięcie go przez pojazd bądź przeszkodę, efektem czego kierujący pojazdem nie miał możliwości bezpiecznego zatrzymania pojazdu lub ominięcia pieszego,
  - przyczyną zdarzenia było zwolnienie przez pieszego kroku lub zatrzymanie się bez uzasadnionej potrzeby, a jednocześnie kierujący pojazdem nie mógł bezpiecznie zatrzymać pojazdu lub ominąć pieszego,
  - przyczyną zdarzenia było przechodzenie pieszego przez jezdnię lub torowisko poza przejściem dla pieszych w miejscu niedozwolonym, w szczególności:
    - 1) w odległości mniejszej niż 100 m od najbliższego przejścia dla pieszych;

- 2) na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni;
  - 3) do lub z przystanku komunikacji publicznej znajdującego się na wysepce dla pasażerów łączącej się z przejściem dla pieszych.
- c. Pozostałe przyczyny zdarzeń drogowych: pożar, niesprawność techniczna (nie ujęta w części dotyczącej pojazdu), trudny do przewidzenia stan nawierzchni, nieprawidłowa organizacja ruchu, nieprawidłowe zabezpieczenie robót, nieprawidłowo funkcjonująca sygnalizacja, niesprawna zaporą kolejowa, zwierzę, utrata przytomności, oślepienie przez słońce lub inny pojazd.
- 12) Uczestnicy:
- dane osobowe uczestników zdarzenia drogowego, osoby uczestniczące w zdarzeniu drogowym.
- 13) Dodatkowe informacje o kierującym:
- posiadane uprawnienia do kierowania pojazdem, ilość lat posiadania uprawnień, czy jest obcokrajowcem.
- 14) Rozstrzygnięcie czy popełniono przestępstwo oraz jakie postępowanie wdrożono.
- 15) Informacje dodatkowe:
- streszczenie informacji o zdarzeniu drogowym, które nie są zawarte w innych tabelach i pozycjach karty.
- 16) Schemat miejsca zdarzenia drogowego:
- a. ogólny plan sytuacyjny, zawiera grafikę przedstawiającą miejsce zdarzenia drogowego,
  - b. szkic sytuacyjny, w szczególności:
    - 1) geometrię odcinka drogi lub skrzyżowania z zaznaczeniem m.in. jezdni, poboczy,
    - 2) miejsce zderzenia się pojazdów lub potrącenia pieszego,
    - 3) uczestniczący w zdarzeniu: pojazd oraz pieszego, a także ich kierunki poruszania się.

Przytoczona powyżej bardzo szczegółowo struktura danych w systemie SEWIK została zamieszczona z głębokim przekonaniem o konieczności jej upowszechnienia. Informacje zebrane w karcie zdarzenia drogowego są na tyle szczegółowe, że mogą być podstawą do podejmowania wielu bezpośrednich działań w zakresie poprawy brd. Zdaniem autorów Programu, informacje te powinny być dobrze znane decydentom i w bardzo dobrym stopniu

praktykom mającym wyprowadzać uogólnione, najlepiej metodami naukowymi, wnioski służące poprawie sytuacji na drogach województwa lubuskiego. Powszechnie wiadomo, że jako bardzo dobra baza danych, która może dostarczać wprost ważnych informacji o słabych punktach infrastruktury, SEWIK nie jest w praktyce szeroko wykorzystywany<sup>21</sup>. Bez podjęcia szkoleń i wzrostu liczby specjalistów u zarządców dróg wszystkich kategorii, podejmowane działania nie będą miały należytego udokumentowania, a ponoszone koszty wprowadzanych „ulepszeń” mogą być nieuzasadnione.

Ważność tej bazy dostrzega też NIK, która jednak podkreśla, że szczegółowe dane budziły zastrzeżenia Izby – zastrzeżenia te dotyczyły błędnego rejestrowania danych przez policjantów. Uwagi odnoszą się również do:

- wiarygodności sposobu publikowania informacji na temat wypadków drogowych i kolizji w Polsce oraz ich przyczyn, na podstawie danych zarejestrowanych w SEWiK, bez jednoczesnego informowania odbiorców o istotnych ograniczeniach tego systemu, które w znaczący sposób wpływają na rzetelność prezentowanych informacji,
- braku właściwego nadzoru nad jakością i terminowością rejestrowania w SEWiK danych o zdarzeniach drogowych, w szczególności w przypadkach prowadzenia postępowań wyjaśniających dotyczących tych zdarzeń,
- nieskutecznego egzekwowania wpisywania do kart zdarzeń drogowych współrzędnych GPS miejsc zdarzeń,
- systemu diagnozowania potrzeb szkoleniowych, który nie obejmuje wszystkich funkcjonariuszy wymagających przeszkolenia.

Inne stwierdzone nieprawidłowości dotyczą:

- braku w policji ujednoczonej metodologii opiniowania projektów organizacji ruchu,
- nieaktualności dokumentacji SEWiK.

Stwierdzone niedociągnięcia na poziomie ogólnokrajowym mogły też utrudniać praktyczne korzystanie z bazy SEWIK w województwie lubuskim, które na poziomie regionu powinny być uzupełniane i aktualizowane wspólnie przez wszystkie zainteresowane instytucje.

---

<sup>21</sup> Z wyjątkiem GDDKiA – zarządca dróg krajowych przetwarza dane z SEWIK na swoje potrzeby i uwzględnia je w swoich działaniach.

### **4.3. Charakterystyka zdarzeń drogowych i główne problemy w województwie**

Specyfika zdarzeń drogowych województwa lubuskiego ma związek z uwarunkowaniami geograficznymi, na które składają się usytuowanie przy zachodniej granicy państwa oraz jeden z najwyższych kraju wskaźnik zalesienia głównych odcinków dróg publicznych. Przez teren województwa przebiegają trzy drogi międzynarodowe: E65, E30 oraz E36, które pokrywają się odpowiednio z trasami dróg krajowych S3, A2 oraz DK18. W związku z tym, w województwie występuje duży udział ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych. Opłaty za przejazd autostradą, jako znaczący składnik kosztów transportu, powodują, że kierowcy wybierają drogi niższych klas, które już dzisiaj nie są przystosowane do dużego natężenia ruchu ciężarowego. Nieprzystosowanie to wynika między innymi z ograniczenia skrajni drogi na długich odcinkach przez drzewa przydrożne, co skutkuje znaczącą liczbą wypadków właśnie w rodzaju wspomnianego już „najechania na drzewo”.

Ocena zdarzeń na drogach woj. lubuskiego w 2013 przez KRBD<sup>22</sup> potwierdza tę diagnozę: *„Problemem województwa są zderzenia czołowe oraz wypadki związane z najechaniem na drzewo. Pod względem udziału wypadków z drzewami region znalazł się na drugim miejscu w kraju. Również udział ofiar śmiertelnych w tych zdarzeniach znacznie przekracza średnie wartości notowane w kraju”*.

---

<sup>22</sup> „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013”. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

## 5. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

W Programie uwzględniono dokumenty rekomendowane przez KRBRD<sup>23</sup>.

### 5.1.Rekomendacje międzynarodowe

Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję dotyczącą planu działań wszystkich krajów na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zalecenia zostały spisane w dokumencie *Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2026*. Fundamentalną intencją *Planu* jest uchronienie 5 milionów ludzi przed śmiercią wskutek wypadku drogowego w latach 2011–2020. Ponadto założono, iż program ONZ przyczyni się do tego, iż każdy kraj:

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

Na podstawie Planu Globalnego przyjęto do realizacji pięć filarów na których należało utworzyć programy krajowe:

- a. system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- b. bardziej bezpieczna infrastruktura drogowa oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu drogowego (szczególnie pieszych, rowerzystów i motocyklistów),
- c. bardziej bezpieczne pojazdy,
- d. kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
- e. system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

### 5.2.Warunki krajowe

Narodowy Program został opracowany z uwzględnieniem wszystkich dokumentów strategicznych dla Polski. Wszystkie te dokumenty nawiązują do Strategii Rozwoju Kraju 2020. Dokument ten zakłada, że ze względu na bardzo wysokie zagrożenie utratą życia w wypadku drogowym w Polsce, przygotowane i realizowane będą programy poprawy

---

<sup>23</sup> Według Narodowego Planu bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Dokument przyjęty przez KRBRD dn.20.06.2013 r.

bezpieczeństwa ruchu drogowego, skorelowane z pracami nad poprawą stanu infrastruktury oraz kampaniami informacyjno-edukacyjnymi w zakresie zasad ruchu drogowego oraz promocji bezpiecznych zachowań na drodze. Jako najważniejsze zadania wskazano:

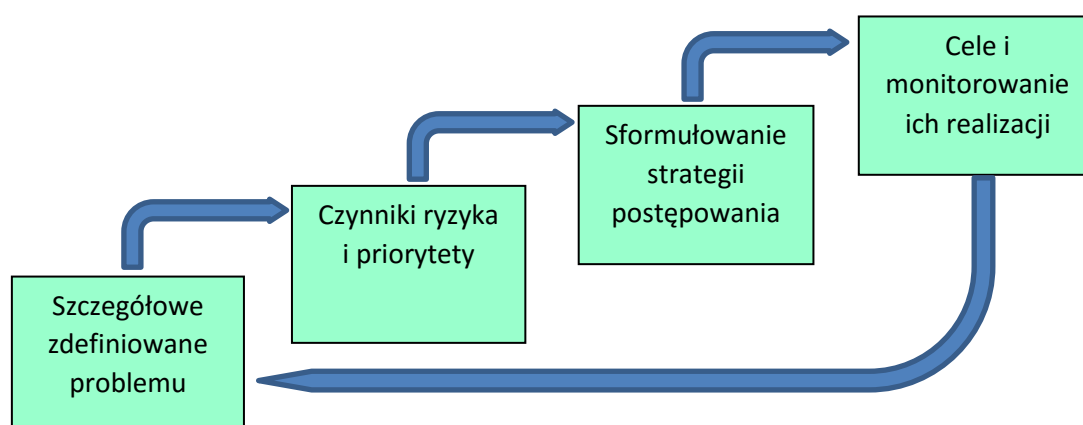
- a. budowę i rozwój systemów automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym,
- b. rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami,
- c. rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów,
- d. usprawnianie form i kanałów komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- e. Inteligentne Systemy Transportowe,
- f. stworzenie systemu finansowania inwestycji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wszystkie zadania określone w NP BRD należy zrealizować w ramach Programu lubuskiego na okres 2016-2025 z założeniem, iż są to zadania podstawowe. W programie zawarte są również wszelkie regionalne uwarunkowania brd i stanowią uzupełnienie głównych zadań krajowych. Zadania te zawarto w załączniku nr 2.



## 6. CELE PROGRAMU

Według „Podręcznika bezpieczeństwa ruchu drogowego dla decydentów i praktyków. Systemy danych” Światowej Organizacji Zdrowia 2010, w powszechnej opinii bezpieczeństwo ruchu drogowego jest prostym zagadnieniem i – w zależności od osobistych doświadczeń osób wyrażających takie opinie – poprawa sytuacji w tym zakresie może być szybko osiągnięta po rozwiązywaniu tylko tych problemów, które te osoby zdefiniowały w swoim otoczeniu. Natomiast w rzeczywistości do podjęcia uzasadnionych decyzji służących poprawie brd konieczna jest rzetelna i szczegółowa ocena sytuacji. Ocena ta obejmuje: szczegółowe zdefiniowanie problemu, określenie czynników ryzyka i obszarów priorytetowych, sformułowanie strategii postępowania, ustanowienie celów i monitorowanie ich realizacji. Cały cykl przemyślanych działań nastawionych na uzyskanie trwałych efektów w postaci redukcji wypadków i ofiar tych wypadków przedstawiono na rys. 5.



**Rys. 5.** Cykl działań nastawionych na uzyskanie trwałych efektów w postaci redukcji wypadków i ofiar wg „Podręcznika brd dla decydentów i praktyków WHO”<sup>24</sup>

Bez dobrego zdiagnozowania głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego zapisanego w powyższych procedurach, nie osiągnie się znaczącego i akceptowalnego obniżenia ryzyka wypadków i ich skutków.

### 6.1. Zasady Programu

Podstawą tworzenia „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim na lata 2016-2025” był NP BRD oraz zapisy w dokumentach

<sup>24</sup> *Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World Health Organization 2010.*

Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020<sup>25</sup>, zwanego dalej Strategią. Program wojewódzki składa się z diagnozy pozwalającej na obiektywną ocenę faktycznego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie oraz strategii zawierającej sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań. Program zawiera również przesłanki do podjęcia zadań przez instytucje i organizacje szczebla wojewódzkiego odpowiedzialne za brd. Głębokie uzasadnienie podejmowania szerokich interdyscyplinarnych działań czerpano z Podręcznika WHO.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 stanowi główną inspirację przy tworzeniu Programu Lubuskiego. W szczególności przyjęto tę samą strukturę opracowania, zasady wdrażania, narzędzia monitoringu oraz główne wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taki układ Programu pozwoli na porównywanie efektów działania na rzecz poprawy brd w województwie lubuskim z postępem takich działań na innych regionów oraz na poziomie krajowym.

Strategia zawiera przesłanie, które można uznać za główne motto władz i liderów gospodarki w regionie: *„Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 stanowi najważniejszy dokument samorządu województwa, określający kierunki rozwoju regionalnego i wskazujący obszary szczególnej interwencji. Łączy w sobie diagnozę stanu regionu, stojące przed nim wyzwania rozwojowe i aspiracje jego mieszkańców. Strategia funkcjonować będzie jako plan postępowania władz regionalnych, tak w procesie zarządzania województwem, jak i w inicjowaniu oraz rozwijaniu mechanizmów współpracy pomiędzy samorządem terytorialnym, sferą biznesową i mieszkańcami województwa. Uwzględnienie w Strategii dokumentów planistycznych szczebla międzynarodowego i krajowego gwarantuje skorelowanie procesów rozwojowych województwa lubuskiego z podstawowymi założeniami europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego”*. Przesłanie to powinno stanowić też podstawę dobrych praktyk, polegających na eliminowaniu „martwych obszarów” kompetencji, skutkujących pozostawianiem niezakończonych spraw dotyczących brd. W Programie w każdym rozdziale podkreśla się, że dobre praktyki w sytuacji niedomowień prawnych są czynnikiem, który może znacząco usprawnić interdyscyplinarny system zarządzania brd<sup>26</sup>. Strategię należy popularyzować w województwie jako **Kodeks Honorowy**

---

<sup>25</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020. Załącznik do Uchwały nr XXXII/319/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 listopada 2012 r.

<sup>26</sup> Dobre praktyki będą najlepszym narzędziem do osiągnięcia synergii. Wspólne działania dadzą efekt synergiczny w postaci lepszego wyniku współpracy wielu instytucji zaangażowanych na rzecz poprawy brd niż indywidualne działania każdej z nich.

**Obywatela Województwa Lubuskiego**, który zobowiązuje do podejmowania wszelkich inicjatyw sprzyjających poprawie jakości życia i bezpieczeństwa wszystkich mieszkańców.

W strukturze Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 infrastruktura transportowa zajmuje drugi w kolejności obszar wyzwań sprzyjających realizacji wizji województwa w 2020 roku, jako regionu o dobrej dostępności i spójności. Bezpośrednio działania te są wskazane w celu operacyjnym 2.1: „Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej”, zaś szczegółowo w kierunkach interwencji celu operacyjnego 2.1: „Rozwój infrastruktury drogowej” – w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidowanie miejsc niebezpiecznych na drogach.

„Podręcznik” WHO określa efektywne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego jako takie, które polega na: systematycznym **gromadzeniu** poprawnych danych, ich **analizie**, **interpretacji** oraz **zastosowaniu**. Z doświadczeń Światowej Organizacji Zdrowia i Banku Światowego wynika, że systemy zbierania danych o ruchu drogowym są słabo rozwinięte w krajach o niskim i średnim PKB, gdzie występuje największa wypadkowość. Polska posiada jedną z najgorszych statystyk w Unii Europejskiej i może być zaliczana do grupy takich krajów.

W każdym kraju powinien być rozwijany naukowy i spójny system do zbierania, przechowywania, analizowania, rozpowszechniania i zastosowania danych o wypadkach drogowych. W Programie proponuje się wprowadzenie takiego systemu w skali regionalnej na obszarze województwa, który będzie realizowany przez „Lubuskie Centrum Analiz BRD”.

Potrzeba stworzenia dobrego systemu do analizowania i diagnozowania brd wynika z wielu aspektów, podkreślanych w „Podręczniku” oraz w NP BRD:

1. bezpieczeństwo ruchu drogowego jest kwestią świadomej polityki publicznej. Dane zaś są potrzebne do podniesienia wiedzy na temat wielkości ruchu samochodowego i jego wpływu na bezpieczeństwo. Dobra baza danych w tej dziedzinie pomoże w podejmowaniu ważnych decyzji politycznych wspomagających działania specjalistów;
2. skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego wymaga danych, na których można polegać. Niezbędne są one do definiowania problemów brd, identyfikacji zagrożeń, formułowania strategii i planowania działań oraz monitorowania ich wdrożenia;
3. dane odnoszące się do bezpieczeństwa na drogach są gromadzone w kraju codziennie, ale są mało przydatne w praktyce do wdrażania działań związanych z poprawą

bezpieczeństwa ruchu drogowego bez właściwego przetworzenia i przeanalizowania w systemie komputerowej bazy danych,

4. W systemie danych o wypadkach drogowych należy przetwarzać informacje w sposób, który pozwala na analizę na pewnym poziomie agregacji, który ułatwia podejmowanie działań. Baza danych powinna zawierać:
  - wszystkie wypadki ze skutkiem śmiertelnym i te, w których wystąpiły poważne urazy,
  - dane o pojeździe, użytkownikach drogi, drodze i jej otoczeniu, które pomogą w identyfikacji przyczyn i wyborze środków zaradczych,
  - dokładne informacje o lokalizacji wypadku,
  - czas zdarzenia – dla ułatwienia postępowania dowodowego.
5. Kompleksowa ocena i monitorowanie skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga zastosowania takich mechanizmów zbierania danych i ich analizy, które obejmują nie tylko drogi, liczbę zabitych i rannych (końcowe wyniki), ale również inne informacje (np. wielkość ruchu, liczba uprawnionych kierowców), wyniki pośrednie (np. stosowanie pasów, liczba wykroczeń drogowych uczestników zdarzenia) oraz społeczno-ekonomiczne koszty związane ze skutkami zdarzenia drogowego,
6. Różne grupy instytucji i organizacji potrzebują dla własnych potrzeb różnych danych o zdarzeniach drogowych. Dlatego dane powinny być czytelne i zrozumiałe dla głównych instytucji związanych z zagadnieniami brd (instytucje prawne, komunikacja, służby medyczne).

Zapewnienie wymienionych standardów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego będzie zagwarantowane poprzez utworzenie Lubuskiego Centrum Analiz BRD. Jednostka ta ma łączyć funkcje określone w NP BRD jako regionalne obserwatorium brd oraz jednostka badawcza przy lokalnym ośrodku naukowym. Wymagania stawiane bazom danych zdaniem autorów Programu spełnia policyjny System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK). Regionalne centrum przetwarzające pozyskiwane przez policję dane, oraz na ich podstawie prowadzące analizy i diagnozy brd, może powstać jako projekt B+R we współpracy Uniwersytetu Zielonogórskiego i Marszałka Województwa Lubuskiego.

## 6.2. Podejście Bezpieczny system

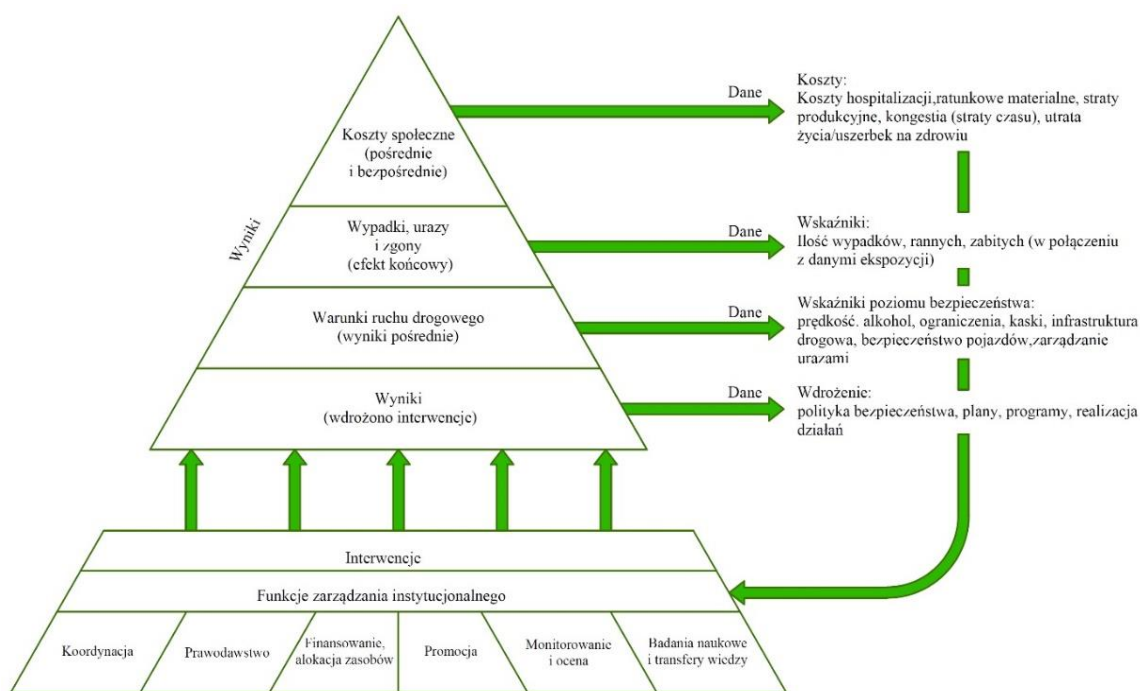
Wg standardów Światowej Organizacji Zdrowia, Banku Światowego i opartych na tych standardach wytycznych Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, skuteczne zarządzanie brd wymaga stworzenia systemu na wszystkich poziomach, w tym również regionalnym. System ten powinien uwzględniać trzy powiązane z sobą elementy:

- funkcje zarządzania instytucjonalnego,
- konkretne działania (interwencje),
- rezultaty.

Program dla województwa lubuskiego zawiera te wszystkie elementy, z założeniem że będą one realizowane prawidłowo. Jako gwarancję powodzenia tych działań przewidziano utworzenie Lubuskiego Centrum Analiz BRD, które będzie pełniło rolę instytucji wykonawczej, w odróżnieniu od doraźnego sposobu działania LR BRD<sup>27</sup>. Miejsce Centrum jest jednoznacznie określone w schemacie zarządzania systemowego, opracowanym przez Światową Organizację Zdrowia i Bank Światowy, i przedstawionym na rys. 6 wśród funkcji zarządzania funkcjonalnego. Badania naukowe i transfery wiedzy są ważnym ogniwem systemu, pozwalającym na wyznaczanie kierunków działań i ocenę rezultatów, gdyż tylko w tym sektorze można opracować uogólnione wnioski z dużej liczby zebranych danych.

---

<sup>27</sup> [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl) Bank Światowy rekomenduje powstanie Krajowej Instytucji Wiodącej.



**Rys. 6.** Zarządzanie systemowe bezpieczeństwem ruchu drogowego wg WHO i BŚ<sup>28</sup>

Jak wynika z przedstawionego modelu zarządzania systemowego sprawny system wymaga działania na trzech poziomach, które będą realizowane w województwie lubuskim i wnioskowane przez sekretariat LRBRD do sekretariatu KRBRD:

#### A. Funkcje zarządzania instytucjonalnego

1. Koordynacja – będzie polegała na aktywnym wspieraniu prac nad przekształceniem istniejącego Sekretariatu KR BRD w Krajową Instytucję Wiodącą (KIW) zgodnie z opinią ekspertów Banku Światowego, kolejnym krokiem powinno być przekształcenie LR BRD w regionalną instytucję na wzór KIW.
2. Prawodawstwo – wnioskowanie do KR BRD oraz lubuskich posłów o wszczęcie procedur legislacyjnych usprawniających prawo, co pozwoli unikać w przyszłości sporów kompetencyjnych pomiędzy urzędami centralnymi, jak np. pomiędzy MIiRR a NIK o zakresie prowadzonych działań na rzecz brd przez zarządców dróg<sup>29</sup>.
3. Finansowanie i alokacja środków – kampanie informacyjne dla samorządów na etapie tworzenia budżetów informujące o konieczności tworzenia budżetów na działania brd wymienione w Programie. Współpraca Urzędu Marszałkowskiego i Wojewody z KRBRD przy staraniach o utworzenie Funduszu BRD dedykowanego finansowaniu

<sup>28</sup> *Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners. WHO Geneva, 2009.*

<sup>29</sup> *Str. 333 do 336 Informacji o wynikach kontroli „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”. NIK 24.07.2014r. Polemika w postaci odmowy Ministra Infrastruktury i Rozwoju wprowadzenia ulepszeń w przepisach dotyczących poprawy brd i stanowisko prezesa NIK podtrzymujące konieczność takich zmian.*

działań zmierzających do poprawy BRD w Polsce – zarówno tych z zakresu edukacji, jak i nadzoru, ratownictwa czy inżynierii – na szczeblu regionalnym dla wszystkich kategorii dróg. Należy też podjąć starania o wydzielenie środków na drogi lokalne z Krajowego Funduszu Drogowego, w części odpowiedniej do pokrycia kosztów odtworzenia tych dróg po przejazdach pojazdów kierowanych na objazdy w okresie zamknięcia dróg krajowych i autostrad, na czas robót lub usuwania skutków zdarzeń drogowych.

4. Promocja – seminaria i wojewódzkie kampanie brd z zaangażowaniem głównych instytucji odpowiedzialnych za brd w województwie: Marszałka i Wojewody w celu podniesienia prestiżu podejmowanych działań brd, poprawienie świadomości społecznej.
5. Monitorowanie i ocena – całoroczna praca, ocena podejmowanych przedsięwzięć. W pierwszym bezinwestycyjnym rocznym Programie Realizacyjnym konieczne jest utworzenie Lubuskiego Centrum Analiz BRD w ramach konkursu RPO Lubuskie.
6. Badania naukowe i transfery – konieczna jest kontynuacja działań na Uniwersytecie Zielonogórskim i innych lubuskich uczelniach w dziedzinie brd. Na UZ od 2013 roku rozpoczęto na bazie dyrektywy unijnej<sup>30</sup> szkolenie audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego – w tym zakresie prowadzona jest też międzynarodowa współpraca Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego z Bauhaus-Universität w Weimarze, na podstawie listu intencyjnego podpisanego w dniu 21.08.2012 r. Dalszym konsekwentnym krokiem będzie utworzenie Lubuskiego Centrum Analiz BRD w ramach Działania 2.1 Rozwój społeczeństwa informacyjnego. Utworzenie takiej jednostki będzie spełnieniem podstawowych zaleceń Banku Światowego, aby utworzyć: *„kompleksowy system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, zawierającego dokładne, wyczerpujące, łatwo dostępne dane dotyczące rezultatów końcowych (ofiar śmiertelnych, rannych, wypadków, kolizji, kosztów), rezultatów pośrednich (wskaźników korzystania z pasów bezpieczeństwa, przekraczania dopuszczalnej prędkości itp.), czynników bazowych (użytkowania dróg, wyników badań dot. postaw, przekonań itp.) oraz produktów (bezpiecznego projektowania dróg i standardów w ww. zakresie, rzetelnej kontroli pojazdów, egzekwowania przepisów, działań na rzecz edukacji, promocji itp.)”*. Bez takiego centrum, usytuowanego np. przy

---

<sup>30</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Uniwersytecie Zielonogórskim, nie będzie możliwe przetwarzanie dużej liczby danych z bazy SEWIK na potrzeby tego systemu i wdrażanie działań poprawiających brd na sieci dróg wszystkich kategorii w województwie lubuskim.

#### B. Interwencje

Działania ukierunkowane na sieć drogową w ramach zadań statutowych zarządców dróg. Wszystkie planowane inwestycje powinny uwzględniać bezpieczeństwo ruchu. Zalecanym sposobem weryfikacji dokumentacji budowy dróg samorządowych w tym zakresie, jest przeprowadzenie audytu brd zgodne z procedurami wymaganymi przez ustawę o drogach publicznych. W projektach powinny być wskazane środki niezbędne do realizacji elementów brd. Środki te mają być zarezerwowane we własnym budżecie każdego zarządcy dróg lub powinny być podjęte starania o ich pozyskanie z konkursów w ramach RPO Lubuskie. Dotyczy to wszystkich działań w zakresie: planowania, projektowania, obsługi inwestycyjnej oraz realizacji inwestycji. Zarządcy dróg są odpowiedzialni za ochronę dróg przed niewłaściwym korzystaniem. W tym segmencie należy też przewidzieć dalsze doposażenie techniczne służb ratownictwa oraz ich szkolenie. Kosztami wypadków są też koszty leczenia i rehabilitacji refundowane przez ubezpieczycieli. Ustalenie niezbędnego udziału funduszy ubezpieczeniowych w finansowaniu elementów brd będą stanowiły trudny element inżynierii finansowej. Sprawy te wymagają negocjacji strony odpowiedzialnej za bezpieczeństwo (reprezentującej interes społeczny) z podmiotami gospodarczymi, jakimi są firmy ubezpieczeniowe działające zgodnie z kodeksem handlowym.

#### C. Rezultaty

Rezultaty należy sprawdzać na czterech poziomach:

1. wyniki uzyskane po wprowadzeniu określonej liczby interwencji,
2. wyniki pośrednie w postaci poprawy warunków ruchu drogowego (prędkości, stosowanie kasków, trzeźwość, jakość infrastruktury drogowej),
3. wyniki końcowe – redukcja liczby wypadków i ofiar oraz rannych,
4. koszty społeczne pośrednie i bezpośrednie (hospitalizacja, straty produkcyjne, utrudnienia w ruchu, koszty utraty życia lub inwalidztwa).

### **6.3.Czynniki niezbędne do kontynuacji „Wizji Zero”**

„Wizja Zero”, przyjęta w większości strategii i programów europejskich organizacji i krajów, powinna być rozumiana jako realny, możliwy do osiągnięcia cel. W wybranych krajach cel ten jest różnie formułowany, i w związku z tym krajowa wizja „zero ofiar śmiertelnych na polskich drogach” jest też tylko w takim stopniu możliwa do osiągnięcia,



jak bezpieczny będzie system transportowy (czyli drogi i ich użytkownicy). Dla uzasadnienia tej tezy należy przytoczyć rozumienie tej wizji w wybranych krajach<sup>31</sup>: Szwecja – „Wizja Zero”, Norwegia – „Wizja Zero”, Szwajcaria – „Wizja Zero”, Holandia – „Zrównoważony i bezpieczny system transportu”, Wielka Brytania – „Drogi bezpieczne dla wszystkich”, Austria – „Poziom bezpieczeństwa porównywalny z trzema najlepszymi krajami w Europie”, Dania – „Jeden wypadek to zbyt wiele”, Kanada – „Najbezpieczniejsze drogi na świecie”, Australia – „Bezpieczne drogi dla całego społeczeństwa”, Nowa Zelandia – „Bezpieczny system drogowy jako wzór do naśladowania dla całego świata”.

#### 6.4.Cele zorientowane na redukcję liczby zabitych i ciężko rannych

Dla sprawnego posługiwania się wskaźnikami brd służącymi realizacji celów zorientowanych na redukcję liczby zabitych i ciężko rannych, NP BRD proponuje ujednoczoną strukturę ich budowy. W tabeli 6 zestawiono główne filary i uwarunkowania ich skutecznej realizacji.

**Tabela 6.** Struktura Programu wg NP BRD<sup>32</sup>.

Filar	Rodzaj działania		
	Inżynieria	Nadzór	Edukacja
Bezpieczny człowiek	Interwencje ujęte w kierunkach działań priorytetowych właściwych dla każdego filaru bezpieczeństwa		
Bezpieczne drogi			
Bezpieczna prędkość			
Bezpieczny pojazd			
Ratownictwo i opieka powypadkowa			

W każdym działaniu trzeba wyróżnić trzy poziomy działania: inżynierię, nadzór i edukację. Na każdym poziomie wykonywane są czynności zapewniające trwałość tych działań. Pod pojęciami tymi należy rozumieć:

**Inżynierię** – rozumianą jako rozwiązania techniczne sieci drogowej, które podnoszą bezpieczeństwo dróg i sprawiają, że drogi „wybaczają” ludzkie błędy, oraz pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu oraz zmniejszają ewentualne szkody zdarzenia.

<sup>31</sup> GAMBIT 2005 czyli polska wizja zero. Krajowy Program bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2013.

<sup>32</sup> NP BRD 2013-2020. Dokument przyjęty przez KR BRD w dn. 20.06.2013 r.

**Nadzór** – rozumiany jako widoczny nadzór i kontrola, mające na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich nieprzestrzeganiu.

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

Działania przyjęte do realizacji Programu, zawarte w załączniku nr 2, spełniają te podstawowe założenia.

Sporządzone wg tabeli 6. i dostosowane do działań ujętych w Programie lubuskim „Tablice priorytetów i kierunków działań” dla wszystkich filarów, zamieszczone są w załączniku „Tablice priorytetów i działań”.

### **6.5. Struktura programu oparta na rozwinięciu czynników C-P-D**

Na poziomie krajowym i regionalnym prawie wcale lub w bardzo ograniczonym zakresie prowadzi się kompleksowe badania dotyczące bezpieczeństwa na drogach. Obecnie nie można zatem stwierdzić, w oparciu o obiektywne kryteria, które z podejmowanych w ostatnich latach działań i w jakim stopniu przyczyniły się one do poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach<sup>33</sup>. Poza oczywistymi stwierdzeniami, że statystyki w tym sektorze ulegają poprawie w efekcie kontroli prędkości, eliminacji nietrzeźwych kierowców, budowaniu obwodnic, edukacji dzieci i dorosłych, nie ma w literaturze dotyczącej tego przedmiotu określonych kryteriów poprawy brd dla poszczególnych zadań.

Kryteriów tych należy poszukiwać we wzajemnych relacjach głównych czynników brd, czyli człowiek-pojazd-droga (C-P-D). Wybrane aspekty tych trzech czynników, np.: przestrzeganie przez kierujących obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa, koszty wypadków drogowych czy też przestrzeganie limitów prędkości, były przedmiotem prac badawczych i opracowań w formie raportów przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>34</sup>. Niezbędne są jednak dalsze działania, ukierunkowane na pozyskiwanie takich danych na poziomie regionu, z uwzględnieniem jego specyfiki. Województwo lubuskie dysponuje wystarczającym potencjałem, aby podejmować takie inicjatywy na swoim terenie, z wykorzystaniem regionalnej bazy danych o wypadkach, własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz Uniwersytetu Zielonogórskiego, gdzie od 2012 roku

---

<sup>33</sup> [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl) Instytut Transportu Samochodowego na wzór Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu utworzył Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Jednak NP BRD zakłada, że dla poprawnego funkcjonowania systemu brd niezbędne są też obserwatoria regionalne.

<sup>34</sup> Źródło: [www.krbrd.gov.pl/pl/raporty-krajowe.html](http://www.krbrd.gov.pl/pl/raporty-krajowe.html)

prowadzone są systematyczne działania związane ze szkoleniem kadr dla brd oraz współpraca międzynarodowa w tej dziedzinie. Wszystkie niezbędne działania zmierzające do redukcji ofiar i rannych w wypadkach samochodowych zestawiono w złączniku nr 2 i w tablicy 01. Ze względu na syntetyczny charakter tego opracowania, przedstawiony katalog nie może być traktowany jako pełny – jest on wynikiem przeprowadzonej oceny wykonania przedsięwzięć w poprzedniej edycji programu Gambit Lubuski, analizy wyników kontroli NIK oraz dostępnych danych, nie zaś uporządkowanym hierarchicznie zamkniętym zbiorem<sup>35</sup>. Katalog działań powinien być aktualizowany każdorazowo po okresowej ocenie realizacji Programu.

---

<sup>35</sup> Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwo ruchu drogowego. NIK. Warszawa, 24 lipca 2014 r.

## 7. BEZPIECZNY CZŁOWIEK

### 7.1. Bezpieczeństwo człowieka w świetle statystyk

Z pośród trzech czynników sprawczych wypadku drogowego: człowiek – pojazd – droga (C-P-D), mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu, jako przyczyna wypadku najczęściej występuje człowiek. Zachowanie poszczególnych grup użytkowników dróg, na które duży wpływ wywiera otoczenie drogi (fiksacja), jest przyczyną powstawania wypadków drogowych. Człowiek w ruchu drogowym występuje aktywnie w dwóch rolach: jako kierowca i jako pieszy oraz w biernej roli pasażera. Szczególnie kierowca pojazdu powinien mieć pełną informację o drodze i warunkach ruchu. Informacje ważne dla kierowcy zawiera organizacja ruchu, utrwalona w pasie drogi w formie oznakowania poziomego i pionowego. Niestety, z powodu niskiej świadomości zarządców dróg, w pasie drogi zamieszczane są również znaki niezwiązane z ruchem, w tym najliczniej tablice reklamowe. Fiksacja oka na punktach reklamy powoduje, że kierowca nie zauważa nawet 53% treści przedstawionej na oznakowaniu pionowym<sup>36</sup>. Z tego wynika że rozproszenie uwagi na innych obiektach w pasie drogi może mieć znaczny udział w przyczynach wypadków.

**Tabela 7.** Wypadki i ich sprawcy w zestawieniu porównawczym w kraju i województwie lubuskim w 2013 r.<sup>37, 38</sup>

Lp.	Sprawca wypadku	W kraju		W województwie lubuskim	
		Liczba	%	Liczba	%
1	2	3	4	5	6
1.	Wina kierujących	29354	81,9	647	86,9
2.	Wina pieszych	3182	8,9	71	9,5
3.	Pozostałe przyczyny	3311	9,2	27	3,6

W analizie bezpieczeństwa ruchu w województwie lubuskim dalszy ważny podział sprawców wypadków powinien być przeprowadzony ze względu na miejsce zamieszkania.

<sup>36</sup> Bichajło L. Przebieg postrzegania wzrokowego odcinka drogi jednojezdniowej na podstawie pomiarów okulometrycznych. *Logistyka* 6/2014.

<sup>37</sup> [www.statystykapolicja.pl](http://www.statystykapolicja.pl) Wypadki drogowe w Polsce. Warszawa, 2015.

<sup>38</sup> WRD KW Policji Gorzów Wlkp.

W tym ujęciu piesi będą prawie w 100% mieszkańcami województwa. Natomiast ze względu na bardzo duży ruch tranzytowy na drogach województwa lubuskiego, w grupie kierowców jako sprawców wypadków będą występować kierowcy z innych województw, a nawet krajów.

Na podstawie zestawienia w tab. 7 widać, że struktura sprawców w województwie jest podobna do krajowej. Większa różnica występuje w poz. 3 „Pozostałe przyczyny” – może to oznaczać, że policja w lubuskim z większą dokładnością definiuje sprawców, nie zostawiając marginesu niepewności „nie wiem dokładnie, kto spowodował wypadek”.

## **7.2.Człowiek jako sprawca, identyfikacja czynników zagrożenia**

Według danych policji: „Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku”, wśród sprawców wypadków najliczniejszą grupę stanowią kierujący samochodami ok. 82 % oraz piesi ok. 9 %. Najliczniejszymi sprawcami wypadków drogowych spośród kierujących pojazdami są kierujący samochodami osobowymi i ciężarowymi. Najwięcej wypadków z udziałem pieszych spowodowali kierujący samochodami osobowymi. Najczęstszymi przyczynami było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe manewry i zbyt duża prędkość pojazdów.

Do najczęstszych błędów popełnianych przez kierujących należą:

- nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu - 27 %
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 26 %
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami - 8 %
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych - 7 %
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 5 %

Przyczyną wypadków powodowanych przez kierujących jest niedostateczna edukacja, brawura, zmęczenie i rozproszenie uwagi, a także jazda pod wpływem alkoholu. Wszystkie te czynniki mają jednak wspólny mianownik: edukacja i świadomość – dobrze wyszkolony kierowca posiadający wysoką świadomość swojej pozycji na drodze będzie kierowcą bezpiecznym.

Najczęstszą przyczyną wypadku z winy pieszego jest:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem - 56 %
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody - 12 %
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym - 11 %

Dla wszystkich rodzajów zdarzeń powodowanych przez pieszych, choć pozostają jego wyłączną winą, jednak w świetle prawa pierwsze oskarżenie trafia do kierującego. To pieszy jest bowiem na ogół ciężiej poszkodowany (jako niechroniony użytkownik drogi). Jedynym czynnikiem, nad którym może zapanować kierowca, jest prędkość, która – utrzymana na poziomie poniżej 50 km/h – pozwala pieszememu na przeżycie.

### **7.3.Działania związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego**

W Programie w załączniku 2 i w tablicy 1 zaproponowano działania, które w filarze Bezpieczny Człowiek obejmują zarówno kierującego, jak i pieszego. W obu przypadkach zawierają one elementy inżynierii, nadzoru oraz edukacji.

## 8. BEZPIECZNE DROGI

### 8.1. Sieć drogowa województwa lubuskiego na tle sieci krajowej w 2013 roku

Długość dróg krajowych w Polsce wynosi 19 296 km, a dróg wojewódzkich 28 480 km. W województwie długość sieci dróg krajowych wynosi 907,1 km, co stanowi 4,7 % długości sieci w kraju. Drogi wojewódzkie liczą 1583,7 km, co stanowi 5,5 % długości sieci tej kategorii w kraju. Ponadto w województwie jest 3504,8 km dróg powiatowych oraz 2322,4 km dróg gminnych. Długość autostrady na terenie województwa wynosi 92,5 km.

Dla oddania charakteru ruchu na drogach województwa niezbędne są dane o ludności, powierzchni i zarejestrowanych samochodach wg GUS<sup>39</sup>:

Ludność województwa	– 1.020.307 osób	2,6% ludności kraju
Obszar województwa	– 13.988 km <sup>2</sup>	4,5% powierzchni kraju
Ilość zarejestrowanych pojazdów	– 668.589	2,6% wszystkich pojazdów w kraju

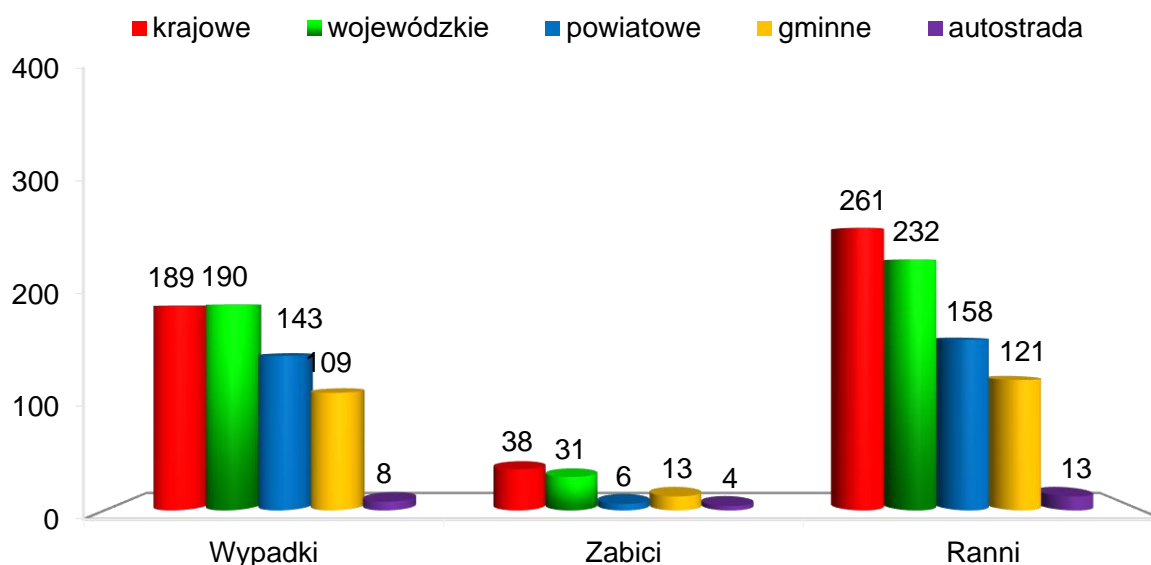
Województwo jest mocno zalesione, co z kolei powoduje, że znaczna część odcinków dróg przebiega przez obszary zacienione, z możliwością utrzymywania się wilgotnej nawierzchni przez większą część dnia. Ten czynnik wyróżnia sieć dróg województwa lubuskiego spośród pozostałych w kraju. Wpływa to też na charakter zdarzeń – z możliwością częstszych zderzeń z drzewami oraz wypadków spowodowanych śliskością nawierzchni.

### 8.2. Oddziaływanie drogi na stan bezpieczeństwa ruchu

Jest istotna różnica w wypadkowości zależnie od kategorii drogi. Na bezpieczeństwo wpływa standard techniczny ustalony klasą drogi, stan techniczny determinowany zużyciem eksploatacyjnym oraz ogólne wyposażenie drogi w urządzenia brd. Te warunki są najlepsze na drogach najwyższych klas, będących u zarządcy dróg krajowych. Jakość dróg i ich techniczne wyposażenie spada dla kolejnych kategorii i osiąga najgorszy poziom na drogach gminnych. Dróg tych jest najwięcej w województwie i – jak wynika z rys. 7 – występuje nań najwięcej wypadków oraz rannych, jednak ze względu na niskie prędkości, występuje mniej ofiar śmiertelnych.

Mając to na uwadze, działania stawiają na rozwój infrastruktury drogowej, jej doposażenie oraz utrzymanie w dobrym stanie już istniejących odcinków.

<sup>39</sup> <http://stat.gov.pl/> dane na dzień 31.12.2014 r.



**Rys. 7.** Wypadki i ich skutki według kategorii dróg WRD KW Policji w Gorzowie Wlkp. w 2015 r

Dodatkowym podkreśleniem wagi bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych jest trwająca od wielu lat kampania na szczeblu krajowym wraz finansowaniem działań na rzecz brd w tym sektorze.

W latach 2005-2012 Sekretariat KRBRD realizował Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach samorządowych. Uzyskane efekty etapowe potwierdzają celowość kontynuacji takich programów<sup>40</sup>:

Przed realizacją zadania

Zdarzenia drogowe i ich skutki	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
suma 2003-2005	1177	116	1431	6007
średnia z lat 2003-2005	392	39	477	2002

Po realizacji zadania

Zdarzenia drogowe i ich skutki	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
suma 2006-2008	301	16	405	2139
średnia z lat 2006-2008	100	5	135	713

<sup>40</sup> M. Wierzchowski „Efekty realizacji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach samorządowych w latach 2005-2010”. Seminarium PKD Warszawa, 20 stycznia 2011r.



## Różnica

Zdarzenia drogowe i ich skutki	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Różnica	292	34	342	1289
<b>Spadek / wzrost</b>	<b>74,49%</b>	<b>87,18%</b>	<b>71,70%</b>	<b>64,39%</b>

### 8.3. Działania konieczne dla poprawy stanu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej

Oprócz działań związanych z bieżącą oceną stanu technicznego dróg, niezbędne jest aktywniejsze przeprowadzanie nakazanych prawem przeglądów i prowadzenie niezbędnej dokumentacji. Jednostki zarządzające drogami nie wypełniają tych ważnych obowiązków, przez co nie jest odpowiednio dokumentowany stan dróg, mający bezpośredni związek z brd.

Zgodnie z Dyrektywą Unijną o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej<sup>41</sup>, na drogach wszystkich kategorii – wzorem dróg krajowych – należy wprowadzić audyt brd. Ta niezależna procedura oceny planów, projektów oraz wykonanych dróg pod względem bezpieczeństwa użytkownika, zalecana jest w Dyrektywie do stosowania również poza drogami sieci TEN-T – niestety jej implementacja do polskiego prawodawstwa w postaci nowelizacji ustawy o drogach publicznych pomija taką możliwość. Koniecznie należy podkreślić, że komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 20.07.2010 przypomina, że zasady audytu należy rozszerzać na drogi leżące też poza siecią głównych dróg. Komisja zapewni przyznawane środków europejskich tylko na infrastrukturę spełniającą wymogi dyrektyw odnoszących się do brd<sup>42</sup>. Zarządcy dróg muszą uwzględnić w swoich planach budżetowych ryzyko nieotrzymania dofinansowania dla projektów drogowych pozbawionych oceny brd.

Konieczne działania zawiera wykaz w filarze bezpieczne drogi w załączniku nr 2 oraz w tablicy 2.

<sup>41</sup>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

<sup>42</sup>Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020. Bruksela, dnia 20.7.2010.

## 9. BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ

Prędkość jest głównym czynnikiem wpływającym na powstanie wypadku oraz jego ciężkość. Przyczyna ta przewyższa wszystkie inne – chociażby w 2014 i 2015 roku liczba wypadków spowodowana nadmierną prędkością stanowiła 27-28% wszystkich wypadków z winy kierowcy.

**Tabela 8.** Nadmierna prędkość jako główna przyczyna wypadków drogowych w woj. lubuskim [WRD KW Policji Gorzów Wlkp. 2015].

	2014			2015		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
<b>z winy kierującego</b>	<b>633</b>	<b>71</b>	<b>859</b>	<b>559</b>	<b>81</b>	<b>708</b>
Gwałtowne hamowanie	3	0	11	5	0	5
Inne przyczyny (od 11.2015)	0	0	0	3	1	7
Jazda bez wymaganej oświetlenia	1	0	1	2	1	1
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	22	9	25	17	8	30
<b>Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu</b>	<b>179</b>	<b>27</b>	<b>274</b>	<b>156</b>	<b>33</b>	<b>217</b>
Nieprawidłowe: cofanie	11	0	11	12	0	13
Nieprawidłowe: omijanie	5	0	6	14	4	15
<b>Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla rowerów</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
Nieprawidłowe: skręcanie	21	0	24	23	1	24
Nieprawidłowe: wymijanie	18	1	29	5	0	5
<b>Nieprawidłowe: wyprzedzanie</b>	<b>36</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>68</b>
Nieprawidłowe: zatrzymanie, postój	0	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe: Zawracanie	1	0	2	5	1	8
Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	11	3	12	6	0	6
Nieprzestrzeżenie innych sygnałów	1	1	0	1	0	1
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej (od 11.2015)	0	0	0	1	0	1
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	16	3	15	9	0	9
<b>Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu</b>	<b>146</b>	<b>7</b>	<b>180</b>	<b>107</b>	<b>10</b>	<b>125</b>
<b>Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (od 11.2015)</b>	<b>79</b>	<b>8</b>	<b>80</b>	<b>70</b>	<b>2</b>	<b>72</b>
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną	0	0	0	1	0	1
<b>Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (od 11.2015)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>58</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>60</b>
Wjazd przy czerwonym świetle	5	1	12	1	0	1
Zmęczenie, zaśnięcie	31	2	65	18	10	27

Na drugim miejscu znalazły się wypadki powstałe w wyniku nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, które stanowiły 20-22% wszystkich wypadków z winy kierowcy (tab. 8). Wielkości te stanowią mocne uzasadnienia tego, aby na eliminowanie nadmiernej prędkości jako przyczyny wypadków kierowca główną uwagę i środki.

Zmniejszanie wypadków spowodowanych prędkością zależy od wprowadzanych środków. Najpowszechniejsze są działania policji, uznawane w społeczeństwie

jako „standardowa czynność drogówki”. Niestety działanie to wymaga coraz większej liczby funkcjonariuszy i choć wyraźnie widać redukcję liczby wypadków, wynikającą ze zwiększania liczby patroli drogowych, to działanie takie należy uznać za ekstensywne. Wobec rosnącej liczby pojazdów na drogach, niezbędne jest wdrażanie innych środków - w tym fizycznych – służących uspokojeniu ruchu, które będą wyręczały policję. Wszystkie działania związane z upowszechnieniem środków uspokojenia ruchu, pomiarów odcinkowych prędkości oraz sieci urządzeń samoczynnie rejestrujących prędkość pojazdów (tzw. fotoradarów), zawiera załącznik 2 w części dotyczącej tego filara.

### **9.1. Wpływ prędkości na bezpieczeństwo ruchu**

Wpływ prędkości na brd jest największy spośród innych czynników. UE zaleca wzmożoną koordynację działań w tym zakresie oraz korzystanie z najlepszych praktyk. Tylko działania zakrojone na szeroką skalę, obowiązujące na całym obszarze UE mogą przynieść wymierne efekty. Działania powinny obejmować poprawienie skuteczności egzekwowania przepisów w ogóle, a w szczególności egzekwowania przestrzegania ograniczeń prędkości. Prędkość jest główną przyczyną wszystkich wypadków i ich śmiertelnych skutków.

### **9.2. Czynniki zagrożenia związane z prędkością**

Podając za NP BRD<sup>43</sup>, należy potwierdzić, że wyższa prędkość jazdy powoduje: zawężenie i wydłużenie się pola obserwacji, skrócenie czasu na przetworzenie informacji i podjęcie właściwych decyzji przez kierowcę. Wydłuża się także droga hamowania, a więc maleje szansa na uniknięcie zderzenia. W rezultacie duża prędkość jazdy powoduje większe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku i poważniejszych jego skutków. Jest to spowodowane wyzwoleniem się większej niszczącej energii w trakcie zderzenia z przeszkodą stałą lub innym pojazdem. Wyeliminowanie tych czynników zagrożenia jest możliwe przez podnoszenie świadomości kierowców w trakcie systematycznych szkoleń i kampanii. Działania takie przewidziano w załączniku nr 2.

### **9.3. Kierunki działań w zakresie redukcji prędkości w województwie**

Działania zgodne z filarem bezpieczna prędkość zawarte są w załączniku nr 2 i w tab. 3.

---

<sup>43</sup> NP BRD 2013-2020. Dokument przyjęty przez KR BRD w dn. 20.06.2013 r.

## **10.BEZPIECZNY POJAZD**

### **10.1. Stan techniczny pojazdów w województwie**

Stan techniczny pojazdów uczestniczących w wypadkach w województwie lubuskim przyjęto przez analogię do stanu pojazdów w kraju. Według policyjnego raportu rocznego z 2014 roku, w 44 wypadkach drogowych, w których zginęło 5 osób, a rany odniosło 59 osób, stwierdzono usterki techniczne pojazdów. Ustalono 88 usterek, a najwięcej z nich stanowiło braki w oświetleniu (aż 40,9% ogółu), niewłaściwy stan hamulców (27,3% ogółu) oraz braki w ogumieniu (17,0% ogółu). Jednocześnie wskazać należy, że liczba wypadków nie jest tożsama z liczbą stwierdzonych nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego pojazdu, ponieważ w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek<sup>44</sup>. Należy zatem skupić uwagę na dopuszczaniu do ruchu pojazdów starszych i posiadających metryki powypadkowe, gdyż w tej grupie będzie istniało największe potencjalne zagrożenie dojścia do wypadku z winy niesprawności technicznej pojazdu.

### **10.2. Eliminacja zagrożenia dla ruchu powodowane stanem technicznym pojazdów**

Wstępną informację o stanie technicznym pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym zawiera system SEWIK. Ponieważ są to dane zebrane przez policję na miejscu zdarzenia, dlatego są one uzupełniane przez rzeczoznawców w toku dalszych postępowań. Analiza zebranego materiału może wskazać na potencjalnie słabe miejsca systemu C-P-D. W bazie w pozycji IX „STAN POJAZDU” dostępne są szczegółowe dane.

W pozycjach od 117 do 123 wymieniono możliwe do ustalenia braki techniczne, niezależnie od tego, czy miały one wpływ na zaistnienie lub przebieg zdarzenia, mogą jednak występować jako okoliczność towarzysząca zdarzeniu.

Poz. 117 – niesprawny był układ hamulcowy.

Poz. 118 – niesprawny był układ kierowniczy.

Poz. 119 – ogumienie było uszkodzone lub nastąpiło nadmierne zużycie bieżnika.

Poz. 120 – niesprawne były światła pozycyjne.

Poz. 121 – niesprawne były światła mijania lub do jazdy dziennej lub drogowe.

Poz. 122 – niesprawne były światła „stop”.

Poz. 123 – niesprawne były światła kierunkowskazów.

---

<sup>44</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku. Komenda Główna Policji. Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego. Wydział Ruchu Drogowego. Warszawa 2015.*

Poz. 124 – szyby przednia i przednie boczne pojazdu były zasłonięte przez przewożone przedmioty, zaciemnione w sposób utrudniający obserwację drogi lub zanieczyszczone w sposób utrudniający obserwację drogi.

Poz. 125 – pojazd był nieprawidłowo załadowany, a ładunek:

- 1) spowodował przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu;
- 2) spowodował przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę;
- 3) naruszył stateczność pojazdu;
- 4) utrudnił kierowanie pojazdem;
- 5) ograniczył widoczność drogi lub zasłonił światła, urządzenia sygnalizacyjne, tablice rejestracyjne lub inne tablice albo znaki, w które pojazd jest wyposażony;
- 6) nie został zabezpieczony przed zmianą położenia lub wywołaniem nadmiernego hałasu, a urządzenie do mocowania ładunku nie zostało zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy.

Poz. 126 – pojazd nie miał wymaganego przepisami oznakowania lub oznakowanie to było niewidoczne, zabrudzone, zatarte, uszkodzone. Dotyczy to pojazdu:

- 1) przewożącego zorganizowaną grupę dzieci lub młodzieży do lat 18;
- 2) przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych;
- 3) przewożącego ładunek wystający poza przednie, boczne i tylne płaszczyzny obrysu pojazdu;
- 4) przewożącego materiały niebezpieczne;
- 5) wykonującego na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne;
- 6) do nauki jazdy;
- 7) ciągnika rolniczego lub przyczepy ciągniętej przez ten ciągnik;
- 8) wolnobieżnego;
- 9) silnikowego oraz zespołu pojazdów o długości powyżej 12 metrów;
- 10) silnikowego powyżej dopuszczalnej masy całkowitej powyżej 16 ton.

Cały przedstawiony powyżej katalog możliwych wad technicznych pojazdów powinien być znany stacjom diagnostycznym i konsultowany na spotkaniach z policją w celu jego aktualizacji. Również policja powinna informować – w sposób ustalony z reprezentacją zawodową diagnostów – o stwierdzanych najczęściej wadach technicznych w kontrolowanych lub w poszkodowanych na skutek wypadku pojazdach.

### **10.3. Działania regionalne skoordynowane z krajowym systemem kontroli pojazdów**

Te zadania powinny być powiązane z wykorzystaniem bazy danych o pojazdach – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK). Istotą tej bazy jest łatwa i szybka dostępność do informacji niezbędnych do oceny sytuacji pojazdu. CEPIK jest jednocześnie dobrą ewidencją dokumentacji pojazdu i jego wyposażenia oraz stanu technicznego. Informacje te mają znaczenie dla brd i powinny być wykorzystywane przez organy kontroli ruchu drogowego. Szczegółowy wykaz priorytetów i kierunków działań zawarto w załączniku nr 2 i w tablicy 4.

## **11. RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA**

### **11.1. Ratownictwo jako system powiązanych działań specjalistycznych służb**

Według NP BRD, ratownictwo to działania w stanach nagłego lub nadzwyczajnego zagrożenia życia i zdrowia oraz mienia i środowiska, realizowane w trybie natychmiastowym. Nagłość zdarzenia, będącego następstwem działania np.: sił przyrody lub człowieka, i pilny tryb reakcji, stanowią podstawowe cechy ratownictwa. Spośród licznych dziedzin ratowniczych, kluczowe dla bezpieczeństwa na drogach jest ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej, gdyż dotyczy życia i zdrowia poszkodowanych, a ponadto wymaga zaangażowania wielu podmiotów.

### **11.2. Czynniki odpowiedzialne za ratownictwo w województwie lubuskim**

System ratownictwa w województwie lubuskim znajduje się na dobrym poziomie. Jednak dla utrzymania tego stanu, konieczna jest stała troska o podnoszenie kwalifikacji ratowników poprzez systematyczne szkolenia oraz doposażanie ratownictwa w specjalistyczny sprzęt.

### **11.3. Priorytety, kierunki działań i uwarunkowania realizacji działań w ratownictwie**

Szczegółowy wykaz priorytetów i kierunków działań zawarto w załączniku nr 2 i w tabelicy 5.

## 12. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

### 12.1. Instytucje realizujące Program oraz ich miejsce w strukturze systemu

W ramach przeprowadzonej ankiety wśród jednostek samorządowych i instytucji zobowiązanych do wprowadzania programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim, na pytanie, czy wprowadzały działania na rzecz brd w zakresie swoich kompetencji, uzyskano dużą część odpowiedzi negatywnych. Odpowiedzi o niepodejmowaniu żadnych działań z listy 64 przedsięwzięć ze względu na niesprecyzowane kompetencje lub wręcz brak podstaw prawnych do podejmowania tych działań, stanowiły aż 45,7% udzielonych odpowiedzi respondentów. Mając na uwadze słabe zainteresowanie programem poprawy brd, szczególnie wśród jednostek samorządu terytorialnego, oraz powoływanie się przez nie na brak kompetencji do wymienionych działań, sprawdzono stan prawny odnośnie obowiązków instytucji rządowych i samorządowych w zakresie niezbędnym do realizacji przedsięwzięć programu. Stwierdzono, że wszystkie zadania mogły być realizowane zgodnie z obowiązującym prawem. Dużym wsparciem dla takich działań może być stosowanie dobrych praktyk, jednak nie stwierdzono, aby takie miały miejsce w codziennej działalności instytucji. Skutecznym hamulcem podejmowania działań wykraczających poza statutowe obowiązki jest ustawa budżetowa i ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Żaden urzędnik nie podejmie decyzji o wydatkowaniu publicznych środków na niestatutowe cele – w tym zakresie konieczne jest modyfikowanie prawodawstwa.

Dla ułatwienia przeglądu prawnych podstaw do podejmowania działań, poniżej przytoczono istotne – zdaniem autorów – zapisy aktów prawnych, wraz z wykazem zadań dla poszczególnych instytucji odpowiedzialnych za brd w województwie lubuskim.

- 1) Wojewoda Lubuski – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
  - a) Ustawę o wojewodzie i administracji rządowej w województwie z dnia 23 stycznia 2009 r. Dz. (U. z 2015 r. poz. 525, 1960), a w szczególności Art. 22: „Wojewoda odpowiada za wykonywanie polityki Rady Ministrów w województwie. W szczególności: 2) **zapewnia współdziałanie wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej działających w województwie i kieruje ich działalnością** w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia, zdrowia lub mienia oraz zagrożeniom środowiska, bezpieczeństwa państwa i utrzymania porządku publicznego, ochrony praw obywatelskich, a także zapobiegania klęskom



- żywiolowym i innym nadzwyczajnym zagrożeniom oraz zwalczania i usuwania ich skutków, na zasadach określonych w odrębnych ustawach”,
- b) ustawę z dn. 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) Art. 10 ust. 2: „(...) sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach: 1) wojewódzkich; 2) powiatowych; 3) gminnych; 4) publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie; 5) wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania”,
  - c) ustawę z dn. 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z Art. 140, wojewoda pełni rolę wiceprzewodniczącego Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
  - d) ustawę z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2006 nr 191 poz. 1410) Art. 17.: „Wojewoda prowadzi rejestr jednostek współpracujących z systemem, zwany dalej „rejestrem” oraz w drodze decyzji administracyjnej, wpisuje do rejestru jednostkę współpracującą z systemem, o której mowa w art. 15 ust. 2.”,
  - e) ustawę o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19. 2.: „Planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody”.
- 2) Marszałek Województwa Lubuskiego – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dn. 20.06.1997 r. – prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z Art. 140 marszałek województwa pełni rolę przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która działa **przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.**
- 3) Lubuska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dn. 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym. Art. 140g. 1. Tworzy się Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwaną dalej „Wojewódzką Radą”. Wojewódzka Rada działa **przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Zadania:

1. opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,

2. opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
3. zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
4. inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
5. inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
6. współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
7. inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej,
8. analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Art. 140: W skład Wojewódzkiej Rady wchodzi:

1. przewodniczący – marszałek województwa,
  2. zastępcy przewodniczącego:
    - a) wojewoda,
    - b) wojewódzki komendant Policji,
  3. sekretarz – wskazany przez marszałka województwa,
  4. członkowie Wojewódzkiej Rady wskazani przez wojewodę, zarząd województwa, zarządy powiatów, wójtów (burmistrzów, prezydentów miast), komendanta wojewódzkiego Policji, Komendanta Państwowej Straży Pożarnej, dyrektora właściwego oddziału terenowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zarząd dróg wojewódzkich, zarządy dróg powiatowych, wojewódzkiego kuratora oświaty.
- 4) Kuratorium Oświaty – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty. (Dz.U.2015 poz.2156) art. 31 pkt. 6c i 7 ustawy oraz w zakresie nadzoru w odniesieniu do działań związanych z bezpieczeństwem a podejmowanych przez jednostki organizacyjne systemu oświaty.
- 5) Komenda Wojewódzka Policji – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 ze zm.). Art. 1. 1.: „Tworzy się Policję jako umundurowaną i uzbrojoną formację służącą społeczeństwu i przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego. Ust. 2. Do podstawowych

- zadań Policji należą: pkt. 2) ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania”,
- b) ustawę z dn. 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym. Art. 129. 1: „Czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji”.
- 6) Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371). Art. 48: „Tworzy się Inspekcję Transportu Drogowego, zwaną dalej „Inspekcją”, powołaną do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi oraz przepisów, o których mowa w art. 3 ust. 1a. w tym przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym”.
- 7) Komenda Wojewódzka Straży Pożarnej – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. 2013 poz. 1340 oraz Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U.2011 nr 46 poz.239),
- b) ustawę o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 15. 1.: „Jednostkami współpracującymi z systemem są służby ustawowo powołane do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, w szczególności: jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej”.
- 8) Jednostki Ratownictwa Medycznego – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 32.: „Jednostkami systemu są: 1) szpitalne oddziały ratunkowe, 2) zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa medycznego”,
- b) ustawę o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 27. 1: „Do zadań dyspozytorów medycznych jednostek wybranych przez Narodowy Fundusz Zdrowia i przekazanych do rejestru wojewody należy w szczególności: 1) przyjmowanie

powiadomień o zdarzeniach, ustalanie priorytetów i niezwłoczne dysponowanie zespołów ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5; 2) przekazywanie niezbędnych informacji osobom udzielającym pierwszej pomocy; 3) przekazywanie osobie kierującej akcją prowadzenia medycznych czynności ratunkowych, zwanej dalej „kierującym”, niezbędnych informacji ułatwiających prowadzenie medycznych czynności ratunkowych na miejscu zdarzenia; 4) zbieranie aktualnych informacji o dostępnych na obszarze działania dysponenta jednostki jednostkach systemu, o których mowa w art. 32 ust. 1, i ich gotowości oraz przekazywanie tych informacji lekarzowi koordinatorowi ratownictwa medycznego; 5) zbieranie i archiwizowanie bieżących informacji o zdarzeniach i prowadzonych medycznych czynnościach ratunkowych; 6) powiadamianie o zdarzeniu szpitalnych oddziałów ratunkowych lub, jeżeli wymaga tego sytuacja na miejscu zdarzenia, jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego; 7) powiadamianie o zdarzeniu jednostek współpracujących z systemem, o których mowa w art. 15, jeżeli wymaga tego sytuacja na miejscu zdarzenia”.

- 9) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Zielona Góra – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dn. 21 marca 1985 r o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 ). Art. 19 ust. 2 pkt 1: „Zadania zarządcy drogi w zakresie brd określa art. 20 ustawy: pkt 8 wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych, pkt 10 przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na **stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac naprawczych lub konserwacyjnych **ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego**, pkt 10a badanie wpływu robót drogowych na **bezpieczeństwo ruchu drogowego**”,
  - b) ustawę o drogach publicznych **Art. 24h**: ”Zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej. polega na:
    - 1) przeprowadzeniu: a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- 2) dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg: a) ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych, b) ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej.
- 10) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę o drogach publicznych. art. 19 ust. 2 pkt 2: „Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez radę powiatu (art. 21 ust. 1 i ust. 1 a).” Zadania zarządcy drogi w zakresie brd określa art. 20 ustawy – pkt 8: „wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdy z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych, pkt 10 przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na **stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac naprawczych lub konserwacyjnych **ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego**, pkt 10a badanie wpływu robót drogowych na **bezpieczeństwo ruchu drogowego**”.
- 11) Starostwa Powiatowe – działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę o drogach publicznych. art. 19 ust. 2 pkt 3: „Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez radę powiatu (art. 21 ust. 1 i ust. 1 a). Zadania zarządcy drogi w zakresie brd określa art. 20 ustawy: pkt 8 wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdy z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych, pkt 10 przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na **stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac naprawczych lub konserwacyjnych **ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego**, pkt 10a badanie wpływu robót drogowych na **bezpieczeństwo ruchu drogowego**”,
- b) ustawa prawo o ruchu drogowym. Art. 106. 1: „Starosta dokonuje wpisu osoby do ewidencji instruktorów nauki jazdy i ich skreślenia w przypadku niespełniania warunków stawianych instruktorom w art. 105”,
- c) ustawa prawo o ruchu drogowym . Art. 10 ust. 5: „Zarządzanie ruchem drogowym na drogach powiatowych i gminnych”.
- 12) Gminy – działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:

- a) ustawę o drogach publicznych. Art. 19 ust. 2 pkt 4.: „Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej przez radę gminy (art. 21 ust. 1 i ust. 1 a)”. Zadania zarządcy drogi określa art. 20 ustawy.
- 13) Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę prawo o ruchu drogowym. Art. 116. 1: „Sejmik województwa tworzy, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na obszarze województwa.” Art. 117.1: „Do zadań ośrodka należy organizowanie egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami. Ponadto: współpraca z wojewódzką radą bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonywanie inne zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego”.
- 14) Stacje Kontroli Pojazdów – działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę prawo o ruchu drogowym. Art. 83a. 1: „Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest **starosta** właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem”,
- b) Art. 84. 1: „Badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta. 2. Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny.
- 15) Uczelnie lubuskie – działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o:
- a) ustawę z dnia 27 lipca 2005 r. – prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.) spełniając wymagania do prowadzenia działalności naukowej i dydaktycznej w zakresie budownictwa drogowego a w szczególności bezpiecznej infrastruktury drogowej oraz inżynierii ruchu,
- b) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. 2012 poz. 1079),

- c) współpracę naukową z zagranicą w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wspólne prowadzenie szkolenia specjalistów z dziedziny brd (np.: list intencyjny Uniwersytetu Zielonogórskiego z Bauhaus-Universität w Weimarze).
- 16) Media i publikatory – działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez rzetelną informację o stanie oraz działaniach na rzecz brd.
- 17) Na rzecz brd w województwie lubuskim – w ramach swoich obowiązków – działa wiele innych instytucji i organizacji pozarządowych, w tym Straż Graniczna, straże miejskie i gminne, czy też Stowarzyszenie Poszkodowanych w Wypadkach Drogowych w Gorzowie Wlkp.

Dla usprawnienia koniecznej współpracy tak wielu instytucji, niezbędny jest sprawny system, który pozwoli na wykorzystanie wszystkich ważnych danych, jakimi dysponują te podmioty i równocześnie nie pozwoli na dublowanie tych informacji. Efektem tej współpracy będzie synergia, która poprawi skuteczność wspólnych działań.

## **12.2. Szczegółowe zadania i bazy danych brd poszczególnych instytucji**

Bazy danych są niezbędne do podejmowania decyzji ukierunkowanych na minimalizację liczby wypadków oraz ich skutków. Dane gromadzone są sektorowo przez wszystkie jednostki i instytucje posiadające w swoich kompetencjach sprawy brd. Lubuskie instytucje pracują już na odpowiednich standardach, jednak istnieje konieczność ich upowszechniania. Jest to niezbędne do rosnącej roli tych zagadnień w polityce unijnej, wyrażającej się przygotowywaniem procedur przyznawania środków na infrastrukturę, która będzie spełniała wymogi dyrektyw w sprawie brd<sup>45</sup>. Dla zapewnienia takich środków na inwestycje i zadania w obszarze drogowictwa i jego bezpiecznego otoczenia, należy być przygotowanym na posiadanie pełnej dokumentacji w standardach unijnych. W tym celu jednostki i zarządcy dróg powinni porównać swoje bazy z zestawieniem źródeł danych według WHO tabeli 9.

---

<sup>45</sup> *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020. Bruksela, dnia 20.7.2010.*

**Tabela 9.** Główne źródła danych o wypadkach drogowych wg Światowej Organizacji Zdrowia WHO<sup>46</sup>.

Lp.	Źródła danych	Rodzaj danych	Uwagi
1	2	3	4
1.	policja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liczba wypadków drogowych, ofiary śmiertelne, ranni</li> <li>- uczestnicy zdarzenia drogowego                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- wiek i płeć ofiar</li> <li>- rodzaj pojazdu</li> </ul> </li> <li>- policyjna ocena przyczyny wypadku</li> <li>- lokalizacja i miejsce wypadku</li> <li>- wdrożone postępowanie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- różny poziom szczegółowości postępowania</li> <li>- zapisy policyjne mogą być niedostępne</li> <li>- zaniżanie danych jest często spotykane w krajach o niskim i średnim dochodzie</li> </ul>
2	służba zdrowia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- karta pacjenta w szpitalu</li> <li>- dane z pogotowia</li> <li>- rejestr urazów</li> <li>- raporty techniczne karetki pogotowia lub pogotowia</li> <li>- rejestry z klinik</li> <li>- raporty lekarzy rodzinnych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ofiary śmiertelne lub ranni</li> <li>- wiek i płeć ofiar</li> <li>- koszty leczenia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poziom opieki medycznej zależy od rodzaju jednostki medycznej</li> <li>- dane mogą być też rejestrowane pod hasłem „inne przyczyny”</li> <li>- czynności są trudne do wyodrębnienia do analizy</li> </ul>
3	firmy ubezpieczeniowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ofiary śmiertelne lub ranni</li> <li>- szkody materialne (pojazd)</li> <li>- koszty roszczeń</li> </ul>	dostęp do tych danych może być utrudniony
4	inne prywatne i publiczne instytucje łącznie z firmami transportowymi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liczba ofiar śmiertelnych i rannych występujących u pracowników</li> <li>- szkody materialne i starty</li> <li>- roszczenia z ubezpieczeń</li> <li>- kwestie prawne</li> <li>- dane operacyjne</li> </ul>	<u>dane te mogą być specyficzne dla planowania i funkcjonowania przedsiębiorstw</u>
5	instytucje rządowe i specjalistyczne agencje gromadzące dane dla planowania i rozwoju gospodarki narodowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- charakterystyka ludności</li> <li>- dane o dochodach i wydatkach</li> <li>- wskaźniki zdrowia</li> <li>- dane o zagrożeniach</li> <li>- dane o zanieczyszczeniach</li> <li>- konsumpcja energii</li> <li>- poziom umiejętności</li> </ul>	są to dane uzupełniające i ważne do analizy poszkodowanych w wypadkach drogowych. Dane te są gromadzone przez różne ministerstwa i organizacje, choć może to być jedna instytucja, które opracowuje raporty, jak i analizy statystyczne, ekonomiczne oraz plany rozwoju
6	specjalne grupy interesów (np. instytuty badawcze, pozarządowe grupy nacisku, organizacje wspierające ofiary, związki transportowców, firmy konsultingowe, instytucje zaangażowane w brd)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liczba wypadków drogowych, ofiary śmiertelne i ranni</li> <li>- uczestnicy zdarzenia drogowego</li> <li>- wiek i płeć poszkodowanych</li> <li>- rodzaj pojazdów uczestniczących w wypadku                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- przyczyny</li> </ul> </li> <li>- lokalizacja i miejsce wypadku</li> <li>- skutki społeczne i psychologiczne</li> <li>- działania</li> </ul>	różnorodne organizacje posiadają różne interesy

<sup>46</sup> World report on road traffic injury prevention. World Health Organization. Geneva 2004.



### **12.3. Program jako regionalna platforma współpracy i wymiany danych o brd**

Realizacja Programu ma przyczynić się do intensyfikacji działań, których rezultatem będzie zmniejszenie wypadków i rannych. Mają też spadać koszty społeczne oraz wzrastać jakość życia w regionie. Programy Realizacyjne, opracowywane jako roczne zadania wspierające realizację Programu, pozwolą na włączanie ewentualnych aktualnych zagadnień lub eliminację zadań już wykonanych. Aktualnie brak jest formalnych podstaw do wzajemnej wymiany danych pomiędzy różnymi instytucjami i organizacjami. Program stwarza możliwość takich działań, przewidując organizację konferencji i seminariów, na których takie informacje mogą być udostępniane wszystkim zainteresowanym stronom. Efektem Programu ma być też Lubuskie Centrum Analiz BRD, które w sposób zinstytucjonalizowany będzie pełniło rolę ośrodka informacyjnego w zakresie brd w regionie.

### **12.4. LR BRD jako centrum regionalnej platformy na rzecz brd w województwie**

Zgodne z ustawą<sup>47</sup>, Wojewódzka Rada BRD<sup>48</sup> jest jednostką koordynacyjną przy marszałku województwa (jako przewodniczącym w sprawach brd). W kompetencjach Rady jest prowadzenie wszystkich spraw brd, m.in. planowanie, szkolenie kadr brd, opiniowanie projektów aktów prawnych. Na podstawie tych szerokich kompetencji, Rada powinna być inspiratorem wszelkich działań na rzecz brd. Od siły Rady będą zależały inicjatywy aktualnie bardzo potrzebnych zmian legislacyjnych. Program będzie dla Rady instrumentem wspierania marszałka i wojewody do aktywnych działań w sprawach brd.

### **12.5. Procedury audytu brd na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych**

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego definiowany jest jako „*niezależna szczegółowa, systematyczna i techniczna kontrola pod względem bezpieczeństwa cech konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej*”. Jest on formą sprawdzania wszystkich stadiów projektowych oraz faz przed oddaniem drogi do ruchu i początkowego użytkowania drogi przez audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod kątem ryzyka wystąpienia zagrożenia wypadkowego wobec wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dzięki takiej kontroli, możliwe jest usuwanie z projektów potencjalnych przyczyn zdarzeń drogowych – zależnych od drogi, jej otoczenia oraz od organizacji ruchu – a także zmniejszenie liczby,

---

<sup>47</sup> Art. 140g ustawy z dn.20.6.1997. Prawo o ruchu drogowym.

<sup>48</sup> W województwie lubuskim jest to Lubuska Rada BRD – LR BRD.

skutków i kosztów wypadków drogowych. Celem audytu jest także zwiększenie uwagi na stosowanie bezpiecznych rozwiązań przez wszystkich uczestniczących w procesie planowania, projektowania, budowania i utrzymania dróg. W uproszczeniu, można audyt brd określić jako: „poszukiwanie optymalnych rozwiązań z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, z zachowaniem odpowiednich wag dla wszystkich kryteriów projektowania, tj. sprawności ruchu, uciążliwości środowiskowych, efektywności ekonomicznej, użyteczności społecznej oraz uwarunkowań kształtowania przestrzeni publicznej.” Do pełnienia roli audytora brd niezbędna jest wiedza o uwarunkowaniach i kryteriach bezpieczeństwa w projektowaniu infrastruktury drogowej, praktyczne ćwiczenia umiejętności właściwego stosowania różnych rozwiązań oraz prognozowania ich skutków funkcjonowania z uwagi na bezpieczeństwo ruchu. Obowiązują tu formalne procedury, związane z realizacją audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który jest obowiązkowy w odniesieniu do transeuropejskiej sieci dróg, a zalecany w odniesieniu do dróg pozostałych sieci, w tym również dróg samorządowych. Obowiązek wprowadzenia audytu brd na transeuropejskiej sieci dróg wynika z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. Dotychczasowa praktyka jednoznacznie wykazuje zalety audytu brd, który okazał się skutecznym i tanim narzędziem eliminacji już na etapie planistyczno-projektowym błędów rozwiązań projektowych, mogących skutkować zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego wiedza w tym zakresie jest przydatna także projektantom. Dodatkowym efektem przeprowadzania systematycznego audytu na wszystkich drogach województwa w dłuższym okresie będzie możliwość zgromadzenia informacji i opracowania bazy danych o miejscach niebezpiecznych na drogach.

### **13. ZASADY WDRAŻANIA PROGRAMU ZGODNE z NP BRD 2013-2020**

#### **13.1. Stanowiska odpowiedzialne za brd w instytucjach realizujących Program**

Dla realizacji Programu w każdej jednostce samorządowej niezbędna jest kadra zdolna ocenić dostarczane z Centrum Analiz BRD materiały i na ich podstawie wdrażać wypracowane działania, służące obniżeniu liczby wypadków oraz rannych. Do zadań tych w Gambicie Lubuskim planowano powołać inspektorów powiatowych oraz inspektora wojewódzkiego, natomiast na szczeblu gmin mieli być powołani specjaliści brd – stanowi to ideę bardzo słuszną i należy ją podtrzymać. Kompetencje inspektorów wojewódzkiego oraz powiatowych można przyjąć bowiem analogiczne, jak dla audytorów brd kształconych według założeń Dyrektywy Unijnej. W sposób automatyczny lokalizację stanowisk odpowiedzialnych za brd „wyznacza” ustawa o drogach publicznych, która w art. 20 pkt 10) i zobowiązuje zarządców do „przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; ponadto w punkcie 10a) nakazuje badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego”.

W pierwszym okresie działalność inspektorów i specjalistów brd finansowana będzie z budżetu samorządów odpowiedzialnych za poszczególne kategorie dróg. W kolejnych latach należy przewidywać wzrost kompetencji wśród samorządów w zakresie pozyskiwania środków unijnych oraz dodatkowych źródeł z Krajowego Funduszu Drogowego czy firm ubezpieczeniowych – w działaniach tych samorzady muszą być wspierane przez LRBRD.

#### **13.2. Wskaźniki monitorowania i sprawozdawczość z realizacji Programu**

Dla sprawnego porównywania uzyskiwanych wyników wdrażania Programu, konieczne jest prowadzenie sprawozdawczości zgodnie ze standardami wskazanymi w NP BRD. Wskaźniki wypadkowości – zdefiniowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego w pierwszym programie realizacyjnym NP BRD za rok 2013 – zastosowano również w Programie, co pozwoli na bezpośrednie porównanie zagrożenia występującego

w województwie lubuskim z zagrożeniem w innych województwach w kraju. Sekretariat Krajowej Rady BRD wprowadził następujące definicje tych wskaźników<sup>49</sup>:

#### **Wskaźnik demograficzny I**

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego I jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

#### **Wskaźnik demograficzny II**

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego II jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

#### **Ciężkość wypadków**

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

#### **Gęstość wypadków**

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

---

<sup>49</sup> Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013. SKR BRD MIiRR.

**Tabela 10.** Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania Lubuskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Filary Programu	Rok	Zabici				Ranni			
		2015	2019	2022	2025	2015	2019	2022	2025
<b>Wskaźniki finalne dla całego programu</b>									
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	92				786			
	Wskaźnik demograficzny I <sup>50</sup> wypadki/100 tys. mieszkańców	63				Nie dotyczy			
	Wskaźnik demograficzny II zabitych/100tys. mieszkańców	9				Nie dotyczy			
	Ciężkość wypadków zabici/100 wypadków	14				Nie dotyczy			
	Gęstość wypadków wypadki/100 km	7				Nie dotyczy			
<b>Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów</b>									
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	14				155			
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	13				73			
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	10				70			
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	1				13			
Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	20				133			
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	28				289			
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi (ofiar/rok)	22				132			
	Liczba ofiar na odcinkach dróg tranzytowych w terenach zabudowanych (ofiar/rok)	-				-			
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	-				-			
	Liczba ofiar na łukach poziomych (ofiar/rok)	-				-			
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	23				163			
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych przez nadmierną prędkość (ofiar/rok)	33				217			
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach z udziałem niesprawnych pojazdów (ofiar/rok)	-				-			
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	32				Nie dotyczy			
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	Nie dotyczy				Brak danych			

### 13.3. Koszty wypadków w regionie lubuskim

Jak wynika z poniższej tabeli (tab. 11), koszty wypadków w województwie lubuskim w roku 2013 wynosiły 4,47 mld. Z porównania wskaźników wynika, iż koszty te są wyższe w samym województwie aniżeli w całej Polsce. Dla przykładu, wskaźnik liczby wypadków

<sup>50</sup> Wskaźniki wg: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013. SKR BRD MiRR.

w województwie do liczby wypadków w Polsce wynosi 2,1% podczas gdy wskaźnik kosztów dla tej kategorii wynosi 4,2 %.

**Tabela 11.** Zestawienie kosztów wypadków w województwie z kosztami w Polsce w 2013 roku

Zdarzenie	Liczba zdarzeń woj. lubuskie * (LZL)	Średni koszt jednostkowy zdarzenia**	Koszty zdarzeń woj. Lubuskie (KZL)	Liczba zdarzeń Polska *** (LZP)	LZL/ LZP [%]	Koszty zdarzeń Polska ** (KZP)	KZL/ KZP [%]
Wypadki	747	1 911 069	1 427 568 543	35 847	2,1	34 165 245 132	4,2
Zabici	94	2 790 243	262 282 842	3 357	2,8	6 638 722 632	4,0
Ranni	1 019	2 235 497	2 277 971 443	44 059	2,3	97 510 497 620	2,3
Kolizje	10 529	47 880	504 128 520	355 943	3,0	14 901 330 218	3,4
Ogółem			4 471 951 348	Ogółem		153 215 795 602	2,9

Ze względu na brak wyliczenia kosztów wypadków w Polsce za lata 2014 i 2015, tabela 12. wskazuje jedynie szacunek kosztów wypadków w województwie lubuskim w tych latach. Koszty te wylicza się na podstawie kosztu jednostkowego z roku 2013. Jak wynika z tych wyliczeń, koszty te będą związane z ilością wypadków i mogą wynosić około 4 miliardy złotych w każdym roku. Kwoty te powinny być brane pod uwagę przy analizie wysokości nakładów na poprawę brd w województwie lubuskim.

**Tabela 12.** Zestawienie kosztów wypadków w województwie lubuskim w latach 2014-2015

Zdarzenie	Liczba zdarzeń woj. lubuskie * (LZL)	Średni koszt jednostkowy zdarzenia**	Koszty zdarzeń woj. Lubuskie (KZL)	Liczba zdarzeń Polska *** (LZP)	LZL/LZP [%]
2014					
Wypadki	718	1 911 069	1 372 147 542	34 970	2,1
Zabici	81	2 790 243	226 009 683	3 202	2,5
Ranni	958	2 235 497	2 141 606 126	42 545	2,3
Kolizje	10 018	47 880	479 661 840	348 028	2,9
Ogółem			4 219 425 191		
2015					
Wypadki	639	1 911 069	1 221 173 091	32 899	1,9
Zabici	92	2 790 243	256 702 356	2 922	3,1
Ranni	786	2 235 497	1 757 100 642	39 693	2,0
Kolizje	10458	47880	500 729 040	361 119	2,9
Ogółem			3 735 705 129		
* Dane z bazy SEWIK na dzień 22.02.2016 r.					
** Dane na podstawie opracowania KRBRD: Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013					
*** Dane z raportów Komendy Głównej Policji					

#### 13.4. Wnioski końcowe

Dla skutecznej realizacji „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim na lata 2016-2025” konieczne jest wprowadzenie działań zarówno na poziomie centralnym – przede wszystkim w zakresie jego skutecznego egzekwowania –

ale także w strukturach wojewódzkich jednostek rządowych i samorządowych, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Działania te dotyczą wszystkich filarów zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i utrzymanych w Programie na okres 2016-2025, dla których – na podstawie diagnozy istniejącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego – wyróżniono kierunki działań priorytetowych, stanowiących podstawowe problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i województwie lubuskim, oraz uwarunkowań ich realizacji. Każdy priorytet jest zbiorem działań obejmujących: inżynierię, nadzór i edukację, a zatem tych czynników, które leżą u podstaw wszystkich przedsięwzięć, jakie mają osiągnąć sukces.

Działania przyjęte do realizacji lubuskiego Programu muszą spełniać niżej wymienione podstawowe założenia, z uwzględnieniem specyfiki regionu, w której to Program będzie wdrażany.

1. Rozwiązania inżynierskie stosowane w drogownictwie na każdym etapie planowania, projektowania, budowy i użytkowania, muszą spełniać najwyższe wymagania szczególnie w zakresie brd. W tym najnowsze rozwiązania informatyczne.
2. Nowe pojazdy – jako produkt przemysłu motoryzacyjnego podlegającego silnej konkurencji -dostarczane są na rynek sprawne i dobrze wyposażone, jednak na drogach województwa porusza się znaczna ilość samochodów starych, które powinny podlegać szczegółowej obserwacji i ocenie stanu technicznego w stacjach diagnostycznych.
3. W województwie działają instytucje rządowe, które nadzorują pracę w zakresie brd wszystkich jednostek samorządu terytorialnego zarządzającego drogami i sprawującymi nadzór nad ruchem drogowym. Jak – wynika z przeprowadzonych ankiet – kompetencje te są mylone, a niektórym jednostkom nie są nawet znane. Jednakże należy podkreślić, iż istniejący spór kompetencyjny na szczeblu ministerialnym<sup>51</sup> przenosi się na szczebel regionalny. Sytuacja ta wymaga pilnego uregulowania prawnego. Problemy w tej materii powinna zredagować LRBRD i przesłać do KRBRD. Należy rozważyć wsparcie tych starań przez parlamentarzystów lubuskich.
4. Podstawą wszelkich działań jest wiedza. Kadry zarządzające brd oraz zajmujące się tymi sprawami w jednostkach samorządu terytorialnego nie posiadają niezbędnej

---

<sup>51</sup> Zał. 4 korespondencja ministra infrastruktury z prezesem NIK o kompetencjach zarządców dróg i zarządzających ruchem.



wiedzy z teorii wypadku, inżynierii ruchu, budowy dróg oraz aktów prawnych, regulujących warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać urządzenia brd na drogach. Wszystkie te instytucje powinny wprowadzić praktyczne szkolenia służące podnoszeniu kwalifikacji osób odpowiedzialnych za ten zakres obowiązków.

5. Sprawy brd prowadzą decydenci i praktycy. Zgodnie z rekomendacją WHO i BŚ istnieje wyraźny podział kompetencji tych grup: decydenci podejmują działania z zakresu planowania i wdrażania działań brd, natomiast praktycy pracują nad rozwiązaniami inżynierskimi i prowadzą naukową analizę. W Programie wskazano zadania, które każda z tych grup ma realizować.
6. Synergia uzyskana w wyniku współpracy na rzecz poprawy brd w województwie lubuskim w latach 2016-2025 wszystkich odpowiedzialnych instytucji będzie podstawą powodzenia Programu.
7. Postęp prac w zakresie wdrażania zaleceń Programu na lata 2016-2025 będzie monitorowany w rocznych programach realizacyjnych z uwzględnieniem zadań szczegółowych z zał. nr 2 oraz wszystkich powyższych wniosków.

Silne wsparcie dla wszystkich zamierzeń powinno przyjść w postaci regulacji prawnych. Program przewiduje, że środowisko parlamentarne województwa lubuskiego powinno być zaangażowane w przygotowywanie inicjatyw ustawodawczych, mających na celu poprawę brd w kraju i regionie. W ramach konsultacji, LR BRD zgłosiła postulaty już dziś wymagające zmiany prawa lub specjalnych środków:

- Problemem drogownictwa jest słabe finansowanie, w tym brak możliwości podejmowania decyzji finansowych na poziomie województwa. Potrzebne są środki centralne przekazywane do województw.
- Dopuszczenie służb kontrolnych na drogach w narkotesty jest koniecznością. Musi bowiem istnieć możliwość wykonania takiego badania przy każdej wątpliwości funkcjonariusza. Cel wymaga wyasygnowania znacznych centralnych środków.
- Należy bez zwłoki przywrócić możliwość wydawania kart rowerowych w gimnazjach. Warto zauważyć, iż w szkołach gimnazjalnych ciągle jeszcze są nauczyciele przygotowani do tych zadań.
- Do programu szkoły podstawowej powinny być wprowadzone, jako przedmiot, zagadnienia Wychowania Komunikacyjnego, do realizacji – według wyboru przez nauczyciela – w klasach 4, 5 lub 6. Na realizację tych zagadnień powinno się

przewidzieć przynajmniej jedną godzinę tygodniowo, z możliwością grupowania godzin – łącznie około 32 godzin. Dotychczasowe rozwiązania, a właściwie brak rozwiązań, jest jedną z ważniejszych przyczyn zdarzeń drogowych.

- Udoskonalenie systemu okresowych badań lekarskich dopuszczających kierowców. Jest wiele problemów zdrowotnych, które powinny zwrócić uwagę lekarza przy badaniu kandydatów. Na przykład, według dostępnych badań, tzw. „bezdech senny” jest powodem bardzo wielu zdarzeń drogowych (około 24%), które z kolei nie mają odzwierciedlenia w statystykach zdarzeń. A jest to przecież ”epizodyczne, bezwiedne, krótkotrwałe zasypianie w nieadekwatnych sytuacjach (np. jazda samochodem), które może przynosić problemy w postaci zdarzeń drogowych ze wszystkimi ich konsekwencjami”.
- Należy prawnie udoskonalić system eliminowania pijanych kierowców z ruchu drogowego. Mimo coraz lepszych wyników w tych działaniach, ciągle stwierdza się tysiące przypadków kierowców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu. Istotne jest też to, że wiele z tych osób zatrzymywanych jest kolejny raz za to samo przestępstwo, za które już wcześniej stracili prawo jazdy.
- Dostosowania wymagają także systemy egzaminacyjne, które powinny działać tak, żeby nie odrzucać sprawnych, dobrze przygotowanych kandydatów, natomiast nie przepuszczać osób nie nadających się do kierowania pojazdem.
- Wprowadzone od 2013 roku zmiany w zasadach ruchu rowerzystów miały udoskonalić ruch rowerowy. Po części tak się stało. Zmiany zostały jednak wprowadzone pochopnie, bez szkolenia uczestników – niektóre rozwiązania same w sobie generują zdarzenia. Skutek jest taki, że – równoległe z tymi zmianami – wzrosła liczba zdarzeń spowodowanych bezmyślnym wykorzystywaniem zapisów przez rowerzystów. Szczególnie dotyczy to jazdy pasem ruchu dla rowerów na wprost przez skrzyżowanie oraz wjazdu na przejazd dla rowerzystów bezpośrednio pod jadący pojazd. Przepisy w tym zakresie wymagają zmiany ustaleń w sposób, który będzie bezpieczny. Nie może być tak, że wprowadzanie zmian w przepisach obciążone jest grzechem wzrostu liczby zdarzeń.

Zmiana przepisów w zakresie uprawnień do kierowania motorowerami spowodowała ogromny spadek liczby osób starających się o kategorię AM prawa jazdy. Tylko w naszym województwie zainteresowanie spadło z około tysiąca osób rocznie do około sześćdziesięciu. Przyczyną spadku są koszty uzyskania tych uprawnień.

Przed zmianą przepisów koszty wynosiły nie więcej niż kilkadziesiąt zł, natomiast po zmianie wynoszą od 1200 do 2000 zł. Należy zrobić wszystko, żeby przywrócić równowagę w tym zakresie, ponieważ stale rośnie liczba osób poruszających się motorowerami bez uprawnień. Sprawy nie załatwią nawet zmasowane kontrole policyjne, ponieważ sprawa wymaga likwidacji przyczyn. Należy pamiętać, że problem dotyczy głównie młodzieży, która najczęściej nie dysponuje wymaganymi środkami finansowymi. Jednym ze sposobów poprawy sytuacji może być zmniejszenie kosztów, poprzez przybliżenie egzaminów praktycznych do środowisk, w których mieszkają kandydaci, obniżenie kosztu uzyskania badania lekarskiego, itd. Wymaga to jednak zmiany przepisów.

## **14. SPIS TABLIC I ZAŁĄCZNIKÓW**

**Tablica 01.** Obszary interwencji i kierunki działań systemowych w zakresie systemu zarządzania brd wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Tablica 1.** Bezpieczny człowiek wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Tablica 2.** Bezpieczne drogi wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Tablica 3.** Bezpieczna prędkość wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Tablica 4.** Bezpieczny pojazd wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Tablica 5.** Ratownictwo i opieka powypadkowa wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025.

**Załącznik nr 1.** Realizacja przedsięwzięć Lubuskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2015-2015 przez odpowiedzialne jednostki oraz założenia do Programu na okres 2016-2025.

**Załącznik nr 2.** Wykaz zadań do "Programu poprawy brd województwa lubuskiego na lata 2016-2025.

**Załącznik nr 3.** Wykaz dróg wymagających interwencji w pierwszym programie realizacyjnym do roku 2017 na podstawie wskaźników wypadkowości.

Tablica 01. Obszary interwencji i kierunki działań systemowych w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>52</sup>

Kod	Obszar interwencji	Kierunki działań systemowych
01.1	<b>Działania systemowe wynikające bezpośrednio z funkcji zarządzania instytucjonalnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Usprawnienie struktur organizacyjnych i nowoczesnych metod zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich poziomach organizacyjnych kraju (zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym) - <b>Działania w Programie<sup>53</sup> poz.: 1, 2, 3, 7, 8, 10, 11, 13,</b></li> <li>- Wprowadzenie spójnego systemu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawa egzekwowania - <b>Działania w Programie poz.: 4, 5</b></li> <li>- Opracowanie, rozwój i wdrożenie <i>systemu finansowania</i> działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz efektywnego korzystania z budżetów samorządowych - <b>Działania w Programie poz.: 20, 21, 22</b></li> <li>- Opracowanie nowego <i>systemu edukacji</i> uczestników ruchu drogowego<sup>54</sup> - <b>Działania w Programie poz.: 26, 27, 28, 29, 30, 36, 42</b></li> <li>- Opracowanie <i>systemu edukacji</i> kadr zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego<sup>55</sup> - <b>Działania w Programie poz.: 23, 71</b></li> <li>- Opracowanie spójnego i skoordynowanego <i>systemu informowania i promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego</i><sup>56</sup> <b>Działania w Programie poz.: 19, 24</b></li> <li>- Rozwój i wdrożenie jednolitego <i>systemu monitorowania</i> (m.in. poprzez usprawnienie systemu zbierania danych oraz rozszerzenie zakresu i integrację baz danych) - <b>Działania w Programie poz.: 14, 17, 18</b></li> <li>- Opracowanie i wdrożenie <i>programu badań naukowych bezpieczeństwa ruchu drogowego i transferu wiedzy</i> w tym zakresie, jako uzasadnionego racjonalnego, skutecznego wdrażania działań na rzecz poprawy i zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>57</sup> <b>Działania w Programie poz.: 9, 25</b></li> </ul>
01.2	<b>Działania systemowe w innych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozwój <i>systemów zarządzania ruchem</i> za pomocą ITS<sup>58</sup></li> <li>- Rozwój i promocja systemowego podejścia do <i>zarządzania prędkością</i> - <b>Działania w Programie poz.: 15</b></li> <li>- Wzmocnienie świadomości roli bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie lokalnym - <b>Działania w Programie poz.: 16, 31, 33, 34</b></li> <li>- Stworzenie podstaw do budowy zintegrowanego <i>systemu ratownictwa</i> - <b>Działania w Programie poz.: 74, 76, 77, 78, 80</b></li> <li>- Zwiększenie roli organizacji pozarządowych oraz mediów w promowaniu bezpiecznych zachowań, jak i w prowadzeniu szkoleń - <b>Działania w Programie poz.: 32, 35</b></li> <li>- Aktywna współpraca międzynarodowa na szczeblu rządowym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego - <b>Działania w Programie poz.: 6, 12</b></li> </ul>
01.3	<b>Działania systemowe poza bezpośrednim obszarem bezpieczeństwa ruchu drogowego</b>	<p>Wzmocnienie, rozwój oraz promowanie innych gałęzi transportu lądowego w zakresie przewozu towarów (transport kolejowy, wodny śródlądowy); Wzmocnienie, rozwój oraz promowanie systemów transportu publicznego na poziomie krajowym, lokalnym, jak ich promocja;</p>

<sup>52</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<sup>53</sup> Działania wg załącznika nr 2 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025

<sup>54</sup> Systemu edukacji szkolnej, systemu edukacji kierowców i kandydatów na kierowców.

<sup>55</sup> W tym m.in. szkolenie zarządców dróg, policjantów, audytorów i osób dokonujących kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, diagnostów.

<sup>56</sup> W tym m.in. prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych i mierzenie ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

<sup>57</sup> W tym m.in. baza danych o badaniach krajowych, wymiana i wykorzystanie najlepszych praktyk, wniosków z raportów, opracowań i konferencji zagranicznych i międzynarodowych.

<sup>58</sup> W tym m.in. informacja o stanie ruchu i ostrzeganie, zwiększenie zastosowania znaków zmiennej treści, systemy nadzoru nad ruchem w strefach zagrożeń, nowe systemy sterowania ruchem na skrzyżowaniach, nadzór prędkości, wykrywanie zdarzeń drogowych.

Tablica 1. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru Bezpieczny człowiek wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>59</sup>

Kod	Priorytet	Kierunek działań		
		Inżynieria	Nadzór	Edukacja
1.1	<b>Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego</b>		Usprawnienie systemu nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary <sup>60</sup>	Kształtowanie postaw zachęcających do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach kompleksowego systemu edukacji i systemu promowania <sup>61</sup> (edukacja szkolna, kandydatów na kierowców oraz działania informacyjno- promocyjne) <b>Działania w Programie<sup>62</sup> poz.: 26, 27, 29,30, 31, 32, 33, 34 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42</b>
1.2	<b>Ochrona uczestników ruchu drogowego</b>	- Upowszechnienie i wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu drogowego w tym w szczególności pieszych i rowerzystów (infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, organizacja ruchu uwzględniająca potrzeby rowerzystów) <b>Działania w Programie poz.: 28</b> - Wdrażanie środków uspokojenia ruchu <sup>63</sup> <b>Działania w Programie poz.: 56</b>	Rozbudowa i unowocześnianie systemu nadzoru (w tym automatycznego) nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego <b>Działania w Programie poz.:43, 44, 45, 46, 47</b>	

<sup>59</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 20130-2020

<sup>60</sup> W ramach nadzoru zwrócić szczególną uwagę na: jazdę pod wpływem alkoholu, zapinanie pasów bezpieczeństwa, stosowanie fotelików dla dzieci

<sup>61</sup> System edukacji i system promowania ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>62</sup> Działania wg załącznika nr 2 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025

<sup>63</sup> Kierunek ujęty także w filarach Bezpieczne drogi i Bezpieczna prędkość.

Tablica 2. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru bezpieczne drogi wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>64</sup>

Kod	Priorytet	Kierunek działań		
		Inżynieria	Nadzór	Edukacja
2.1	<b>Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury</li> <li>- Modernizacja dróg wynikająca z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>65</sup>;</li> <li>- Wdrożenie infrastrukturalnych środków<sup>66</sup>:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>a) uspokojenia ruchu (wspierających zarządzanie prędkością),</li> <li>b) redukujących wypadki spowodowane zderzeniami czołowymi,</li> <li>c) redukujących wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów<sup>67</sup>;</li> </ul> </li> <li>- Wprowadzanie bardziej bezpiecznych, rozwiązań infrastrukturalnych i organizacji ruchu w odniesieniu do skrzyżowań i przekrojów poprzecznych drogi;</li> <li>- Budowa dróg ekspresowych i autostrad;</li> </ul> <p><b>Działania w Programie poz.:43,44,45,46,47, 53</b></p>	<p>Wdrażanie środków ITS do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej</p>	<p>Szkolenie, w ramach systemu edukacji<sup>68</sup>, kadr zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego (w tym m.in. zarządców dróg, policjantów) oraz upowszechnienie wiedzy i tzw. dobrych praktyk;</p> <p><b>Działania w Programie poz.: 54, 55</b></p>
2.2	<b>Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej</b>	<p>Wdrażanie środków ITS w systemie zarządzania ruchem<sup>69</sup> i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej;</p>	<p>Powszechne wdrożenie niezależnego audytu bezpieczeństwa ruchu i niezależnych przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo na całej sieci dróg w Polsce (wdrażanie etapowe), także pod kątem weryfikacji oznakowania oraz organizacji ruchu</p> <p><b>Działania w Programie poz.: 50, 51,52</b></p>	<p><b>Kierunek działań</b></p> <p>Opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu szkolenia osób dokonujących klasyfikacji odcinków dróg, a także osób przeprowadzających okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich<sup>70</sup></p> <p><b>Działania w Programie poz.: 48, 49</b></p>

<sup>64</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 20130-2020

<sup>65</sup> W tym m. in. usuwanie błędów infrastruktury drogowej powodujących powstawanie odcinków o największym ryzyku wystąpienia ofiary śmiertelnej, a także rozwój koncepcji i praktyczne wdrożenie tzw. „dróg wybaczających” wyposażonych w środki bezpieczeństwa biernego oraz pozbawionych niebezpiecznych przeszkód bocznych.

<sup>66</sup> W tym m. in. rozwój koncepcji i praktyczne wdrożenie tzw. „dróg samoobjaśniających” charakteryzujących się: łatwo rozpoznawalną funkcją i sposobem użytkowania, segregacją ruchu z uwagi na użytkowników i prędkość. Kierunek ujęty także w ramach filaru Bezpieczny człowiek oraz Bezpieczna prędkość

<sup>67</sup> W tym m. in. budowa/przebudowa chodników, dróg rowerowych wraz dodatkowymi środkami ochronnymi, a także wdrażanie środków infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg w porze ograniczonej widoczności.

<sup>68</sup> System edukacji ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>69</sup> . System zarządzania ruchem ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>70</sup> System edukacji kadr zajmujących się brd ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Tablica 3. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru bezpieczna prędkość wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>71</sup>

Kod	Priorytet	Kierunek działań		
		Inżynieria	Nadzór	Edukacja
3.1	<b>Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością</b>	Wdrożenie środków uspokojenia ruchu <sup>72</sup> ; Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych; <b>Działania w Programie<sup>73</sup> poz.: 56, 65, 66</b> Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury <sup>74</sup>	Modyfikacja systemu karania kierujących; <b>Działania w Programie poz.: 61</b> Usprawnienie systemu nadzoru nad zachowaniami kierujących pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary <sup>75</sup> <b>Działania w Programie poz.: 58, 59</b>	Edukacja szkolna, w ramach kompleksowego systemu edukacji <sup>76</sup> , kształtująca postawy negujące przekraczanie prędkości; Wprowadzanie do szkolenia kierowców, w ramach kompleksowego systemu edukacji, metod kształtujących nawyki jazdy z bezpieczną prędkością; Prowadzenie kampanii <sup>77</sup> : a) informacyjnych o nadzorze nad prędkością, b) zachęcających do jazdy z bezpieczną prędkością, c) promujących defensywny styl jazdy; <b>Działania w Programie poz.: 60, 62, 63</b>
3.2	<b>Usprawnienie systemu zarządzania prędkością<sup>78</sup></b>	- Ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości; - Wykorzystanie środków ITS w tzw. Zarządzaniu prędkością	Rozbudowa i unowocześnianie systemu (w tym automatycznego) nadzoru nad prędkością; Uporządkowanie kompetencji instytucji zajmujących się nadzorem nad prędkością;	Stworzenie i upowszechnienie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg pod kątem prędkości;

<sup>71</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 20130-2020

<sup>72</sup> Kierunek ujęty także w ramach filaru Bezpieczne drogi

<sup>73</sup> Działania wg załącznika nr 2 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025

<sup>74</sup> Kierunek ujęty także w ramach filaru Bezpieczne drogi

<sup>75</sup> W ramach nadzoru zwrócenie szczególnej uwagi na przekraczanie prędkości, kierunek ujęty także w ramach filaru Bezpieczny człowiek

<sup>76</sup> System edukacji ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>77</sup> System promowania ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>78</sup> Priorytet ujęty także w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego



Tablica 4. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru bezpieczny pojazd wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>79</sup>

Kod	Priorytet	Kierunek działań		
		Inżynieria	Nadzór	Edukacja
4.1	<b>Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów</b>	<p>Wprowadzenie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów;</p> <p>Doskonalenie wymagań technicznych homologacyjnych i eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów;</p> <p><b>Działania w Programie<sup>80</sup> poz.: 67</b></p>	<p>Modernizacja systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i monitoring ich pracy;</p> <p>Modernizacja systemu weryfikacji wyposażenia i części pojazdów wpływających na ich bezpieczeństwo w ruchu drogowym;</p> <p>Certyfikacja obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów;</p> <p><b>Działania w Programie poz.: 70, 71, 72</b></p>	<p>Edukacja, w ramach kompleksowego systemu edukacji<sup>81</sup>, w zakresie utrzymywania należytej sprawności technicznej pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg;</p> <p>Prowadzenie, w ramach systemu promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>82</sup>, kampanii informacyjnych i promujących utrzymywanie należytej sprawności technicznej pojazdów<sup>83</sup>;</p> <p>Szkolenia okresowe dla diagnostów oraz osób nadzorujących stacje kontroli pojazdów<sup>84</sup> <b>Działania w Programie poz.: 73</b></p>
4.2	<b>Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach</b>	<p>Wyposażanie pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa<sup>85</sup></p> <p>Wprowadzenie dla kierowców zawodowych obowiązku stosowania urządzeń blokujących rozruch samochodu w przypadku, gdy poziom alkoholu w wydychanym powietrzu przekracza dopuszczalny limit;</p>	<p>Wprowadzenie nadzoru nad prawidłowym stosowaniem obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe (np. foteliki dla dzieci);</p>	<p>Popularyzacja wśród właścicieli pojazdów zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów;</p>

<sup>79</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 20130-2020

<sup>80</sup> Działania wg załącznika nr 2 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025

<sup>81</sup> System edukacji ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>82</sup> System promowania ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>83</sup> W tym popularyzacja znaczenia świateł dla bezpieczeństwa ruchu oraz promocja oświetlenia o lepszych właściwościach

<sup>84</sup> . System edukacji kadr brd, ujęty całościowo w ramach Systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

<sup>85</sup> W tym także systemy podnoszące bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego np. systemy automatycznego hamowania, zewnętrzna poduszka powietrzna

Tablica 5. Priorytety i kierunki działań w zakresie filaru ratownictwo i opieka powypadkowa wraz z działaniami ujętymi w Programie poprawy brd dla woj. lubuskiego 2016-2025<sup>86</sup>

Kod	Priorytet	Kierunek działań		
		Inżynieria	Nadzór	Edukacja
5.1	<b>Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa</b>	<p>Usprawnienie jednolitego Systemu Powiadamiania Ratunkowego oraz koordynacja aktualnego profesjonalnego działania systemów ratowniczych</p> <p><b>Działania w Programie<sup>87</sup> Zał. 2 poz.: 74, 77, 78</b></p> <p>Rozwój nowoczesnych systemów łączności i lokalizacji usprawniających system ratownictwa</p> <p><b>Działania w Programie lubuskim Zał. 2 poz.: 75</b></p> <p>Rozwój jednostek ochrony zdrowia przeznaczonych do leczenia ciężkich obrażeń i medycznej rehabilitacji powypadkowej</p> <p><b>Działania w Programie lubuskim Zał. 2 poz.: 76</b></p> <p>Doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy</p> <p><b>Działania w Programie lubuskim Zał. 2 poz.: 79</b></p> <p>Wdrażanie środków ITS w <i>systemie zarządzania ruchem drogowym</i>– systemy nadzoru nad ruchem w strefach zagrożeń, wykrywanie zdarzeń drogowych</p>	<p>Nadzór nad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– optymalną organizacją sił i środków,</li> <li>– prawidłowością procedur zintegrowanych działań służb i podmiotów ratowniczych,</li> <li>– współpracą organów, samorządów, inspekcji i innych podmiotów,</li> <li>– usuwaniem barier drogowych dla służb i podmiotów ratowniczych,</li> <li>– działaniami związanymi z organizacją pomocy powypadkowej;</li> </ul> <p>Standaryzacja (ujednolicenie) zasad i procedur medycznych dla wszystkich służb ratowniczych;</p>	<p>Utworzenie bardziej efektywnego systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej.</p> <p>Utworzenie bardziej efektywnego systemu szkolenia w zakresie pierwszej pomocy medycznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– członków służb (policjantów, strażaków, funkcjonariuszy straży granicznej, inspektorów transportu drogowego),</li> <li>– dzieci i młodzieży szkolnej,</li> <li>– osób odbywających kursy na prawo jazdy,</li> <li>– we wszystkich zawodach medycznych;</li> </ul> <p><b>Działania w Programie lubuskim Zał. 2 poz.:80</b></p> <p>Standaryzacja (ujednolicenie) egzaminów i certyfikacji uprawnień ratowniczych</p>
5.2	<b>Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych</b>	<p>Budowa systemu pomocy ofiarom wypadków Drogowych</p> <p>Utworzenie bazy danych o podmiotach zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków</p>	<p>Nadzór i współpraca z towarzystwami ubezpieczeniowymi</p>	<p>Kampanie społeczne informujące o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy;</p> <p>Szkolenia dla służb w zakresie umiejętności przekazywania informacji o śmierci;</p>

Wszystkie działania, którym w tablicy priorytetów i kierunków dla wszystkich filarów w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dano przypisy dolne od I do IV są przyjęte analogicznie.

<sup>86</sup> Wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

<sup>87</sup> Działania wg załącznika nr 2 do Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwa lubuskiego na lata 2016-2025

## Realizacja przedsięwzięć Lubuskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2015 przez odpowiedzialne jednostki

L.p.	Kod przedsięwzięcia	Przedsięwzięcie	Liczba instytucji do realizacji jednego działania	Realizacja zadań na koniec 2015				Powody braku działań wskazane przez instytucje						Założenia na lata 2016-2025
				podmioty które podjęły działania		podmioty które nie podjęły działań*)		brak środków		nie dotyczy		brak podstaw prawnych		
				Liczba	[%]	Liczba	[%]	Liczba	[%]	Liczba	[%]	Liczba	[%]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.	A11	Opracować formy organizacyjne i powołać funkcję Lubuskiego Inspektora brd.	3,0	0,0	0,0	2,0	66,7		0,0	2,0	66,7		0	Sprecyzować podstawy prawne
2.	A12	Opracować formy organizacyjne i powołać stanowiska powiatowych i gminnych specjalistów brd.	3,0	0,0	0,0	1,0	33,3		0,0	1,0	33,3		0	Sprecyzować podstawy prawne
3.	A13	Rozszerzyć kompetencje i zadania samorządów powiatowych i gminnych w zakresie.	3,0	0,0	0,0	1,0	33,3		0,0	1,0	33,3		0	Sprecyzować podstawy prawne
4.	A21	Intensyfikować współpracę międzyregionalną i międzynarodową – wymiana doświadczeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	1,0	2,0	200,0	1,0	100,0		0,0	1,0	100,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
5.	A22	Doskonalić struktury organizacyjne lubuskiego systemu brd.	1,0	0,0	0,0	1,0	100,0		0,0	1,0	100,0		0	Sprecyzować podstawy prawne

6.	A23	Powołać powiatowe rady brd. W miarę potrzeb zaleca się powołanie Komisji brd przy Radzie Gminy.	1,0	1,0	100,0	3,0	300,0	1,0	100,0	1,0	100,0	1,0	100	Sprecyzować podstawy prawne
7.	A31	Utworzyć warunki podjęcia interdyscyplinarnych badań naukowych z zakresu priorytetowych zagadnień brd w woj. Lubuskim	96,0	2,0	2,1	2,0	2,1	1,0	1,0	1,0	1,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
8.	A32	Ustalić metodę i procedury monitoringu oraz oceny procesu poprawy bezpieczeństwa na lubuskich drogach,	96,0	1,0	1,0	2,0	2,1	1,0	1,0	1,0	1,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
9.	A33	Powołać powiatowe i gminne zespoły ds analizy wypadków drogowych i poprawy brd z udziałem niezależnych ekspertów i naukowców	96,0	2,0	2,1	3,0	3,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,04	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
10.	A34	Ustalić metodę i procedury audytu projektów poprawy bezpieczeństwa na lubuskich drogach.	96,0	2,0	2,1	2,0	2,1	1,0	1,0	1,0	1,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
11.	A41	Kontynuować współpracę krajową i międzynarodową umożliwiającą wymianę doświadczeń i rozwiązań infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	20,0	6,0	30,0	1,0	5,0		0,0	1,0	5,0		0	Sprecyzować podstawy prawne

12.	A51	Monitorować skuteczność, efektywność działania i współdziałania administracji rządowej, samorządów lokalnych i organizacji pozarządowych w fazie wdrożenia i realizacji lubuskiego programu poprawy brd.	20,0	7,0	35,0	2,0	10,0	1,0	5,0	1,0	5,0	0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet	
13.	A52	Prowadzić okresowe oceny i analizy w celu zastosowania najbardziej efektywnych działań z zakresu brd. Co 3 lata aktualizować lubuski program brd	20,0	3,0	15,0	6,0	30,0	4,0	20,0	1,0	5,0	1,0	5	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
14.	A53	Co dwa lata prowadzić monitoring prędkości wybranych fragmentów sieci dróg, sporządzić opis stanu ruchu, wykonać analizy wypadkowości. Wnioski i zalecenia wykorzystać w procedurach doskonalenia zarządzania brd.	20,0	4,0	20,0	2,0	10,0	2,0	10,0	0,0			0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
15.	A61	Wdrożyć audyt brd infrastruktury drogowej.	96,0	4,0	4,2	4,0	4,2	2,0	2,1	1,0	1,0	1,0	1,04	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet

16.	A62	Wdrożyć audyt stanu technicznego i wyposażenia pojazdów ciężarowych i dostawczych adaptowanych do przewozu ludzi, osób chorych i niepełnosprawnych.	96,0	3,0	3,1	3,0	3,1	1,0	1,0	2,0	2,1	0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
17.	A71	Integrować i rozszerzać dostępność do baz danych o zdarzeniach drogowych w województwie lubuskim.	98,0	5,0	5,1	3,0	3,1	3,0	3,1	0,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
18.	A72	Dostosować bazy danych do standardów międzynarodowych i praktycznych zastosowań prewencyjnych.	98,0	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0	3,1	0,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
19.	A73	Szkolić w zakresie gromadzenia, wstępnego przetwarzania i zastosowania statystycznych danych o zdarzeniach drogowych.	98,0	4,0	4,1	3,0	3,1	3,0	3,1	0,0		0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
20.	A74	Lokalizować zdarzenia drogowe i strefy koncentracji wypadków.	98,0	7,0	7,1	4,0	4,1	3,0	3,1	0,0	1,0	1,02	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
21.	A81	Powołać Lubuski Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	96,0	1,0	1,0	5,0	5,2	1,0	1,0	4,0	4,2	0	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet

22.	A82	Wydzielić odrębne środki na działania bieżące i akcje programu brd.	96,0	2,0	2,1	4,0	4,2	3,0	3,1		0,0	1,0	1,04	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
23.	A83	Wskazać dodatkowe źródła finansowania m.in. z prewencyjnych funduszy ubezpieczeniowych.	96,0	3,0	3,1	2,0	2,1		0,0	2,0	2,1		0	Sprecyzować podstawy prawne
24.	B11	Intensyfikować i usprawniać procesy wychowania i edukacji brd dzieci i młodzieży	3,0	15,0	500,0	1,0	33,3		0,0	1,0	33,3		0	Sprecyzować podstawy prawne
25.	B12	Wyposażyć szkoły w pomoce dydaktyczne z zakresu brd	3,0	13,0	433,3	2,0	66,7		0,0	1,0	33,3	1,0	33,3	Sprecyzować podstawy prawne
26.	B21	Zwiększyć zaangażowanie i wzmacniać przekonania o celowości stosowania skutecznych, nie zawsze wygodnych dla użytkowników dróg, środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
27.	B22	Szkolić i reedukować kierowców i przewodników.	2,0	2,0	100,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
28.	B23	Umocnić przekonanie instruktorów, że ich misją jest nauczanie kulturalnej i bezpiecznej jazdy.	2,0	4,0	200,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
29.	B31	Usprawnić komunikację ze społeczeństwem w celu oddziaływania na	2,0	7,0	350,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Sprecyzować podstawy prawne

		zachowania społeczeństwa w ruchu drogowym.												
30.	B32	Poprzez prasę, radio i TV propagować pasywną, defensywną, spokojną jazdę. Doskonalić formy popularyzacji i promocji problematyki brd.	2,0	6,0	300,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
31.	B33	Identyfikować oczekiwania i potrzeby użytkowników lubuskich dróg	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
32.	B34	Modyfikować metody oddziaływania społecznego. Odwoływać się do indywidualnej odpowiedzialności przy planowaniu zachowań na drodze.	2,0	4,0	200,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
33.	B35	Prowadzić wojewódzkie kampanie informacyjne o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością pojazdów.	2,0	3,0	150,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
34.	B41	Wdrożyć edukację brd nauczycieli wychowania komunikacyjnego.	3,0	6,0	200,0	2,0	66,7		0,0	1,0	33,3	1,0	33,3	Sprecyzować podstawy prawne
35.	B42	Uruchomić podyplomowe studia brd dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego.	3,0	2,0	66,7	3,0	100,0		0,0	2,0	66,7	1,0	33,3	Sprecyzować podstawy prawne
36.	B43	Wprowadzić zagadnienia brd do programów kształcenia	3,0	2,0	66,7	3,0	100,0		0,0	2,0	66,7	1,0	33,3	Sprecyzować podstawy prawne



		nauczycieli w Uniwersytecie Zielonogórskim												
37.	B51	Uruchomić podyplomowe studia brd dla wojewódzkich, powiatowych i gminnych specjalistów brd.	2,0	3,0	150,0	2,0	100,0		0,0	2,0	100,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
38.	B52	Organizować ogólnodostępne systematyczne prelekcje i szkolenia o celach i znaczeniu Lubuskiego Programu Poprawy BRD.	2,0	4,0	200,0	4,0	200,0	1,0	50,0	2,0	100,0	1,0	50	Sprecyzować podstawy prawne
39.	B53	W atrakcyjnych formach propagować w mediach problematykę brd.	2,0	6,0	300,0	2,0	100,0		0,0	2,0	100,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
40.	C11	Zwiększyć kontrole ruchu w efektywnym czasie i racjonalnie wybranych strefach drogowych z użyciem automatycznej rejestracji wykroczeń.	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
41.	C12	Eliminować agresję na drodze, nietrzeźwość i narkotyki.	2,0	4,0	200,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
42.	C13	Ograniczać negatywne zachowania uczestników ruchu drogowego.	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne

43.	C14	Zwiększyć nadzór nad ruchem drogowym.	2,0	6,0	300,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
44.	C21	Rozszerzyć prewencyjne działania w zakresie ruchu drogowego.	2,0	6,0	300,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
45.	C22	Kontynuować akcje prewencyjne, promować nowe formy i metody prewencji brd.	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
46.	C23	Koncentrować prewencyjne działania na wybranych uczestnikach ruchu drogowego na przykład o agresywnym stylu jazdy.	2,0	5,0	250,0	1,0	50,0		0,0	1,0	50,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
47.	D11	Ulepszać oznakowanie, organizację i sterowania ruchem drogowym.	16,0	14,0	87,5	4,0	25,0	2,0	12,5	1,0	6,3	1,0	6,25	Sprecyzować podstawy prawne oraz budżet
48.	D12	Doskonalić cechy użytkowe i wyposażenie sieci drogowej.	16,0	13,0	81,3	1,0	6,3		0,0	1,0	6,3		0	Sprecyzować podstawy prawne
49.	D13	Wprowadzać strefy ograniczonej prędkości, obwodnice miast, obszary przyszkolne.	16,0	15,0	93,8	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
50.	D14	Identyfikować strefy i miejsca koncentracji wypadków.	16,0	8,0	50,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet

51.	D15	Doskonać geometrię dróg w celu poprawy widoczności i przepustowości sieci drogowej.	16,0	12,0	75,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
52.	D21	Intensyfikować nadzór Inspekcji Transportu Drogowego i Policji nad stanem technicznym pojazdów i wypełnianiem wymagań dotyczących przewozu towarów i materiałów niebezpiecznych.	3,0	3,0	100,0	3,0	100,0	1,0	33,3	1,0	33,3	1,0	33,33	Sprecyzować podstawy prawne
53.	D22	Nadzorować okresowe badania stanu technicznego i wyposażenia brd pojazdów prowadzone przez Stacje Diagnostyczne.	3,0	2,0	66,7	2,0	66,7		0,0	1,0	33,3	1,0	33,33	Sprecyzować podstawy prawne
54.	D23	Modyfikować procedury badań technicznych pojazdów powypadkowych, pojazdów adaptowanych do zadań specjalnych, przewozu osób oraz osób niepełnosprawnych.	3,0	1,0	33,3	2,0	66,7		0,0	2,0	66,7		0	Sprecyzować podstawy prawne
55.	D24	Opracować procedury ocen prawidłowości i jakości napraw pojazdów powypadkowych.	3,0	1,0	33,3	3,0	100,0		0,0	2,0	66,7	1,0	33,33	Sprecyzować podstawy prawne
56.	D25	Wprowadzić certyfikację brd zakładów napraw powypadkowych pojazdów.	3,0	1,0	33,3	2,0	66,7		0,0	2,0	66,7		0	Sprecyzować podstawy prawne

57.	E11	Wprowadzić ułatwienia dla służb technicznego ratownictwa, skrócić czas dotarcia do miejsca wypadku.	1,0	6,0	600,0	1,0	100,0		0,0	1,0	100,0		0	Sprecyzować podstawy prawne
58.	E12	Poprawić wyposażenie służb ratownictwa drogowego.	1,0	12,0	1200,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
59.	E13	Doskonać funkcjonowanie zintegrowanego systemu ratownictwa drogowego w tym systemu łączności.	1,0	10,0	1000,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
60.	E14	Infrastrukturę techniczną czynić przyjazną służbom ratownictwa drogowego.	1,0	7,0	700,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
61.	E21	Wprowadzić ułatwienia dla służb medycznego ratownictwa, skrócić czas dotarcia do miejsca wypadku i udzielenia pierwszej pomocy.	1,0	6,0	600,0	1,0	100,0		0,0	1,0	100,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
62.	E22	Doskonać funkcjonowanie zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego.	1,0	9,0	900,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
63.	E23	Poprawić wyposażenie służb ratownictwa medycznego.	1,0	9,0	900,0	1,0	100,0		0,0	1,0	100,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet

64.	E24	Intensyfikować szkolenie ratowników drogowych.	1,0	9,0	900,0	0,0	0,0		0,0		0,0		0	Doprecyzować zadania inwestycyjne i budżet
		<b>Średnia</b>	<b>23,5</b>	<b>5,0</b>	<b>209,5</b>	<b>1,8</b>	<b>45,7</b>	<b>0,5</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>35,5</b>	<b>0,2</b>	<b>6,2</b>	

**UWAGI:**

1. W celu ustalenia jaka ilość planowanych w Programie 2005-2015 przedsięwzięć w województwie lubuskim została zrealizowana, do zainteresowanych jednostek i instytucji ustawowo zajmujących się w różnym zakresie bezpieczeństwem ruchu drogowego wysłano formularz z wykazem tych działań. Ankietę wysłano do jednostek samorządu terytorialnego - 14 powiatów i 80 gmin oraz 10 instytucji: Zarządu Dróg Wojewódzkich, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Kuratorium Oświaty, Wojewody, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze, razem 104 zapytania. Wypełnione formularze odesłało 31 instytucji odpowiedzialnych w województwie lubuskim za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Część nadesłanych odpowiedzi nie jest zgodna ze stanem faktycznym z powodów kompetencyjnych np. starostwo nie powinno podawać, że zrealizowało zadania z bloku A "Rozwój struktury lubuskiego systemu zarządzania brd" w tym np. przedsięwzięcie A11 "Opracować formy organizacyjne i powołać funkcję Lubuskiego Inspektora brd". W tabeli kolorem niebieskim zaznaczono procent udzielonych odpowiedzi, które znacznie przekraczają liczbę kompetentnych jednostek. Liczba odpowiedzi potwierdza, że problematyka brd ma bardzo niski priorytet w tych instytucjach, które nie wzięły udziału w ankiecie. Takie znacznie zaniżone wartości zaznaczono kolorem żółtym.
2. Założenia na lata 2016-2025 przyjęto wstępnie jako wynik przeprowadzonej ankiety. Po zweryfikowaniu obowiązujących aktów prawnych na podstawie, których prowadzą działalność administracja rządowa i jednostki samorządowe stwierdzono, że w większości przypadków wszystkie wątpliwości respondentów można jednoznacznie wyjaśnić w oparciu o obowiązujące prawo i tym samym nie ma żadnych przeszkód formalno - prawnych do podejmowania przez te jednostki i instytucje działań w zakresie brd.
3. \*) - gwiazdką oznaczono liczbę instytucji, które w ankiecie wyraźnie określiły, że nie podejmowały działań. Liczba ta nie obejmuje części pasywnej respondentów, którzy nie udzielili żadnej odpowiedzi.

## Wykaz zadań do "Programu poprawy brd województwa lubuskiego na lata 2016-2025" (PP BRD WL)

L.p.	Działanie	Realizator	Oczekiwane efekty
1	2	3	4
	<b>01. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego</b>		
1.	Na podstawie uchwały Sejmiku Wojewódzkiego opracować formy organizacyjne i powołać funkcję Lubuskiego Inspektora brd.	Sejmik Wojewódzki	Inspektor odpowiada za koordynację i nadzór nad brd w województwie, jest członkiem LR BRD, pełni rolę koordynatora działań brd, organizuje i nadzoruje standardy audytów brd na drogach samorządowych, prowadzi listę audytorów brd przy marszałku i dba o podnoszenie ich kwalifikacji. Efekt: wyniki koordynowanych przez Inspektora działań brd na terenie województwa, wyniki pracy audytorów brd w każdym samorządzie.
2.	Na podstawie uchwały rady powiatu opracować formy organizacyjne i utworzyć stanowiska powiatowych specjalistów brd - stanowisko umocowane w strukturze organizacyjnej zarządcy drogi o kompetencjach jak audytor brd.	Rady Powiatu	Prowadzenie spraw brd na szczeblu samorządu, fachowa ocena zjawisk zachodzących w przestrzeni drogi, weryfikacja lokalizacji i przyczyn wypadków drogowych otrzymywanych z systemu SEWIK, udział w komisji oceny wypadków drogowych. Efekt: wynik pracy 14 struktur we wszystkich powiatowych jednostkach samorządu terytorialnego.

3.	Na podstawie uchwały rady gminy opracować formy organizacyjne i utworzyć stanowiska gminnych specjalistów brd - stanowisko umocowane w strukturze organizacyjnej zarządcy drogi o kompetencjach jak audytor brd.	Rady Gminy	Prowadzenie spraw brd na szczeblu samorządu, fachowa ocena zjawisk zachodzących w przestrzeni drogi, weryfikacja lokalizacji i przyczyn wypadków drogowych otrzymywanych z systemu SEWIK, udział w komisji oceny wypadków drogowych. Efekt: wyniki pracy 85 struktur we wszystkich jednostkach samorządu terytorialnego.
4.	Wojewoda sprawdzi wywiązywanie się samorządów powiatowych i gminnych z zadań w zakresie brd i prowadzenia księgi obiektu budowlanego oraz przeglądów okresowych obiektów budowlanych wynikających z ustawy o drogach publicznych art. 20 oraz prawa budowlanego art.62.	Wojewoda	Efekt: wszystkie lubuskie samorządy prawidłowo prowadzą księgi obiektów drogowych oraz okresowych przeglądów drogowych obiektów budowlanych. Wdrożenie wszystkich wniosków brd określonych i zapisanych w okresowych przeglądach infrastruktury drogowej.
5.	Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego sprawdzi wywiązywanie się samorządów powiatowych i gminnych z zadań w zakresie brd i prowadzenia księgi obiektu budowlanego oraz przeglądów okresowych obiektów budowlanych wynikających z ustawy o drogach publicznych art. 20 oraz prawa budowlanego art.62.	Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego	Efekt: wszystkie lubuskie samorządy prawidłowo prowadzą księgi obiektów drogowych oraz okresowych przeglądów drogowych obiektów budowlanych. Wdrożenie wszystkich wniosków brd określonych i zapisanych w okresowych przeglądach infrastruktury drogowej.

6.	Lubuska Rada BRD będzie intensyfikować współpracę międzyregionalną i międzynarodową – wymiana doświadczeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Lubuska Rada BRD	Osoby odpowiedzialne za brd w samorządach i instytucjach biorą udział w międzynarodowych seminariach brd np. organizowanych przez Uniwersytet Zielonogórski. Efekt: liczba wdrożeń nowoczesnych i sprawdzonych rozwiązań w strukturze drogowej wynikającej z podpowiedzi i wniosków z konferencji i seminariów międzynarodowych.
7.	Lubuska Rada BRD doskonali struktury organizacyjne lubuskiego systemu brd.	Lubuska Rada BRD	Cykliczny przegląd skuteczności działania struktur w corocznym podsumowaniu okresowym programów realizacyjnych wynikających z przyjętego Programu poprawy brd. Efekt: wszystkie struktury wdrażają przyjęte kolejne roczne programy realizacyjne.
8.	Powołać powiatowe komisje brd - w celu realnego wpływu na podejmowane decyzje w zakresie brd zaleca się powołanie Komisji brd przy Radzie Powiatu.	Rady Powiatu	Organ ten działa w zgodzie z ustawą samorządową i jest konieczny do nadzorowania tworzonego budżetu w celu zapewnienia w nim właściwego poziomu nakładów na brd. Efekt: powołanie 14 Powiatowych Komisji brd dbających o zapewnienie finansowania brd w budżecie powiatu.
9.	Stworzyć warunki podjęcia interdyscyplinarnych badań naukowych z zakresu priorytetowych zagadnień brd w województwie lubuskim.	Zarządcy dróg, instytucje rządowe, policja i samorządy	Niezbędny aktywny udział zarządców dróg, instytucji rządowych, policji i jednostek samorządu terytorialnego w dorocznych seminariach "Praktyczne aspekty brd" organizowanych wspólnie z WORD w celu definiowania problemów wymagających naukowej analizy i wnioskowania. Efekt: liczba zgłaszanych przez wymienione instytucje wniosków do UZ lub innych uczelni lubuskich.
10.	Lubuska Rada BRD wdroży metody i procedury monitoringu oraz oceny procesu poprawy bezpieczeństwa na lubuskich drogach ustalone w NP BRD i PP BRD WL.	Lubuska Rada BRD	Szczegółowe wskaźniki brd dla województwa lubuskiego: wskaźniki demograficzne, ciężkość wypadków, gęstość wypadków, ustali zespół ekspertów zgromadzony w "Lubuskim Centrum Analiz BRD". Efekt: wyliczone wskaźniki posłużą do określenia poziomu brd w województwie i poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego.



11.	Powołać powiatowe i gminne zespoły ds analizy wypadków drogowych i poprawy brd z udziałem niezależnych ekspertów i naukowców.	Lubuska Rada BRD, zarządcy dróg	Szkolenie audytorów brd prowadzone zgodnie z ustawą o drogach publicznych oraz dyrektywą unijną 2008/96/WE o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej wpłynie na podniesienie poziomu świadomości zawodowej osób odpowiedzialnych za brd. Efekt: na bazie wyszkolonych specjalistów w każdym samorządzie powstaną zespoły ds wypadków drogowych lub LRBRD złożą wnioski do samorządów o powołanie jednej takiej komisji wojewódzkiej.
12.	Na szczeblu lubuskich uczelni i instytucji kontynuować współpracę krajową i międzynarodową umożliwiającą wymianę doświadczeń i rozwiązań infrastrukturalnych w zakresie brd.	Lubuskie uczelnie, Lubuska Rada BRD, zarządcy dróg, Marszałek Lubuski, Wojewoda	Brać udział w międzynarodowych lub krajowych seminariach brd np. organizowanych przez Uniwersytet Zielonogórski. Efekt: liczba wdrożonych wniosków zgłaszanych na konferencjach i seminariach krajowych i międzynarodowych przez wszystkie jednostki odpowiedzialne za brd.
13.	Lubuska Rada BRD. Monitorować skuteczność, efektywność działania i współdziałania administracji rządowej, samorządów lokalnych i organizacji pozarządowych w fazie wdrożenia i realizacji PP BRD WL.	Lubuska Rada BRD	Stały przegląd skuteczności działania struktur w corocznym podsumowaniu okresowym programów realizacyjnych wynikających z przyjętego PP BRD WL. Efekt: sprawozdanie z podsumowania programu realizacyjnego potwierdzające jego wykonanie.
14.	Lubuska Rada BRD. Prowadzić okresowe oceny i analizy w celu zastosowania najbardziej efektywnych działań z zakresu brd. Okresowo aktualizować PP BRD WL.	Lubuska Rada BRD	Dla utrzymania dynamiki i dyscypliny działań konieczna jest coroczna ocena ustalonych wskaźników oraz okresowe aktualizowanie PP BRD WL.

15.	Co dwa lata prowadzić monitoring prędkości wybranych fragmentów sieci dróg, sporządzić opis stanu ruchu, wykonać analizy wypadkowości. Wnioski i zalecenia wykorzystać w procedurach doskonalenia zarządzania brd.	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD w zakresie dróg samorządowych. Działania w miarę możliwości powinny w ramach dobrych praktyk być analogiczne do działań już realizowanych przez zarządcę dróg krajowych.
16.	Integrować i rozszerzać dostępność do baz danych o zdarzeniach drogowych w województwie lubuskim.	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD w zakresie dróg samorządowych. Działania w miarę możliwości powinny być w ramach dobrych praktyk analogiczne do działań już realizowanych przez zarządcę dróg krajowych. Efekt: ogólnodostępna mapa zdarzeń drogowych na terenie województwa.
17.	Dostosować bazy danych do standardów międzynarodowych i praktycznych zastosowań prewencyjnych.	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD w zakresie dróg samorządowych. Działania w miarę możliwości powinny w ramach dobrych praktyk być analogiczne do działań już realizowanych przez zarządcę dróg krajowych.
18.	Szkolić w zakresie gromadzenia, wstępnego przetwarzania i zastosowania statystycznych danych o zdarzeniach drogowych.	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD w zakresie dróg samorządowych. Działania w miarę możliwości powinny w ramach dobrych praktyk być analogiczne do działań już realizowanych przez zarządcę dróg krajowych. Efekt: Liczba przeszkolonych specjalistów brd w jednostkach samorządowych, wyniki pracy.
19.	Lokalizować zdarzenia drogowe i strefy koncentracji wypadków. Ze szczególną uwagą rozważać wycinkę drzew z pasa drogowego z uwzględnieniem art.8 ust.1 i 3 ust. z dn. 16.04.2004 o ochronie	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD na podstawie policyjnej bazy danych SEWIK. Wnioskowanie do ustawodawcy o wprowadzenie przepisów pozwalających na likwidację tzw. "twardego otoczenia drogi". Efekt: liczba zlokalizowanych odcinków na których występuje koncentracja wypadków na drogach samorządowych. Działania w ramach dobrych praktyk analogiczne do działań już realizowanych przez

	przyrody - wygórowane wymaganie nasadzenia 3 drzew za 1 wycięte		zarządcę dróg krajowych.
20.	Powołać Lubuski Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	Lubuska Rada BRD	Zadanie ryzykowne i trudne. Jako alternatywę należy uwzględnić skuteczniejsze pozyskiwanie środków unijnych. Województwo dysponuje funduszem 900 mln Euro na rozwój regionu. Należy szkolić kadry w celu skutecznego składania wniosków na ogłaszane konkursy. Znane są przypadki wystąpienia do LR BRD o wsparcie przygotowywanych przez zarządców dróg wniosków w celu uzyskania dofinansowania projektów inwestycyjnych. Rada może takie wnioski rekomendować jeżeli projekty, zawierają aspekty brd, łącznie z audytem brd. W konkursach przewidzianych w RPO Lubuskie 2020 będą premiowane inwestycje drogowe uwzględniające poprawę brd. Efektem będzie pozyskiwanie środków na poprawę BRD .
21.	Wydzielić odrębne środki na działania bieżące i akcje PP BRD WL.	Lubuska Rada BRD	Należy rozważyć podjęcie działań prawnych na szczeblu KR BRD pozwalających na wydzielenie środków z Krajowego Funduszu Drogowego (finansującego inwestycje na drogach krajowych) z przeznaczeniem na finansowanie odnowy dróg samorządowych (W, P, G) na które kierowany jest ruch z dróg krajowych i autostrad w ramach objazdów z powodu zamknięcia odcinków tych dróg na czas usuwania skutków wypadków drogowych lub wykonywania robót. Wielkość kwot można ustalić jako procentowy odpis z puli Oddziału GDDKiA proporcjonalny do wielkości przekierowanego potoku ruchu. Efekt - zmiana przepisów w tym zakresie, umożliwienie pozyskiwania środków na odnowę dróg samorządowych.

22.	Wskazać dodatkowe źródła finansowania m.in. z prewencyjnych funduszy ubezpieczeniowych.	Lubuska Rada BRD, Lubuskie Centrum Analiz BRD	Zadania i kompetencje Lubuskiego Centrum Analiz BRD w zakresie negocjacji z ubezpieczycielami skomplikowanych aspektów inżynierii finansowej. Efekt: pozyskanie środków wynegocjowanych od ubezpieczycieli.
23.	Utworzyć przy marszałku województwa listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego powoływanych z osób posiadających certyfikat audytora brd nadawany przez Ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z art. 24n. ustawy o drogach publicznych.	Marszałek Lubuski,	Nadawanie problematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego należnej rangi i właściwego miejsca w polityce regionalnej. Budowanie wysokiej świadomości społecznej w tym zakresie. Efekt: wyniki działań certyfikowanych audytorów.
24.	Opracować regulamin powoływania wojewódzkiej komisji badania wypadków drogowych. W skład trzyosobowej komisji wchodzi: niezależny od zarządcy drogi audytor z listy audytorów brd przy marszałku, przedstawiciel zarządcy drogi oraz policji.	Lubuska Rada BRD	Regulamin pracy wojewódzkiej komisji ds. badania wypadków drogowych. Komisja będzie każdorazowo powoływana do wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, wypadków z dużą liczbą osób rannych oraz katastrof komunikacyjnych na drogach. Efekt: podczas wyjazdu komisja niezależnie ustali przyczyny zdarzenia drogowego i złoży wniosek o zmiany poprawiające bezpieczeństwo w tym miejscu.
25.	Utworzyć Lubuskie Centrum Analiz BRD jako przedsięwzięcie typu B+R sfinansowane z Lubuskiego Programu Regionalnego zgodnie z rekomendacją NP BRD o tworzeniu sieci obserwatoriów regionalnych brd.	Marszałek Lubuski, Uniwersytet Zielonogórski	Systematyczne gromadzenie poprawnych danych z systemu SEWIK, ich analiza, interpretacja oraz przekazywanie zarządom dróg wszystkich kategorii i jednostkom zarządzania ruchem. Wyliczanie kosztów wykonania niezbędnych działań dla poprawy brd, poszukiwanie źródeł finansowania tych działań. Pozyskiwanie środków.

	<b>1. Bezpieczny człowiek</b>		
26.	Intensyfikować i usprawniać procesy wychowania i edukacji brd dzieci i młodzieży.	Dyrekcje szkół	W każdej szkole powinien być przeszkolony nauczyciel Wychowania Komunikacyjnego. Odpowiednie kwalifikacje może zdobyć na kursach brd organizowanych przez uprawnione uczelnie np.: Uniwersytet Zielonogórski, w WORD. Kuratorium Oświaty przy udziale specjalistów brd opracuje program do przedmiotu wychowanie komunikacyjne uwzględniający wszystkie aspekty brd. Efekt: w każdej szkole podstawowej zatrudniony jest przeszkolony nauczyciel WK. Wszyscy absolwenci SP spełniający wymogi są przygotowani do bezpiecznego ruchu rowerowego, posiadają karty rowerowe. Nadzór nad działaniami szkoły. Niezbędne jest pozbycie się fasadowości z działań WK wobec uczniów.
27.	Wyposażyć szkoły w pomoce dydaktyczne z zakresu brd.	Dyrekcje szkół	Budżet szkoły wspomagany programem RPO Lubuskie 2020. Szkoły posiadają podstawowe wyposażenie niezbędne do działań szkolnych w zakresie WK.
28.	Zwiększyć zaangażowanie i wzmocnić przekonania o celowości stosowania skutecznych, nie zawsze wygodnych dla użytkowników dróg, środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Zarządcy dróg	Podnoszenie świadomości obywateli na organizowanych szkoleniach i pokazach urządzeń służących do uspokajania ruchu.
29.	Szkolić i reedukować kierowców.	WORD	Liczba przeszkolonych kierowców.
30.	Umocnić przekonanie instruktorów, że ich misją jest nauczanie kulturalnej i bezpiecznej jazdy.	WORD	Zadania statutowe WORD.

31.	Usprawnić komunikację ze społeczeństwem w celu oddziaływania na zachowania społeczeństwa w ruchu drogowym.	Lubuska Rada BRD	Podnoszenie świadomości obywateli na organizowanych szkoleniach i pokazach urządzeń służących do uspokajania ruchu. Pokazy prowadzenia pojazdu na bezpiecznych drogach wyposażonych w fizyczne środki uspokojenia ruchu. Zajęcia prowadzone np. w ODTJ na letnich szkołach brd z udziałem ekspertów. Liczba przeszkolonych osób.
32.	Poprzez prasę, radio i TV propagować pasywną, defensywną, spokojną jazdę. Doskonalić formy popularyzacji i promocji problematyki brd.	Radio, prasa, TV	Podnoszenie świadomości obywateli na organizowanych szkoleniach i pokazach urządzeń służących do uspokajania ruchu. Prowadzenie pojazdu na bezpiecznych drogach wyposażonych w fizyczne środki uspokojenia ruchu. Zajęcia prowadzone np. w ODTJ na letnich szkołach brd z udziałem mediów.
33.	Identyfikować oczekiwania i potrzeby użytkowników lubuskich dróg	Policja	Pozyskiwanie uwag i oczekiwań od użytkowników dróg. Wdrażany system policyjny "mapa bezpieczeństwa" jest właściwym działaniem w tym kierunku.
34.	Modyfikować metody oddziaływania społecznego. Odwoływać się do indywidualnej odpowiedzialności przy planowaniu zachowań na drodze. Poprawiać bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego - przygotowanie do wprowadzenia zmian w przepisach w zakresie zmiany uprawnień pieszych.	Wszystkie służby.	Podnoszenie świadomości obywateli na organizowanych szkoleniach i pokazach bezpiecznej jazdy oraz urządzeń służących do uspokajania ruchu. Likwidacja fasadowości z realizowanych szkoleń. Wykorzystanie ODTJ do szkolenia i pokazów. Właściwe przygotowanie do zmian w przepisach dotyczących pieszych. Efekt: spadek liczby zdarzeń drogowych w szczególności z udziałem niechronionych użytkowników dróg.
35.	Prowadzić wojewódzkie kampanie informacyjne o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością	WORD, zarządcy dróg	Podnoszenie świadomości obywateli na organizowanych szkoleniach i pokazach bezpiecznej jazdy oraz urządzeń służących do uspokajania ruchu.

	pojazdów.		
36.	Kuratorium Oświaty. Wdrożyć edukację brd nauczycieli wychowania komunikacyjnego.	Kuratorium Oświaty	W każdej szkole powinien być przeszkolony nauczyciel Wychowania Komunikacyjnego. Odpowiednie kwalifikacje może zdobyć na kursach brd organizowanych przez uprawnione uczelnie np.: Uniwersytet Zielonogórski, . Kuratorium Oświaty przy udziale specjalistów brd opracuje program do przedmiotu wychowanie komunikacyjne uwzględniający wszystkie aspekty brd .
37.	Uruchomić podyplomowe studia brd dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego.	Kuratorium Oświaty Uniwersytet Zielonogórski	Jak wyżej.
38.	Wprowadzić zagadnienia brd do programów kształcenia nauczycieli w Uniwersytecie Zielonogórskim.	Uniwersytet Zielonogórski	Jak wyżej.
39.	Uruchomić podyplomowe studia brd dla wojewódzkich, powiatowych i gminnych specjalistów brd.	Uniwersytet Zielonogórski	Jak wyżej
40.	Organizować ogólnodostępne systematyczne prelekcje i szkolenia o szczegółowych rozwiązaniach, bezpiecznych zachowaniach oraz o celach i znaczeniu Lubuskiego Programu Poprawy BRD.	wszyscy członkowie Lubuskiej Rady BRD	Zmiana mentalności komunikacyjnej społeczeństwa jest niezbędna w celu poprawy BRD. Trwała poprawa mentalności społecznej.
41.	W atrakcyjnych formach propagować w mediach problematykę brd, rozwijać szeroko rozumianą współpracę	Wszystkie służby	Spółczesność zna, rozumnie i stosuje zasady brd, rozumnie i współpracuje ze wszystkimi służbami. Efekt: poprawa stanu brd i spadek liczby zdarzeń

	ze społeczeństwem.		
42.	Nadzór nad wydawaniem kart rowerowych w szkołach.	Dyrekcja szkoły	Zmniejszenie zagrożeń na drodze ze strony niechronionych użytkowników dróg w tym szczególnie dzieci. Każdy absolwent szkoły podstawowej gimnazjum posiada kartę rowerową.
	<b>2. Bezpieczne drogi</b>		
43.	Na podstawie oceny stanu brd z Lubuskiego Centrum Analiz BRD ulepszać oznakowanie, organizację i sterowanie ruchem drogowym.	Zarządcy dróg	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych. Wprowadzić systematyczne kontrole zarządców dróg samorządowych. Kontrola realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem przez kompetentne organa czyli marszałka i starostów. Nadzór nad zarządzaniem ruchem na wszystkich drogach samorządowych sprawuje Wojewoda. W ramach dobrych praktyk wprowadzić analogiczne kontrole na drogach samorządowych jak dla dróg krajowych.
44.	Na podstawie oceny stanu brd z Lubuskiego Centrum Analiz BRD ulepszać oznakowanie, organizację i sterowanie ruchem drogowym. Wojewoda sprawdzi wywiązywanie się zarządców dróg samorządowych z tego obowiązku.	Wojewoda	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych. Wprowadzić systematyczne kontrole zarządców dróg samorządowych. Kontrola realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem przez kompetentne organa czyli marszałka i starostów. Nadzór nad zarządzaniem ruchem na wszystkich drogach samorządowych sprawuje Wojewoda. W ramach dobrych praktyk wprowadzić analogiczne kontrole na drogach samorządowych jak dla dróg krajowych.
45.	Na podstawie oceny stanu brd z Lubuskiego Centrum Analiz BRD doskonalić cechy użytkowe i wyposażenie sieci drogowej.	Zarządcy dróg	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych art. 20. Wprowadzić systematyczne kontrole realizowane przez zarządców dróg samorządowych. Efekt: wdrożenia wniosków i spostrzeżeń wynikających z kontroli.



46.	Na podstawie oceny stanu brd z Lubuskiego Centrum Analiz BRD doskonalić cechy użytkowe i wyposażenie sieci drogowej.	Wojewoda	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych art. 20. Wojewoda wprowadzi systematyczne kontrole zarządców dróg samorządowych.
47.	Na podstawie oceny stanu brd z Lubuskiego Centrum Analiz BRD wprowadzać strefy ograniczonej prędkości, obwodnice miast, obszary przyszkolne.	Zarządcy dróg samorządowych	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych art. 20. Wprowadzić systematyczne kontrole realizowane przez zarządców dróg samorządowych. Efekt: wdrożenia wniosków i spostrzeżeń wynikających z kontroli.
48.	Ustalić metodę i procedury audytu projektów poprawy bezpieczeństwa na lubuskich drogach samorządowych.	Zarządcy dróg samorządowych	Procedury są już ustalone w zasadach audytowania wdrożonych w GDDKiA i należy rozszerzyć je na pozostałe kategorie dróg. Proces wymaga wsparcia parlamentarnego w celu uszczegółowienia ustawy o drogach publicznych o konieczności prowadzenia audytu brd na drogach samorządowych. Efekt: audyt na wszystkich drogach samorządowych wprowadzony w wyniku obowiązku audytu brd na drogach samorządowych.
49.	Ustalić metodę i procedury audytu projektów poprawy bezpieczeństwa na lubuskich drogach samorządowych.	Wojewoda	Procedury są już ustalone w zasadach audytowania wdrożonych w GDDKiA i należy rozszerzyć je na pozostałe kategorie dróg. Proces wymaga wsparcia parlamentarnego w celu uszczegółowienia ustawy o drogach publicznych o konieczności prowadzenia audytu brd na drogach samorządowych. Efekt: audyt na wszystkich drogach samorządowych wprowadzenie obowiązku audytu brd na drogach samorządowych.
50.	Wdrożyć audyt brd infrastruktury drogowej na lubuskich drogach samorządowych.	Zarządcy dróg samorządowych	Szkolenie audytorów brd prowadzone zgodnie z ustawą o drogach publicznych oraz dyrektywą unijną 2008/96/WE o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej wdrożone już jest przez zarządcę dróg krajowych. Jako dobre praktyki rozpocząć szkolenie audytorów i audyt brd na drogach samorządowych wg procedur GDDKiA.

51.	Wdrożyć audyt brd infrastruktury drogowej na lubuskich drogach samorządowych. Wojewoda sprawdzi wywiązywanie się zarządców dróg samorządowych z tego obowiązku.	Wojewoda	Szkolenie audytorów brd prowadzone zgodnie z ustawą o drogach publicznych oraz dyrektywą unijną 2008/96/WE o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej wdrożone już jest przez zarządcę dróg krajowych. Jako dobre praktyki rozpocząć szkolenie audytorów i audyt brd na drogach samorządowych wg procedur GDDKiA.
52.	W ramach audytów brd prowadzonych na wszystkich drogach samorządowych identyfikować strefy i miejsca koncentracji wypadków.	Lubuska Rada BRD, Wojewódzki inspektor brd oraz Lubuskie Centrum Analiz BRD	Efekty wprowadzenie audytu brd zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Zadania wojewódzkiego inspektora brd oraz Lubuskiego Centrum Analiz BRD. Działania naprawcze w miejscach koncentracji zdarzeń.
53.	Doskonalić geometrię dróg w celu poprawy widoczności i przepustowości sieci drogowej.	Zarządcy dróg	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych art. 20. Wprowadzić systematyczne kontrole zarządców dróg. Korzystać w ramach dobrych praktyk z doświadczeń GDDKiA w tym zakresie - poprzez powoływanie przez wojewódzkiego inspektora brd komisji dla oceny projektów dróg samorządowych (regionalna Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych). W miejscach stwierdzonych problemów poprawa geometrii dróg.
54.	Uzgadniać dokumentację drogowe z uwzględnieniem budowy miejsc kontrolnych dla policji, ITD oraz Straży Granicznej na wszystkich drogach województwa, w szczególności na drogach dojazdowych do granicy państwa (regionalna KOPI).	Zarządcy dróg, Lubuska Rada BRD	Zadanie statutowe zarządców dróg zapisane w ustawie o drogach publicznych oraz obowiązki inwestora wynikające z prawa budowlanego o konieczności uzyskiwania wszelkich niezbędnych uzgodnień do projektu drogi. ITD powinna uzgodnić sposób przyjmowania projektów do weryfikacji pod kątem usytuowania takich miejsc. Występowanie o lokalizacje miejsc kontrolnych po uzyskaniu pozwolenia na budowę jest niemożliwe bez dodatkowych procedur zmiany tego pozwolenia oraz ponoszenia dodatkowych kosztów. Efekt: pozyskanie nowych miejsc do prowadzenia kontroli.

55.	Powołanie przez Marszałka Lubuskiego Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (regionalna KOPI). KOPI będzie oceniać: nową kategoryzację dróg po wybudowaniu nowych odcinków dróg ekspresowych, stałą organizację ruchu oraz tymczasową organizację ruchu na czas robót, budowę sieci dróg rowerowych, sygnalizację świetlną, oświetlanie przejść dla pieszych.	Marszałek Lubuski	Zarządcy dróg, inspektor wojewódzki brd, Lubuskie Centrum Analiz BRD. KOPI powinna dążyć do oceny wszystkich projektów drogowych realizowanych przez zarządców dróg samorządowych analogicznie do działań realizowanych przez zarządcę dróg krajowych.
56.	Upowszechniać wprowadzanie inżynierskich środków uspokajania ruchu przez zarządców dróg z poprzedzającą kampanią informacyjną dla społeczeństwa.	Zarządcy dróg	Dyscyplinowanie kierowców do zmniejszania prędkości.
57.	Wprowadzić obowiązkowe wizje lokalne dla wszystkich wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach samorządowych dokonywane przez trzyosobowy zespół złożony z niezależnego od zarządcy drogi audytora brd (z listy audytorów brd LR BRD), przedstawiciela zarządcy drogi (inspektora brd) oraz policji.	Lubuska Rada BRD, wojewódzki inspektor brd, zarządcy dróg	Analiza wypadku i opracowanie wniosków na podstawie oceny warunków drogowych (geometria drogi, stan nawierzchni, warunki widoczności, krętość, długość wzniesień, liczba i szerokość pasów ruchu, występowanie przeszkód bocznych, zgodność w Warunkami Technicznymi) oraz warunków ruchu (struktura rodzajowa, natężenie, warunki oświetlenia, znajomość drogi wśród jej użytkowników/ofiary wypadku). Lubuskie Centrum Analiz BRD gromadzi i przetwarza uzyskane dane w celu wypracowania wniosków. Efekt: wdrażanie wniosków.

	Korzystać z dobrych praktyk reaalizowanych przez GDDKiA.		
	<b>3. Bezpieczna prędkość</b>		
58.	Policja. Zwiększyć kontrole ruchu w efektywnym czasie i racjonalnie wybranych strefach drogowych z użyciem automatycznej rejestracji wykroczeń.	Policja	Dalsze doskonalenie systemu automatycznej kontroli prędkości, wprowadzenie odcinkowej kontroli prędkości. Ograniczenie liczby przekroczeń prędkości i zagrożeń wynikających z takich zachowań.
59.	Eliminować agresję na drodze, nietrzeźwość i narkotyki.	Policja	Zadania statutowe policji. Ograniczenie agresji, nietrzeźwych i będących po narkotykach na drodze.
60.	Ograniczać negatywne zachowania uczestników ruchu drogowego.	Policja	Zadania statutowe policji. .
61.	Zwiększyć nadzór nad ruchem drogowym.	Policja	Zadania statutowe policji.
62.	Kontynuować i rozszerzać akcje prewencyjne, promować nowe formy i metody prewencji brd.	Policja	Zadania statutowe policji.
63.	Koncentrować prewencyjne działania na wybranych	Policja	Zadania statutowe policji.

	uczestnikach ruchu drogowego na przykład o agresywnym stylu jazdy.		
64.	Kontrola używania odblasków.	Policja	Zadania statutowe policji.
65.	Zarządcy dróg samorządowych. Ograniczenie prędkości do bezpiecznej w terenach zabudowanych po wprowadzaniu kolejnych elementów uspokojenia ruchu.	Zarządcy dróg samorządowych	Działanie zintegrowane z inżynieryjnymi projektami uspokajania ruchu za pomocą fizycznych środków na podstawie zaleceń Lubuskiego Centrum Analiz BRD. Efekt: Liczba wprowadzonych stref uspokojenia ruchu w województwie, zachowania kierowców zgodnie z warunkami.
66.	Zarządcy dróg samorządowych. Wprowadzić ocenę działań poprawiających brd w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych na podstawie oceny "przed i po".	Zarządcy dróg samorządowych	Zadanie przewidziane dla Lubuskiego Centrum Analiz BRD. Monitorowanie skuteczności podejmowanych działań przed i po analizie sytuacji wprowadzanie korekt w celu maksymalizacji efektów poprawy brd. Efekt: Liczba wprowadzonych działań poprawiających brd.
	<b>4. Bezpieczny pojazd</b>		
67.	Intensyfikować nadzór Inspekcji Transportu Drogowego i Policji nad stanem technicznym pojazdów i wypełnianiem wymagań dotyczących przewozu towarów i materiałów niebezpiecznych.	ITD.	zadania statutowe ITD.
68.	Intensyfikować nadzór Inspekcji Transportu Drogowego i Policji nad stanem technicznym pojazdów i wypełnianiem wymagań dotyczących przewozu towarów	Policja	zadania statutowe policji.

	i materiałów niebezpiecznych.		
69.	Nadzorować okresowe badania stanu technicznego i wyposażenia brd pojazdów prowadzone przez Stacje Diagnostyczne.	Starostowie	Kompetencje starosty w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Efekt: Liczba przeprowadzonych kontroli Stacji Diagnostycznych przez starostwa.
70.	Wdrożyć audyt stanu technicznego i wyposażenia pojazdów ciężarowych i dostawczych adaptowanych do przewozu ludzi, osób chorych i niepełnosprawnych.	Starostowie	Kompetencje starosty w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Efekt: Liczba przeprowadzonych audytów przez starostwa.
71.	Modyfikować procedury badań technicznych pojazdów powypadkowych, pojazdów adaptowanych do zadań specjalnych, przewozu osób oraz osób niepełnosprawnych.	Starostowie	Kompetencje starosty w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Tworzenie zespołów rzeczoznawców samochodowych i diagnostów pod nadzorem starosty. Efekt: Liczba przeprowadzonych kontroli Stacji Diagnostycznych przez starostwa.
72.	Opracować procedury ocen prawidłowości i jakości napraw pojazdów powypadkowych.	Starostowie	Zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Efekt: Liczba przeprowadzonych kontroli Stacji Diagnostycznych przez starostwa.
73.	Wprowadzić certyfikację brd zakładów napraw powypadkowych pojazdów.	Starostowie	Kompetencje starosty w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Efekt: Liczba przeprowadzonych kontroli Stacji Diagnostycznych przez starostwa. Powiatowe listy certyfikowanych zakładów naprawczych.

	<b>5. Ratownictwo i opieka powypadkowa</b>		
74.	Wprowadzić ułatwienia dla służb technicznego ratownictwa, skrócić czas dotarcia do miejsca wypadku.	Wojewoda	Skuteczne wprowadzenie określonych w ustawie o ratownictwie kwantyli jako gwarancji dotarcia we właściwym czasie do wypadku drogowego.
75.	Poprawić wyposażenie służb ratownictwa drogowego.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
76.	Doskonalić funkcjonowanie zintegrowanego systemu ratownictwa drogowego w tym systemu łączności. Infrastrukturę techniczną czynić przyjazną służbom ratownictwa drogowego.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
77.	Wprowadzić ułatwienia dla służb medycznego ratownictwa, skrócić czas dotarcia do miejsca wypadku i udzielenia pierwszej pomocy.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
78.	Doskonalić funkcjonowanie zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
79.	Poprawić wyposażenie służb ratownictwa medycznego.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.

80.	Intensyfikować szkolenie ratowników drogowych.	Wojewoda	Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Art. 19 mówi, że planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
-----	------------------------------------------------	----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Uwagi:

1. Gambit Lubuski 2005-2015 nie został zrealizowany głównie z powodów formalnych. Jego założenie, że będzie duże zaangażowanie wszystkich członków Rady w przygotowanie planów realizacyjnych, polegające między innymi na ocenie postępu wdrażania poszczególnych działań z doprowadzeniem do oczekiwanych efektów, okazały się nierealne. Stwierdzenie takie wynika z przeprowadzonej ankiety. Z ustaleń wynika, że administracje samorządowe i odpowiednio zarządcy dróg w pierwszej kolejności realizują bieżące zadania pod presją samorządów (wojewódzkiego, powiatowego i gminnego) oraz dyscypliny budżetowej. Organizacje te nie mają w swoich planach spraw brd i z tego nie są rozliczane. Mimo, że nie są realizowane ważne zadania zarządców dróg określone w ustawie o drogach publicznych, jednostki te nie podejmują żadnych kroków w kierunku poprawy tej sytuacji, nawet na podstawie pokontrolnych wezwań NIK. Tak niski priorytet bezpieczeństwa na drogach częściowo wynika z niedostatecznej znajomości własnych obowiązków wśród samorządów, nałożonych na nie przez ustawę o drogach publicznych oraz prawo budowlane w zakresie zarządzania drogami z uwzględnieniem spraw brd. W konsekwencji lekceważące traktowanie tych zagadnień oraz brak podstawowej wiedzy o przyczynach i skutkach wypadków ma duży wpływ na poziom finansowania dróg samorządowych jedynie do niezbędnych nakładów na inwestycje i remonty. Dlatego istotą i przesłaniem nowego Programu jest egzekwowanie przestrzegania obowiązującego prawa, szczególnie przez organa administracji rządowej i samorządowej. Oczekiwane efekty wskazane w tabeli są powiązane z efektywnością pracy tych organów. Należy podkreślić, że policja, straż oraz służby ratownicze osiągnęły zadawalający poziom działań właśnie dzięki dobrym ustawom na podstawie których funkcjonują oraz utworzenie do realizacji zadań z zakresu brd wyspecjalizowanych komórek. Wyniki pracy GDDKiA w tym zakresie są również widoczne, ponieważ jednostka ta działa na podstawie dobrego prawa - ustawy o drogach publicznych - nakładającej na zarządcę dróg krajowych obowiązek prowadzenia audytów brd. Konieczne jest uregulowanie prawne w tym zakresie również dla pozostałych zarządców dróg publicznych. Aby nadać wysoki priorytet tym problemom w nowym Programie, należy umieścić je w zadaniach budżetowych każdego samorządu już na etapie jego planowania.
2. Sytuacja finansowa o której respondenci mówią, że jest zła może ulec zmianie dzięki nowej finansowej perspektywie unijnej 2014-2020 oraz nowemu lubuskiemu Programowi brd 2016-2025, w którym działania będą powiązane z realnym finansowaniem poprzez regularne aplikowanie o środki unijne z lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.
3. Wymienione działania należą do grupy wyników pośrednich zarządzania systemowego o którym mowa w rozdziale 6.2 Programu. Pozytywne efekty tych działań pozwolą na uzyskanie wyników końcowych wyrażonych redukcją liczby wypadków, ofiar oraz rannych.



**Wykaz dróg wymagających interwencji w pierwszym programie realizacyjnym do roku 2017 na podstawie wskaźników wypadkowości z roku 2015.**

L.p.	Nr drogi	Długość drogi [km]	Wypadki		Wskaźniki wypadkowości	
			Liczba	Ofiary	Ciężkość zabici/100 wypadków	Gęstość wypadki/ 100 km
1	2	3	4	5	6	7
1.	K22	111,5	26	7	26,92	23,32
2.	K29	56,6	26	0	0,00	45,94
3.	K12	86,3	19	5	26,32	22,02
4.	K32	81,4	19	3	15,79	23,34
5.	K92	77,2	19	3	15,79	24,61
6.	K3	18,7	15	5	33,33	80,21
7.	K31	40,0	11	1	9,09	27,50
8.	K27	63,8	9	1	11,11	14,11
9.	K18	54,1	7	4	57,14	12,94
10.	K2	2,0	1	1	100,00	50,00
1.	W137	101,1	24	2	8,33	23,74
2.	W282	17,8	16	2	12,50	89,89
3.	W132	37,8	14	3	21,43	37,04
4.	W287	47,8	11	3	27,27	23,01
5.	W296	46,9	11	0	0,00	23,45
6.	W280	11,1	9	1	11,11	81,08
7.	W289	46,7	9	1	11,11	19,27
8.	W156	40,8	8	1	12,50	19,61
9.	W295	21,0	7	2	28,57	33,33
10.	W279	29,1	6	1	16,67	20,62
1.	1201F	8,4	5	1	20,00	59,52
2.	4423F	4,7	5	0	0,00	106,38
3.	1332F	21,9	4	0	0,00	18,26
4.	2530F	2,0	4	0	0,00	200,00
5.	4405F	0,6	4	0	0,00	666,67
6.	4409F	0,8	4	0	0,00	500,00
7.	1071F	14,7	3	0	0,00	20,41
8.	1278F	19,9	3	0	0,00	15,08
9.	1375F	14,0	3	0	0,00	21,43
10.	4402F	0,2	3	0	0,00	1500,00