

**Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

**Realizacja „Program poprawy brd województwa  
lubuskiego na lata 2016-2025” na szczeblu  
samorządu gminnego.**

***Uwarunkowania skutecznego wdrażania***

**Posiedzenie LR BRD 19.01.2017**

**dr inż. Józef Włosek  
Uniwersytet Zielonogórski  
Lubuska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

## Problematyka brd w regione

1. Zwiększone wymagania społeczeństwa względem wygody podróży, estetyki dróg ale przede wszystkim brd
2. Rosnąca liczba wypadków
3. Nowa perspektywa finansowa 2016 – 2020
4. Programy poprawy brd
5. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.7.2010  
KOM(2010) 389 wersja ostateczna

**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**

{SEK(2010) 903}

### **Cel nr 3: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa**

Największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowuje się na drogach w obszarach wiejskich i miejskich (odpowiednio 56 % i 44 % w 2008 r., w porównaniu z 6 % na autostradach.) Należy zatem znaleźć sposoby na stopniowe rozszerzenie odpowiednich zasad bezpiecznego zarządzania infrastrukturą na sieć dróg niższej kategorii w państwach członkowskich, z uwzględnieniem zasady pomocniczości.

Komisja dopilnuje uwzględnienia wymogów bezpieczeństwa we wnioskach o finansowanie ze środków UE dotyczących infrastruktury drogowej w państwach członkowskich. Zostanie zbadana możliwość rozszerzenia tej zasady na pomoc zewnętrzną.

#### **Działania:**

##### ***Komisja podejmie następujące działania:***

- 1. Zapewni przyznawanie środków europejskich wyłącznie na infrastrukturę spełniającą wymogi dyrektyw w sprawie wymogów bezpieczeństwa dla dróg i tuneli.*
- 2. Będzie propagować stosowanie odpowiednich zasad dotyczących zarządzania strukturą bezpieczeństwa na drogi niższej kategorii w państwach członkowskich, zwłaszcza poprzez wymianę najlepszych praktyk.*

# **PROGRAM ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019**

**Kryterium nr 1 – Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego**

## ROZWIĄZANIA DODATKOWE/SPECJALNE

Scharakteryzuj zadanie poprzez wybór z listy maksymalnie dwóch rozwiązań zastosowanych na którymkolwiek odcinku drogi, polegających na budowie, rozbudowie lub przebudowie:

np.: oświetlenia przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerzystów; (zalecenia dotyczące prawidłowego oświetlania przejść dla pieszych zawarte są m. in. w wydanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowaniu „Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizacji ruchu pieszego” w rozdziale 7.5.2 „Oświetlenie”, dostępnym na stronie <http://www.krbrd.gov.pl/pl/krajowe.html>);

Na tej samej stronie jest ważniejszy dokument „Narodowy Program poprawy brd” z którego wynika że każde województwo opracowuje i wdraża własny program regionalny który dla lubuskiego jest „Program prpawy brd na lata 2016-2025”. To działanie jest nie realizowane !



**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 08.06.2016

---

Zielona Góra, luty 2016 r.

## Co to jest bezpieczeństwo ruchu drogowego w pojęciu dziecka ?



Praca zgłoszona na konkurs  
„Logo Wojewódzkiej Rady brd”



Co to jest bezpieczeństwo ruchu drogowego w pojęciu Programu ?

1. **Wiedza** – *gromadzenie i przetwarzanie danych oraz umiejętność formułowania na tej podstawie wniosków*
2. **Edukacja** – *zdobywanie wiedzy*
3. **Praktyka** – *wdrażanie wiedzy*

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wszystkich kategorii jest problemem społecznym i ekonomicznym.

### **Celem Programu poprawy brd województwa lubuskiego na lata 2016-2025 jest:**

- Wykorzystanie obowiązującego stanu prawnego do skutecznego wspierania działań na rzecz poprawy brd (czy dzisiaj to prawo jest respektowane?)
- Wdrożenie wytycznych Dyrektywy 2008/96/WE oraz NP BRD 2013-2020
- Upowszechnienie rekomendacji WHO i BŚ zawartych w „Światowym raporcie na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych” z 2004 r.
- Wdrożenie zasad dobrej praktyki przez zarządców wszystkich kategorii dróg w województwie
- Udział w realizacji realnej „Wizji ZERO”

## Porównanie problemów brd w woj. Lubuskim w latach 2005 i 2016 oraz nowe impulsy wspomagające ich rozwiązanie – warunki wdrażania Programu.

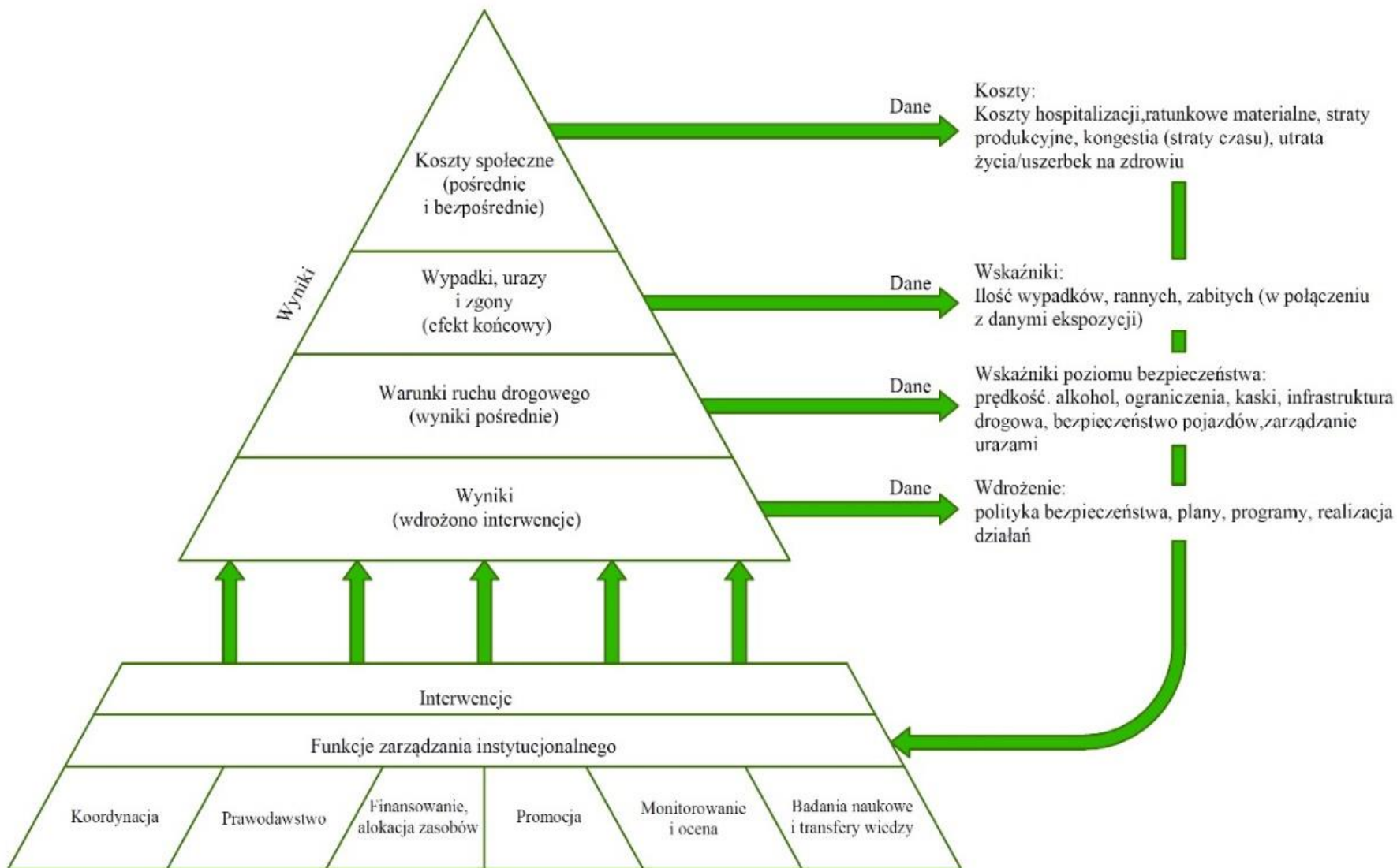
Problemy	Działania 2005	Status działania w 2016	Nowe uwarunkowania
Lubuski System BRD	Doskonalić, instytucjonalizować	Aktualne	Dyrektywa 2008/96/WE
Kadry BRD	Szkolić i powołać specjalistów BRD	Aktualne	Rozp. MTBiGM z 14.09.2012 w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego
Zadania specjalistów BRD	Monitorowanie, koordynacja, wdrażanie	Aktualne	Ust. z 21.03.1985 r.o drogach publicznych (Dz.U.z 2013 r.)
Finansowanie	Sądy, firmy ubezpieczeniowe, fundusze UE	Aktualne	Perspektywa finansowa 2014-2020
Kryteria wyboru zadań	Edukacja, Prawo, dyrektywy UE	Aktualne	Wizja Zero
Priorytety	Represywność, edukacja	Represywność, edukacja, finansowanie	Nowe możliwości finansowania, zobowiązania członków UE
Programy pilotażowe	<b>Wybrana gmina: uspokojenie ruchu, ścieżki rowerowe</b>	Aktualne	Nowe możliwości finansowania, Np.: <b>Program rozwoju gminnej infrastruktury drogowej 2016-19</b>

Rekomendacje „Światowego raportu na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych” [*Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008]

- Zidentyfikowanie wiodącej instytucji rządowej do kierowania krajowymi działaniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Ocenienie problemu, polityki, układu instytucjonalnego i możliwości związanych z obrażeniami w ruchu drogowym
- Przygotowanie krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz planu działania.
- **Przeznaczenie środków finansowych i zasobów ludzkich na rozwiązanie tego problemu.**
- wdrożenie konkretnych działań dla zapobiegania wypadkom drogowym,
- minimalizowanie obrażeń i ich konsekwencji oraz ocena wpływu tych działań.
- wspieranie rozwoju możliwości krajowych oraz współpracy międzynarodowej

W NP BRD oraz Programie Lubuskim istnieje pełna zgodność z tymi zaleceniami.

## Zarządzanie systemowe brd [WHO i NP BRD]



## Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej wymaga wiedzy

- Ocena stanu oraz zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego są niemożliwe bez znajomości podstaw teorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Wiedza ta pozwala na ustalenie przyczyn zdarzeń drogowych oraz ich koncentracji.

Są dwie kategorie podmiotów zainteresowanych brd:

- Użytkownicy drogi – **edukacja powszechna, edukacja dzieci**
- Instytucje tworzące system zarządzania brd **(w tym gminy)** i zajmujące się zarządzaniem instytucjonalnym – **szkolenia, wymiana danych**

Dostępne dane o zagrożeniach w ruchu drogowym – „**mapa szpilkowa**”

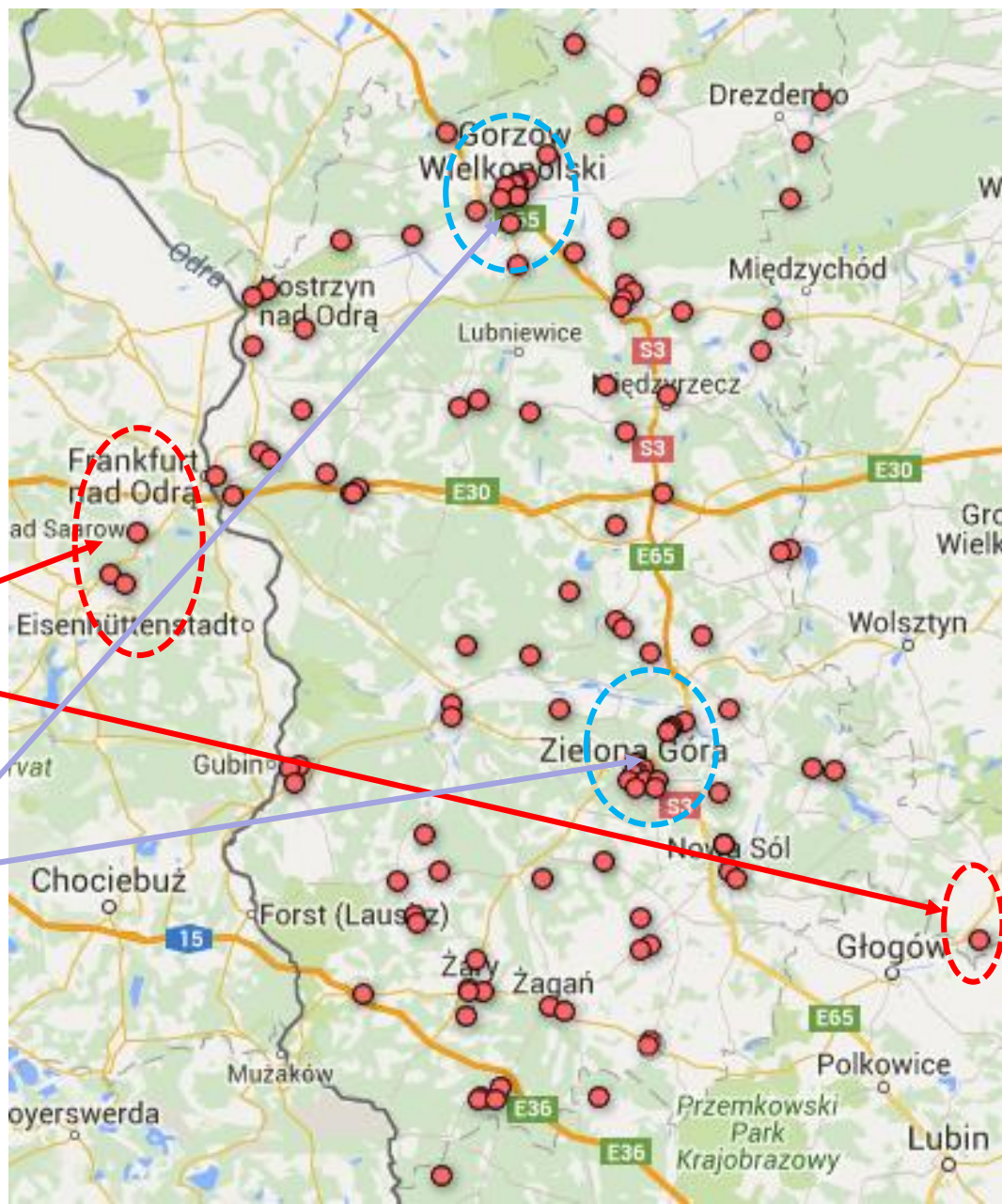
**Interaktywna „mapa szpilkowa”  
- regularna „lektura” zarządców  
dróg jako podstawa do  
planowania jakiejś interwencji  
na swojej sieci drogowej.**

**Lokalizacja wypadków w woj.  
lubuskim wg SEWIK. Konieczne  
działania:**

**1. Weryfikacja lokalizacji  
zdarzeń**

**2. Badanie „czarnych punktów”,  
przyczyny koncentracji zdarzeń  
drogowych, miejsca  
niebezpieczne**

**3. Klasyfikacja odcinków dróg o  
dużej koncentracji wypadków.**



**Skutki finansowe** [wg.:” *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013. krbrd*”]

Porównanie planowanych kosztów wprowadzenia dyrektywy 2008/96/WE do polskiego systemu prawnego [Uzasadnienie z 31.03.2011 MI dla Rady Ministrów] z kosztami ofiar wypadków.

- Wydatki z budżetu państwa na wdrożenie ustawy o drogach publicznych w roku 2015 wynoszą:  
**3.090.676 zł !!!**
- Przy założeniu, że koszt 1 ofiary śmiertelnej wynosi 1,97 mln zł, dla 2 938 wypadków w roku 2015 koszty całkowite wynoszą:  
**5.787.860.000 zł !!!**



# Koszty jednostkowe wypadków drogowych w Niemczech rok 2009.

Unfallkategorie (Schwerste Unfallfolge)	Kostensatz KS <sub>U</sub> [Euro/U]*)				
	Straßentyp				
	außerorts		innerorts		
	Autobahn Mln zł (1)	Landstraße (2)	Verkehrsstr. (3)	Erschl.- straße (4)	Gesamt (5)
<b>SP:</b> Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten	<b>1,90</b> 341.000	266.000	173.000	154.000	162.000
<b>LV:</b> Unfall mit Leichtverletzten	<b>0,03</b> 43.500	24.700	14.800	14.400	14.600
<b>P:</b> Unfall mit Personenschaden	<b>113.000</b>	<b>100.000</b>	<b>43.100</b>	<b>36.700</b>	<b>41.500</b>
<b>SS:</b> Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	<b>0,10</b> 23.900	17.900	16.600	14.100	15.100
<b>LS:</b> Sonstiger Unfall mit Sachschaden	<b>0,02</b> 4.630	4.190	6.780	5.930	6.310
<b>S:</b> Unfall mit Sachschaden	<b>0,04</b> 6.860	5.190	7.480	6.240	6.740

\*) Preisstand 2009

(2) Landstraße: Außerortsstraße ohne Autobahn

(3) Verkehrsstraße: Bundesstraße, Landesstraße und Kreisstraße

(4) Erschließungsstraße: Sonstige Straßen

(1) autostrady (2) Drogi regionalne (3) federalne, wojewódzkie, powiatowe (4) Pozostałe drogi

## Obszary wyłączone z systemowych działań w kierunku poprawy brd i skutki tego stanu – drogi inne niż krajowe

Kategoria drogi	Zabici		Ranni		Sieć %	Ruch %
	Liczba	%	Liczba	%		
Krajowe	1458	<b>35</b>	2750	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>30</b>
Wojewódzkie	852	20	2006	16	<b>95</b>	<b>70</b>
Powiatowe i gminne	1288	<b>31</b>	4183	<b>33</b>		
Miasta na prawach powiatu	591	14	3651	29		
Razem	4189	100	12590	100	<b>100</b>	<b>100</b>

- **Drogi krajowe** **18.500 km**
- **Pozostałe drogi** **364.800 km**

**Wniosek:** W Polsce prawne wsparcie dla brd dotyczy jedynie 5 % sieci drogowej na której dochodzi do 1/3 zdarzeń drogowych.

Wg nowelizacji ustawy o drogach publicznych z dnia 13 kwietnia 2012 r.:

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.

Nie ma żadnych powodów aby różnicować wartość życia ludzkiego w zależności od kategorii drogi

Brak zapisów o stosowaniu tych procedur na drogach poza TEN-T ?

## Regulacje wynikające z dyrektywy 2008/96/WE

### *Artykuł 1*

**Pkt 3. Państwa członkowskie mogą również stosować przepisy niniejszej dyrektywy jako zestaw najlepszych praktyk w odniesieniu do krajowej infrastruktury transportu drogowego niewchodzącej w skład transeuropejskich sieci drogowych, której budowa została w całości lub w części sfinansowana przez Wspólnotę.**

**Czy to oznacza, że przyszłe projekty dróg gminnych, zgłaszane do finansowania z funduszy unijnych będą wymagały audytu brd ?**

**Polska wersja Dyrektywy 2008/96/WE jest uboższa od oryginału :**

- Struktury audytu brd nie są niezależne
- Nie przewiduje rozszerzenia obowiązku zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogi leżące poza siecią TEN –T
- Nie uwzględnia dynamicznej kategoryzacji dróg która jest podstawą hierarchicznej sieci drogowej

**W tym przypadku Lubuski Program zobowiązuje do stosowania „dobrych praktyk”.**

**Wspólne działania w tym zakresie wywołają efekt synergii.**

## **Teoretyczne podstawy kształtowania bezpieczeństwa na całej sieci drogowej :**

Wspólne dla wszystkich kategorii dróg przyczyny wypadków powinny być podstawą dążenie do objęcia **jednakowym standardem bezpieczeństwa całej sieci drogowej w Polsce nie tylko leżącej w korytarzach TEN-T.**

W miarę rozbudowy dróg najwyższych klas następuje automatyczna weryfikacja kategorii drogi zastąpionej nowym odcinkiem – proces ten proponuję nazwać „**dynamiczną kategoryzacją**”.

**Już teraz wiadomo, że droga, która dzisiaj posiada kategorię „K” jutro może być zaliczona do kategorii „G”**

## **Dynamiczna kategoryzacja drogi w praktyce.**

**Kierowca na podstawie standardu urządzenia drogi ma prawo sądzić, że porusza się drogą wysokiej kategorii.**



**Dynamiczna kategoryzacja drogi w praktyce.**  
**Duże natężenie ruchu potwierdza jego przepuszczenie.**





## **Dynamiczna kategoryzacja drogi w praktyce.**

**Natężenie ruchu w dalszym ciągu potwierdza jego przepuszczenie – ale przez gałęzie widać jakąś niekodeksową żółtą tablicę.**



## Dynamiczna kategoryzacja drogi w praktyce.

Okazuje się, że znajduje się na drodze, której zarządca nie może zagwarantować oczekiwanego, wysokiego standardu podróży i bezpieczeństwa.



## **Uwarunkowania skutecznego wdrażania Lubuskiego Programu poprawy brd**

- **Kadra, wiedza, synergia, dobre praktyki**
- **Narzędzia realizacji – dane o sieci drogowej (książka obiektu), baza danych o wypadkach SEWIK, wnioski KOPI i Komisji Badania Wypadków Drogowych**
- **Monitoring i ocena, wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Wszystkie te dane ujęte w platformie Lubuskiego Centrum Analiz brd będą przekazywane zarządcom dróg a także gminom, powiatom, policji, Instytucji Wiodącej ds. BRD szczebla regionalnego (LR BRD), służbie opieki zdrowia, straży pożarnej, straży granicznej, Uniwersytetowi Zielonogórskiemu oraz innym jednostkom naukowym realizującym badania w dziedzinie brd.

Zapewniają one ciągłość i stabilność finansową realizowanych działań,

Są gwarancją najefektywniejszych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## ORGANIZACJA SIECI DRÓG POWIATOWYCH I GMINNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM EFEKTÓW REALIZACJI „NARODOWEGO PROGRAMU PRZEBUDOWY DRÓG LOKALNYCH”

Informacja o wynikach kontroli NIK 07.03.2014

Zestawienie ważniejszych nieprawidłowości stwierdzonych w poszczególnych skontrolowanych jednostkach

1. Nie opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, mimo obowiązku wynikającego z przepisów art. 20 ust 1 ustawy o drogach publicznych. – **obowiązkowe załączenie do wniosku o finansowanie projektu z Programu rozwoju infrastruktury”**
2. Nie prowadzenie ksiąg drogi lub prowadzenie niekompletnej lub nieaktualnej ewidencji dróg. Naruszało to postanowienia § 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 16.02.2005 w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.... **? Podstawowa baza danych do projektów jw.**
3. Brak dzienników objazdu dróg lub niekompletne ich prowadzenie. Naruszało to postanowienia § 11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 16.02.2005 w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom .....?
4. Braki w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg i drogowych obiektów inżynierskich, zarówno pod względem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i ich stanu technicznego. Zaniechania te dotyczyły nieprzeprowadzania tych kontroli w ogóle, przeprowadzania ich w niepełnym zakresie lub nie na wszystkich zarządzanych drogach, a także nierzetelnej dokumentacji z faktu ich przeprowadzenia. Zaniechania takie stanowiły przede wszystkim naruszenie postanowień art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych, a także art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 2 ustawy prawo budowlane. ....?
5. Brak zatwierdzonych organizacji ruchu na wszystkich lub części zarządzanych dróg. **Patrz pkt 1**

Zestawienie ważniejszych nieprawidłowości stwierdzonych w poszczególnych skontrolowanych jednostkach cd.

6. Stwierdzenie w toku oględzin przypadków lokalizowania znaków drogowych na poszczególnych odcinkach dróg: niezgodnie z zatwierdzonymi organizacjami ruchu, bądź z naruszeniem wymogów wynikającymi z załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych. **Czy brak informacji lub informacja myląca mogą być przyczyną wypadku .....**?

*Dziękuję za uwagę*