

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski

BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE

Budujemy chodniki i ścieżki rowerowe
Bezpieczna droga do szkoły

Kraków

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski

Przewodniczący - Kazimierz Barczyk

Zespół redakcyjny: Wiesław Misztal, Teresa Woźnica, Bartosz Lipszyc,
Sebastian Jeżowski, Konrad Dziuba

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski

Siedziba: Pl. Wszystkich Świętych 3/4

Biuro: ul. Grodzka 28

31-004 Kraków

tel.: 012 421 93 12, fax: 012 421 93 12

e-mail: sgipm@neostrada.pl <http://www.sgpm.krakow.pl/>

ISBN: 978-83-920612-1-2

Druk wydawnictwa finansowo wsparły:
Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie,
Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie,
Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Nowym Sączu.

Wydawnictwo - Drukarnia EKODRUK

30-306 Kraków

ul. Konfederacka 4

tel. 012 269 20 87, tel./fax 012 267 36 60

e-mail: biuro@ekodruk.eu <http://www.ekodruk.eu>

Druk: Kraków 2007

Szanowni Państwo!

W niniejszej książce po wielokroć zetkną się Państwo z określeniami „bezpieczne drogi w Małopolsce”, „bezpieczeństwo na drogach”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. To, że z takim zaangażowaniem podjęliśmy ten temat, świadczy o randze problematyki. Że pragniemy poruszać się po drogach i chodnikach z mniejszymi obawami niż obecnie. Że chcemy, by nasze dzieci - przy aktywnym ich uwrażliwianiu na właściwe korzystanie z dróg - nie były narażane na brawurowo jeżdżących kierowców. Że oczekujemy takiej polityki ze strony właścicieli i administratorów dróg, by - jako kierowcy - nie obawiać się o stan ich nawierzchni.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski od wielu lat podejmuje inicjatywy, których celem jest poprawa istniejącego stanu rzeczy. Nie ulega wątpliwości, że - mimo wielu projektów zmierzających w tym kierunku - wciąż jest wiele do zrobienia.

Do 1990 roku drogownictwo było dziedziną traktowaną po macoszemu. Nie rozwijano infrastruktury drogowej, bo nie zakładano, że nastąpi tak gigantyczny postęp w motoryzacji. Ewentualne inwestycje, na miarę trasy

W-Z w Warszawie, miały charakter incydentalny i propagandowy. Często podyktowane były względami wojskowymi. W ramach takiej polityki, autostrady, drogi ekspresowe, jezdnie dwupasmowe, chodniki wzdłuż dróg poza miastami, nie mieściły się w celach strategicznych ówczesnych rządów. Niestety i po 1990 r. ta problematyka spychana była na drugi plan. Efektem jest m.in. plaga społeczna wypadków drogowych o charakterze nie mniejszym

Nasze dzisiejsze zadania są więc dyktowane zarówno likwidacją zapóźnień, jak i stworzeniem warunków umożliwiających rozwój infrastruktury drogowej w przyszłości. Dane statystyczne wskazują, że każdego roku na polskich drogach ginie ok. 6 tysięcy osób. To liczba odpowiadająca niejednemu miasteczku. Z kolei około 50 tysięczne miasteczko stanowią ranni w wypadkach drogowych. W tym kontekście problematyka bezpieczeństwa nie może zostać zaniedbana. Bowiem, jak mawiali starożytni dopuszczamy się „periculum in mora” - niebezpieczeństwa w zwłóce, o ile z całych sił nie przeciwdziałamy klęsce wypadków drogowych.

Zapraszamy wszystkie władze samorządowe w Małopolsce do aktywnego udziału w corocznym Konkursie „Bezpieczne drogi w Małopolsce – budujemy chodniki i ścieżki rowerowe.”

To najlepsza droga do służenia naszym mieszkańcom.

*Przewodniczący
Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski*

Kazimierz Barczyk

Regulamin I Konkursu
„Bezpieczne drogi w Małopolsce
– budujemy chodniki i ścieżki rowerowe”

1. Organizatorem Konkursu jest: Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski, we współpracy z: Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie, Małopolskimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, Małopolskim Kuratorium Oświaty.

2. Głównym celem corocznego Konkursu jest wyróżnienie gmin za inicjatywy podnoszące bezpieczeństwo ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem budowy chodników przy drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych oraz ścieżek rowerowych.

Celami szczegółowymi są:

- a) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w gminach, powiatach poprzez wyróżnienie działań poprawiających bezpieczeństwo mieszkańców,
- b) promocja inwestycji przyjaznych środowisku oraz realizacji obiektów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- c) zachęcanie wszystkich gmin i powiatów w Małopolsce do działań poprawiających BRD,
- d) wspieranie wysokich standardów wykonawstwa inwestycji drogowych.

3. W ramach Konkursu przyznawane są następujące nagrody: Tytuł i Dyplom z Godłem promocyjnym „Bezpieczne drogi w Małopolsce – Najlepsza Gmina, Najlepszy Powiat” z oznaczeniem roku, w którym tytuł został przyznany.

Nagrody te będą przyznawane w dwóch kategoriach Gmina i Powiat:

- Gmina i powiat, które zbudowały najwięcej chodników i poboczy w roku (w m²) na 1 mieszkańca,
- Gmina i powiat, które zbudowały najwięcej ścieżek rowerowych w danym roku (w m) na 1 mieszkańca gminy/powiatu
- Gmina i powiat, które zrealizowały najciekawsze i najwięcej działań inwestycyjnych na rzecz BRD.

4. Działania konkursowe są prowadzone przez Komisję Konkursową składającą się z przedstawicieli Organizatora Konkursu i Partnerów Konkursu

5. W Konkursie mogą uczestniczyć gminy i powiaty, które wypełnią ankietę zawierającą:

- a) wielkość inwestycji,
- b) krótki opis zadania z zaznaczeniem charakterystycznych jego cech, jakości wykonania oraz oceny społecznej efektów,
- c) wpływ inwestycji na BRD w gminie, powiecie oraz dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Uczestnicy konkursu zobowiązują się przesłać wypełnioną ankietę konkursową na adres Biura Konkursu w Krakowie (ul. Grodzka 28, 31-004 Kraków) oraz wersję elektroniczną na adres: sgipm@neostrada.pl.

6. Wyniki Konkursu połączone z wręczeniem nagród będą przedstawiane na corocznej konferencji SGiPM w I kwartale następnego roku z udziałem Partnerów Konkursu, Marszałka, Wojewody, Prezydentów, Starostów, Burmistrzów, Wójtów, Radnych, Parlamentarzystów, mediów, organizacji

gospodarczych, potencjalnych inwestorów, uczestników Konkursu i innych zaproszonych gości.

7. Laureaci Konkursu uzyskują prawo do wykorzystania Godła promocyjnego oraz Tytułu „Bezpieczne drogi w Małopolsce – Najlepsza Gmina, Najlepszy Powiat” w celach promocyjnych.

Kontakt:

Biuro Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski

ul. Grodzka 28

31-004 Kraków

tel. (012) 421 74 65

fax: (012) 421 93 12

e-mail: sgipm@neostrada.pl

Grzegorz Stech

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Szanowni Państwo,

serdecznie witam wszystkich zgromadzonych w imieniu własnym i Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której przewodniczę.

WRBRD realizuje rządowe zadania, polegające na podejmowaniu projektów zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Współpraca szeregu instytucji, z których większość jest tutaj dzisiaj reprezentowana, w ciągu ostatnich trzech lat działalności Rady, w sformalizowanym Ustawą Prawo o ruchu drogowym zakresie, przyniosła wymierne efekty i niewątpliwie przyczyniła się do poprawy brd w naszym województwie.

Głównym celem działalności Rady jest dążenie do maksymalnego obniżenia ilości ofiar wypadków drogowych. Każde z naszych przedsięwzięć służy temu celowi.

W ciągu trzech lat przeznaczono i wydatkowano kwotę 1.138.415,00 złotych na działania edukacyjno wychowawcze, szkoleniowo – seminaryjne, oraz polegające na bezpośrednim przekazywaniu środków celowych.

Małopolska Wojewódzka Rada BRD przykłada wielką wagę do edukacji drogowej dzieci i młodzieży szkolnej. W ramach tych działań organizowane są coroczne wspólne akcje Policji, Kuratorium Oświaty i Małopolskich Ośrodków Ruchu Drogowego.

Kilkadziesiąt tysięcy pierwszoklasistów zostało wyposażonych w elementy odblaskowe.

Odbywają się także cyklicznie seminaria dla nauczycieli wychowania

komunikacyjnego i dyrektorów szkół.

Popularyzatorską i edukacyjną rolę dla wszystkich pozostałych użytkowników dróg pełnią także nasze audycje – radiowa i telewizyjna, a wkrótce także specjalny ogólnie dostępny program internetowy.

Jedną z długofalowych akcji WRBRD jest program „Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego”.

Jest to pięcioletni program edukacyjno – inżyniersko -wykonawczy zmierzający do poprawy bezpieczeństwa wśród pieszych, rowerzystów i motorowelistów.

Program wprowadzony został w 2003 roku we wszystkich powiatach województwa małopolskiego. Bezpośrednimi adresatami są niechronieni uczestnicy ruchu drogowego.

Miernikiem skuteczności realizacji programu jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Zagadnienie, jakim zajmuje się Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, to także problem bezpieczeństwa na drogach powiatowych i gminnych.

Jesteśmy świadomi, iż kwestia bezpieczeństwa na tych drogach jest ważnym problemem dla samorządów. Otrzymujemy takie zgłoszenia od przedstawicieli Zarządców Dróg i władz samorządowych, reprezentowanych w Radzie.

Pragniemy zachęcić starostów do przeznaczania większych środków na poprawę bezpieczeństwa na drogach, jak też do starań o pozyskanie środków z Banku Światowego, gdyż pojawiają się możliwości otrzymania takich dofinansowań.

W ramach Krajowego Programu Poprawy BRD Gambit 2000

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje kolejny program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach. Polega on na wdrażaniu niskonakładowych zadań z zakresu przebudowy i modernizacji najbardziej niebezpiecznych miejsc na drogach.

Program jest konkursem na drogowe zadania poprawy brd, z których Ministerstwo wybierze i dofinansuje najbardziej skuteczne rozwiązania.

Celem jest wdrożenie efektywnych środków poprawy brd w miejscach o największej liczbie ofiar wypadków drogowych. Jednostką koordynującą w naszym województwie jest Zarząd Dróg Wojewódzkich, który zaprosił do uczestnictwa wszystkie powiaty i miasta na prawach powiatów. Szerzej na ten temat będzie mówić Pani Dyrektor Zofia Schumacher z ZDW.

W trosce o bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, WRBRD podjęła uchwałę, w myśl której wystąpiono z wnioskiem do KRBRD, o podjęcie działań zmierzających do jednoznacznego uregulowania prawnego zakresu kompetencji i odpowiedzialności w zakresie oznakowywania przejazdów kolejowych.

Obowiązujące przepisy, regulujące podział kompetencji i zadań w zakresie oznakowania, budzą jak dotychczas wiele wątpliwości. Mamy nadzieję, iż zostaną podjęte działania, które w efekcie spowodują zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach dróg publicznych z liniami kolejowymi. Pragniemy przeciwdziałać w praktyce procesowi obniżania kategorii przejazdów kolejowych, tj. powiększającej się liczbie przejazdów nie zabezpieczanych.

Chcę zapewnić, iż wszystkie przedstawione tutaj działania będą przez WRBRD kontynuowane, gdyż jesteśmy przekonani do ich skuteczności w staraniach o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na zakończenie chcę wyrazić nadzieję, iż spotkania takie jak dzisiejsze, doprowadzą do dalszego rozwoju współpracy wszystkich jednostek odpowiedzialnych za sprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym województwie.

Zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego, powinno być nadrzędnym celem naszych działań.

podinsp. Zbigniew Stawarz

p.o. Małopolski Komendant Wojewódzki Policji

W okresie od 1 stycznia do 30 września 2006 roku na terenie województwa małopolskiego miało miejsce :

- **3195** (3346) wypadków drogowych - **spadek** o 151 tj. **4,5 %**,
- **200** (228) ofiary śmiertelne - **spadek** o 28 tj. **12,3 %**,
- **4127** (4285) rannych - **spadek** o 158 tj. **3,7%**
- **21883** (22412) kolizje drogowe - **spadek** o 529 tj. **2,4 %**

Bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym w Polsce

W 2005 roku w Polsce wydarzyło się 5876 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku 0-14 lat.

Statystyki odnotowują najwięcej ofiar wypadków wśród dzieci będących pieszymi uczestnikami ruchu, zwłaszcza w grupie wiekowej 7-14 lat.

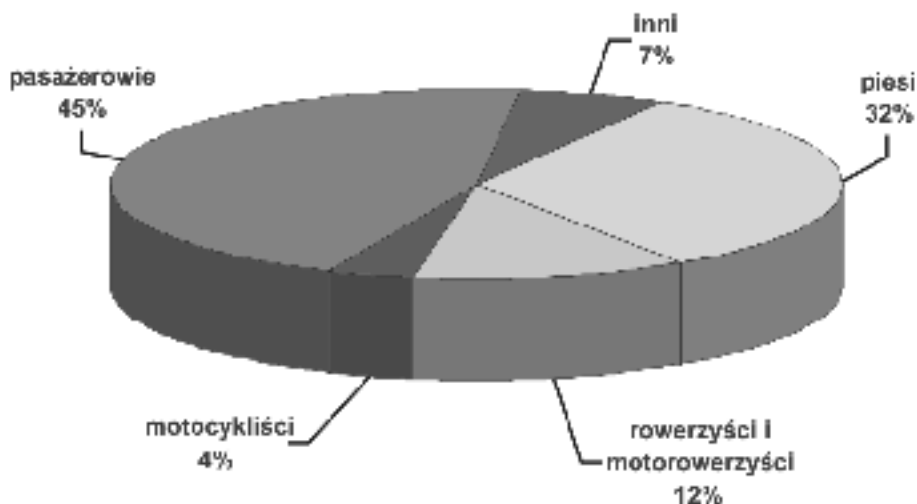
W latach 1995-2004 wydarzyło się 86 015 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku 0 – 14 lat. Zginęło w nich 3037 dzieci.

To tak jakby zginęły dzieci z kilku szkół w Polsce.

W ogólnej statystyce wypadkowej dotyczącej potrażeń pieszych najwięcej tego typu zdarzeń ma miejsce w IV kwartale każdego roku (zła widoczność, trudne warunki pogodowe, szybko zapadający zmierzch).

W przypadku zdarzeń z udziałem dzieci do lat 14-tu najwięcej wypadków ma miejsce w miesiącach wiosenno–letnich. Mimo iż widoczność na drogach jest w lecie znacznie lepsza, a zmrok zapada o kilka godzin

później niż w okresie jesienno-zimowym. Uczniowie mają dużo wolnego czasu, nie są zaabsorbowani nauką, częściej poruszają się po drogach niż zimą i jesienią.



System bezpieczeństwa w ruchu drogowym zadania na szczeblu ogólnopolskim:

- Programy nauczania wychowania komunikacyjnego w szkolnictwie podstawowym, gimnazjalnym i ponagimnazjalnym – opracowanie i wdrażanie,
- Szkolenia nauczycieli i innych osób realizujących programy szkolne i profilaktyczne,
- Długofalowe programy profilaktyczne,
- Kształtowanie postaw użytkowników dróg,
- Programy szkoleń rowerzystów, motorowerzystów i kierowców,
- Analizy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Realizacja wymienionych celów będzie zależała od dobrej współpracy podmiotów odpowiedzialnych za edukację na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Warunkiem powodzenia realizacji przedsięwzięć profilaktycznych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest zjednanie sobie sojuszników – samorządów, ubezpieczycieli, stowarzyszeń, przedstawicieli kościoła oraz użytkowników dróg.

Działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego powinny być prowadzone w uzgodnieniu z wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego. Instytucje te z mocy ustawy zajmują się poprawą brd i dysponują na powyższe cele środkami finansowymi. Niezwykle ważna jest współpraca z mediami, które mają możliwość nagłaśniania określonych zachowań.

Bezpieczna droga do szkoły - Projekty te są tworzone przez: uczniów, rodziców, nauczycieli, władze lokalne, a także przedstawicieli transportu publicznego. Do powstania planu potrzebny jest koordynator udzielający wsparcia i informacji. Szczegółowe plany są niepowtarzalne, dostosowane do problemów poszczególnych szkół, lokalnej społeczności i konkretnych sytuacji występujących w ruchu drogowym na danym terenie.

Każdy plan musi zawierać:

- krótki opis lokalizacji, wielkość i typ szkoły oraz liczbę uczniów,
- krótki opis problemów związanych z podróżowaniem i rodzajami transportu, z których korzystają uczniowie,
- potrzeby uczniów np. przejazd lub dojście do i ze szkoły, godziny rozpoczęcia i zakończenia nauki, podróż związana z dodatkowymi zajęciami itp.,
- zdefiniowanie priorytetów.

Dzieci jako sprawcy kierowcy wypadków drogowych:

- wypadki 80 (77) wzrost o 3 tj. 3,9%,
- zabici 1 (1)
- ranni 81 (81)

Dzieci jako sprawcy piesi wypadków drogowych:

- wypadki 120 (131) spadek o 19 tj.13,7%,
- zabici 1 (3) spadek o 2 tj. 66,7 %,
- ranni 121(142) spadek o 21 tj. 14,8%

Przyczyny w wyniku których powstawały wypadki spowodowane przez najmłodszych

Jako piesi:

- Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem,
- Wejście na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody,
- Przebieganie,
- Brak opieki nad dziećmi do lat 7

Jako kierowcy:

- Nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu,
- Nieprawidłowe skręcanie,
- Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych

Wzmoczone działania „Bezpieczna droga do szkoły” prowadzone od 4 do 15 września 2006 r.

Celem działań było zapewnienie bezpieczeństwa dzieciom poruszającym się po drogach, po okresie wakacyjnego „luzu” poprzez:

- Policyjny nadzór rejonów szkół;
- Kontrolę środków transportu, którymi dzieci są dowożone do szkół;

- Dyscyplinowanie kierujących popełniających wykroczenia w rejonach szkół;
- Edukację dzieci w zakresie bezpiecznego poruszania się po drogach

Działania prowadzono przy współpracy z:

- samorządami lokalnymi;
- Małopolskim Kuratorium Oświaty i szkołami;
- strażami gminnymi i miejskimi;
- innymi służbami: Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową;
- strażnikami szkolnymi;
- mediami.

Przed rozpoczęciem roku szkolnego dokonano lustracji oznakowania rejonów szkół przeprowadzono 1768 kontroli ujawniając 462 nieprawidłowości, w tym:

- 106 dotyczących zniszczonej nawierzchni dróg,
- 277 nieprawidłowego oznakowania pionowego
- 79 niewłaściwego oznakowania poziomego.

Policyjnym nadzorem zostało objętych blisko 80% szkół podstawowych województwa.

W rejonach szkół ujawniono 2464 wykroczeń drogowych, w tym:

- 249 kierujących przekraczających prędkości oraz
- 82 nieprawidłowo przejeżdżających przejścia dla pieszych w rejonach szkół.
- W 53 przypadkach stwierdzono niewłaściwy przewóz dzieci w samochodach.

Za powyższe wykroczenia policjanci nałożyli 1463 mandaty karne, sporządzili 56 wniosków o ukaranie do sądów grodzkich oraz pouczyli 945 sprawców wykroczeń.

W trakcie działań skontrolowano 149 autobusów dowożących dzieci do szkół.

W 25 przypadkach Kontrole ujawniły nieprawidłowości w zorganizowanym przewozie uczniów, w tym 16 autobusów było niesprawnych. Nie ujawniono nietrzeźwego kierującego autobusem szkolnym.

W okresie prowadzonych działań - podobnie jak w ubiegłym roku - **nie odnotowano śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wśród dzieci i młodzieży szkolnej (do 14 lat).**

Pomimo zakończenia działań „Bezpieczna droga do szkoły” policyjne działania prewencyjne są kontynuowane:

- prowadzone są kontrole autokarów przewożących dzieci;
- policjanci prowadzą spotkania edukacyjne w szkołach oraz uczestniczą w przygotowaniu i organizacji egzaminów na kartę rowerową
- wspólnie z Urzędem Marszałkowskim zainaugurowano „Małopolską Akcję -Widoczny Pierwszoklasista” – wyposażenie wszystkich uczniów I klas szkół podstawowych w województwie w elementy odblaskowe

Józef Rostworowski

Małopolski Kurator Oświaty

Mając na uwadze stale utrzymującą się bardzo wysoką liczbę wypadków i kolizji drogowych w Polsce oraz tragiczny udział dzieci i młodzieży w tych zdarzeniach konieczne jest wzmoczenie wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Musimy przygotować dzieci i młodzież do uczestnictwa w ruchu drogowym.

Edukacja uczniów w zakresie BRD powinna być priorytetem nadzoru pedagogicznego, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji szkoleń uczniów ubiegających się o kartę rowerową i motorowerową.

Nadzór pedagogiczny dyrektorów szkół powinien w obejmować wszystkie etapy wychowania komunikacyjnego na które składają się zadania kolejnych etapów kształcenia w tym zakresie:

Etap 1: Droga do szkoły.

Etap 2: Gry i zabawy.

Etap 3: Uczestnicy ruchu drogowego.

Etapy te powinny być zrealizowane w kl. I – III szkoły podstawowej.

Etap 4: Rower i karta rowerowa.

Etap czwarty powinien być zrealizowany w kl. IV –VI szkoły podstawowej.

Etap 5: Społeczne aspekty ruchu drogowego.

Etap 6: Motorower i karta motorowerowa.

Etap piąty i szósty powinien być zrealizowany w kl. I – III gimnazjum.

Należy dążyć do tego, aby wychowanie komunikacyjne stało się interdyscyplinarnym zadaniem szkoły, aby nauczyciele wielu przedmiotów uwzględnili tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania. Działania w tym zakresie powinny mieć charakter planowy i ciągły. Powinny obejmować m.in.:

- Wspieranie merytoryczne doradców metodycznych i nauczycieli oraz techniczno-dydaktyczne szkół;
- Wypracowanie efektywnych metod pracy z uczniami w zakresie wdrażania do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- Propagowanie w szkolnych programach poszanowania prawa do życia człowieka, jako imperatywu rozsądnych i rozważnych postaw w codziennym życiu;
- Systematyczne monitorowanie i ocena efektywności szkolnej edukacji w zakresie brd;
- Planowe i ciągle doskonalenie zawodowe doradców metodycznych i nauczycieli w ramach programów brd;
- Propagowanie w szkołach programów wychowawczych zawierających treści z zakresu brd przewidujących współdziałanie uczniów, rodziców i nauczycieli;
- W ramach doskonalenia umiejętności interpersonalnych uczniów przewidzianych w programach wychowawczych uwzględnienie sposobów radzenia sobie z agresją i niepożądanymi emocjami mogącymi się pojawić w czasie uczestnictwa w ruchu drogowym;
- Uwzględnienie w szkolnej edukacji kształtowania nawyku stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci;
- Uwzględnianie w szkolnych programach postaw dobitnie negujących jazdę pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie;
- Propagowanie bezpiecznych zachowań wynikających z ustawy o ruchu drogowym np. obowiązek noszenia po zmroku na drogach odblasków przez

dzieci do 15 roku życia;

- Usprawnienie nadzoru nad ruchem dzieci na obszarach w pobliżu szkół;
- Obowiązek opracowania przez szkoły wraz z rodzicami zasad organizowania bezpiecznej drogi do szkoły

Wszystkie działania podejmowane z uczniami na rzecz edukacji brd powinny uwzględniać współdziałanie w tym zakresie rodziców!

Codziennie obserwacje wskazują, że rano edukacja szkolna swoją drogą, a ogólna wesołość i satysfakcja całej rodziny z powodu zgrabnego manewru „tatusia” na uczęszczanym parkingu i zajęchanie drogi innemu kierowcy to smutna edukacja popołudniowa naszych uczniów.

Chrońmy wspólnie najmłodszych i najsłabszych uczestników ruchu drogowego. Dołóżmy wszelkich starań by radykalnie zmniejszyć liczbę wypadków na polskich drogach oraz by sprostać wymaganiom stawianym przez Unię Europejską.

Zbigniew Rapciak

Dyrektor Oddziału w Krakowie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Przemiany ekonomiczno gospodarcze w Polsce zainicjowane na początku lat 90-tych spowodowały gwałtowny rozwój motoryzacji. W ciągu kilku lat lawinowo wzrosła liczba pojazdów silnikowych i natężenie ruchu na drogach. W 1999 roku Polsce zarejestrowanych było 10 206 990 pojazdów silnikowych w tym 6 504 716 osobowych, a w roku 2004 - ponad 16 mln pojazdów silnikowych w tym prawie 12 mln samochodów osobowych.

Śledząc tendencje zmian w wypadkowości w Polsce w latach 1994 – 2003 można stwierdzić, że w 1997 r. odnotowano największą liczbę wypadków drogowych i ich skutków. Od tego czasu, z roku na rok poprawia się bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Życie ludzkie jest bezcenne, ale podejmując próbę określenia społecznych kosztów wypadków drogowych oceniono, że straty ponoszone z tego tytułu są znaczące - około 2,7% produktu krajowego brutto. W 2004 r w Polsce w ponad pięćdziesięciu tysiącach wypadków drogowych (50 784) zginęło 5 635 osób a rany odniosło ponad 64 tysiące

Porównując Polskę do innych krajów europejskich, zatrważająca jest liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych – 11 w Polsce, 6,8 w Małopolsce. Tymczasem są kraje w Europie, w których na 100 wypadków giną tylko albo aż 2 osoby – jak Austria, Szwecja czy Niemcy.

Największe zagrożenie w ruchu drogowym powodują kierowcy przekraczający prędkość,

- piesi poruszający się niewłaściwie po drogach,
- nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego,

- młodzi kierowcy, czyli osoby w wieku 18-24 lat,
- posiadający prawo jazdy krócej niż 3 lata.

Rodzaj tych zagrożeń nie odbiega od innych państw Unii Europejskiej, co potwierdzili również policjanci z Francji, z którymi ostatnio mieliśmy okazję spotkać się i wymienić doświadczenia związane z zagrożeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz porównać podejmowane środki zaradcze.

Stan bezpieczeństwa na drogach Małopolski w 2004 roku.

Małopolska zajmuje 2 miejsce w kraju pod względem gęstości zaludnienia i 4 miejsce w kraju pod względem ilości mieszkańców, posiada ponad 27 tysięcy km dróg i milion czterysta tysięcy (1,4 miliona) zarejestrowanych pojazdów.

A w rankingu wypadków na 100 tysięcy mieszkańców plasuje się na 3 miejscu. Natomiast w rankingu osób zabitych na 100 tysięcy mieszkańców - na ostatnim miejscu. Rzadko się zdarza, że ostatnie miejsce cieszy, zadawała – ale w tym zestawieniu statystycznym jest budujące. W 2004 roku na terenie województwa małopolskiego miało miejsce 4875 wypadków, w których śmierć poniosło 335 osób a 6344 doznało obrażeń ciała. Odnotowaliśmy spadek w liczbie wypadków i ofiar zabitych. Na przestrzeni ostatnich sześciu lat liczba wypadków drogowych spadła o 12,0 %, a liczba ofiar śmiertelnych o 21,5 %.

Chciałbym zwrócić uwagę na zagrożenie występujące w poszczególnych powiatach. Zaprezentowany obraz wyraźnie wskazuje, że wypadki skupiały się w rejonach miejskich – wśród których najbardziej zagrożony jest rejon Krakowa.

Szczegółowe dane znajdziecie Państwo w materiałach konferencyjnych. Obrazują one stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie tylko

w powiatach, ale w poszczególnych gminach.

Z przeprowadzonych analiz zdarzeń drogowych można zwrócić uwagę na kilka elementów :

- Nadal zbyt wiele osób traci życie w wypadkach drogowych Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są najczęstszymi ofiarami wypadków ze skutkiem śmiertelnym
- Do wypadków drogowych, zawinionych przez kierujących, dochodzi przede wszystkim w wyniku „niedostosowania prędkości do warunków ruchu”.
- Na dużą ofiarochłonność wypadków składa się m.ni. jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa

W dalszym ciągu występuje duży udział nietrzeźwych uczestników w ruchu drogowym, w szczególności nietrzeźwych kierujących. Nie odstrasza ich kary ani też fakt, że popełniają przestępstwo. Wystarczy wspomnieć, że w okresie 6 lat policjanci Małopolski wyeliminowali z ruchu ponad 53 tysiące nietrzeźwych kierujących.

Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowym

Ograniczenie liczby wypadków i redukcja ofiar śmiertelnych zdarzeń na drogach jest i będzie priorytetowym zadaniem Policji. To kierunek zgodny z Europejską Kartą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której Polska jest sygnatariuszem. Wobec powyższego jest w pełni zrozumiałe, że poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z największych oczekiwań.

Unia Europejska wytyczyła sobie ambitny cel zmniejszenia o połowę liczby zabitych na drogach do roku 2010. Przyjmując dane za 2000 rok za stan wyjściowy, w 2010 roku liczba zabitych na małopolskich drogach nie

powinna przekraczać 200. Oznacza to nadanie znacznie wyższego priorytetu wdrażaniu najskuteczniejszych rozwiązań na szczeblu Wspólnoty, krajowym oraz regionalnym. Cel ten ma charakter poważnego zbiorowego zobowiązania do zmniejszenia liczby zabitych. Z uwagi na fakt, że odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest rozdzielona pomiędzy różne szczeble władz, aby osiągnąć ten cel należy tworzyć lokalne koalicje na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom.

Głównym dążeniem jest stworzenie motywacji dla inicjowania wspólnych działań i stymulowania tych działań na wszystkich szczeblach różnych organizacji odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa na drogach. Realizacja tych zadań wymaga stałego identyfikowania obszarów największych zagrożeń i poszukiwania najbardziej skutecznych rozwiązań, również na terenie miast, starostw jak i również na poziomie powiatów i gmin.

Małopolska Policja w 2005 roku będzie realizować zadania w zakresie czterech obszarów decydujących o bezpieczeństwie na drogach, tj.:

1. ograniczenie liczby wypadków z udziałem tzw. niechronionych użytkowników dróg, zwłaszcza pieszych, którzy są najczęściej ofiarami wypadków,
2. ograniczenie wpływu nadmiernej bądź niedostosowanej prędkości pojazdów jako głównej przyczyny zdarzeń drogowych,
3. ograniczenie udziału nietrzeźwych użytkowników ruchu w zdarzeniach drogowych oraz pod wpływem narkotyków,
4. konsekwentne egzekwowanie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa przez pasażerów i kierujących pojazdami.

Działania Policyjne na rzecz bezpieczeństwa dzieci.

W 2004 r. poszkodowanych w wypadkach drogowych było 747 dzieci do lat 14 . Najczęściej dzieci odnoszą obrażenia jako piesi i pasażerowie. W porównaniu do 1999r liczba poszkodowanych dzieci w wieku szkolnym w wypadkach zmalała blisko o 20 %.

Za każdą ofiarą wypadku kryje się tragedia osoby poszkodowanej i jej rodziny, a wydzwięk tego zdarzenia jest szczególnie, gdy nieszczęście dotyka dzieci. Aby ograniczyć te niekorzystne zjawiska małopolska Policja od szeregu lat prowadzi działania edukacyjne wśród dzieci i młodzieży szkolnej. Działania te ukierunkowane są na propagowanie prawidłowych zachowań w ruchu drogowym.

Policjanci dbają o pogłębianie wiedzy na temat bezpiecznego uczestnictwa dzieci w ruchu drogowym. Cyklicznie organizowane są Turnieje Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych i średnich .W każdym roku w turniejach uczestniczy ok. 70 tys. dzieci i młodzieży z Małopolski.

Dzięki wsparciu finansowemu Małopolskich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz Stowarzyszenia na rzecz praw pieszych w 2003 r. przeprowadzono akcję „Widoczny pierwszoklasista”. Objęto nią wszystkich uczniów I klas małopolskich szkół podstawowych (łącznie blisko 40 tyś. dzieci), przekazując opaski odblaskowe. W roku szkolnym 2005/2006 w rejonach najbardziej zagrożonych planowane jest powtórzenie tej akcji.

Wspólnie ze Stowarzyszeniem ”Misie Ratują Dzieci” realizowano nowatorski program ”Akademia Misia Ratownika” adresowany do najmłodszych uczestników ruchu. Nauka opiera się na korespondencji z tytułowym Misiem Ratownikiem, który kształtuje wzory prawidłowego zachowania.

W ramach Programu poprawy bezpieczeństwa niechronionych

uczestników ruchu drogowego w latach 2003 - 2004 przeprowadzono szeroko zakrojoną kampanię profilaktyczną „Mamo wiem jak bezpiecznie przechodzić przez drogę”. Przygotowano film edukacyjny, w którym poruszono tematykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zestaw pytań testowych do sprawdzenia wiedzy uczniów z tej dziedziny. Materiał ten przekazano do szkół podstawowych Małopolski. Jest to pomoc dydaktyczna dla nauczycieli realizujących „Wychowanie komunikacyjne” w szkołach.

Cyklicznie od wielu lat, we wrześniu małopolska Policja przeprowadza wzmożone działania pn. „Bezpieczna droga do szkoły”, których celem jest propagowanie zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. W pierwszych dwóch tygodniach roku szkolnego prowadzone są działania kontrolne, a przez cały okres roku szkolnego policjanci prowadzą stałą, systematyczną pracę profilaktyczno-edukacyjną z dziećmi w wieku szkolnym. W ubiegłym roku w akcji brało udział ponad 1700 policjantów. Oprócz policjantów w działaniach uczestniczyli strażnicy miejscy, funkcjonariusze Straży Granicznej i żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz strażnicy szkolni.

Podczas akcji kontrolą objęto również autobusy przewożące dzieci do szkół. W związku z niezadowalającym stanem technicznym autobusów kontrole są kontynuowane w ramach działań wzmożonych pod kryptonimem „GIMBUS”.

Dotychczasowe doświadczenia potwierdzają, że kontrole policyjne, działalność edukacyjna i kampanie uświadamiające, kierowane do użytkowników dróg, nie są wystarczające. Bez inwestowania w infrastrukturę drogową nie można oczekiwać pozytywnych rezultatów. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu powinny prowadzić do nadania priorytetów najskuteczniejszym rozwiązaniom. Zdaniem Policji priorytety powinny być nadane:

- audytem bezpieczeństwa dla zagrożonych odcinków dróg - konieczne jest poznawanie przyczyn, okoliczności oraz skutków wypadków aby móc skutecznie im zapobiegać lub łagodzić ich konsekwencji
- niskonakładowym metodom poprawy bezpieczeństwa, zarówno w poszczególnych punktach, na określonych odcinkach dróg lub na danym obszarze sieci drogowej – szersze stosowanie gotowych elementów dla efektywniejszego wykorzystania przekroju drogi, rozdzielania kierunków ruchu, wydzielanie azyli dla pieszych itp.
- metodom spowalniania ruchu w obszarach zabudowanych
- rozwiązaniom zmierzającym do segregacji ruchu pieszego i rowerowego od kołowego,
- rozwiązaniom projektowym, które zminimalizują ryzyko występowania wypadków, złagodzą konsekwencję wypadków i skłonią do bezpiecznego kierowania pojazdami.

Działania w tych kierunkach będą wsparciem dla przedsięwzięć realizowanych przez Policję. Powinny utrzymać spadkową tendencję w liczbie wypadków drogowych oraz ich skutków, zwłaszcza trwałe ograniczenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Artur Then

Dyrektor Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie

Reprezentuję Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie, jako jego dyrektor, ale chciałbym Państwu przybliżyć działalność wszystkich trzech Ośrodków Ruchu Drogowego w Małopolsce, jako instytucji finansujących zadania Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i przeznaczanie na nią części dochodów Ośrodków jest wpisana w ich statut.

W ciągu ostatnich trzech lat, Małopolskie Ośrodki przekazały w tym celu kwotę 1.138.415,00 złotych, z czego Kraków przeznaczył 599.081,00 zł, Nowy Sącz 229.758,00 zł a Tarnów 309.576,00 zł.

Wymienione kwoty wydano na projekty zatwierdzone przez WRBRD, a realizowane przez instytucje z nią współpracujące.

W ciągu trzech ostatnich lat działalności Rady podjęto działania na kilku płaszczyznach, z czego wyraźnie zaznacza się działalność edukacyjno - wychowawcza, szkoleniowo - seminaryjna oraz finansowanie bezpośrednie (np. zakupy wyposażenia dla Policji i innych podmiotów).

Bardzo istotnym odbiorcą, do którego kierowane są liczne projekty WRBRD, to dzieci i młodzież. Chciałbym podkreślić, że stanowią one znaczącą część działalności Rady.

Środki, pochodzące z opłat egzaminacyjnych, przeznaczane są także na prowadzenie badań naukowych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Każdy z Małopolskich Ośrodków Ruchu Drogowego podejmuje - w ramach ustalonego preliminarza wydatków - własne akcje, których

przykładem może być akcja „Noc – Stop”, dwukrotnie zorganizowana przez Krakowski Ośrodek i przeprowadzona z krakowską policją, skierowana przeciw złodziejom samochodów.

Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego organizują także - współpracując z Polskim Związkiem Motorowym - finały turniejów motoryzacyjnych dla dzieci i młodzieży szkolnej.

Krakowski Ośrodek jest współtwórcą audycji radiowej i programu w TVP3, mających charakter edukacyjno - poznawczy, propagujących bezpieczeństwo ruchu drogowego. Współpracujemy także w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, realizując wspólne projekty.

Finansowanie przez małopolskie ośrodki ruchu drogowego przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2002 – 2004

Z dniem 1 stycznia 2002 roku, nowelizacją Ustawy „Prawo o ruchu drogowym” - powołane zostały:

1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów.
2. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako wojewódzkie zespoły koordynacyjne w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Powołane instytucje są kontynuatorem działań Rad BRD działających, w mniej sformalizowanym zakresie, od roku 1993.

Działania Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmowały głównie projekty o wymiarze edukacyjno -

wychowawczym oraz szkoleniowym, skierowane do szerokiego grona odbiorców, będących uczestnikami ruchu drogowego oraz jednostek mających bezpośredni wpływ na kształtowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim, a także dofinansowanie działań instytucji współpracujących i realizujących zadania WRBRD:

1. Małopolskiej Policji,
2. Politechniki Krakowskiej i Uniwersytetu Jagiellońskiego,
3. Polskiego Związku Motorowego,
4. Kuratorium Oświaty,
5. Urzędu Marszałkowskiego,
6. Radia Kraków,
7. TVP3,
8. innych.

BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE

RODZAJ WYDATKÓW NA POPRAWĘ BRD

W LATACH 2002 - 2004

Forma działalności	Wyszczególnienie	Uczestnicy
<p>SZKOLENIA I ZAJĘCIA SEMINARYJNO – SZKOLENIO- WE</p>	<ul style="list-style-type: none"> •1 Warsztaty szkoleniowe dla wychowawców przedszkoli, nauczycieli szkół podstawowych, nauczania zintegrowanego oraz szkół gimnazjalnych i pracowników nadzoru, z zakresu doskonalenia nauczania wychowania komunikacyjnego •2 Seminaria dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego „Psychologia zachowania się uczniów w drodze do i ze szkoły” z których skorzystało ponad 60 nauczycieli •3 Seminaria dotyczące problematyki przewozu materiałów niebezpiecznych (ADR), •4 Seminarium szkoleniowe dla pracowników Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego oraz członków Małopolskiej Wojewódzkiej Rady BRD w zakresie bezpieczeństwa ruchu na drogach Małopolski •5 Seminaria szkoleniowe dla instruktorów i wykładowców kształcenia kandydatów na kierowców i kierowców, w kontekście zasad brd, •6 Seminarium szkoleniowe w zakresie wdrażania regulacji prawnych dotyczących transportu w związku z akcesją Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego w Małopolsce, •7 Szkolenia z zakresu wytycznych do prowadzenia przeglądów dróg dla policjantów ruchu drogowego i administracji drogowej •8 Konferencja dla starostów i urzędników małopolski w zakresie działań związanych z brd, z uwzględnieniem zmian przepisów prawnych w resorcie transportu •9 Konferencja z problematyki brd dla dyrektorów i nauczycieli szkół podstawowych i gimnazjalnych 	<p>MORD Kraków</p> <p>MORD Nowy Sącz</p> <p>MORD Tarnów</p> <p>Zakład Psychologii Pracy i Psychologii Transportu UJ</p> <p>Politechnika Krakowska</p> <p>KW Policji w Krakowie</p> <p>Urząd Marszałkowski</p> <p>Małopolskie Stowarzyszenie Nauczycieli Kształcących Kierowców</p> <p>Kuratorium Oświaty</p>

BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE

<p>DZIAŁANIA EDUKACYJNO - WYCHOWAW- CZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 realizacja emitowanego cotygodniowego programu TVP3 „Jedź bezpiecznie” • 2 realizacja cotygodniowej audycji radiowej „50 km/h” w radiu Kraków • 3 zakup kilkudziesięciu tysięcy elementów odblaskowych dla pierwszoklasistów w Małopolsce • 4 dofinansowanie produkcji płytek CD z materiałem edukacyjnym w zakresie brd dla dzieci i młodzieży • 5 dofinansowanie i udział w corocznych akcjach „mikołajowych” dla dzieci • 6 zakup zestawu dla Policji do przeprowadzania turniejów, zawodów i egzaminów na kartę rowerową i motorowerową • 7 dofinansowanie zakupu środków dydaktycznych dla szkół oraz dofinansowanie imprez szkolnych o tematyce brd • 8 współfinansowanie i udział w organizacji przez PZMot turniejów motoryzacyjnych z zakresu brd, • 9 dofinansowanie akcji, konkursów i imprez szkolnych, propagujących brd, • 10 promocja brd 	<p>MORD Kraków</p> <p>TVP3 Kraków</p> <p>Radio Kraków Małopolska</p> <p>Policja</p> <p>Kuratorium Oświaty</p> <p>MORD Nowy Sącz</p> <p>MORD Tarnów</p> <p>Polski Związek Motorowy o/ Kraków</p>
<p>WSPÓLFI- NANSOWANIE ZAKUPÓW DLA POTRZEB MAŁOPOLSKIEJ POLICJI i INNYCH OR- GANIZACJI</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 zakup alkotestów, • 2 zakup czytników tarcz tachografów, • 3 przekazanie sprzętu komputerowego dla potrzeb Policji, • 4 zakup sprzętu dla Szpitala Rehabilitacyjnego w Radziszowie, • 5 zakup wyposażenia dla pracowni ratownictwa i udzielania pierwszej pomocy przy ZSS w Nowym Sączu, 	<p>MORD Kraków</p> <p>MORD Nowy Sącz</p> <p>MORD Tarnów</p>
<p>WSPÓŁPRACA Z UCZELNIAMI – ZLECANIE BADAŃ NA- UKOWYCH</p>	<p>wykonanie badań skuteczności fotoradarów, w fazie „przed zainstalowaniem”</p>	<p>MORD Kraków</p> <p>MORD Nowy Sącz</p> <p>MORD Tarnów</p>
<p>INNE FORMY DZIAŁANIA</p>	<p>Akcja „NOC – STOP” przeciw złodziejom samochodów, przekazanie środków do Urzędu Marszałkowskiego – zgodnie z zawartą umową - na realizację działań związanych z poprawą brd</p>	<p>MORD Kraków</p>

BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE

SUMA WYDATKÓW
MAŁOPOLSKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO
LATA 2002 – 2004

Rok	2002	2003	2004	RAZEM
KWOTA W ZŁ	232.960,00	525.500,00	379.955,00	1.138.415,00
Kraków	124.351,00	245.161,00	229.569,00	599.081,00
Nowy Sącz	41.502,00	125.139,00	63.117,00	229.758,00
Tarnów	67.107,00	155.200,00	87.269,00	309.576,00

Prof. dr hab.inż. Marian Tracz

Politechnika Krakowska

Współautor Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Problemy bezpieczeństwa ruchu w przebudowie sieci drogowej Małopolski

1. Czy drogi w Małopolsce są bezpieczne?

Porównania sieci dróg w poszczególnych województwach pod względem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu cieszą się zazwyczaj dużym zainteresowaniem polityków. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że porównania te tylko pod pewnymi względami mają sens, bowiem bardzo istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu ma duża grupa uwarunkowań, na którą władze i administracja drogowa w poszczególnych województwach nie mają większego wpływu. Zaliczają się do nich między innymi:

- położenie województwa w kraju, udział odcinków sieci drogowej na terenach zurbanizowanych, w tym na terenach dużych miast,
- struktura sieci drogowej i udział dróg wysokich klas (A, S, GP) w przenoszeniu potoków ruchu,
- wielkości natężeń ruchu kołowego, w tym ruchu tranzytowego i turystycznego, a także ruchu pieszego,
- obudowa sieci drogowej, która w niemalym zakresie występowała już przed 15 laty, czyli przed okresem intensywnej motoryzacji.

Jest kilka innych czynników, które mają także istotny wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, a które w dużej mierze zależą od działań, na które władze województwa oraz administracja drogowa dróg krajowych i samorządowych mają wpływ. Dotyczy to:

- zagospodarowania przestrzenne, a w szczególności otoczenia dróg,
- rozwój i utrzymanie sieci drogowej,

- nadzór nad ruchem drogowym i wpływ na użytkowników dróg,
- jakość projektów inwestycyjnych, przebudów oraz funkcjonowania i utrzymania dróg.

Generalnie wymienione wyżej czynniki decydują o kolizyjności dróg oraz o natężeniach i prędkościach ruchu, a także o zagospodarowaniu otoczenia, które mają najistotniejszy wpływ na bezpieczeństwo ruchu, oczywiście obok zachowań użytkowników.

W ocenie bezpieczeństwa ruchu obiektywne są niewątpliwie porównania trendów zagrożeń mierzonych liczbą wypadków i ich ofiar oraz liczbą kolizji.

Porównanie statystyk wypadkowych z lat 2003 i 2004 wskazuje na bardzo korzystne trendy w województwie małopolskim. Poprawę zarejestrowano we wszystkich trzech statystykach liczby wypadków, zabitych i rannych (liczby odpowiednio z 2003 i 2004):

- wypadki 4973 /4882 - spadek o 91 wypadków,
- zabitych 365/335 - zmniejszenie o 30 osób!
- rannych 6373/6355 - zmniejszenie o 18 osób.

W sytuacji, kiedy w skali kraju od 2002 roku ma miejsce zatrzymanie trendu spadkowego, te zmiany na korzyść muszą niewątpliwie cieszyć – szczególnie w odniesieniu do liczby osób, które zginęły w wypadkach. Zawsze jednak należy zadać sobie pytanie, czy te spadki nie mogły być większe i czy naprawdę nie można było uniknąć części z tych dramatów?

Dla lepszej oceny sytuacji warto przyjrzeć się strukturze ofiar wypadków w 2004 roku:

Spośród 6340 osób rannych w wypadkach było;

- w grupie kierowców i pasażerów pojazdów - 3409 osób,

- w grupie pieszych - 1648 osób,
- w grupie rowerzystów - 759 osób.

Spośród 335 osób zabitych w wypadkach:

- w grupie kierowców i pasażerów pojazdów – 128 osób,
- w grupie pieszych – 130 osób,
- w grupie rowerzystów – 50 osób.

Łącznie aż 38% rannych oraz aż 54% zabitych pochodziło z grupy pieszych i rowerzystów i są to najwyższe udziały w kraju. Zatem piesi i rowerzyści oraz (co wynika z innej statystyki) użytkownicy będący pod wpływem alkoholu są głównym problemem w województwie i na tych grupach, ich zachowaniach oraz związanej z ich ruchem infrastrukturze powinny się koncentrować wysiłki władz i administracji drogowej.

Ukierunkowanie działań musi niewątpliwie uwzględniać także konieczną poprawę sprawności sieci drogowej mierzonej oprócz bezpieczeństwa ruchu, przepustowością oraz zmniejszaniem niekorzystnych oddziaływań na środowisko. Znaczną poprawę w tym względzie możemy obserwować w ostatnich latach w Krakowie i w województwie.

2. Jak infrastruktura drogowa i czynniki ruchowe wpływają na brd?

Czy mamy dobre rozwiązania drogowe i tylko przekraczanie przepisów, nieuwaga i brawura są przyczyną wypadków, jak uważa wielu? Jak wpływa infrastruktura drogowa i czynniki ruchowe na bezpieczeństwo ruchu?

Znaczna część wypadków powstaje w wyniku błędów popełnianych przez użytkowników drogi w okolicznościach, którym sprzyjają warunki drogowe i ruchowe. Udział drogi jest jednak tylko

wyjątkowo wskazywany jako bezpośrednia przyczyna w karcie wypadku. W statystykach wypadków drogowych wpływ czynników drogowych na bezpieczeństwo ruchu jest prawie zawsze zaniżany i zawiera się w granicach 2-4%, podczas gdy szczegółowe badania ekspertów z krajów UE, a także nasze badania krajowe wykazują, że droga w sposób bezpośredni i pośredni przyczynia się do powstania 28-34% wypadków.

Wynika to z kilku przyczyn. Generalnie w kartach wypadków drogowych wskazywana jest tylko jedna przyczyna, a na ogół na powstanie zdarzenia wpływa, poza zachowaniem użytkowników drogi, kilka czynników. Policjant na miejscu wypadku stara się ustalić jego przyczynę zgodnie z opracowaną kartą wypadku drogowego i wskazać winnego. Zarówno zakres czynności w miejscu wypadku, jak i brak odpowiedniego przygotowania nie pozwala mu na szczegółową analizę oraz na identyfikację czynników i okoliczności sprzyjających powstaniu wypadku, chociaż wtedy jest najłatwiej wskazać te czynniki i wysłuchać spontanicznych informacji od świadków i uczestników zdarzenia. Zatem podstawą klasyfikacji i późniejszych wniosków dotyczących przyczyn wypadków jest nierzadko subiektywna ocena policjanta, a statystyka wypadków przedstawia zafałszowany obraz ich struktury. Należy podkreślić, że w badaniach ankietowych policjanci z „drogówki” nie potwierdzają takiej diagnozy.

W efekcie dość powszechnie jest prezentowany pogląd, że to głównie człowiek (kierowca, rowerzysta, pieszy) ponosi odpowiedzialność za prawie wszystkie zdarzenia drogowe, bowiem pojazdy mamy coraz bezpieczniejsze. Pogląd taki utwierdzają nierzadko eksperci z krajów Europy Zachodniej, gdzie rzeczywiście przy rozwiniętej, hierarchicznej i dobrze wyposażonej sieci drogowej zespół czynników drogowych ma mniejszy wpływ na zagrożenie niż u nas, a powtarzają osoby o powierzchownej wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu. Nie znaczy to, że mamy idealnych użytkowników

dróg, gdyż w tej dziedzinie jest rzeczywiście bardzo dużo do zrobienia, a użytkownicy dróg w sposób bezpośredni są odpowiedzialni za około 95% zdarzeń.

W praktyce dopiero profesjonalne, szczegółowe analizy wypadków i kolizji drogowych umożliwiają zbadanie i identyfikację czynników drogowych sprzyjających powstaniu wypadku, pod warunkiem posiadania przez osoby je prowadzące dogłębnej wiedzy, oraz dobrych danych o wypadkach zebranych na podstawie dobrze sporządzonych kart (szczególnie ważna lokalizacja i szkic zdarzenia) i danych o ruchu. Oczywiście ważne jest przyjęcie założenia, że użytkownicy nie chcieli doprowadzić do zdarzenia.

3. Główne przyczyny zagrożeń związanych z infrastrukturą

Podstawowym kryterium w projektowaniu nowych i w przebudowie istniejących dróg jest bezpieczeństwo ruchu drogowego (brd). Większość wartości minimalnych i maksymalnych parametrów projektowych i uwarunkowań projektowych, które są zebrane w formie „Warunków technicznych ...” [Warunki techniczne, 1999] jest wyznaczana z kryteriów brd. Drogi i ulice projektuje się według przepisów technicznych bazujących na kryteriach brd, a buduje, eksploatuje i utrzymuje z uwzględnieniem zasad brd. Zatem dlaczego warunki ruchu w naszej sieci drogowej charakteryzuje niski poziom brd? Powodów jest wiele i warto wskazać najważniejsze. Część z nich ma charakter planistyczny, część projektowy, a niektóre wynikają z braku wiedzy.

W Polsce sieć drogowa i jej poszczególne elementy były kształtowane w znacznie większym stopniu niż w krajach Europy Zachodniej drogą kolejnych przebudów (modernizacji), a nie budowania od nowa. W województwie poza obwodnicami można wymienić niewiele odcinków

dróg zbudowanych w 50-leciu od nowa. Są to poza autostradą między innymi: odcinek drogi Bochnia-Wieliczka (Fot.1), odcinek przez przełęcz Krowiarki, droga Cło-Targowisko, Niepołomice-Ujście Solne, droga Krynica-Nawojowa i inne krótsze odcinki oraz odcinki dróg niskich klas. Nawet słynna „Zakopianka” na odcinku do Myślenic powstała w wyniku przebudowy istniejącej drogi.

Między innymi z tego powodu, w kolejnym stadium rozbudowy elementów sieci, drogi te były zgodnie z aktualnie obowiązującymi wytycznymi ulepszone i rozbudowywane z powodów brd, ale niekoniecznie z pełnym uwzględnieniem reguł i wymogów brd. Fakty te w bardzo dużym stopniu rzutują na charakterystykę naszej obecnej sieci drogowej. Na przykład zgodnie z wytycznymi drogi dwupasowe klas technicznych GP i G powinny mieć odpowiedni procent odcinków z możliwością wyprzedzania równomiernie rozłożonych wzdłuż drogi. Tego obowiązującego od kilkudziesięciu lat wymogu kompletnie nie przestrzegano, co przy niewielkich natężeniach nie wpływało istotnie na warunki ruchu, ale obecnie przy dużym zapotrzebowaniu na wyprzedzanie jest istotnym czynnikiem obniżającym prędkość komunikacyjną i zwiększającym zagrożenie brd. „Rozwiązaniem” stały się niebezpieczne drogi z pokrytymi nawierzchnią poboczami (Fot.1). Inni od lat wycofują się z tego rozwiązania, a my w Polsce jeszcze je budujemy z pożyczek! Podobnie w ostatnich kilkunastu latach nie przestrzega się, głównie wskutek złych zapisów i aktywności polityków wymogów w zakresie ograniczania dostępności do dróg GP, G i Z.

Do innych usterek naszej sieci o charakterze planistycznym należą: obudowywanie dróg krajowych i wojewódzkich, żywiłowa zabudowa o zróżnicowanym charakterze wzdłuż drogi oraz lokalizacja źródeł i celów

ruchu po dwóch stronach drogi o dużym natężeniu ruchu.

Podstawowe zasady projektowania dróg są znane od lat, ale zmienia się park samochodowy, zmienia się ruch, zmieniają się przepisy i zmiany ulegają zachowania użytkowników dróg, co powoduje, że w wytycznych projektowania występują luki i rozwiązania, które w świetle aktualnych badań okazują się niekorzystne, a nawet błędne. Warto tu podać kilka przykładów zmian. Dotyczą one między innymi: zasad kanalizacji ruchu na skrzyżowaniach, poglądów na temat stosowania i zmian zasad projektowania rond, wprowadzania wymogów przejezdności długich pojazdów, nowych wymogów widoczności z uwzględnieniem zasad ergonomii, wprowadzania metod i środków uspokajania ruchu, wprowadzenia i zmian dotyczących pasów ruchu powolnego (obecnie wyprzedzania). Dzięki empirycznym i symulacyjnym badaniom naukowym oraz analizom szczegółowym wypadków wprowadza się nowe i ulepsza istniejące rozwiązania drogowe.

Na podstawie analiz wypadków i badań brd można określić zależności pomiędzy parametrami rozwiązań geometrycznych, a zagrożeniami brd, a dzięki temu prowadzić analizy ekonomiczne efektywności przebudów. M.in. dzięki temu stale wprowadza się zmiany i nowości w wytycznych projektowania, chociaż w momencie ich wprowadzania na ogół nie jest możliwe pełne określenie efektywności tych zmian pod względem brd. Wiele zmian przyniosły liczne krajowe konferencje na tematy bezpieczeństwa ruchu oraz europejskie i światowe sympozja nt. projektowania dróg [TRB 1997, 2000].

Dotychczas w niewielkim stopniu w projektowaniu uwzględniano rzeczywiste możliwości i ułomności użytkowników dróg, np. wynikające z ergonomii. W większym stopniu należy brać pod uwagę jak dane rozwiązanie będzie odczytane przez użytkowników drogi. Większe

znaczenie zaczyna się nadawać uwarunkowaniom brd w procesie projektowania i oceny rozwiązań, w którym istotne są także inne kryteria; ekonomiczne, środowiskowe, własnościowe, możliwości i czasu realizacji, a nawet moda. Jak to się dzieje, że w sytuacji, kiedy tak dużo w projektowaniu powinno zależeć od brd wskazuje się na obniżający się poziom projektowania rozwiązań drogowych i rozwiązań sygnalizacji, a nawet oznakowania dróg w projektach nowych obiektów drogowych i obiektów przebudowywanych – pomimo istotnego postępu technologicznego w oznakowaniu.

Źródłem wielu błędów projektantów, stwarzającym zagrożenia, jest w dalszym ciągu bardzo niewielka wiedza znacznej części projektantów nie tylko na temat brd, ale także na temat zasad projektowania bezpiecznych dróg oraz znaczne ograniczenie, a nawet całkowite eliminowanie procesu opiniowania i oceniania projektów. Wielu projektantów i pracowników administracji drogowej jest przekonanych, że stosując na bieżąco aktualne wytyczne projektowania geometrycznego i oznakowania [Warunki techniczne, 1999, Wytyczne 2001] zapewniają bezpieczeństwo użytkownikom dróg, a wypadki i kolizje są tylko wynikiem nieprzestrzegania przepisów ruchu oraz roztargnienia i słabych umiejętności użytkowników, w tym zwłaszcza kierowców. Tak jednak nie jest, bowiem znaczna część wypadków powstaje w wyniku błędów popełnianych przez użytkowników drogi w okolicznościach, którym sprzyjają rozwiązania drogowe i czynniki ruchowe [INTERSAFE 1996, Safety Strategies 1999, Tracz 2004]

Analizy szczegółowe wypadków wskazują na liczne usterki rozwiązań drogowych i to nie tylko wykonanych w przeszłości na podstawie innych wytycznych, ale będących także pochodną kolejnych modernizacji (przebudów) i sytuacji zastanych, których mnie usuwa się na bieżąco, ale także wskutek rozwiązań projektowanych

i realizowanych obecnie. Wynika to głównie z braku wiedzy projektantów i inwestorów w zakresie brd, słabego rozumienia zasad projektowania, automatycznego stosowania wytycznych, zaniedbań służb inwestorskich i braku czasu. Bardzo duży „wkład” w przebieg i jakość procesu inwestycyjnego ma niewątpliwie nasza akcesja do Unii Europejskiej, w tym przepisy unijne, ale i złe przygotowanie do akcesji. Głównym celem stało się wykorzystanie za wszelką cenę pozyskiwanych środków finansowych, a warunki realizacyjne dotyczą głównie oddziaływań inwestycji na środowisko i konieczności ich unikania bądź redukcji.

Do innych najczęściej spotykanych usterek naszej sieci drogowej wpływających na brd należy zaliczyć:

- a) znaczny udział niebezpiecznych skrzyżowań – źle dostrzegalnych, mało czytelnych (Fot2), nie zapewniających widoczności i przejezdności nie posiadających pasów dla skrętów w lewo z drogi nadrzędnej, nierzadko źle zaprojektowanych i oznakowanych,
- b) niespełnione wymogi widoczności pionowej i poziomej (Fot.3) oraz ograniczone możliwości wyprzedzania,
- c) brak chodników, wysp azylu (Fot.4), oświetlenia i innych urządzeń dla pieszych w obszarach podmiejskich i poza terenami zabudowy,
- d) niski standard nawierzchni pod względem szorstkości i równości (koleiny) oraz ich zabrudzenie,
- e) niewiarygodność, niejednorodność i zła jakość oznakowania pionowego oraz zła jakość oznakowania poziomego,
- f) zagospodarowanie otoczenia dróg (Fot.5).

Usterki te potęgują niewątpliwie niektóre czynniki ruchowe:

- zróżnicowana struktura ruchu pod względem długości podróży, własności dynamicznych i gabarytów pojazdów, znaczny udział pojazdów wolno-

jadących, powodująca duże zapotrzebowanie na wyprzedzanie,

- w dalszym ciągu duży ruch pieszych w poprzek jezdni i wzdłuż bez zabezpieczeń (zły stan poboczy ziemnych i wykorzystywanie poboczy utwardzonych przez pojazdy).

- znaczne obniżenie się prędkości komunikacyjnej w godzinach dziennych,

Niektóre z wymienionych wyżej czynników zaznaczyły swój wpływ dopiero przy znacznym wzroście natężeń ruchu, gdy znacznie utrudnione jest wyprzedzanie i przekraczanie/przejazd jezdni, a kierowcy wolno jadących pojazdów narzucają swoją prędkość innym użytkownikom.

Wiele z wymienionych czynników cechuje także miejskie sieci drogowe, a do charakterystycznych dodatkowych usterek tej sieci należy zaliczyć:

- a) niepotrzebnie dużą kolizyjność ruchową elementów sieci (pojazdy/piesi)
- b) mały zakres stosowania rozwiązań i środków ruchu uspokojonego, zwłaszcza wysp azylu dla pieszych,
- c) niedostateczny zakres stosowania nowoczesnych środków sterowania ruchem i informacji,
- d) złe oświetlenie miejsc niebezpiecznych.

Niskie nakłady na inwestycje, utrzymanie i remonty dróg do 2002 roku spowodowały znaczną ich degradację, głównie nawierzchni i odwodnienia co także wpływa negatywnie na brd.

Oprócz typowych mankamentów wynikających ze zbyt małych nakładów przy bardzo szybkim wzroście natężeń ruchu, na stan bezpieczeństwa ruchu istotny wpływ ma niestety zbyt krótki czas na projektowanie dróg, ulic, szybkiego zwłaszcza skrzyżowań i przejść dla pieszych.

4. Działania dla poprawy brd

Podstawową zasadą przy ograniczonych środkach powinno być unikanie w procesach planowania, projektowania i eksploatacji dróg tworzenia rozwiązań sprzyjających popełnianiu błędów przez użytkowników drogi, a potem dla ich usunięcia stosowania prymitywnych metod ich poprawy. Dalecy jesteśmy od osiągnięcia celu tj. dróg czytelnych, przyjaznych i „wybaczących” kierowcy („self-explaining, forgiving roads”).

Bardzo efektywnym działaniem prewencyjnym jest audyt bezpieczeństwa ruchu. Audyt jest definiowany jako procedura systematycznego kontrolowania planów i projektów pod kątem możliwości wystąpienia zagrożenia wypadkowego w wyniku realizacji tych planów i projektów w procesie inwestycyjnym z wykorzystaniem wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu. W procedurze audytu zespół audytorów, dokonuje w sposób formalny sprawdzenia projektu, a następnie w raporcie podaje błędy i zalecenia jak je usunąć. Audyt projektów jest obecnie wdrażany w strukturach GDDKiA, w tym w Oddziale Kraków. W innych województwach (np. w woj. śląskim) szkoli się kadry dla wprowadzenia audytu projektów ważniejszych zamierzeń na drogach samorządowych tj. drogach wojewódzkich i miejskich. Niestety takich działań jeszcze nie podjęto ani w odniesieniu do dróg wojewódzkich i miejskich w województwie małopolskim. Projekty koncepcyjne i budowlane nie podlegają opiniowaniu przez niezależnych ekspertów, a w takiej jednostce jak ARM Kraków brakuje drogowców. Nie jest niewłaściwe, że kierowanie jednostkami administracji drogowej podejmują osoby z wykształceniem niezwiązanym z drogownictwem, ale jest bardzo źle, kiedy takie osoby nie korzystają z opinii ekspertów z dziedziny drogownictwa.

Wysoki poziom brd może zapewnić realizowanie poprawnie

skonstruowanych planów sieci drogowych, które powinny mieć charakter hierarchiczny i umożliwiać segregację ruchu. Sieć drogowa w Małopolsce powinna mieć wszystkie rodzaje dróg różniące się przepustowością, prędkością i dostępnością, w naszej sieci większość dróg pełni wszystkie funkcje i nikt nie może być zadowolony. Szczególnie brakuje sieci dróg ruchowych, tj. autostrad, dróg ekspresowych i dróg klasy GP o ograniczonej dostępności, które mogłyby bezpiecznie wykonywać dużą pracę przewozową, przy wysokich prędkościach. Należy podkreślić znaczącą poprawę sieci dróg krajowych w tym względzie, przy braku działań planistycznych w odniesieniu do dróg wojewódzkich.

Pomimo wielu prac planistycznych w dalszych ciągu brak planów docelowych sieci drogowych. Jak mają wyglądać drogi: Brzesko-Nowy Sącz, Lubień-Limanowa-Nowy Sącz? Czy droga Kraków-Sandomierz musi być ulicą? Czy droga łącząca dwa byłe miasta wojewódzkie Tarnów i Nowy Sącz musi mieć tak niekorzystny przebieg? Czy droga Kraków-Wadowice-Bielsko (funkcja?) ma przechodzić przez tyle miejscowości?

Niestety uderza negatywna rola polityków w planowaniu i realizacji inwestycji. Przykładem jest zaproponowanie przez starostę tatrzańskiego w uzgodnieniu z dyrektorem Oddziału GDDKiA w Krakowie zmiany standardu „zakopianki” z drogi ekspresowej na odcinku od Rabki Zaborni na drogę klasy GP, a od Nowego Targu do Zakopanego na drogę G, która praktycznie dopuszcza prawie nieograniczoną dostępność (oficjalnie dla uzyskania na szerokości 5-7 m). Czy obaj decydenci kierowali się względami bezpieczeństwa ruchu? Czy chodzi w tym przypadku o szerokość, czy o to, aby wyłgać się z ograniczeń dostępności i dopuścić wjazdy co kilkadziesiąt metrów ewidentnie zagrażające brd? Czy obaj decydenci są przekonani, że kierowcy będą jeździć na tym odcinku drogi z prędkością 50 i 70 km/h? O niepoważnym podejściu władz Zakopanego

do układu drogowego świadczy najlepiej kikut bezużytecznej autostrady i zabudowanie wszelkich rezerw na układ drogowy. Ale po co Oddział GDDKiA Kraków planował doprowadzić drogę ekspresową aż do Zakopanego i wydawał społeczne środki na uzyskanie bardzo wysokiego standardu na odcinku od Myślenic.

Wraz z policją jesteśmy bardzo dobrzy w ustawianiu coraz liczniejszych znaków ograniczeń prędkości. Nie pamiętamy, że ze względów brd powinien być zapewniony pewien procent odcinków z możliwością wyprzedzania, bo inaczej kierowcy wyprzedzają tam gdzie brak widoczności, co skutkuje bardzo groźnymi wypadkami.

Z prowadzonych działań dla poprawy brd na szczególne podkreślenie zasługuje program eliminacji czarnych punktów, czyli miejsc najwyższego ryzyka wypadkowego w sieci dróg krajowych. Działania tego typu, ale w zbyt małym zakresie są prowadzone w mieście Krakowie i na sieci dróg wojewódzkich.

5. Uwagi końcowe

Poprawa bezpieczeństwa naszej sieci drogowej wymaga prowadzenia wielu równoległych, zaplanowanych działań. Ich podstawą musi być wiedza kadr administracji drogowej, a także wymagania egzekwowane od planistów i projektantów.

Dla poprawy jakości projektów pod względem brd konieczne jest jak najszybsze wdrożenie audytu brd, który nie wymaga ani dużych środków ani czasu.

Konieczne jest dalsze porządkowanie naszej sieci drogowej na podstawie modelu docelowej sieci drogowej dla uzyskania wysokiej sprawności i wysokiego poziomu brd.

LITERATURA

1. European Road Safety Federation: INTERSAFE – Technical Guide on Road Safety for Interurban Roads, Brussels June 1996.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43, poz. 430. (tzw. “Warunki techniczne”)
3. Safety Strategies for Rural Roads, Road Transport and Intermodal Research, OECD, Paris, 1999.
4. Tracz M.: Kryteria bezpieczeństwa ruchu w projektowaniu dróg, Drogownictwo 02/2004, s. 39-44
5. Tracz M.: Problem prędkości w projektowaniu dróg krajowych i wojewódzkich, VI Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Zegrze 05/2004.
6. Transportation Research Board. 1st, 2nd International Symposium on Highway Geometric Design, Boston 1997, Mainz 2000
7. Wytyczne projektowania skrzyżowań cz. I i II, Generalna Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa, 2001.



Fot.1. Niebezpieczne drogi z utwardzonymi poboczami ułatwiającymi wyprzedzanie



Fot.2. Źle dostrzegalne, mało czytelne skrzyżowanie



Fot.3. Zła widoczność na łuku i widoczność przejścia



Fot.4. Wyspa azylu ułatwiająca przechodzenie pieszym w kierunku przystanku



Fot.5 Zagospodarowanie drogi pogarszające brd: zła lokalizacja parkingu przed pocztą, fatalne prowadzenie ciągu pieszego i złe włączenia dróg bocznych

Zofia Schumacher

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

„Likwidacja miejsc niebezpiecznych na drogach” – program na rzecz dróg samorządowych”

W ramach Krajowego Programu Poprawy BRD Gambit 2000 Ministerstwo Infrastruktury podjęło program:

Likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach

Polega on na wdrażaniu niskonakładowych zadań z zakresu przebudowy i modernizacji najbardziej niebezpiecznych miejsc na drogach samorządowych na terenie województwa czyli na drogach:

- wojewódzkich,
- powiatowych,
- gminnych,
- lub w miastach na prawach powiatów.

Program jest konkursem na drogowe zadania poprawy brd, z których Ministerstwo wybiera i dofinansuje najbardziej skuteczne rozwiązania.

Środki, jakie udostępnia Ministerstwo mogą być przeznaczone tylko na pokrycie kosztów robót w ramach realizacji drogowych zadań poprawy brd do wysokości 73 % tych kosztów netto.

Cele:

- zmniejszenie społecznych i ekonomicznych kosztów wypadków,
- realizacja krajowego programu GAMBIT 2000

poprzez wdrożenie efektywnych środków poprawy brd w miejscach o największej liczbie ofiar wypadków drogowych.

Każde województwo przedstawia projekt, który składa się z zadań

obejmujących przebudowę lub modernizację miejsca niebezpiecznego.

Jednostką koordynującą w województwie małopolskim uczyniono Zarząd Dróg Wojewódzkich, który zaprosił do uczestnictwa wszystkie powiaty i miasta na prawach powiatów, jako, że w powiatach są służby zarządzające ruchem na drogach powiatowych i gminnych jak również tam w komendach powiatowych są dane wypadkowe z wszystkich tych dróg.

Kryteria:

1. Podstawowym kryterium kwalifikującym jest posiadanie udokumentowanej historii wypadków drogowych. Dla miejsc takich jak skrzyżowania, krótkie odcinki dróg musi istnieć rejestr, co najmniej:

- 3 wypadków drogowych z ofiarami przez okres ostatniego pełnego roku
- 9 wypadków z ofiarami przez okres ostatnich trzech lat,
- 12 przez ostatnich czterech lat,
- 5 przez okres ostatnich 5 lat.

Dla dłuższych odcinków musi istnieć rejestr co najmniej 10 wypadków z ofiarami na kilometr danej drogi w okresie ostatnich 5 lat.

2. Wykazanie wskaźnika korzyści do kosztów (K1/K2) w pierwszym roku na poziomie przynajmniej 2 : 1

3. Zakończenie zadania przed końcem 2005 roku

Każdy z projektów musiał zawierać następujące elementy:

- Lokalizację ogólną i szczegółową,
- Dokumentację fotograficzną,
- Statystykę wypadkową
- Lokalizację wypadków,

- Koncepcję rozwiązania
- Uzasadnienie rozwiązania i wyliczenie stosunku korzyści do kosztów w pierwszym roku

Ponadto koniecznym było zastosowanie środków poprawy brd wymienionych w załączniku podanym przez zarządzającego projektem, określenie czasu realizacji, kwoty własnego finansowania oraz wyliczenie stosunku korzyści do kosztów środków ministerstwa.

Projekty zadań złożyły zarządy dróg z powiatów:

- miechowskiego,
- olkuskiego,
- dąbrowskiego,
- wielickiego,
- limanowskiego,
- miasto Nowy Sącz
- Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Środki jakie zastosowano to:

- Uspokojenie ruchu,
- Uszorstnienie nawierzchni,
- Korekta łuku,
- Budowa chodnika

Kryteria zostały spełnione przez 11 projektów, które złożyły się na wniosek projektowy województwa małopolskiego skierowany do oceny przez Krajową Radę Brd. Jednostka zarządzająca projektem, jaką jest Krajowa Rada zakwalifikowała 7 pierwszych projektów do pierwszej edycji

realizacyjnej, a są to:

1. Uszorstnienie nawierzchni na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 780 Kraków –Chełmek z drogą powiatową w miejscowości Maniska - $K1/K2 = 13.71$
2. Uspokojenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 783 OLKUSZ- Miechów - Skalbmierz w miejscowości Miechów na odcinku 1km – $K1/K2 = 8.14$
3. Budowa wygrozdzenia wzdłuż jezdni ul. Piłsudskiego Nowym Sączu $K1/K2 = 7.08$
4. Korekta łuku na drodze powiatowej nr K-1322 DąbrowaTarnowska Radgoszcz w miejscowości Nieczajna Dolna – $K1/K2 = 7.07$
5. Uszorstnienie nawierzchni na skrzyżowaniu ul.Jagiellońskiej z ul. Mickiewicza w Nowym Sączu – $K1/K2 = 7.03$
6. Uszorstnienie nawierzchni oraz montaż barier energochłonnych na łukach poziomych drogi wojewódzkiej nr 966 Wieliczka-Gdów –Tymowa w miejscowości Zagórzany – $K1/K2 = 6.34$
7. Budowa chodnika i ścieżki rowerowej ul.Lwowskiej w Nowym Sączu- $K1/K2=3.82$

Jak widać z powyższego większość działań jakie zastosowano zmierza do poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników dróg , gdyż oni najczęściej ponoszą śmierć w wypadkach drogowych w naszym kraju. Szczególnie zagrożeni są piesi, którzy stanowią aż 33% wszystkich zabitych na drogach.

Marek Fryźlewicz

Burmistrz Nowego Targu

Rozwój transportu na terenach turystycznych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego na przykładzie miasta Nowy Targ.

Nowy Targ jest miastem którego początki sięgają XIII wieku. Dzięki położeniu na skrzyżowaniu szlaków handlowych prowadzących z Krakowa na Spisz i Orawę oraz ze Śląska na Węgry, od początku stosunkowo dobrze rozwijał się tu handel. Jarmarki nowotarskie do dziś ściągają nie tylko mieszkańców Podhala, Spisza, Orawy i Sądeckizny ale również turystów z innych regionów kraju i zagranicy. Dodatkowo położenie Nowego Targu na styku Kotliny Nowotarsko-Orawskiej i pasma Gorców, w niewielkiej odległości od Tatr, Pienin, masywu Babiej Góry oraz zbiornika Czorszyńskiego, czyni nasze miasto, podobnie jak cały region, niezwykle atrakcyjnym dla turystów. Dogodne warunki klimatyczne i topograficzne sprzyjają uprawianiu turystyki oraz sportów szczególnie zimowych. Rozwijające się ostatnio zainteresowanie sportami zimowymi, również w wersji rekreacyjnej, oraz wykorzystanie transportu drogowego jako podstawowego środka służącego dotarciu do celu, stwarza konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury drogowej. Podobnie jak w aglomeracjach miejskich dużym problemem jest zatłoczenie dróg, które szczególnie ma miejsce w okresie tak zwanego sezonu turystycznego. Jaskrawym tego przykładem jest droga krajowa nr 47, tak zwana Zakopianka w okresach ferii oraz w soboty i niedziele. Szpaler jadących samochodów ciągnie się kilometrami, a jakakolwiek przeszkoda na drodze jest przyczyną tworzenia się gigantycznych korków.

Wszystko to sprawia, że aby sprostać wymaganiom, nie wystarczy położenie nacisku na utrzymanie istniejących szlaków komunikacyjnych w należyłym stanie technicznym, ale niezbędna jest również ich modernizacja oraz budowa nowych tras. Należy podjąć wszelkie możliwe działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla mieszkańców i przyjezdnych gości z jednoczesnym uwzględnieniem ochrony środowiska.

Powiązania komunikacyjne Miasta z ośrodkami krajowymi, szczególnie dotyczy to połączeń na linii północ – południe oraz wschód – zachód, zapewnia układ dróg krajowych i wojewódzkich. Z terenami sąsiednich gmin łączy miasto gęsta sieć dróg powiatowych i gminnych, co ma istotne znaczenie albowiem siedziba powiatu nowotarskiego i gminy nowotarskiej znajduje się właśnie w Nowym Targu. Gmina Miasto Nowy Targ aktywnie uczestniczy we wszystkich działaniach prowadzonych w obrębie jej granic administracyjnych oraz bacznie obserwuje sytuację na terenach sąsiednich. Analizując natężenie ruchu do sąsiednich miejscowości wypoczynkowych sprawdzamy, w jaki sposób wpływa ono na bezpieczeństwo obywateli naszego miasta, a jednocześnie w jakim stopniu zaspakaja potrzeby odwiedzających nas gości. Najważniejsze inwestycje zrealizowane ostatnio na terenie miasta, mające duży wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu oraz na bezpieczeństwo uczestników ruchu, to przebudowa skrzyżowań drogi krajowej nr 49 z ul. Szaflarską oraz z ul. Jana Pawła II. Prace te, zainicjowane przez Miasto które na swój koszt wykonało koncepcje przebudowy skrzyżowań, ostatecznie w 2004 r. zostały wykonane na koszt Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. O tym, jak bardzo była to konieczna inwestycja świadczy fakt, że ilość wypadków i kolizji, które miały miejsce na tych skrzyżowaniach zmniejszyła się pięciokrotnie. We współpracy z Powiatowym Zarządem Dróg w Nowym Targu wykonana została modernizacja ulicy Szaflarskiej,

stanowi ważny szlak komunikacyjny łączący centrum Miasta z dzielnicami południowymi oraz miasto Nowy targ z miastem Zakopane. Reasumując, wykonany remont ul. Szaflarskiej oraz przebudowa skrzyżowania tej ulicy z Al. Tysiąclecia, znacząco poprawiły bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych oraz zwiększyło wygodę użytkowników pojazdów.

Chciałbym podkreślić, że władze Miasta nie ograniczają swojej działalności w zakresie utrzymania szlaków komunikacyjnych tylko do partycypacji w kosztach inwestycji prowadzonych przez innych zarządców dróg na terenie Miasta. Bardzo dużą wagę przywiązujemy do utrzymania w należyтым stanie istniejącej sieci drogowej. Jest to temat trudny, gdyż istniejąca sieć drogowa nie jest przystosowana do obserwowanego natężenia ruchu i nie jest też przystosowana do przenoszenia tak dużych obciążeń. Sprzyjający uprawianiu sportów zimowych klimat jest jednocześnie bardzo niekorzystny dla utrzymania dróg. Szczególnie destrukcyjne dla nawierzchni są okresy, w których temperatury dobowe oscylują pomiędzy ujemnymi w nocy i dodatnimi w dzień. Woda z topniejącego śniegu wciska się w każdą szczelinę i zamarzając rozsada nawierzchnię. Jednak pomimo tych trudności i ponoszenia olbrzymich kosztów bieżącego utrzymania, zarówno letniego jak i zimowego, dążymy do dalszego rozwoju sieci drogowej realizując zadania inwestycyjne. Odzwierciedleniem tego stanu niech będzie fakt, że ok. 6 % środków budżetowych wydatkowane jest na cele inwestycyjne związane z drogami.

Pragnę w tym miejscu podkreślić, że zarządcy dróg wyższego rzędu również systematycznie wykonują prace mające na celu ulepszenie systemu komunikacyjnego w naszym regionie. Podjęte przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad działania w postaci remontów skrzyżowań

w Nowym Targu i Spytkowicach, remontu nawierzchni drogi w Chabówce, remontu mostu w Nowym Targu, wpłynęły znacząco na dostępność naszego Miasta i rejonu z kierunku północnego oraz poprawiły płynność ruchu w kierunku wschodnim. Również Zarząd Dróg Wojewódzkich i Powiatowy Zarząd Dróg realizują zadania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa i wygody użytkowników w obrębie regionu. I tak na drogach wojewódzkich trwają prace związane z modernizacją dróg numer 958 i 959 Zakopane – Chochołów – granica państwa oraz budowa pasów wolnego ruchu na przełęczy Snozka, w ciągu drogi numer 969. Na drogach powiatowych w 2004 roku realizowano między innymi: modernizację drogi nr 25437 Raba Wyżna – Podwilk, przebudowę drogi nr 25425 Czarny Dunajec – Poronin i nr 25427 Chochołów – Ciche, przebudowę drogi nr 25412 Groń – Trybsz – Niedzica, przebudowę drogi nr 25422 Szaflary – Skrzypne, przebudowę drogi nr 25410 Łopuszna – Dursztyn, przebudowę drogi nr 25432 Ludźmierz – Pyzówka, przebudowę drogi nr 25407 Wygon – Niedzica, przebudowę drogi nr 25439 Pieniążkowice – Piekielnik.

Podsumowując, jak wynika z powyższych zestawień poszczególni zarządcy dróg realizując swoje zadania ustawowe wspierają rozwój transportu w rejonach turystycznych i zwiększają ich dostępność budując nowe drogi, natomiast modernizując drogi istniejące wpływają na poprawę bezpieczeństwa i wygodę ich użytkowników. Poprawa dostępności komunikacyjnej wpływa się na rozwój gospodarczy regionu. Ma to szczególne znaczenie w przypadku regionów turystycznych, których rozwój uzależniony jest od liczby odwiedzających je turystów. Zwiększająca się liczba pojazdów sprawia, że szczególnego znaczenia nabiera problem zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu pojazdów, a szczególnie ruchu pieszych.

Dlatego tak ważnym jest, aby rozpoczęte prace modernizacyjne miejsc stanowiących potencjalnie największe zagrożenie, obejmujące w szczególności przebudowę skrzyżowań i odcinków dróg lub zmian organizacji ruchu w postaci budowy rond, sygnalizacji świetlnych, zmian geometrii skrzyżowań, wykonywaniu azyli dla pieszych, budowy chodników, ścieżek rowerowych, itp., były kontynuowane na kolejnych odcinkach dróg. Inwestycje mające na celu poprawę transportu drogowego są coraz bardziej kosztowne i paradoksalnie przyczyniają się nie do zmniejszenia, ale do zwiększenia natężenia ruchu, dlatego też np. władze Paryża planując budowę kilkunastokilometrowego tunelu pod miastem, usprawniającego powiązania centrum z lotniskiem Roissy Charles de Gaulle z góry zakładają, że tunel ten będzie dostępny tylko dla autobusów i taksówek z wyłączeniem samochodów prywatnych, ponieważ bez tego ograniczenia szybko stałby się nieprzejezdny.

Doświadczenie to każe na nowo zastanowić się nad lepszym wykorzystaniem istniejących i stworzeniem nowych publicznych środków transportu i to nie tylko kołowych.

Wydaje się to być w przyszłości niezbędne również, a może przede wszystkim na terenach turystycznych.

Kazimierz Fudala

Wójt Gminy Rzepiennik Strzyżewski

„Uwarunkowania budowy i remontów dróg w gminach - budowa chodników na wsi.”

Gmina Rzepiennik Strzyżewski położona jest w południowo- wschodniej części województwa Małopolskiego w powiecie tarnowskim. Powierzchnia gminy wynosi 70 km² i znajduje się w zasięgu dwóch parków krajobrazowych to jest: Parku Cieżkowicko- Roźnowskiego i Parku pasma Brzanki. Przez środek gminy przebiega droga wojewódzka nr 980 relacji Jurków- Biecz (chyba najgorszy odcinek drogi wojewódzkiej na terenie Małopolski) oprócz tego komunikacja odbywa się drogami powiatowymi, których długość wynosi prawie 30 kilometrów.

Długość dróg gminnych bez bocznych dróg dojazdowych do kompleksów pól, lasów, zagród prywatnych wynosi 243 kilometry. Ukształtowanie terenu oraz specyficzna rozrzucona zabudowa powoduje, że na tak małej powierzchni występuje bardzo duże zagęszczenie dróg gminnych. Według rejestrów geodezyjnych oraz map drogi te są bardzo wąskie tzn. ich szerokość wynosi od 1.80m – 2.50m. Realizacja remontów, przebudowy czy modernizacji nastęrcza duże kłopoty związane z poszerzeniem, ponieważ zawsze mamy do czynienia z prywatną własnością gruntów najczęściej o nieuregulowanym prawie własności. Stąd często opóźnienia powodują długoterminowe negocjacje związane z uzyskaniem zgody na poszerzenie. Modernizacja drogi wymaga poszerzenia pasa drogowego do szerokość przynajmniej 10-12 metrów, w przeciwnym razie jakiegokolwiek roboty związane z utwardzeniem nawierzchni nie mają sensu.

Według mojego rozeznania w większości gmin Małopolski sytuacja jest bardzo podobna, co oznacza, że większość dróg gminnych nie posiada uregulowanego stanu prawnego i część ich powierzchni to mienie gminne a część mienie prywatne rolników. Koniecznym byłoby wydanie aktu prawnego, który jednorazowo doprowadziłby do uregulowania stanu prawnego, po odpowiednim wydzieleniu geodezyjnym dróg, nie tylko gminnych, ale także niektórych powiatowych i wojewódzkich. Strona techniczna budowy i remontów nastrocza także ogromne kłopoty z powodu ukształtowania terenu tj. występowania dużych spadków terenu a także licznych jarów i wąwozów. Wykonanie robót ziemnych ogromnym nakładem a także utwardzenie odpowiednim kruszywem szczególnie na stokach jest niewystarczające, gdyż gwałtowne ulewy powodują w niedługim czasie rozmycie nawierzchni. Dlatego koniecznym jest położenie szczególnie na stokach masy bitumicznej ewentualnie płyt betonowych, które zabezpieczą drogę przed rozmyciem. Kolejny problem to duże odległości od miejsc eksploatacji kruszyw niezbędnych do utwardzenia dróg. Bardzo często koszt transportu kruszywa kilkakrotnie przekracza koszt jego zakupu.

Biorąc pod uwagę ogromną długość dróg gminnych oraz wysokie koszty ich modernizacji oraz przebudowy, własne środki finansowe są w większości gmin zbyt szczupłe by zaspokoić potrzeby mieszkańców.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach, szczególnie wojewódzkich i powiatowych, to budowa i remont chodników. Drogi powiatowe i wojewódzkie są to zwykle drogi o dużym natężeniu ruchu, przebiegające przez środek wsi w pobliżu szkół i przedszkoli. Zarząd Województwa Małopolskiego oraz zarządy powiatów podjęły inicjatywę budowy chodników przy współpracy z samorządami gminnymi, na najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych odcinkach dróg. Jest to bardzo cenna inicjatywa, która w dużym stopniu wpływa na poprawę bezpieczeństwa dzieci i młodzieży

w drodze do szkoły. Jednakże wiele gmin, obciążonych licznymi dodatkowymi zadaniami, nie stać na partycypację w wymiarze 50 na 50%. W związku z powyższym uważam, że partycypacja gminy w 50% do każdego zadania nie powinna być obligatoryjna w realizacji określonego odcinka chodnika, gdyż przy drogach wojewódzkich i powiatowych jest to jednak zadanie przypisane do szczebla wojewódzkiego bądź powiatowego.

Wskazaniem byłyby negocjacje co do udziału gminy stosownie do jej możliwości finansowych.

Trudności, jakie pojawiają się również przy realizacji tych zadań to stan władania gruntów. W wielu przypadkach brak zgody właściciela działki przyległej do drogi znacznie opóźnia bądź też niekiedy uniemożliwia modernizację drogi lub budowy chodnika.

Koniecznym jest w tej sytuacji wprowadzenie takich regulacji prawnych, które pozwolą na łatwiejsze pozyskiwanie terenów pod zaplanowane zadania szczególnie liniowe (drogi, chodniki, wodociągi, kanalizacje).

Stanowisko
Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski
na
V Małopolską Konferencję
„Bezpieczna Gmina, Powiat, Województwo.
Bezpieczna droga do szkoły.”
Kraków, 19 października 2006 r.

Podstawowy dokument Unii Europejskiej „Europejska Polityka Transportowa do roku 2010; Czas na decyzje” stawia przed Polską zasadnicze zadanie zredukowania do 2010 o połowę liczby śmiertelnych wypadków. W Polsce co roku w wypadkach drogowych „ginie około sześciotysięczne miasteczko” z dziesięciokrotnie większą liczbą rannych. Te dane porażają, ta sprawa dotyka każdego z nas, należy bić na alarm. W działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) muszą być zaangażowane wszystkie jednostki samorządu terytorialnego oraz zobowiązane instytucje i służby państwowe.

Do prac mających na celu poprawę BRD, z obowiązkowym audytem pod tym kątem dla wszystkich działań i inwestycji, należą: poprawa bezpieczeństwa pieszych, przebudowa niebezpiecznych miejsc, przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań, likwidacja przejazdów przez tory PKP, itp.

Szczególnej ochrony wymagają najsłabsi uczestnicy ruchu drogowego: dzieci, piesi, rowerzyści – najbardziej narażeni na utratę zdrowia i życia, często bez swojej winy.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski organizuje w 2007 roku

I Konkurs

**„Bezpieczne drogi w Małopolsce
– budujemy chodniki i ścieżki rowerowe”**

dla gmin wiejskich, miejskich i powiatów Województwa Małopolskiego na najlepsze działania, w tym inwestycyjne, ze szczególnym uwzględnieniem budowy chodników, poboczy dla: dzieci, pieszych, rowerzystów przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz ścieżek rowerowych.

Do współorganizowania corocznego Konkursu zapraszamy Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, Komendę Wojewódzką Policji w Krakowie, Małopolskie Ośrodki Ruchu Drogowego, Małopolskie Kuratorium Oświaty.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski apeluje do wszystkich samorządów o aktywny udział w Konkursie w ramach realizacji własnych programów „Bezpieczna Gmina, Bezpieczny Powiat, Bezpieczne Województwo”. Ta kadencja powinna być czasem szczególnego nadrobienia zaległości w budowie chodników, poboczy i ścieżek rowerowych dla bezpieczeństwa naszych mieszkańców i 10 milionów turystów odwiedzających Małopolskę.

*Przewodniczący
Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski*

Kazimierz Barczyk

Stanowisko
Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski
na Konferencję
„Bezpieczne drogi w Małopolsce”

I. Nowe wyzwania i standardy.

Drogi w Polsce, w tym samorządowe, są od lat niedoinwestowane, w przeciwieństwie do zachodnich państw Unii Europejskiej, których bogactwo, w głównym stopniu, ulokowane jest m.in. w infrastrukturze drogowej – ważnej dla bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego i jakości życia mieszkańców.

Na początku lat 90-tych państwo całkowicie wycofało się z opieki nad lokalnym transportem publicznym. Samorządy zostały zmuszone do podwyższenia cen biletów i ograniczenia środków finansowych na wymianę taboru i utrzymanie infrastruktury.

Proces decentralizacji i zwiększanie kompetencji samorządów regionalnych i lokalnych wymaga od Państwa wspierania rozwoju regionalnych i lokalnych systemów transportu, poprzez tworzenie regionalnych i metropolitarnych struktur zarządzania transportem.

Konsekwencją wstąpienia Polski do Unii Europejskiej jest możliwość pozyskiwania znacznych środków finansowych, wspierających rozwój sektora transportu na zasadach pełnej integracji z systemem UE. Fundusz Spójności w 50% przeznaczony jest na poprawę infrastruktury transportowej.

Dokument „Europejska Polityka Transportowa do roku 2010; Czas na decyzje” stawia przed Polską zadanie zredukowania do 2010 o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków, co oznacza, że działania związane

z bezpieczeństwem ruchu drogowego (BRD) muszą być uznane za jeden z priorytetów Polityki Transportowej Państwa.

II. Inwestycje drogowe w Małopolsce.

Wymagana jest radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii, na czele z autostradami i drogami ekspresowymi – co warunkuje rozwój gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy w ramach otwartego, wspólnego rynku.

Dobra infrastruktura drogowa przyciąga inwestycje w regionie, czego najlepszym przykładem może być sąsiednia Słowacja, która stała się państwem przyjaznym inwestorom zagranicznym dzięki dobrym drogom - Małopolska powinna z nią zintegrować swój system drogowy.

Dla Małopolski czystej ekologicznie i atrakcyjnej przyrodniczo, turystycznie rozwój transportu wymaga szczególnych działań i nakładów m.in. celem ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

Szczególnie ważna jest szybka budowa wschodniej części transeuropejskiej autostrady A4 Kraków – Tarnów – Przemyśl – Lwów – Kijów – Odessa oraz autostrady A1 Skandynawia – Gdańsk – Cieszyn – Włochy – Grecja.

Szczególnie ważne dla rozwoju Małopolski jest również szybkie zakończenie budowy trasy ekspresowej E7 Kraków – Zakopane – Chyżne oraz Kraków - Warszawa.

Brak obwodnic i obejść miejscowości przy ważnych trasach tranzytowych wymaga niezbędnych nakładów inwestycyjnych ze strony administracji rządowej i samorządowej.

Zwracamy się do władz samorządowych gmin, powiatów

i województw o kontynuowanie programów wojewódzkich „Drogowiec”, „Program Inicjatyw Samorządowych” wspierających m.in. budowę na wsi chodników, poboczy, poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach, modernizację całych ciągów drogowych z zaangażowaniem do prac drogowych bezrobotnych.

Z satysfakcją należy stwierdzić, że samorząd Województwa Małopolskiego obecnie przeznacza 10 razy więcej środków finansowych na inwestycje drogowe, np. w porównaniu z Województwem Kujawsko-Pomorskim.

III. Priorytety dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).

Niezbędne jest stworzenie systemu efektywnej współpracy rządu i samorządu dla zapewnienia spójności działań krajowych i regionalnych w dziedzinie transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Zadaniem takiego systemu powinno być m.in istotne ograniczanie zagrożeń zdrowia i życia ludzi oraz koordynacja wszystkich podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przy niskim wskaźniku motoryzacji zagrożenie zdrowia i życia użytkowników transportu jest w Polsce nadal wysokie, co związane jest przede wszystkim z brakami w infrastrukturze drogowej i mało skutecznym nadzorem nad ruchem – w ciągu ostatnich 15 lat miało miejsce ponad 820 tys. wypadków drogowych, w których ponad milion osób było rannych i prawie 100 tys. zginęło.

1. Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów.

Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są grupą wymagającą szczególnej

ochrony, gdyż stanowią prawie połowę liczby ofiar wypadków drogowych, a w obszarach miejskich jeszcze więcej. Wymaga to przede wszystkim powszechnego stosowanie urządzeń fizycznej ochrony pieszych, budowy wydzielonych dróg rowerowych, systemu ochrony dzieci w drodze do szkoły.

2. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi. Budowa chodników i poboczy. Infrastrukturze drogowej przypisuje się bezpośredni i pośredni udział w 30% wypadków drogowych.

Cel też będzie wymagał rozwoju bezpiecznej i zhierarchizowanej sieci dróg i ulic oraz nowoczesnego zarządzania ruchem drogowym.

3. Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych.

Polskę charakteryzują bardzo wysokie wskaźniki ciężkości wypadków, wielokrotnie wyższe niż w najbardziej bezpiecznych Krajach UE. Ponad 20% ofiar wypadków umiera na miejscu wypadku z powodu: zbyt późnego podjęcia akcji ratowniczej lub przeprowadzenia jej w niewłaściwy sposób, a także po wypadku z powodu niewystarczającej opieki medycznej. Aby zniwelować te negatywne zjawiska należy wprowadzać stosowanie „miękkiego” otoczenia dróg „wybaczających” błędy kierowcom, optymalizację działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia” oraz wdrożenie systemu pomocy dla ofiar wypadków.

4. Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski zwraca się z apelem do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wybudowanie chodników i poboczy na terenie miast i miasteczek do 2008 roku.

5. SGiPM zwraca się z apelem do Zarządu Dróg Wojewódzkiego o wybudowanie chodników i poboczy na terenie miast i miasteczek do 2010 roku.

*Przewodniczący
Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski*

Kazimierz Barczyk

Kraków, 22 marca 2005 r.

Stanowisko

**Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski
w sprawie inwestycji drogowych i komunalnych w Małopolsce
na Konferencję z udziałem Ministra Jerzego Polaczka,
Kraków 19.12.2005 r.**

1. Najważniejsze zadania drogowe w Małopolsce:

- budowa autostrady A-4 Kraków – Tarnów – granica z Ukrainą (w latach 2006 - 2012),
- budowa dróg ekspresowych:
 - S-7 Gdańsk – Rabka, z przedłużeniem do Zakopanego i Chyżnego,
 - S-1 Pyrzowice – Cieszyn, z połączeniem Oświęcim – Brzeszcze – Bielsko-Biała,
- budowa całkowitej obwodnicy drogowej Krakowa na parametrach drogi GP (zarówno jej części wschodniej jak i północnej),
- wybudowanie połączeń węzłów autostradowych z istniejącą siecią dróg,
- wybudowanie „Drogi współpracy regionalnej” Sławków – Jaworzno -Oświęcim,
- podniesienie nośności dróg krajowych i wojewódzkich do nacisków 115 kN/oś,
- budowa do 2015 r. obwodnic miast i miejscowości w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich; m.in.: Kraków – północna i wschodnia, Nowy Sącz, Zakopane, Dobczyce, Zembrzyce, Biecz, Kocmyrzów, Proszowice, Nowy Targ, Wadowice, Andrychów, Kalwaria Zebrzydowska, Skawina, Olkusz, Wolbrom, Zator, Oświęcim, Bochnia, Brzesko, Chrzanów, Trzebinia, Chełmek, Dąbrowa Tarnowska, Tarnów, Książ Wielki, Koszyce, Szczurowa, Mokrzyńska, Limanowa, Mszana Dolna, Tuchów, Łącko, Skała, Wojnicz, Spytkowice, Jabłonka.

2. Rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie-Balicach wraz z dostosowaniem do wymogów Schengen.

3. Konieczność podjęcia działań legislacyjnych dla przyspieszenia programów budowy inwestycji drogowych i komunalnych.

Główną przyczyną powolnego tempa przygotowania i realizacji inwestycji liniowych jest brak uregulowań prawnych, umożliwiających szybkie i skuteczne działanie.

Obecnie z uwagi na tragiczny bilans ludzki wypadków drogowych oraz wieloletnie zapóźnienia w inwestycjach drogowych (i innych o charakterze liniowym) powinna powstać jedna nowa ustawa „Prawo inwestycyjne dla rozwoju”, która obejmowałaby zarówno budowę, jak przebudowę i rozbudowę. Jej zakres powinien być zbliżony do ustawy specjalnej z dnia 10.04.2003 r., i obejmować:

- a. wszystkie drogi publiczne i infrastrukturę komunalną,
- b. wykorzystać doświadczenia działania „spec ustawy” dla dróg krajowych,
- c. umożliwiać przygotowanie i rozpoczęcie inwestycji w czasie nie dłuższym niż 3 lata.

Ustawa ta powinna obejmować wszystkie zagadnienia związane od fazy projektowania poprzez pozyskanie terenu, uzyskanie pozwolenia na budowę, zamówienia publiczne, realizację, aż po oddanie do użytkowania oraz obowiązywać przez określony czas np. do 2015 r. tj. do zakończenia kolejnego etapu wykorzystania środków unijnych.

Każde „poprawianie” obowiązujących licznych ustaw spowoduje, że będzie coraz więcej niespójności pomiędzy nimi, a praca będzie polegała na ich wyjaśnieniu i ciągłym „przygotowaniu inwestycji”.

4. Najważniejsze zagadnienia.

1. Ważność pozwolenia na budowę i innych decyzji administracyjnych oraz uzgodnień i pozwoleń.

Pozwolenie na budowę powinno być ważne 5 lat (możliwość zgromadzenia środków finansowych na realizację). Pozostałe decyzje administracyjne, pozwolenia i uzgodnienia – minimalny termin ważności 3 lata.

2. Zajęcie terenu pod inwestycje.

Po otrzymaniu propozycji wykupu właściciel terenu ma czas 1 miesiąca na określenie swojego stanowiska. W przypadku odmowy bądź braku pisemnego stanowiska w tej sprawie, zajęcie terenu pod inwestycję następuje z mocy prawa. Właścicielowi przysługuje bezpłatne postępowanie sądowe, które określi warunki zapłaty czy też innej rekompensaty za teren. W przypadku podjęcia przez właściciela działki negocjacji cenowych inwestor drogowy ma 3 miesiące na wspólne ustalenie ceny (dwie dodatkowe propozycje). W przypadku braku porozumienia co do ceny gruntu w tym terminie, następuje zajęcie terenu, a właścicielowi przysługuje bezpłatne postępowanie sądowe. Przy braku właścicieli bądź braku możliwości złożenia im oferty cenowej zajęcie terenu następuje po 1 miesiącu od daty zwrotki propozycji wykupu. Właścicielowi przysługuje bezpłatne postępowanie sądowe.

3. Nowelizacja Ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez np.: uporządkowanie terminów proceduralnych (skrócenie terminów na odpowiedzi, protesty, odwołania oraz obwarowanie terminów dostarczenia wyroków arbitrażu), umożliwiania wprowadzania zmian warunków udziału w postępowaniu oraz kryteriów wyboru wykonawcy na etapie przed otwarciem ofert, w przypadku ujawnienia błędów

proceduralnych – bez konieczności unieważniania postępowania, ujednoczenia interpretacji zapisów ustawy (sprzeczne wyroki arbitrów), wprowadzenie mechanizmu chroniącego system zamówień przed nadużywaniem środków ochrony prawnej wykonawców przez zróżnicowanie kwot wpisów w zależności od wartości zamówienia, wprowadzenie w sposób jednoznaczny rezerwy kontraktowej, prawa do zmian koniecznych, skrócenia terminów składania ofert.

Przewodniczący
Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski
Kazimierz Barczyk

Kraków, 19 grudnia 2005 r.

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

MAŁOPOLSKA WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO działa w oparciu o przepisy Ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Wojewódzka Rada działa przy Wojewodzie jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wojewódzka Rada koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2006 roku:

1. Zainicjowanie i realizacja cyklu spotkań w siedzibach Starostw Powiatowych, przedstawicieli WRBRD z władzami samorządowymi. Spotkania przebiegają według zaproponowanego przez WRBRD programu:

- a) Zagadnienia brd na terenie powiatów – analizy Wydziału Ruchu Drogowego KW Policji i Sekcji Ruchu Drogowego Komend Powiatowych Policji.
- b) Założenia Krajowego Programu Poprawy BRD – GAMBIT 2005 – realizacja i sprawozdawczość.
- c) Możliwości finansowania działań w zakresie poprawy brd na terenie powiatów.
- d) Zidentyfikowane przez WRBRD problemy brd:
 - nietrzeźwość kierujących,
 - niechronieni uczestnicy ruchu drogowego,
 - nadzór nad ośrodkami szkolenia kandydatów na kierowców,
 - przewóz osób busami.
- e) Ustalenie działań priorytetowych w zakresie poprawy brd na obszarze danego powiatu.

f) Problematyka powołania Powiatowych Rad BRD i stworzenia regionalnych programów poprawy brd – zinstytucjonalizowanie współpracy z Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

g) Informacja na temat Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych oraz przedstawienie możliwości pozyskiwania środków unijnych na projekty związane z poprawą brd.

h) Informacja na temat szkolenia powiatowych kadr brd, finansowanego przez Bank Światowy 2006 – 2007.

2. Rozpoczęcie realizacji projektu edukacyjnego dla dzieci z obszaru Małopolski pn. „Edukacja na rzecz bezpieczeństwa na drogach”. Adresatami projektu są uczniowie pierwszych klas szkół podstawowych.

3. Kontynuacja cotygodniowej audycji „Zapnij pasy”, o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego, emitowanej w Radiu Kraków Małopolska. Audycja realizowana jest z udziałem ekspertów – członków WRBRD.

W sposób przystępny przekazują oni słuchaczom jak jeździć bezpiecznie, jakich zachowań unikać na drodze, informują o zmianach przepisów, odwołują się do aktualnych warunków drogowych itp.

4. Kontynuacja realizowanego od czterech lat programu TV „Jeźdź bezpiecznie”, emitowanego aktualnie dwa razy w tygodniu przez TVP3 w Krakowie. Program, porusza zagadnienia dotyczące bezpiecznego zachowania kierujących, rowerzystów i pieszych w ruchu drogowym. Na stronie internetowej audycji, widzowie dzielą się swoimi opiniami z autorami programu. Na zadawane pytania otrzymują odpowiedzi drogą elektroniczną, bądź problemy te wyjaśniane są w kolejnych odcinkach audycji.

5. Współorganizacja turniejów motoryzacyjnych szczebla powiatowego i wojewódzkiego. Współpraca WRBRD z Polskim Związkiem Motorowym i Małopolską Policją.

6. Przeprowadzenie kolejnego szkolenia nauczycieli w zakresie brd.

7. Udział WRBRD i Małopolskich Ośrodków Ruchu Drogowego, w Wielkim Finale akcji MAUZ – „Małopolska Akcja Unikaj Zagrożeń”, realizowanej przez Małopolską Policję i Małopolskie Kuratorium Oświaty w latach 2004 – 2006.
8. Współpraca z Małopolskim Stowarzyszeniem Nauczycieli Kształcących Kierowców, poprzez organizacje spotkań szkoleniowo - dyskusyjnych z instruktorami kształcącymi kierowców z terenu Małopolski i organizację kolejnej edycji wojewódzkiego konkursu „Instruktor Roku 2006”.
9. Przeprowadzenie warsztatów z zakresu wiedzy nt. przewozu materiałów niebezpiecznych ADR dla wykładowców szkolących kierowców.
10. Zorganizowanie seminarium nt. „Stan drogownictwa w województwie małopolskim, ze szczególnym uwzględnieniem bezpiecznych warunków ruchu tranzytowego przez małe miejscowości”.
11. Organizacja konferencji nt. poprawy bezpieczeństwa krajowego i międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy oraz towarów niebezpiecznych, w świetle przepisów Unii Europejskiej.
12. Dofinansowanie Konkursu „Policjant Roku 2006”.
13. Zorganizowanie w trzech Małopolskich Ośrodkach Ruchu Drogowego, akcji „Widoczny pierwszoklasista” – przeznaczonej głównie dla pierwszoklasistów z terenów wiejskich Małopolski.
14. Udział przedstawicieli WRBRD w konferencjach, seminariach i szkoleniach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
15. Zakup profesjonalnych zestawów ratowniczych z oznakowaniami miejsc kontroli dla potrzeb Inspekcji Transportu Drogowego.
16. Finansowanie i współorganizacja szkoleń dla Policjantów: w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych ADR, z zakresu Instrukcji o znakach drogowych i inne.

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie organizuje państwowe egzaminy dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami wszystkich kategorii oraz państwowe egzaminy sprawdzające kwalifikacje na wszystkie kategorie.

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie prowadzi działalność w zakresie:

- szkolenia kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego
- kursów doształcających dla kierowców wykonujących transport drogowy osób lub rzeczy
- kursów dla instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy
- promocji i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- organizacji różnych akcji promujących bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz na przykład Noc Stop - akcja przeciwko kradzieży aut.

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie współpracuje z organizacjami i stowarzyszeniami zajmującymi się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego

- Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Instytutem Transportu Samochodowego
- Policją
- Władzami Samorządowymi
- Szkołami

w zakresie edukacji kierowców i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie wspiera finansowo i organizacyjnie inicjatywy, konkursy i inne przedsięwzięcia służące podniesieniu poziomu bezpieczeństwa na drogach w regionie Małopolski.

Kontakt:

ul. Koszykarska 33

30 - 717 Kraków

www.mord.krakow.pl/

Telefon: 12 656 56 20

Faks: 12 269 90 40

sekretariat:12 4235094

księgowość w.14

płace w.15

promocja i reklama w.19

zamówienia publiczne, inwestycje w.19

koordynatorzy w.20

szkolenia w.13

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Nowym Sączu

Działalnością statutową Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu jest przeprowadzanie egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami. Ponadto Ośrodek realizuje szkolenia i kursy dla kandydatów na egzaminatorów i instruktorów wszystkich kategorii prawa jazdy, kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, kierowców wykonujących transport drogowy, kierowców wykonujących transport drogowy taksówką, dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, itp. Posiada Pracownię Psychologiczną, w której wykonywane są badania psychologiczne kierowców celem orzeczenia o predyspozycjach psychicznych do kierowania pojazdami, badania dla kolejarzy, operatorów sprzętu ciężkiego, operatorów wózków widłowych, powypadkowe, za punkty karne i inne. Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego bierze czynny udział w działalności Wojewódzkiej Rady BRD, która działa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prowadzi różne akcje edukacyjne mające na celu wykazanie się dzieci, młodzieży i dorosłych wiedzą na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także uczą zasad bezpiecznego poruszania się po drogach. MORD organizuje wspólnie z innymi Organizacjami Samorządowymi, Szkołami, Policją, OSP i mediami akcje: „Bezpieczny Patrol”, „Unikaj zagrożeń”, „Bezpieczne wakacje”, „Lato w mieście”, „Bezpieczna droga do szkoły”, których zadaniem jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych, najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Jest współorganizatorem projektu „Małopolska Akcja – Widoczny Pierwszoklasista”, powiatowych Turniejów wiedzy BRD, Turniejów motoryzacyjnych dla dzieci i młodzieży szkolnej, których priorytetowym zadaniem jest popularyzowanie wśród uczestników kulturalnego

i bezpiecznego zachowania się na drodze i znajomość przepisów o ruchu drogowym. Dla wszystkich uczestników konkursów przekazuje nagrody w formie materiałów odblaskowych, gadżetów, popularyzujących bezpieczeństwo dzieci, pieszych, rowerzystów, biorących udział w ruchu drogowym.

Współpracuje z klubami motorowymi oraz szkołami prowadząc akcje propagujące BRD między innymi: „Rajd starych samochodów”, „Konkursowa jazda samochodem”.

Ponadto w celu poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wspólnie z Gimnazjum w Starym Sączu utworzył Centrum Edukacji BRD, którego zadaniem jest popularyzowanie wśród młodzieży szkolnej znajomości z przepisów ruchu drogowego oraz wiedzy motoryzacyjnej, szkolenie młodzieży w zakresie uzyskiwania uprawnień do prowadzenia motoroweru oraz organizowanie egzaminów na kartę rowerową i motorowerową.

W 2005 roku Małopolski Ośrodek Ruchu Rogowego wyposażył 2 Centra powstałe przy Szkołach z terenu Małopolski w materiały umożliwiające kształcenie dzieci z zakresu BRD.

Kontakt:

ul. 29 Listopada 10

33-300 Nowy Sącz

sekretariat@mord.pl, www.mord.pl.

Sekretariat – 018 449 08 80, fax.: 018 449 08 81

Dział Obsługi Klienta – 018 449 08 88

Szkolenia – 018 449 08 99

Pracownia Psychologiczna – 018 449 08 93, 449 08 95

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie

Bilans dokonań i osiągnięć Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnowie w dziedzinie brd w 2006 roku.

Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Tarnowie zgodnie z przyjętym planem działań i wydatków na BRD w 2006 roku zorganizował kilka tradycyjnych seminariów i konferencji, a między innymi:

- standardowe imprezy w postaci konferencji dla Dyrektorów i nauczycieli Szkół Podstawowych i Gimnazjalnych, która odbyła się 5 października 2006 r., wzięło w niej udział blisko 200 osób,
- warsztaty szkoleniowe dla nauczycieli Szkół Podstawowych i Gimnazjalnych z zakresu doskonalenia nauczania wychowania komunikacyjnego w okresie 24.05 – 14.06.2006 r. w których wzięło udział 50 osób,
- warsztaty szkoleniowe dla wykładowców dzieci w Przedszkolach zorganizowane w dniach 29.11. – 11.12.2006 r. – 40 osób,
- Festyn pod hasłem „Widoczny Pierwszoklasista” zorganizowano w dniu 19.10.2006 r. dla ponad 300 dzieci.

Ogółem w imprezach masowych wzięło udział:

- 300 nauczycieli i wychowawców,
- ponad 300 dzieci i młodzieży.

W ramach zorganizowanego konkursu plastycznego dla dzieci Szkół Podstawowych nadesłano 164 prace z których 7 prac zostało nagrodzonych, a 4 prace uzyskały wyróżnienie. Poza sferą edukacji komunikacyjnej w branży oświatowej podejmowane były różnorodne działania na rzecz propagowania treści bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, m.in. ufundowanie nagród rzeczowych dla zwycięzców organizowanych rajdów, konkursów, między innymi konkursu motoryzacyjnego oraz z wiedzy o brd.

Łącznie w 2006 roku blisko 1000 dzieci i młodzieży – uczniów Szkół Podstawowych i Gimnazjów wzięło udział bezpośrednio lub pośrednio w organizowanych przez nas działaniach.

Zamierzenia Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnowie na 2007 rok w dziedzinie BRD ujęte w projekcie plan.

Będziemy w dziedzinie edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży między innymi organizować:

- IX Konferencję z problematyki BRD dla dyrektorów i nauczycieli szkół podstawowych i gimnazjalnych,
- warsztaty szkoleniowe dla nauczycieli szkół podstawowych i gimnazjalnych z zakresu doskonalenia prowadzenia procesu wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży,
- warsztaty szkoleniowe dla wychowawców dzieci w przedszkolach w celu doskonalenia form i metodyki pracy z dziećmi,
- ufundowane będą nagrody dla zwycięzców konkursów z zakresu BRD organizowanych dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych.

To już tradycyjne formy naszych wspólnych działań. Ponad to zamierzamy zorganizować:

- kontynuowanie pomocy finansowej dla szkół podstawowych i gimnazjalnych w organizacji imprez o tematyce BRD pod warunkiem, że będą na nich wyraźnie wyodrębnione konkursy ze znajomości przepisów ruchu drogowego,
- ufundowanie nagród rzeczowych w dwóch konkursach z dziedziny BRD:
 - konkurs plastyczny,
 - mały mistrz przepisów ruchu drogowego,
- kontynuacja pomocy dla przedszkoli i szkół w zaopatrywaniu najmłodszych dzieci i uczniów w elementy odblaskowe propagując ich bezpieczeństwo

w ruchu drogowym.

Jak corocznie w ramach tzw. przedsięwzięć wspólnych Ośrodków Egzaminowania w województwie Małopolskim podejmowane będzie kilka działań na rzecz poprawy edukacji komunikacyjnej dzieci, młodzieży i dorosłych a w szczególności:

- audycje radiowe i telewizyjne propagujące bezpieczeństwo i interpretacje zawłości stosowanych przepisów ruchu drogowego,
- zakup materiałów edukacyjnych i profilaktycznych dla dzieci.

Kontakt:

ul. Okrężna 2F

33-104 Tarnów

www.mord.tarnow.pl

Sekretariat:

tel. (014) 626 99 11, 626 95 66

e-mail: osrodek@mord.tarnow.pl

Szkolenia:

tel./fax (014) 626 95 12,

tel. (014) 626 97 32

e-mail: kursy@mord.tarnow.pl

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski jest największą regionalną organizacją samorządową w Polsce założoną w 1991 r. z inicjatywy Kazimierza Barczyka, ówczesnego Przewodniczącego Rady Stołecznego Królewskiego Miasta Krakowa, i nadal przez niego kierowaną. Stowarzyszenie zrzesza ponad 120 gmin i powiatów z terenu województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i części śląskiego (obszar historycznej Małopolski).

Celem Stowarzyszenia jest umacnianie kulturalnych i gospodarczych więzi wśród mieszkańców regionu, a także promocja Małopolski zarówno w kraju, jak i zagranicą. Stowarzyszenie reprezentuje gminy i powiaty z regionu historycznej Małopolski wobec rządu i parlamentu, zabierając głos w najistotniejszych dla samorządu kwestiach. Podejmuje działania na rzecz współpracy regionalnych związków gmin i powiatów w ramach Federacji Regionalnych Związków Gmin i Powiatów RP, kierowaną także przez Przewodniczącego SGiPM.

Stowarzyszenie współuczestniczyło w przygotowaniu podstaw prawnych reformy powiatowej i wojewódzkiej. SGiPM wspiera działania samorządów na rzecz poprawy infrastruktury transportowej, pozyskiwania środków z UE oraz strategii rozwoju regionów. Konsekwentnie zabiega o promocję walorów turystycznych Małopolski.

Stowarzyszenie we współpracy z największą organizacją samorządu terytorialnego w Polsce - zrzeszającą 20 regionalnych związków i stowarzyszeń - Federacją Regionalnych Związków Gmin i Powiatów RP, z siedzibą na Małym Rynku w Krakowie, prowadzi oficjalne przedstawicielstwo Komitetu Integracji

Europejskiej w województwie małopolskim- Małopolskie Regionalne Centrum Informacji Europejskiej, w którym prowadzone są nieodpłatne konsultacje i pomoc doradcza akredytowanych przy MRCIE doradców ds. funduszy europejskich, legitymujących się doświadczeniem w przygotowywaniu wniosków, biznesplanów i studiów wykonalności oraz skutecznym pozyskiwaniem dotacji z funduszy europejskich.

SGiPM wydaje kolorowy kwartalnik „Wspólnota Małopolska” - pismo Prezydentów, Starostów, Burmistrzów, Wójtów, Radnych i pracowników samorządowych. Stowarzyszenie opublikowało ponad 50 wydawnictw (podręczników, informatorów, albumów, poradników szkoleniowych). Są one bezpłatnie kolportowane wśród samorządowców i osób zainteresowanych. SGiPM współpracuje z kilkudziesięcioma małopolskimi gazetami lokalnymi.

Stowarzyszenie zorganizowało również ponad 150 konferencji i 100 szkoleń zakończonych tematycznymi wydawnictwami książkowymi, np. „Bezpieczna gmina, powiat, Małopolska”, „Krzemowa Dolina w Krakowie. Wysokie technologie szansą rozwoju Małopolski”, „Rozwój transportu w Małopolsce”, „Małopolska czysta ekologicznie”.

Kontakt:

Biuro Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski

31-004 Kraków

ul. Grodzka 28

tel. (012) 421 74 65

fax: (012) 421 93 12

e-mail: sgipm@neostrada.pl

Zdjęcia z konferencji



BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE





SPIS TREŚCI

WSTĘP - KAZIMIERZ BARCZYK, Przewodniczący Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski.....	3
REGULAMIN KONKURSU „BEZPIECZNE DROGI W MAŁOPOLSCE – Budujemy chodniki i ścieżki rowerowe”.....	5
WYSTĄPIENIA -	8
GRZEGORZ STECH, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie.....	8
podinsp. ZBIGNIEW STAWARZ, p.o. Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji.....	12
JÓZEF ROSTWOROWSKI, Małopolski Kurator Oświaty.....	18
ZBIGNIEW RAPCIAK, Dyrektor Oddziału w Krakowie Generalnej Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	21
ARTUR THEN, Dyrektor Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie.....	28
Prof. dr hab.inż. MARIAN TRACZ, Politechnika Krakowska.....	34
ZOFIA SCHUMACHER, Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie.....	52
MAREK FRYŻLEWICZ, Burmistrz Nowego Targu.....	56
KAZIMIERZ FUDALA, Wójt Gminy Rzepiennik Strzyżewski.....	61
STANOWISKA SGiPM.....	64
WR BRD, MAŁOPOLSKIE OŚRODKI RUCHU DROGOWEGO.....	75
ZDJĘCIA.....	89