



2014
-
2020

LUBELSKI PROGRAM

BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

NA LATA 2014-2020

SŁOWNIK POJĘĆ

KOLIZJA

zdarzenie drogowe, w którym żaden z uczestników nie doznał obrażeń ciała, odnotowano jedynie straty materialne.

WYPADEK

zdarzenie drogowe, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zginęła lub odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

OFIARA ŚMIERTELNA

osoba zmarła w wyniku obrażeń doznanych w wypadku drogowym: na miejscu lub w ciągu 30 dni po wypadku.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY

stosunek wypadków (zabitych) na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego jest liczba wypadków (zabitych) na 100 tys. mieszkańców.

OFIARA RANNA

osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

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

OFIARA CIĘŻKO RANNA

osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia ciała wymagające leczenia szpitalnego.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

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

LUBELSKI PROGRAM

BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

NA LATA 2014-2020

SPIS TREŚCI

	SŁOWO WSTĘPNE	5
1.	WPROWADZENIE	6
2.	EFEKTY DOTYCZĄCYCH DZIAŁAŃ	8
3.	STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	10
4.	OCENA ISTNIEJĄCYCH ROZWIĄZAŃ SYSTEMOWYCH	26
5.	UWARUNKOWANIA PROGRAMU	32
6.	ZAŁOŻENIA PROGRAMU	35
7.	ZASADY WDRAŻANIA PROGRAMU	40
	MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	46
	ZAŁĄCZNIK	48

Gdy na przełomie lat 80. i 90. liczba śmiertelnych ofiar ruchu drogowego w Polsce rosła w zadziwiająco szybkim tempie, pojawiła się błędna opinia, że był to nieuchronny efekt dynamicznego rozwoju motoryzacji. Struktury państwowe, statutowo odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa na drogach, przyjmowały tę opinię jako formę usprawiedliwienia za przesuwanie środków budżetowych zaplanowanych na rozbudowę i utrzymanie sieci drogowej na inne cele. Pojawiła się wówczas również inna, nieco przewrotna, lecz obiektywnie słuszna opinia, że wzrost ruchu świadczył o wzroście rozwoju gospodarczego jako efekcie zmian społeczno-politycznych po roku 1989. Społeczeństwo nie reagowało na rosnące zagrożenie zdrowia i życia w ruchu drogowym, albowiem było spragnione rozwoju motoryzacji nawet za cenę bliżej niezrozumianej kontrybucji, którą przychodziło mu płacić za rosnącą mobilność, w postaci ofiar wypadków drogowych i strat materialnych przez nie powodowanych.

Dopiero w 1992 r. raport grupy ekspertów Banku Światowego postawił rzetelną i obiektywną diagnozę polskiej sytuacji - to brak odpowiednich systemowych przeciwdziałań skutkom rosnącej motoryzacji jest przyczyną tak wielkiej liczby ofiar. Raport ten spowodował dwie ważne decyzje polskiego rządu: w 1993 r. ówczesna premier powołała Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a w 1994 r. minister transportu zamówił w Komitecie Badań Naukowych projekt badawczy pt. „Zintegrowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”, który później otrzymał akronim GAMBIT'96. Realizację programu rządowego miały wspierać działania regionalne, zapisane w równoległe opracowywanych programach wojewódzkich. Tak powstały kolejno: GAMBIT Gdański, Elbląski, Suwalski, Katowicki, Warszawski oraz Łódzki. Po zmianie struktury administracyjnej kraju w 1999 roku minister transportu i gospodarki morskiej zamówił kolejny program krajowy, dostosowany do nowych realiów: GAMBIT 2000. Został on przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2001 jako program dla Polski na lata 2001-2010. Również realizacja tego programu wspierana była działaniami regionalnymi. Powstały programy GAMBIT: Śląski (jako kontynuacja Katowickiego), Łódzki, Pomorski, Warmińsko-Mazurski, Kujawsko-Pomorski, Lubuski, Mazowiecki oraz Lubelski.

Program GAMBIT Lubelski okazał się szczególnie urodzajnym zasiewem, zapoczątkował bowiem wieloletnie prace, które do dziś owocują licznymi inicjatywami lokalnymi i trwałymi porozumieniami partnerów współdziałających na rzecz bezpieczeństwa w regionie. Ten dobry klimat przenosi się również na współpracę z instytucjami centralnymi poszukującymi partnerów do realizacji krajowej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym Narodowego Programu BRD na lata 2013-2020. Województwo Lubelskie jest jednym z pierwszych, które pozytywnie odpowiedziały na ten apel, przygotowując Lubelski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020.

Dziś, gdy program jest gotowy, nasuwa się ważna refleksja: prawdą jest doświadczenie wyniesione przez kraje, które osiągnęły znaczący postęp w działaniach prewencyjnych, że sam dokument nie poprawi złej sytuacji. Należy go jeszcze wdrożyć, potem ocenić rezultaty zastosowanych działań i poniesionych nakładów oraz wyciągnąć wnioski do dalszej realizacji. Tylko bowiem takie podejście gwarantuje efekt w postaci osiągnięcia postawionych w programie celów i zbliżenia kraju, regionu, społeczności lokalnej do Europejskiej Wizji Zero: zero śmiertelnych i ciężko rannych ofiar w wypadkach drogowych!

Prof. Ryszard Krystek
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku

KRAJOWA I REGIONALNA POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

Lubelski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 jest strategicznym i kluczowym dla bezpieczeństwa ruchu drogowego dokumentem określającym wojewódzkie cele, priorytety i kierunki działań, których realizacja przyczyni się do redukcji zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców regionu, a tym samym wsparcia krajowej strategii działań zapisanej w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020. Zgodnie z założeniami dokumentu krajowego działania podejmowane na poziomie regionalnym stanowią integralną część prawidłowo funkcjonującego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i są warunkiem koniecznym efektywności polityki krajowej: strategia odgórna wspierana jest i uzupełniana działaniami oddolnymi. Ważny jest fakt, że oba podejścia – krajowe i regionalne – bazują na tych samych założeniach: konieczności systemowego zarządzania, długofalowego programowania i wdrażania planów obliczonych na konkretne zadania i rezultaty, skutecznie monitorowanych i ewaluowanych.

Główne tezy Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 uwzględniają najważniejsze uwarunkowania zewnętrzne oraz wewnętrzne, a wśród nich te wynikające z Narodowego Programu BRD: spójny horyzont czasowy, uwzględnienie rekomendowanego wskaźnika redukcji liczby ofiar zabitych i ciężko rannych, a także ukierunkowanie na najważniejsze regionalne zagrożenia i problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

KLUCZOWE CZYNNIKI SUKCESU

Doświadczenia państw o najwyższych wskaźnikach bezpieczeństwa wskazują, że należyte zrozumienie kwestii systemowego podejścia do rozwiązywania problemów zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym oraz idące za tym silne wsparcie polityczne są kluczowym warunkiem powodzenia podejmowanych działań oraz osiągnięcia założonych celów. Wsparcie polityczne wiąże się z identyfikacją z programem i przejęciem jego „własności” przez najwyższe władze szczebla regionalnego. Samorząd województwa powinien stać się faktycznym właścicielem wojewódzkiej strategii i nadzorować jej realizację, tak jak nadzoruje realizację każdego innego projektu kluczowego dla podnoszenia bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców regionu, jednocześnie angażując do jego realizacji konkretne instytucje i organizacje oraz odpowiadając za efektywne wdrażanie oraz rezultaty końcowe. Ważnym elementem i czynnikiem sukcesu jest koordynacja działań poszczególnych partnerów oraz zwracanie szczególnej uwagi na kwestię informowania społeczeństwa o realizowanych pracach. Należy podkreślić, iż samo zaplanowanie i opracowanie dokumentów strategicznych powinno zakładać współpracę wszystkich kluczowych partnerów, konsultacje ze społeczeństwem, równocześnie uwzględniając szersze, regionalne uwarunkowania, takie jak strategia rozwoju transportu czy plany zagospodarowania przestrzennego.

PODEJŚCIE SYSTEMOWE

Najnowsza wiedza i dobre praktyki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują, iż najlepsze rezultaty są możliwe przy równoczesnej realizacji działań edukacyjnych, nadzorujących, inżynierskich oraz ratowniczych (formuła 4E). Etap wdrażania każdego dobrze zaplanowanego i skutecznego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinien zatem zawierać działania z każdego z wymienionych obszarów. Dodatkowo, niezwykle istotne znaczenie w kontekście sprawności i efektywności zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego ma dostęp do narzędzi wspomagających, w tym szczególnie do systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Stąd efektywne wykorzystanie i doskonalenie baz danych, umiejętność rzetelnej oceny stanu bezpieczeństwa i identyfikacji rzeczywistych zagrożeń, a następnie stały monitoring i ewaluacja wdrażanych środków poprawy są krytyczne na każdym etapie realizacji programu - począwszy od przygotowywania, poprzez wdrażanie, a skończywszy na ocenie podejmowanych działań - zarówno na poziomie krajowym, regionalnym czy lokalnym.

► **KLUCZOWE ELEMENTY LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2014-2020**

ZAŁOŻENIA PROGRAMU	WIZJA ZERO	PODEJŚCIE SYSTEMOWE	FILARY	CELE ILOŚCIOWE	
FILARY	SYSTEM ZARZĄDZANIA	BEZPIECZNI UŻYTKOWNICY DRÓG	BEZPIECZNE DROGI	BEZPIECZNE POJAZDY	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA
PROBLEMY I ZAGROŻENIA BRD	PIESI	PRĘDKOŚĆ	NIETRZEŻWI SPRAWCY WYPADKÓW	MŁODZI KIEROWCY	OTOCZENIE DROGI
CEL GŁÓWNY	ZMNIEJSZENIE LICZBY OFIAR ŚMIERTELNYCH O 50% ZMNIEJSZENIE LICZBY OFIAR CIĘŻKO RANNYCH O 40%				
DZIAŁANIA (4E)*	INŻYNIERIA, NADZÓR, EDUKACJA, RATOWNICTWO				
ZARZĄDZANIE	FUNKCJE ZARZĄDZANIA INSTYTUCJONALNEGO	INTERWENCJE		REZULTATY	

* 4E (ang.): ENGINEERING, ENFORCEMENT, EDUCATION, EMERGENCY

PERSPEKTYWY

Lubelski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 jest ważnym narzędziem wspomagającym realizację polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Z uwagi na aktualne uwarunkowania organizacyjne, prawne i finansowe, dokument nabiera szczególnego znaczenia z punktu widzenia głównych instytucji zorganizowanych przy Wojewódzkiej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie. Należy jednoznacznie podkreślić, iż warunkiem koniecznym optymalnego wykorzystania istniejącego i przyszłego potencjału wszystkich partnerów zaangażowanych w realizację programu będzie sprawne zarządzanie, co w praktyce oznacza: stworzenie właściwych podstaw do prowadzenia skutecznej, długofalowej polityki ochrony zdrowia i życia w ruchu drogowym.

Niska skuteczność dotychczasowych, szeroko podejmowanych, działań powinna być jasnym sygnałem do zmiany podejścia na bardziej efektywne, w którym bezpieczeństwo ruchu drogowego jest specyficzną kategorią „produktu końcowego”, którego szybkie uzyskanie wymaga doskonałego zarządzania podstawowymi zmiennymi: czasem, zakresem i dostępnymi zasobami.

GAMBIT LUBELSKI - CELE DO ROKU 2010

Z punktu widzenia systemowego podejścia do poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, kluczowym i strategicznym dla województwa lubelskiego działaniem było powstanie w 2001 roku Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który przyjął akronim GAMBIT Lubelski. Program ten był regionalną formułą wdrażania obowiązującego wówczas w Polsce Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000. GAMBIT Lubelski został zaprogramowany na lata 2003-2010, a jego głównym celem było:

- zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50%, tj. do 180 osób w roku 2010
- przełamanie wzrostowej tendencji liczby ofiar rannych w wypadkach drogowych.

W programie wyznaczono również tzw. kamienie milowe, odnoszące się do dwóch okresów jego monitorowania. Dzięki temu można było na bieżąco oceniać efektywność podejmowanych działań. Były to:

- kamień milowy 1 (rok 2006) – nie więcej niż 265 zabitych w wypadkach drogowych,
- kamień milowy 2 (rok 2009) – nie więcej niż 200 zabitych w wypadkach drogowych.

Osiągnięcie celu głównego oznaczało konieczność zmniejszenia do 2010 roku wskaźnika demograficznego z 15,8 do 8 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców. Tymczasem w 2010 roku wyniósł on prawie 12 zabitych na 100 tys. mieszkańców. Kolejne lata również nie przyniosły wyraźniej poprawy. W 2013 było to 11,6. W ciągu 10 lat (2002 był rokiem bazowym) liczba ofiar śmiertelnych spadła zaledwie o 28% (256 zabitych), a zatem o 22% mniej niż się spodziewano. W przypadku kamienia milowego 1 (rok 2006) odnotowano 341 ofiar śmiertelnych (o 29% więcej niż się spodziewano), a kamienia milowego 2 – 318 ofiar śmiertelnych (aż o 59% więcej!).

DZIAŁANIA SYSTEMOWE

Oprócz celów ilościowych strategia programu GAMBIT Lubelski zakładała również realizację celów szczegółowych, odnoszących się do pięciu grup działań priorytetowych. Były to:

1. Usprawnienie systemu brd w województwie.
2. Modyfikacja niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.
3. Ochrona pieszych i rowerzystów.
4. Usprawnienie miejsc najbardziej niebezpiecznych.
5. Zmniejszenie ciężkości wypadków.

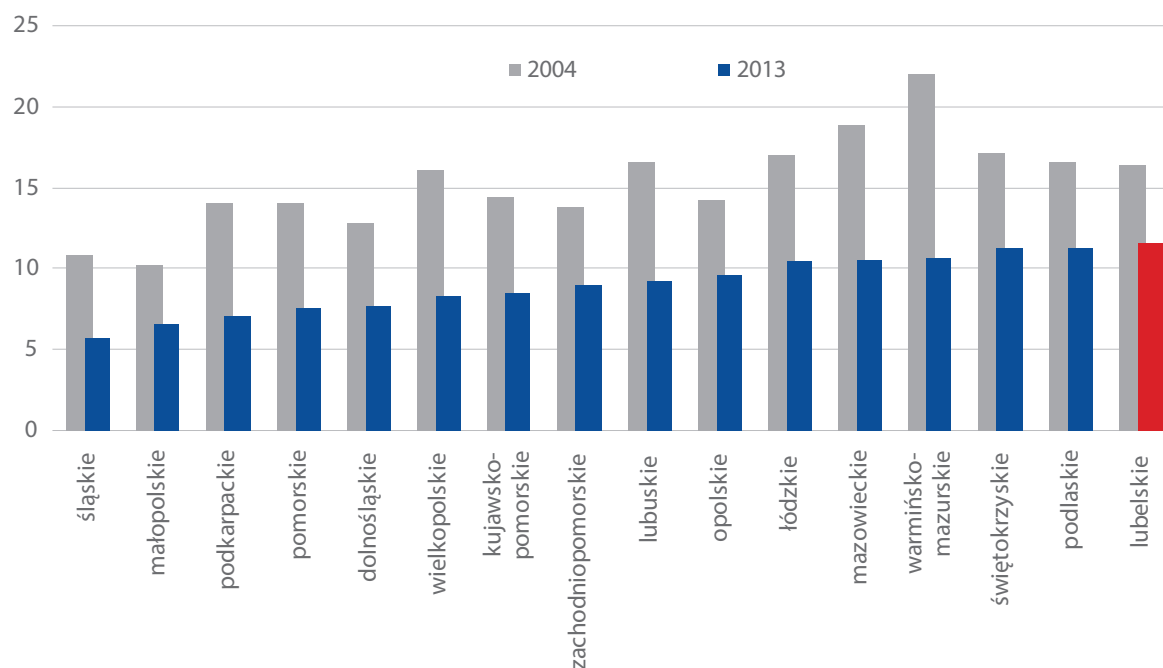
Stopień realizacji działań w poszczególnych priorytetach był różny, niestety kluczowy dla powodzenia programu Priorytet nr 1 został zrealizowany jedynie w minimalnym zakresie. Tymczasem odnosił się on do kwestii systemowych, warunkujących powodzenie pozostałych wskazanych w programie działań. Spośród największych braków, które z pewnością zaważyły na nieosiągnięciu celów ilościowych programu, należy wskazać brak: koordynacji działań jednostek wskazanych do realizacji programu, utworzenia powiatowych rad brd, lokalnych programów i planów brd, usprawnienia systemu zbierania danych o brd, powszechnego audytu brd projektów drogowych, usprawnienia monitorowania i kontroli realizacji programu, systematycznego monitorowania zachowań uczestników ruchu drogowego, systematycznych szkoleń kadry decyzyjnej i zawodowej oraz brak stworzenia stabilnego źródła finansowania działań na rzecz brd. W obszarze pozostałych priorytetów największym problemem pozostają: brak wykonywania przeglądów dróg pod kątem brd na większości kategorii dróg, nieprawidłowe kształtowanie bezpiecznego otoczenia dróg, niestosowanie środków bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz brak uspokojenia ruchu w obszarach mieszkaniowych.

Prawidłowa realizacja wymienionych działań niosła za sobą największy potencjał redukcji zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym, dlatego pomimo wdrożenia innych działań, jak na przykład tych związanych ze szkoleniem i edukacją uczestników ruchu drogowego czy ratownictwem medycznym, ostateczny bilans ofiar i efekt realizacji programu jest daleki od oczekiwań i celów stawianych w 2003 roku.

SYTUACJA NA TLE INNYCH WOJEWÓDZTW

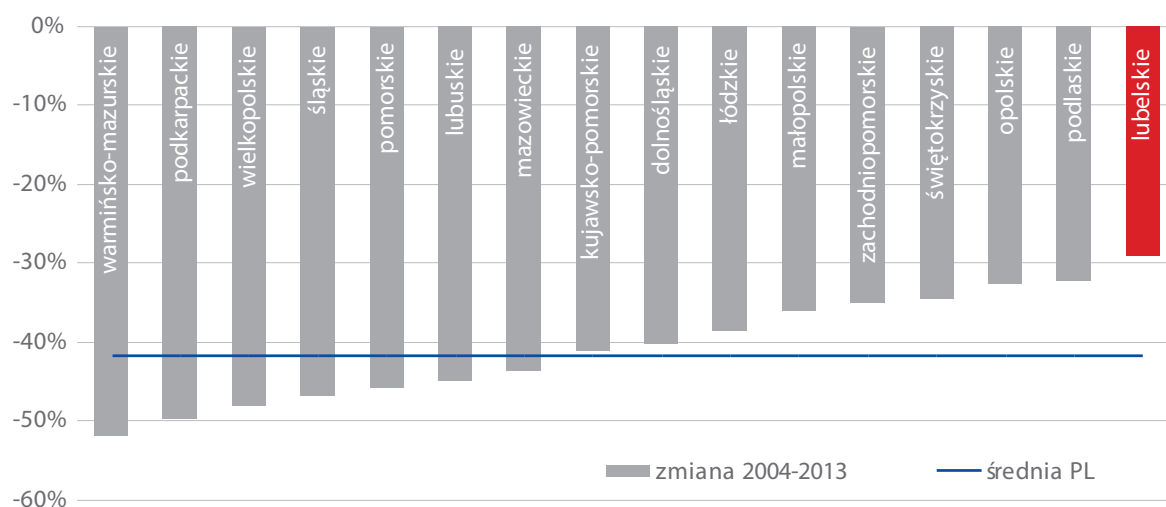
Równie niepokojąco wygląda ocena sytuacji województwa lubelskiego na tle innych województw. Na przestrzeni dekady 2004-2013 pod względem wskaźnika demograficznego (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) województwo przesunęło się z 10 miejsca w kraju na 16, czyli ostatnie, mimo że wskaźnik spadł w tym czasie z 16,4 do 11,6 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców.

► ZABICI/100 TYS. MIESZKAŃCÓW W POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTWACH W ROKU 2004 I 2013



Oceniając spadek procentowy liczby zabitych przypadającej na 100 tys. mieszkańców na tle innych województw, w okresie 2004-2013 lubelskie znajdowało się na końcu stawki, ze spadkiem 29%. Tymczasem najlepsze pod tym względem województwo warmińsko-mazurskie uzyskało spadek rzędu 52%. Średnio dla Polski było to 43%.

► WSKAŹNIK ZABICI/100 TYS. MIESZKAŃCÓW – ZMIANA PROCENTOWA W LATACH 2004-2013

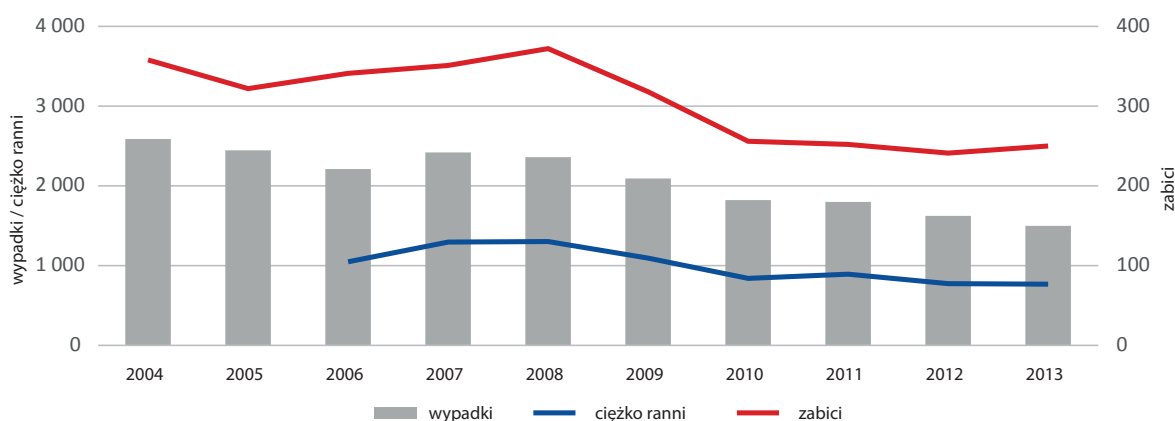


Powyższe pozwala postawić tezę, że pomimo podejmowanych od roku 2001 działań województwo lubelskie potrzebuje radykalnych zmian w celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, co zostało uwzględnione w uwarunkowaniach niniejszego programu.

TRENDY OBSERWOWANE W LATACH 2004-2013

W okresie 2004-2013 na terenie województwa lubelskiego zaobserwowano spadek liczby wypadków drogowych. Podobne zjawisko towarzyszy liczbie ofiar ciężko rannych, która począwszy od roku 2008 również systematycznie się zmniejsza. W przypadku liczby ofiar śmiertelnych na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia także odnotowano spadki, w tym bardzo wyraźny w roku 2008. Niestety, w ostatnich latach pozytywne trendy uległy wyhamowaniu.

► WYPADKI, CIĘŻKO RANNI, OFIARY ŚMIERTELNE – TRENDY W LATACH 2004-2013



► WYPADKI I ICH KONSEKWENCJE W LATACH 2004-2013

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Ciężko ranni
2004	2 586	358	3 287	brak danych
2005	2 446	322	3 160	brak danych
2006	2 211	341	2 757	1 047
2007	2 419	351	3 051	1 296
2008	2 358	372	2 955	1 301
2009	2 093	318	2 674	1 093
2010	1 820	256	2 288	839
2011	1 798	252	2 250	891
2012	1 623	243	1 877	772
2013	1 497	250	1 795	767

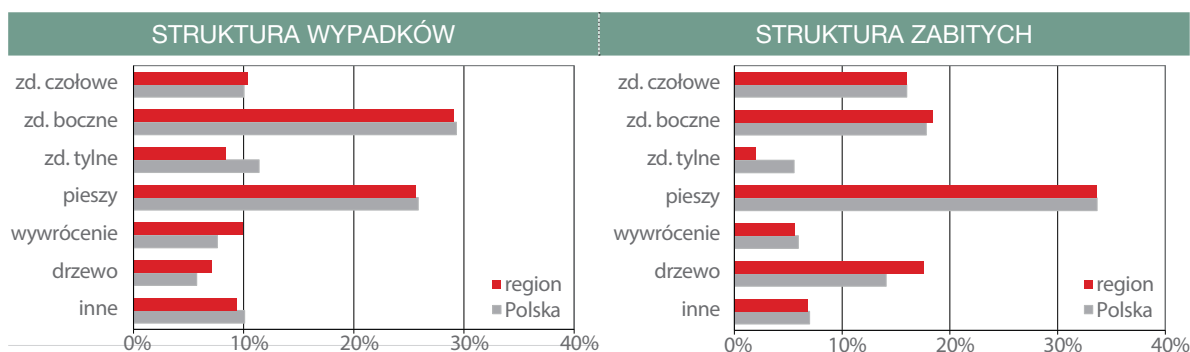
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE W ROKU 2013

► WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA NA TLE POZOSTAŁYCH WOJEWÓDZTW

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny wypadki / 100 tys. mieszkańców	69	56		152
Wskaźnik demograficzny zabici / 100 tys. mieszkańców	12	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	17	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	7	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

► STRUKTURA WYPADKÓW I NAJCIEŻSZYCH KONSEKWENCJI

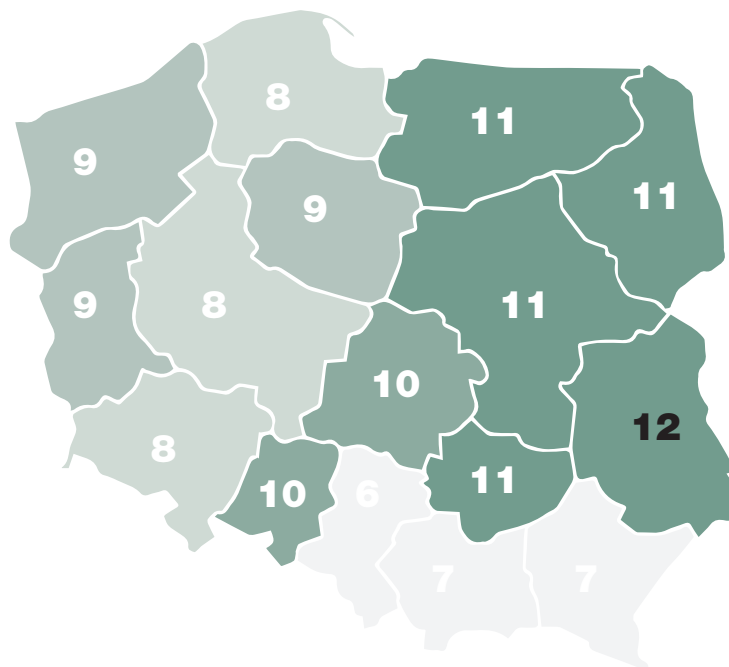


► UDZIAŁ WYPADKÓW NA TLE POZOSTAŁYCH WOJEWÓDZTW

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	26%	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	25%	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących	18%	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych	17%	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo	7%	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

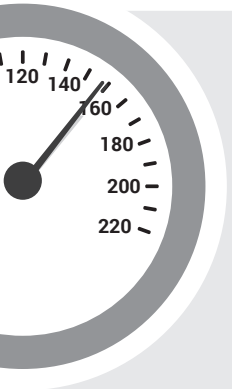
► WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY – ZABICI NA 100 TYS. MIESZKAŃCÓW W ROKU 2013



► WSKAŹNIK CIĘŻKOŚCI – ZABICI NA 100 WYPADKÓW W ROKU 2013



- ▶ W ostatnich dziesięciu latach na terenie województwa lubelskiego odnotowano spadek liczby wypadków i ich ofiar.
- ▶ Pomimo pozytywnych zmian województwo nadal charakteryzuje się niezwykle wysokim zagrożeniem utraty życia w wypadku drogowym.
- ▶ W roku 2013 znalazło się na końcu stawki województw pod względem liczby ofiar śmiertelnych przypadających na 100 tys. mieszkańców, osiągając wartość 11,6 wobec średniej krajowej wynoszącej 8,7.
- ▶ Wskaźnik ciężkości wypadków, mierzony liczbą zabitych na 100 wypadków, dodatkowo potwierdza bardzo niekorzystną sytuację. W roku 2013 wyniósł 17 i plasuje województwo na przedostatnim miejscu w kraju.
- ▶ Niekorzystny wynik regionu odnoszący się do liczby śmiertelnych ofiar nie jest efektem wyłącznie zdarzeń, jakie miały miejsce w 2013 roku. Województwo lubelskie wyróżnia najmniejszy spadek liczby ofiar śmiertelnych przypadających na 100 tys. mieszkańców w okresie 2004-2013, wynoszący 29%.
- ▶ W strukturze wypadków i zabitych dominują wypadki z pieszymi. Ta kategoria zdarzeń generuje największy udział ofiar śmiertelnych w regionie. Wynosi on 34%.
- ▶ Zauważalny jest też szereg innych problemów. Odsetek wypadków związanych z nadmierną prędkością (25%), udziałem pieszych (26%) czy spowodowanych przez młodych kierowców (18%) w większości przewyższa średnią krajową.
- ▶ Udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu jest niezwykle wysoki, plasuje województwo na przedostatnim miejscu w kraju i wynosi 17%.



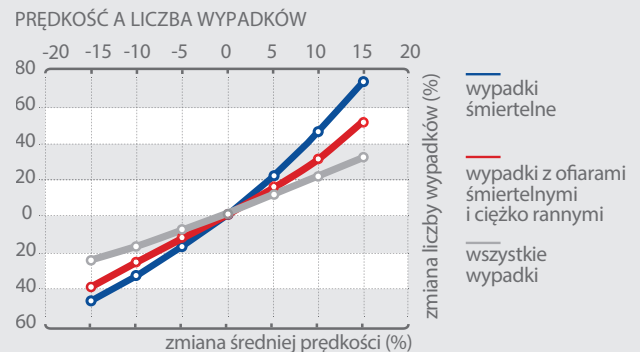
Jazda z nadmierną prędkością* jest najważniejszym wyzwaniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki badań naukowych z wielu krajów świata są zgodne: nadmierna prędkość jazdy oznacza wyższe prawdopodobieństwo wypadku drogowego, wpływa też na ciężkość obrażeń użytkowników takiego zdarzenia. Szacuje się, że nadmierna prędkość jest główną przyczyną ok. 10% wszystkich wypadków i 30% ogółu śmiertelnych wypadków drogowych, wpływa także na zużycie paliwa, hałas, zanieczyszczenie powietrza i w istotny sposób obniża jakość życia osób mieszkających w pobliżu ulic i dróg.

► WPŁYW PRĘDKOŚCI NA BEZPIECZEŃSTWO

Wraz ze wzrostem prędkości:

- maleje czas na podjęcie decyzji,
- rośnie energia kinetyczna pojazdu,
- wydłuża się droga hamowania,
- postępuje utrata stateczności pojazdu

► RYZYKO ŚMIERCI ROŚNIE WRAZ Z PRĘDKOŚCIĄ

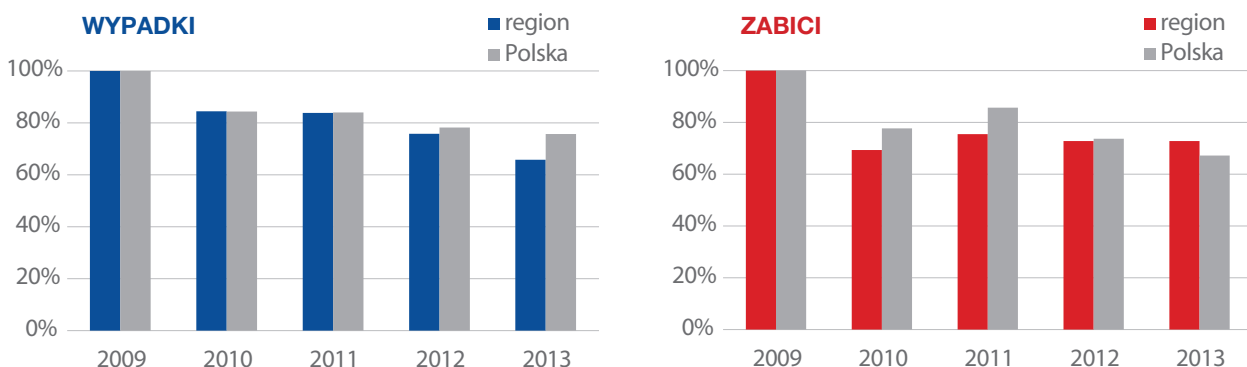


*prędkość wyższa od dopuszczalnego ograniczenia lub zgodna z obowiązującymi przepisami, ale zbyt wysoka w stosunku do drogowych, pogodowych, oświetleniowych i/lub ruchowych warunków panujących na drodze

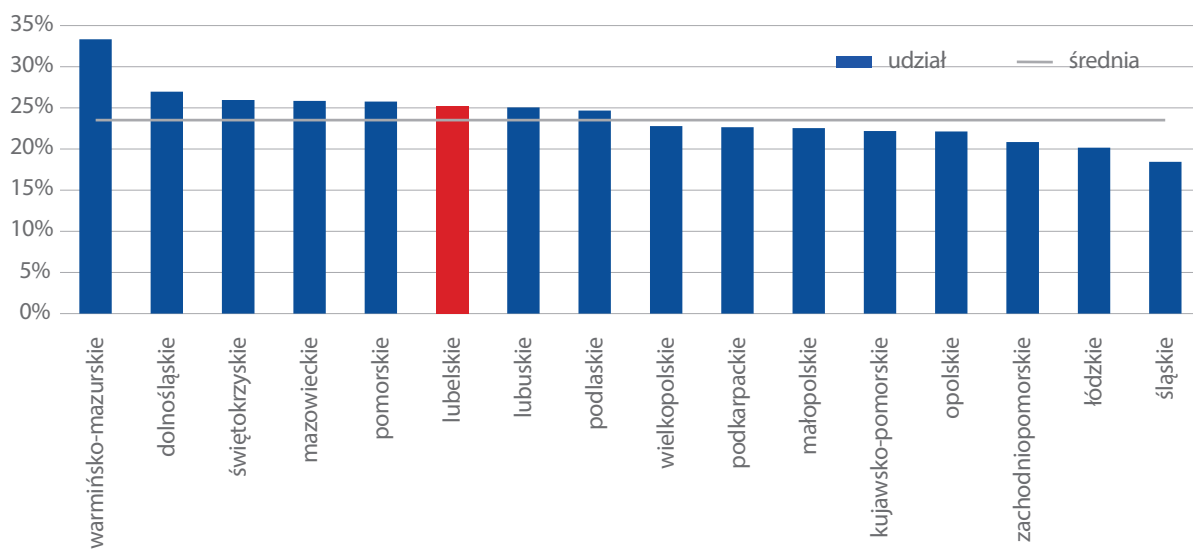
► WYPADKI I OFIARY SPOWODOWANE NADMIERNĄ PRĘDKOŚCIĄ W LATACH 2009-2013

	wypadki		zabici	
	region	Polska	region	Polska
2009	573	10 934	114	1 438
2010	484	9 222	79	1 117
2011	480	9 179	86	1 232
2012	434	8 550	83	1 059
2013	377	8 276	83	966

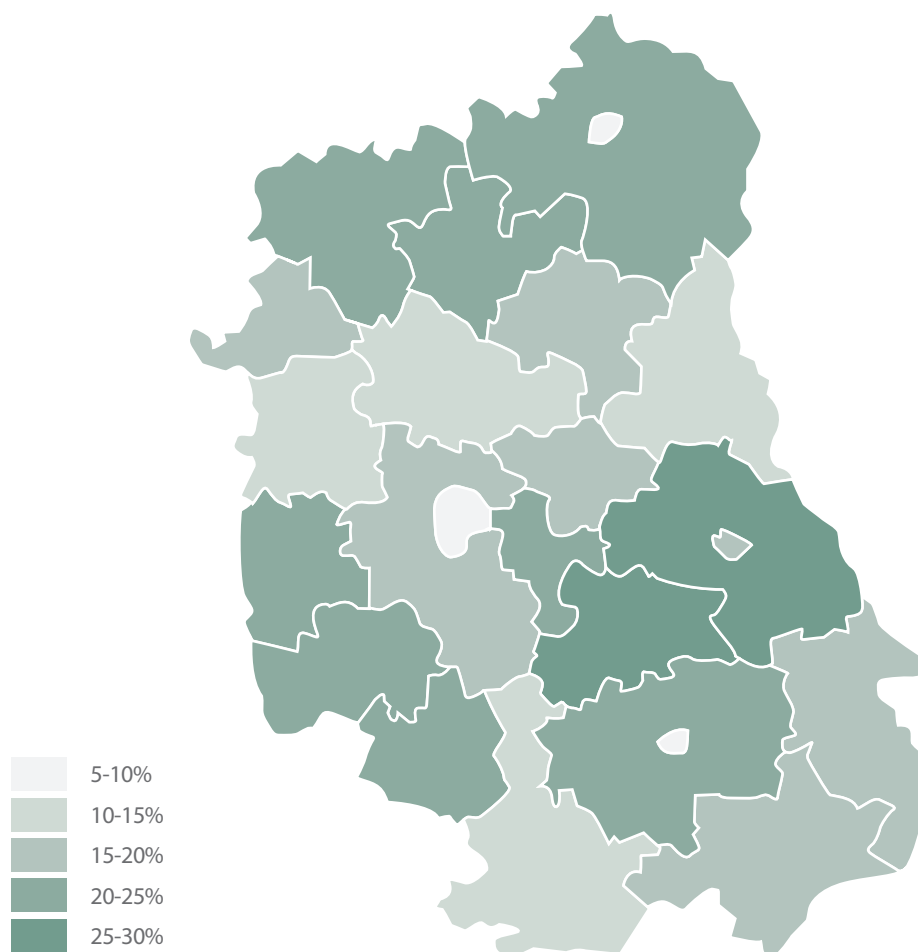
► PROCENTOWA ZMIANA LICZBY WYPADKÓW I OFIAR SPOWODOWANYCH NADMIERNĄ PRĘDKOŚCIĄ W LATACH 2009-2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW SPOWODOWANYCH NADMIERNĄ PRĘDKOŚCIĄ W ROKU 2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW SPOWODOWANYCH NADMIERNĄ PRĘDKOŚCIĄ W POWIATACH W ROKU 2013



NIETRZEŻWI KIEROWCY



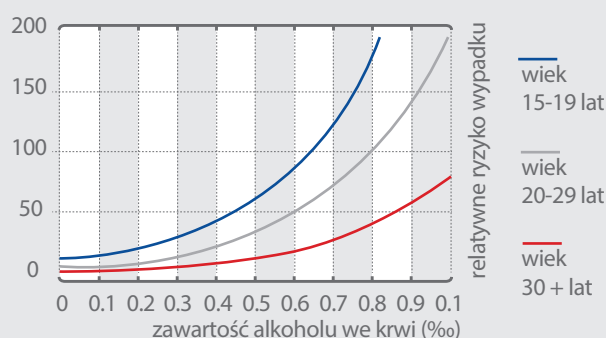
Nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego jest jednym z najistotniejszych czynników zwiększających zagrożenie w ruchu drogowym. Nie będąc samoistną przyczyną wypadków, poprzez zmiany psychomotoryczne w organizmie uczestnika ruchu, sprzyja popełnianiu błędów w zachowaniu się na drodze, przy równoczesnym bagatelizowaniu możliwych konsekwencji tych błędów. Błędy i brawura nietrzeźwych kierowców ze względu na masę i prędkości kierowanych przez nich pojazdów rodzą konsekwencje znacznie poważniejsze od następstw błędów nietrzeźwych przechodniów lub rowerzystów.

► PROWADZENIE POJAZDU „POD WPŁYWEM”

- zmniejsza szybkość reakcji
- ogranicza pole widzenia
- powoduje błędną ocenę odległości i szybkości
- powoduje pogorszenie wzroku
- pogarsza koordynację ruchów
- powoduje obniżenie koncentracji

► KTO JEST SZCZEGÓLNIE NARAŻONY?

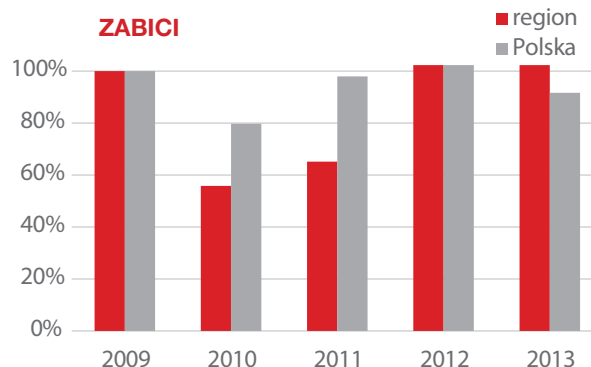
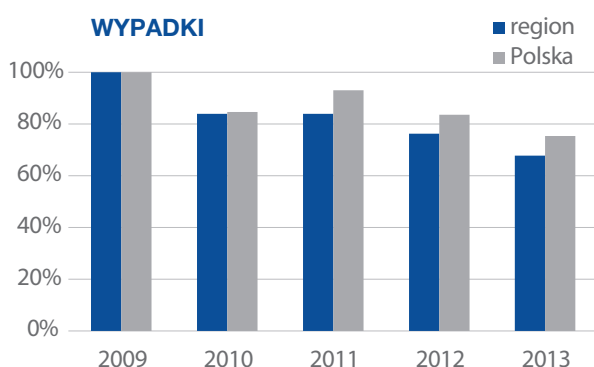
Ryzyko śmierci w wypadku drogowym w zależności od stężenia alkoholu we krwi i wieku



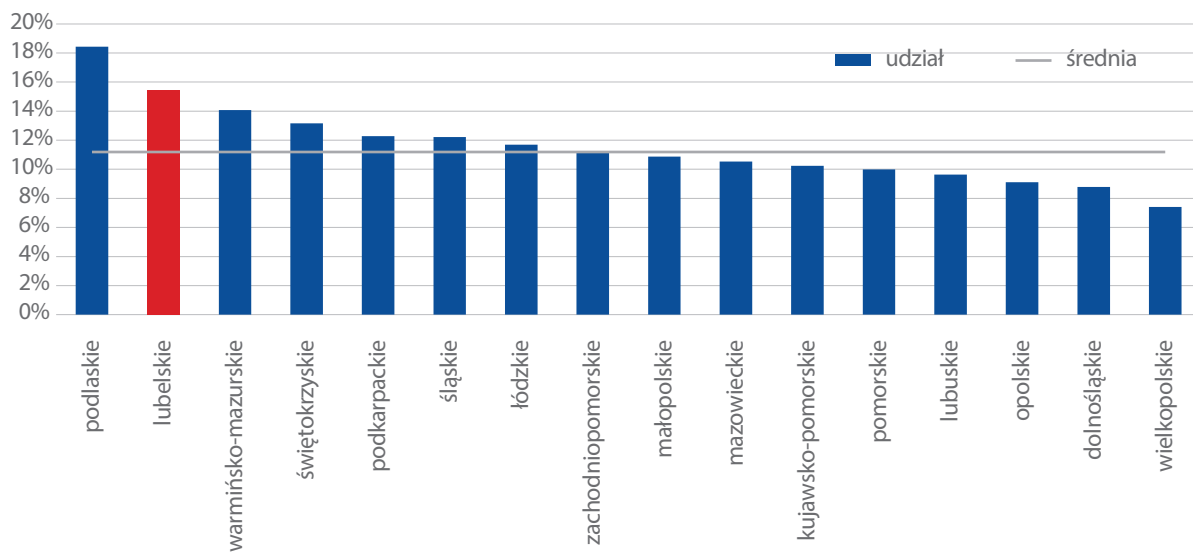
► WYPADKI I OFIARY ZDARZEŃ DROGOWYCH Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH W LATACH 2009-2013

	wypadki		zabici	
	region	Polska	region	Polska
2009	341	5 346	43	571
2010	286	4 524	24	455
2011	286	4 972	28	559
2012	260	4 467	44	584
2013	231	4 028	44	523

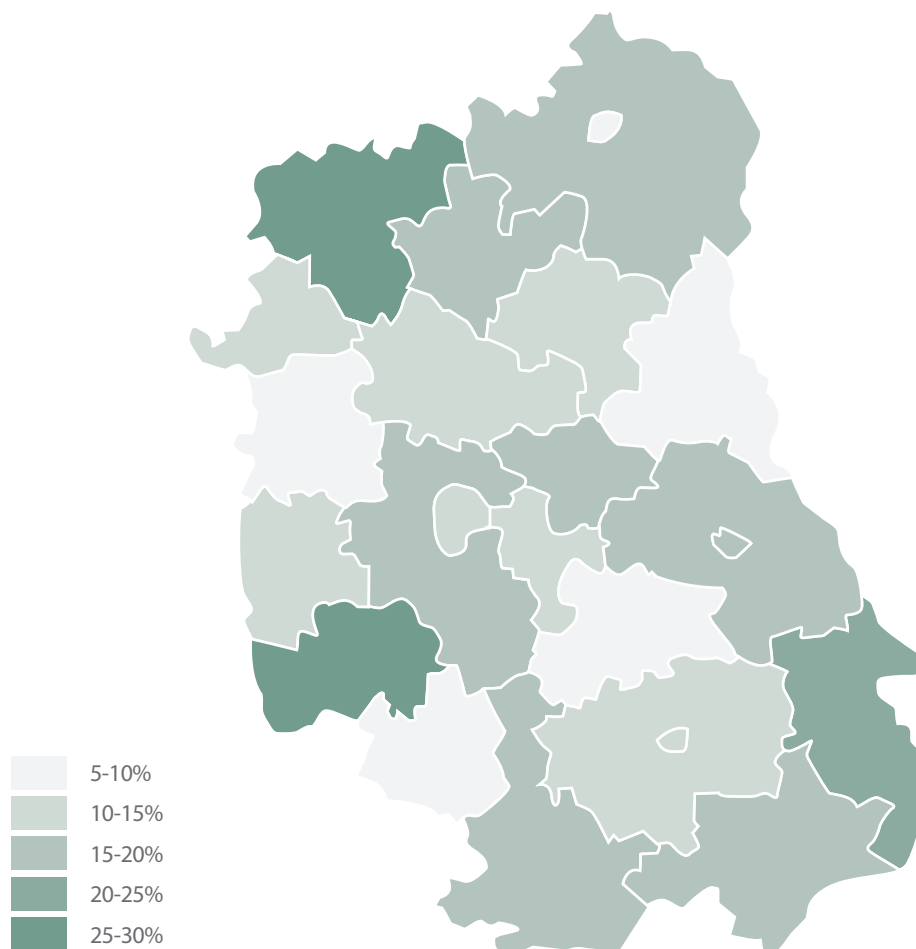
► PROCENTOWA ZMIANA LICZBY WYPADKÓW I OFIAR ZDARZEŃ DROGOWYCH Z NIETRZEŻWYMI W LATACH 2009-2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW Z NIETRZEŻYMI W ROKU 2013



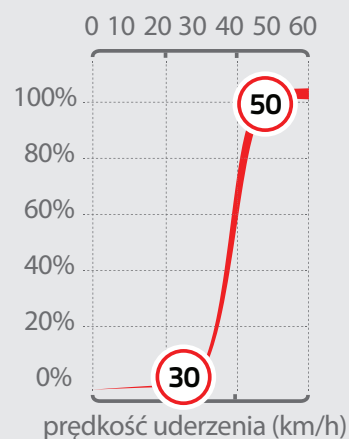
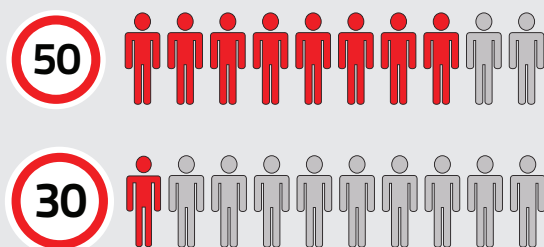
► UDZIAŁ WYPADKÓW Z NIETRZEŻYMI W POWIATACH W ROKU 2013





Piesi i rowerzyści są użytkownikami dróg konfrontowanymi z ruchem o dużej prędkości i masie. To sprawia, że są oni najbardziej narażeni na poważne skutki wypadków drogowych, ponieważ nie są w jakikolwiek sposób chronieni przed prędkością i masą innych pojazdów. Stąd też zapobieganie kolizjom „szybkich z wolnymi” uczestnikami ruchu jest jednym z najważniejszych wymogów dotyczących bezpiecznego projektowania i korzystania z dróg.

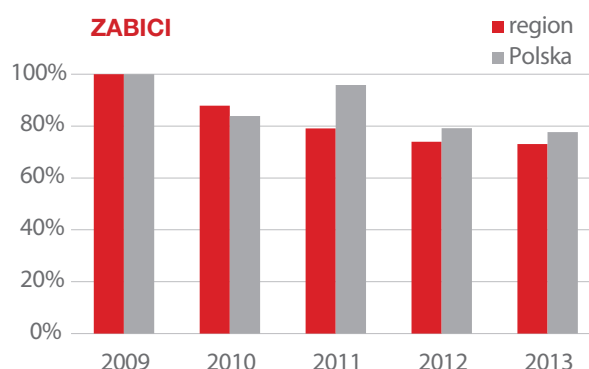
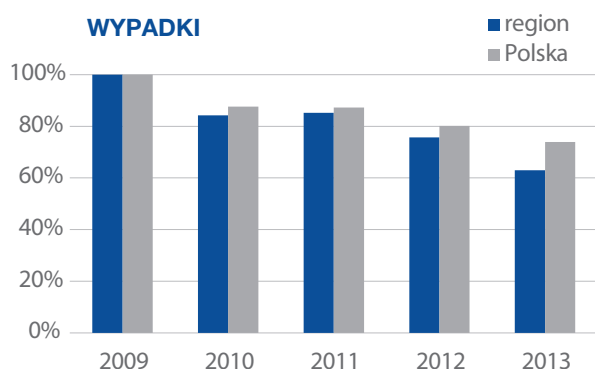
► PRAWDOPODOBIENSTWO OBRAŻEŃ ŚMIERTELNYCH PIESZEGO W ZDERZENIU Z POJAZDEM



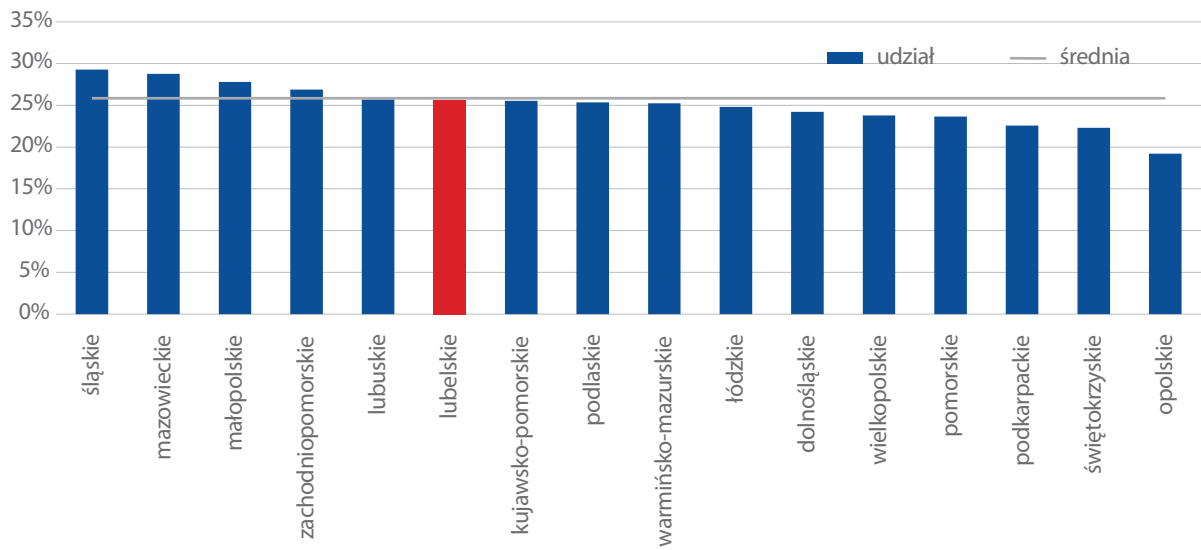
► WYPADKI I OFIARY ZDARZEŃ DROGOWYCH Z UDZIAŁEM PIESZYCH W LATACH 2009-2013

	wypadki		zabici	
	region	Polska	region	Polska
2009	610	12 528	115	1 455
2010	514	10 974	101	1 220
2011	520	10 936	91	1 394
2012	462	10 042	85	1 152
2013	384	9 266	84	1 130

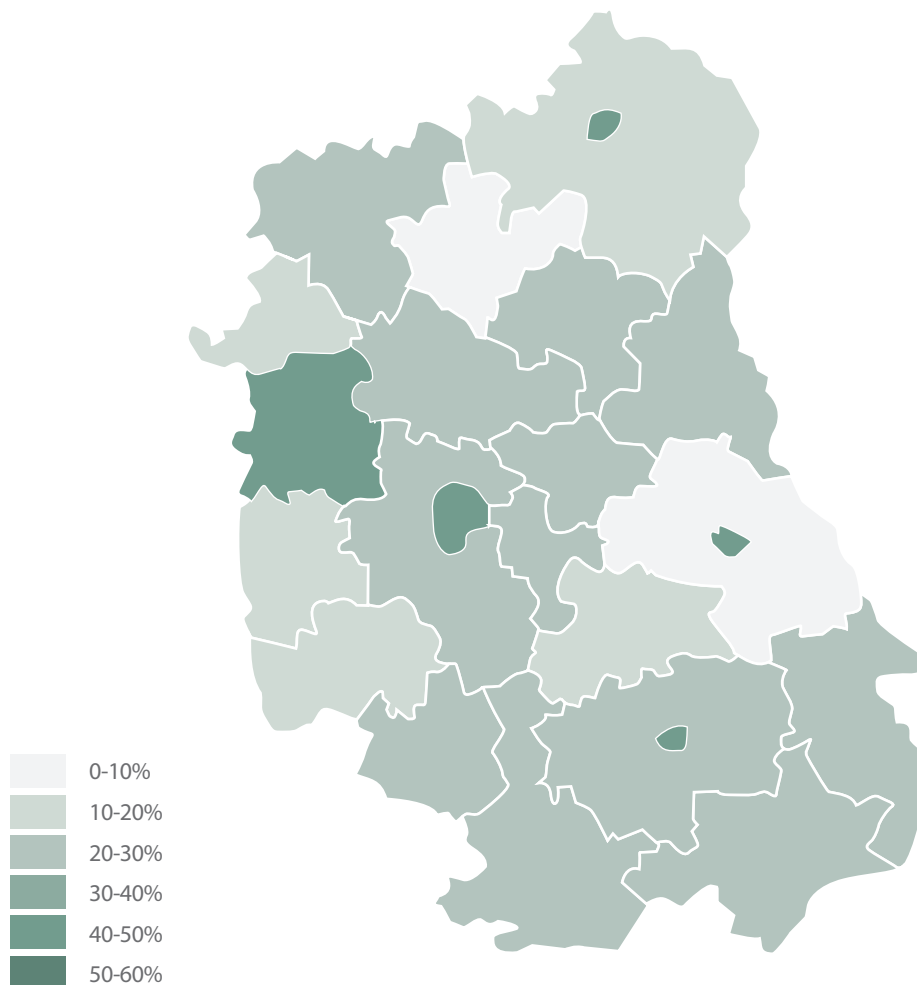
► PROCENTOWA ZMIANA LICZBY WYPADKÓW I OFIAR ZDARZEŃ DROGOWYCH Z PIESZYM W LATACH 2009-2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW Z PIESZYMAMI W ROKU 2013



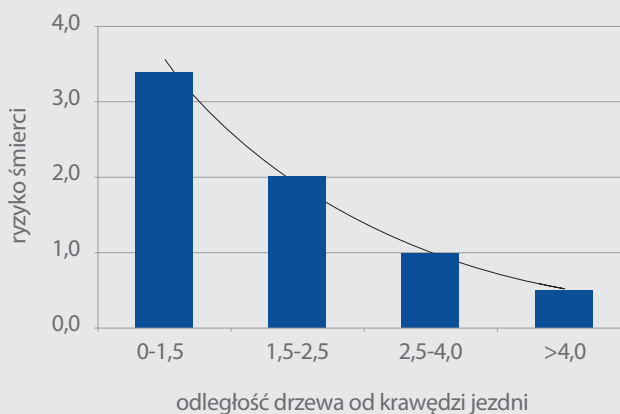
► UDZIAŁ WYPADKÓW Z PIESZYMAMI W POWIATACH W ROKU 2013





Na podstawie wielu analiz oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego stwierdzono, że drzewa przyczyniają się do znacznej liczby wypadków drogowych, w szczególności powodując ich bardzo wysoką ciężkość. Na podstawie studiów literatury określono zalecenia stosowania tzw. strefy bezpieczeństwa. Na przykładzie takich krajów jak Francja, Finlandia czy USA, sformułowano wnioski co do metod rozwiązania problemu związanego z najechaniem na drzewa. Przyjmuje się, że dla dróg wyższych kategorii należy stosować strefę bezpieczeństwa szerokości 16 m wolną od przeszkód bocznych. Natomiast pas o szerokości 4 m powinien być wolny od przeszkód bocznych (lub ewentualnie powinny być one zabezpieczone) na drogach pozostałych kategorii.

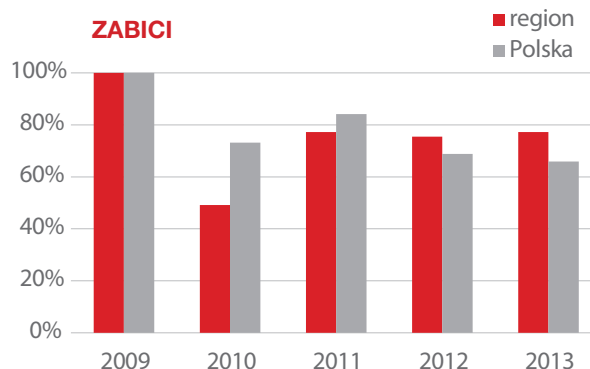
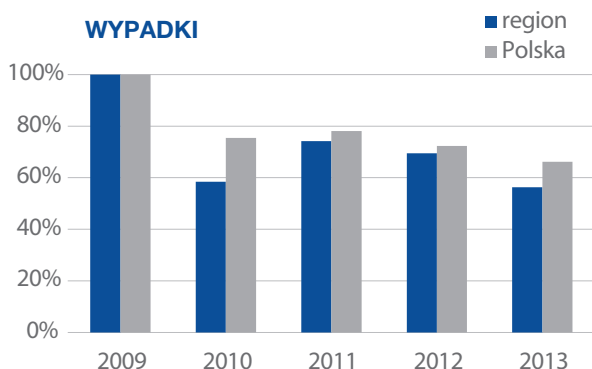
► RYZYKO ŚMIERCI A ODLEGŁOŚĆ DRZEWA OD KRAWĘDZI JEZDNI



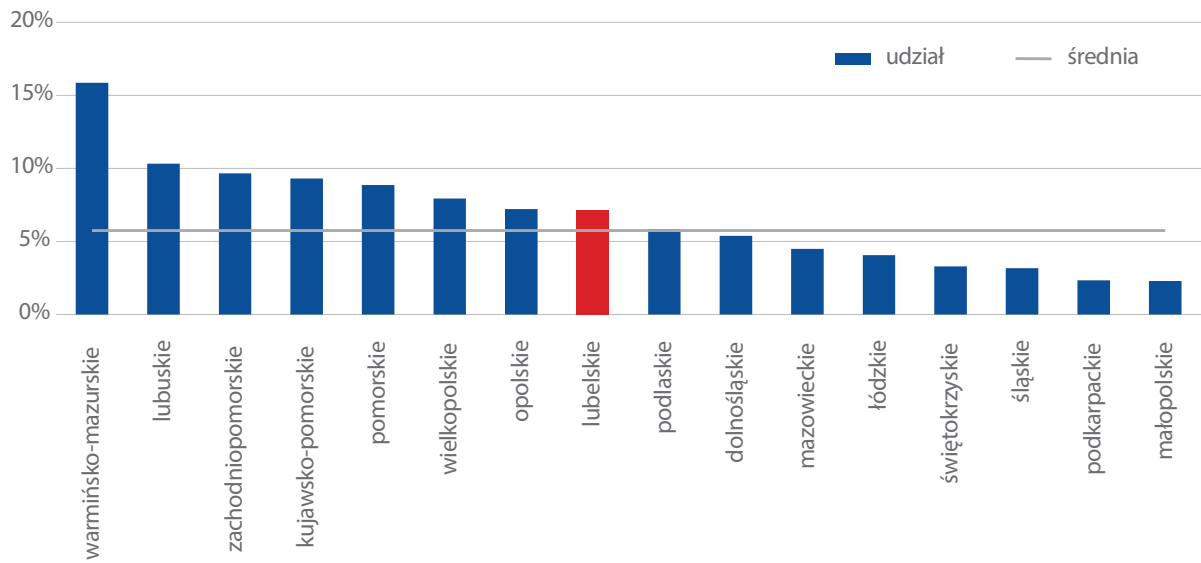
► WYPADKI I OFIARY ZDARZEŃ DROGOWYCH W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO W LATACH 2009-2013

	wypadki		zabici	
	region	Polska	region	Polska
2009	190	3 106	57	718
2010	111	2 343	28	525
2011	141	2 426	44	604
2012	132	2 247	43	494
2013	107	2 055	44	473

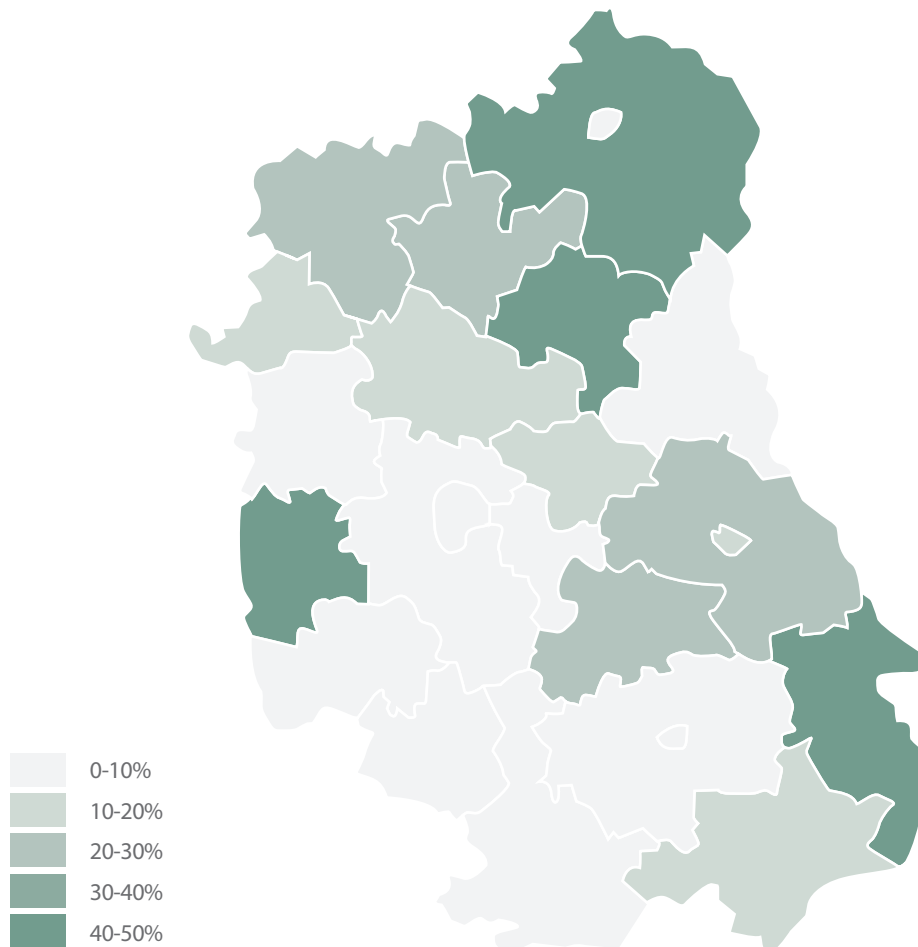
► PROCENTOWA ZMIANA LICZBY WYPADKÓW I OFIAR ZDARZEŃ DROGOWYCH W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO W LATACH 2009-2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO W ROKU 2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO W POWIATACH W ROKU 2013





Wypadki drogowe to główna przyczyna śmierci wśród osób w wieku 18-24 lata. Młodzi kierowcy stwarzają też większe zagrożenie dla siebie, swoich pasażerów i innych użytkowników dróg w porównaniu do pozostałych kierowców. Młodzi kierowcy to osoby w wieku 18-24 lata, posiadające prawo jazdy nie dłużej niż 2 lata. Od lat osoby te stanowią poważne zagrożenie w ruchu drogowym na całym świecie. W Polsce ta grupa użytkowników dróg stanowi 9,5% populacji. Wysoki odsetek wypadków z udziałem młodych kierowców ma związek z ich niedojrzałością, brakiem doświadczenia, stylem życia oraz skłonnością do podejmowania ryzykownych zachowań, zwłaszcza przez młodych mężczyzn. Ich decyzje są spowodowane błędną oceną sytuacji oraz nieumiejętnością identyfikacji zagrożeń.

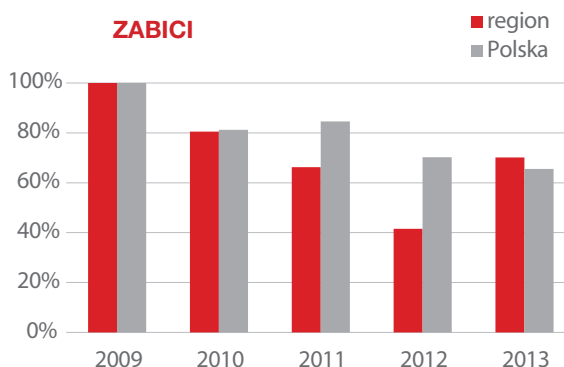
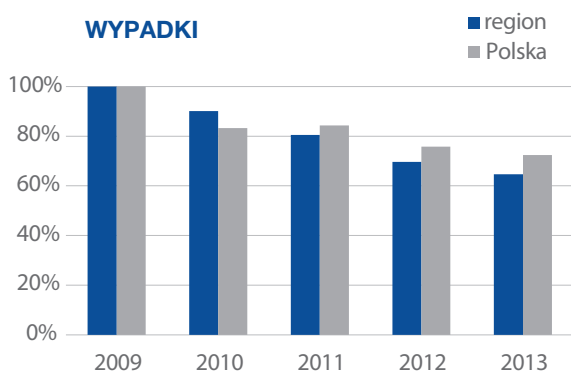
► MOŻNA PRZYJAĆ, ŻE DO GŁÓWNYCH CZYNNIKÓW UWIKŁANIA MŁODYCH KIEROWCÓW W WYPADKI DROGOWE NALEŻĄ:

- niski poziom umiejętności rozwiązywania typowych sytuacji w ruchu drogowym,
- czynniki osobowościowe (motywacje, wartości),
- czynniki społeczne (styl życia, wpływ mediów, akceptacja ryzyka),
- czynniki fizjologiczne (alkohol, narkotyki),
- brak doświadczenia.

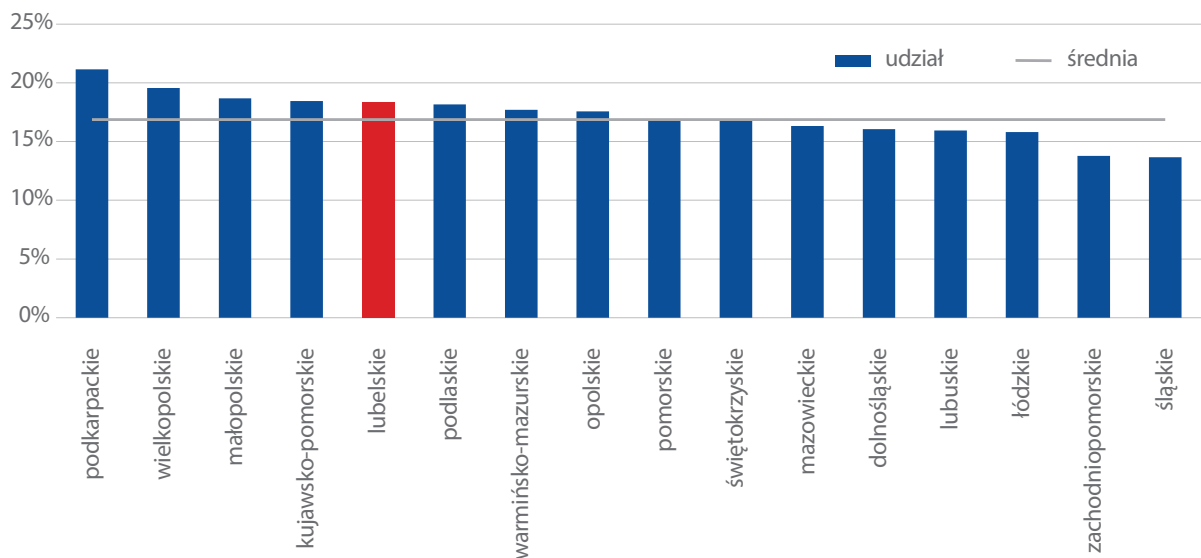
► WYPADKI I OFIARY SPOWODOWANE PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW W LATACH 2009-2013

	wypadki		zabici	
	region	Polska	region	Polska
2009	425	8 609	77	891
2010	383	7 168	62	724
2011	342	7 261	51	754
2012	296	6 526	32	626
2013	275	6 233	54	584

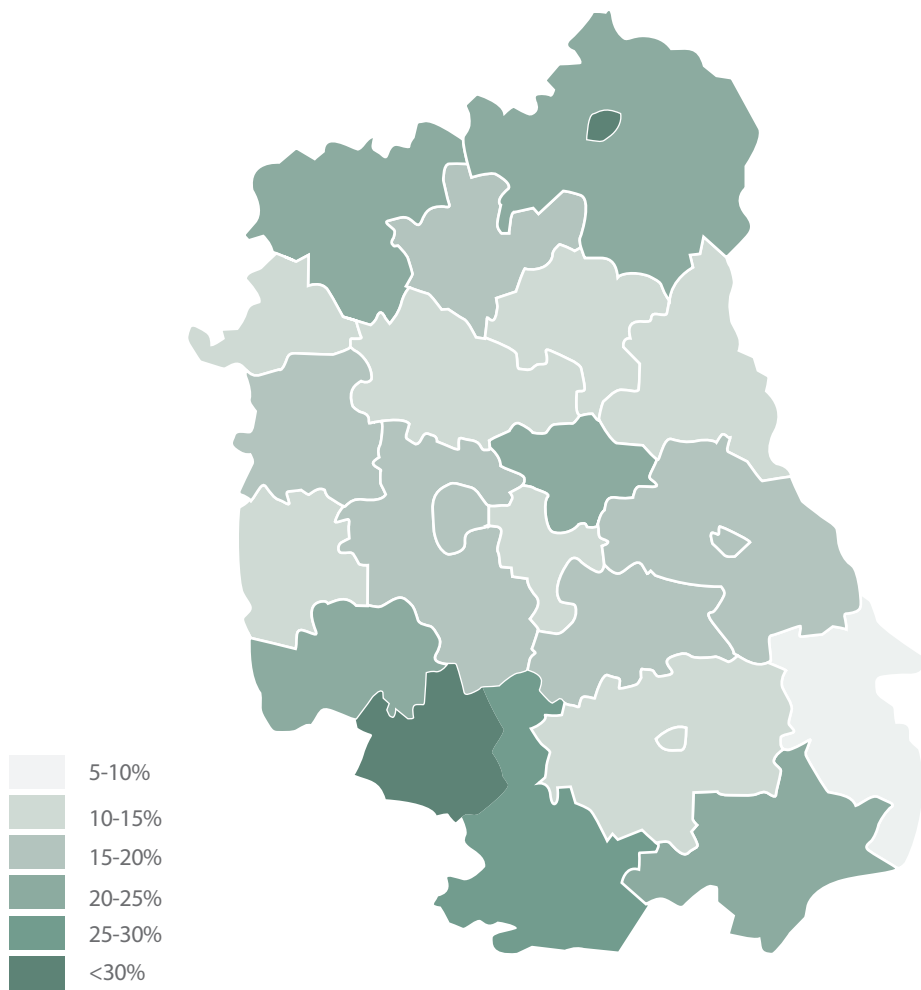
► PROCENTOWA ZMIANA LICZBY WYPADKÓW I OFIAR ZDARZEŃ DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW W LATACH 2009-2013



► UDZIAŁ WYPADKÓW SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW W ROKU 2013

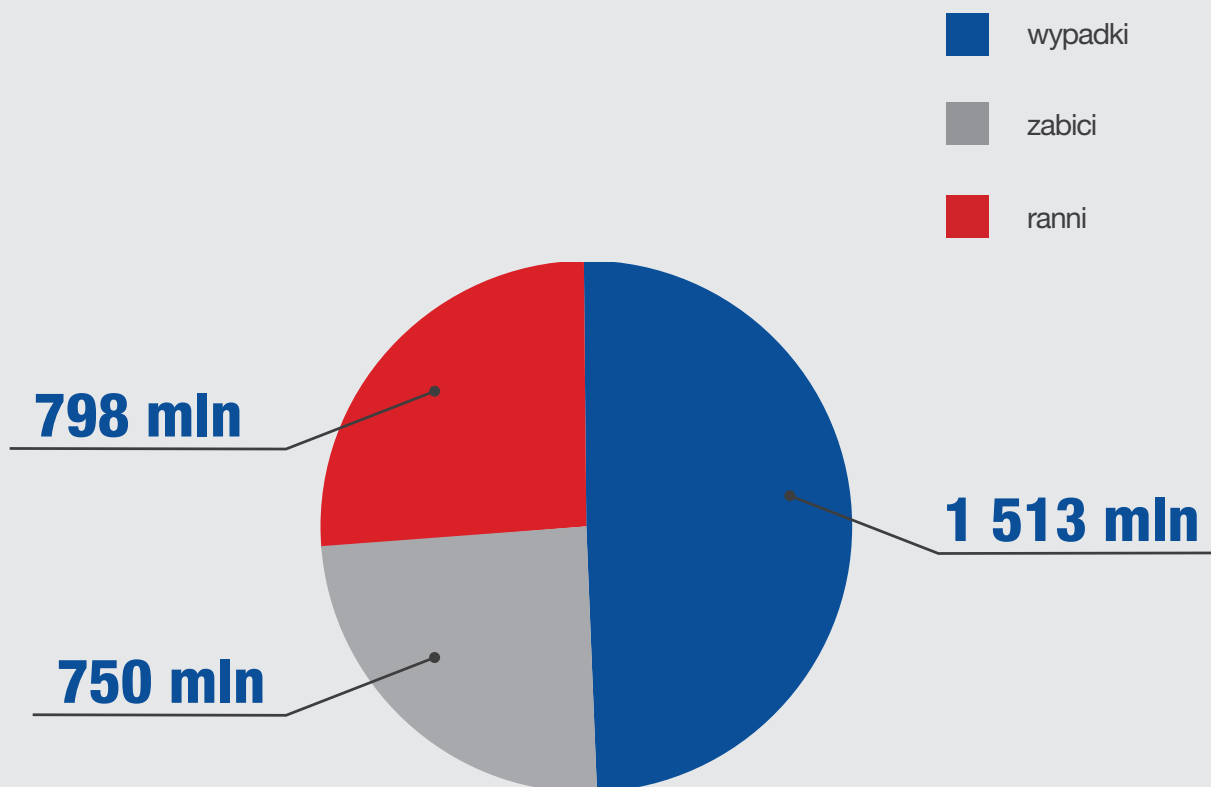


► UDZIAŁ WYPADKÓW SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW W POWIATACH W ROKU 2013



Czy wiesz, że...

**ŁĄCZNY KOSZT WYPADKÓW DROGOWYCH W 2013 ROKU W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM
WYNIÓSŁ PONAD 3 MLD ZŁ
CO OZNACZA 1420 ZŁ/1 MIESZKAŃCA**



**ŁĄCZNY KOSZT WYPADKÓW DROGOWYCH W OKRESIE 2004-2013
W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM
WYNIÓSŁ PONAD 21,2 MLD ZŁ
CO OZNACZA OK. 9 850 ZŁ/1 MIESZKAŃCA**

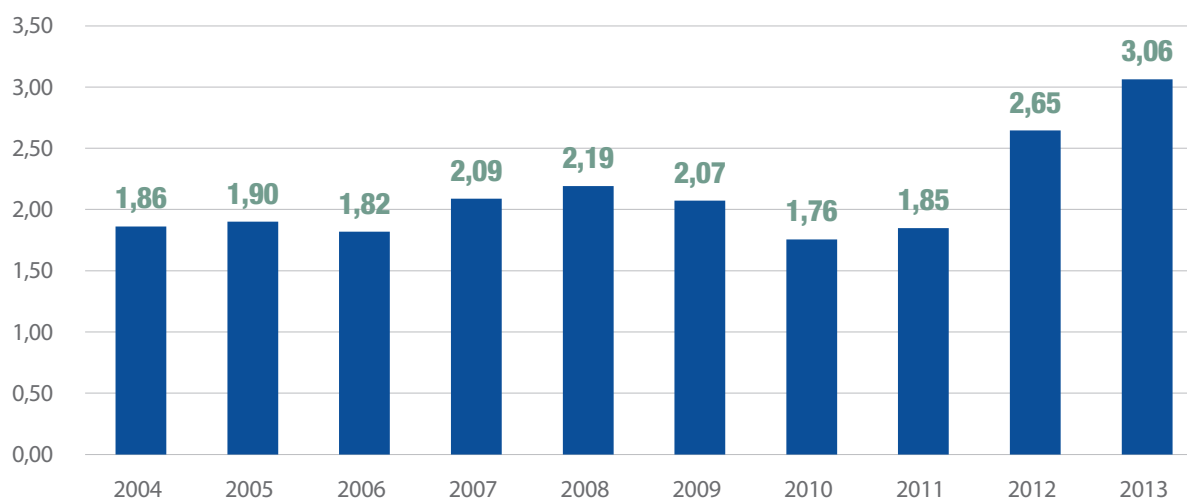
Określając łączne koszty wypadków dla województwa lubelskiego, uwzględniono jednostkowe koszty ofiar oraz strat materialnych obliczone przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów opublikowane w raporcie pt. „Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012”.

Poniżej przedstawiono zestawienie kosztów wypadków i ich ofiar w województwie lubelskim w latach 2004-2013. W zestawieniu pominięto straty powstałe w wyniku kolizji z uwagi na brak ogólnodostępnych i wiarygodnych danych na temat ich liczby. Łączny koszt wypadków drogowych na terenie województwa lubelskiego w latach 2004-2013 wyniósł 21,2 mld zł.

► KOSZTY WYPADKÓW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO W LATACH 2004-2013

Rok	Koszt wypadków w mld zł	Liczba mieszkańców	Wysokość strat w zł/ mieszkańca
2004	1,86	2 185 156	852 zł
2005	1,90	2 179 611	872 zł
2006	1,82	2 172 766	837 zł
2007	2,09	2 166 213	964 zł
2008	2,19	2 161 832	1 013 zł
2009	2,07	2 157 202	961 zł
2010	1,76	2 178 611	806 zł
2011	1,85	2 171 857	851 zł
2012	2,65	2 165 651	1 222 zł*
2013	3,06	2 156 150	1 420 zł*

► ROCZNE KOSZTY WYPADKÓW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO W LATACH 2004-2013



* Gwałtowny skok kosztów, który nastąpił w roku 2012, spowodowany jest znacznym wzrostem kosztów jednostkowych stanowiących podstawę obliczeń.

Analiza rozwiązań systemowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego funkcjonujących w województwie lubelskim objęła ocenę: istniejących struktur organizacyjnych, systemu zarządzania oraz narzędzi wspomagania i oddziaływania. Uwzględniono informacje sprawozdawcze przygotowywane corocznie dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz materiały zebrane w instytucjach reprezentujących poszczególne obszary systemu zarządzania bezpieczeństwem na drogach. Pozyskane informacje poddano analizie SWOT, co w efekcie pozwoliło syntetycznie zdefiniować podstawowe obszary tworzenia i wdrażania polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie oraz ocenić potencjał i możliwości przyszłych działań.

STRUKTURY ORGANIZACYJNE

RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie została powołana ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448) i działa przy Marszałku Województwa Lubelskiego jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rada funkcjonuje na podstawie Regulaminu określającego szczegółową organizację i tryb jej pracy. Zgodnie z zapisami Regulaminu Wojewódzka Rada BRD koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do jej zadań należy w szczególności:

- ▶ opracowywanie strategii działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim w oparciu o Narodowy Program BRD 2013-2020
- ▶ opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej
- ▶ współpraca z Krajową Radą BRD oraz z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi
- ▶ inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej
- ▶ analizowanie i ocena podejmowanych działań

Obsługę Wojewódzkiej Rady BRD zapewnia Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, który w ramach Sekretariatu Rady prowadzi: obsługę posiedzeń plenarnych Wojewódzkiej Rady, jej Prezydium i komisji, obsługę kancelaryjno-techniczną i finansową Rady. Szczegółowa organizacja Sekretariatu Rady określona jest w regulaminie organizacyjnym WORD w Lublinie.

KADRY I SPECJALIŚCI ODPOWIEDZIALNI ZA PROCES POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Podobnie jak w innych województwach zarządzanie działaniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skoncentrowane jest na osobach wypełniających funkcje przypisane Wojewódzkiej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pracami Wojewódzkiej Rady kieruje Przewodniczący, który równocześnie reprezentuje ją na zewnątrz. Bieżącą pracą Wojewódzkiej Rady oraz Sekretariatem Rady kieruje Sekretarz Rady. Do zadań Sekretarza i Sekretariatu Rady należą w szczególności:

- ▶ przygotowywanie rocznego planu pracy
- ▶ przygotowywanie do zatwierdzenia przez Wojewódzką Radę projektu planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ przygotowywanie materiałów na posiedzenia Wojewódzkiej Rady BRD i jej Prezydium
- ▶ opracowywanie corocznego sprawozdania dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa lubelskiego oraz działań realizowanych w tym zakresie
- ▶ stworzenie, utrzymanie i aktualizacja strony internetowej Wojewódzkiej Rady BRD
- ▶ przedstawianie przewodniczącemu spraw wymagających rozpatrzenia przez Wojewódzką Radę i Prezydium Rady

Na poziomie lokalnym nie wyodrębniono wyspecjalizowanych kadr odpowiedzialnych za systemowe działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

INSTYTUCJE ZAANGAŻOWANE W PROCES POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Struktura podmiotów zaangażowanych w działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim nie odbiega znacząco od tej istniejącej w innych regionach. Wiodącą rolę odgrywają instytucje ustawowo odpowiedzialne bądź związane z problematyką zagrożeń w ruchu drogowym. Są to w szczególności: Policja, Państwowa i Ochotnicza Straż Pożarna, Zarządy Dróg oraz Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Należy podkreślić, iż na terenie województwa lubelskiego funkcjonują aż cztery Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego: w Lublinie, Chełmie, Białej Podlaskiej oraz Zamościu.

Poza wymienionymi instytucjami, widoczna jest aktywność organizacji pozarządowych – inicjujących lub wspierających działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

INSTYTUCJA WIODĄCA

W województwie lubelskim instytucją koordynującą całość działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, w którym – zgodnie z Regulaminem z dnia 27 lutego 2014 r. - funkcjonuje Sekretariat Rady. Pracami Sekretariatu Rady kieruje wskazany Sekretarz Rady.

Zgodnie z zapisami Regulaminu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie działania Sekretarza oraz Sekretariatu Rady powinny uwzględniać:

- ▶ koordynację całości działań w regionie
- ▶ wyznaczanie głównych kierunków działań na poziomie regionu
- ▶ stworzenie zaplecza eksperckiego dla prowadzonych działań
- ▶ zorganizowanie procesu szkolenia istniejących kadr
- ▶ proces komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej dotyczącej prowadzonych działań
- ▶ przygotowanie mechanizmów finansowania prowadzonych działań
- ▶ organizację systemu monitoringu i oceny prowadzonych działań
- ▶ organizację transferu najnowszej wiedzy oraz tzw. przykładów dobrej praktyki

NARZĘDZIA WSPOMAGAJĄCE

Na terenie województwa lubelskiego prowadzonych jest szereg prac wspomagających proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mając na uwadze krytyczne znaczenie procesów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, jako ważny dla skuteczności prowadzonych działań należy wskazać obszar narzędzi ukierunkowanych na doskonalenie systemu informacji i monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obecnie w tym obszarze na terenie województwa lubelskiego można zaobserwować:

- ▶ brak powszechnie dostępnej bazy danych o wszystkich zdarzeniach drogowych
- ▶ brak systematycznej aktualizacji i weryfikacji dostępnych danych o wszystkich zdarzeniach drogowych
- ▶ brak systematycznego monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ brak narzędzi oceny skuteczności podejmowanych działań
- ▶ brak powszechnie dostępnych wytycznych oraz przykładów dobrych praktyk
- ▶ brak systemowych rozwiązań w zakresie sposobu upowszechniania wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie

Analiza funkcjonujących rozwiązań wskazuje mankamenty i problemy zbliżone do obserwowanych w innych regionach kraju. Niedoskonałości istniejącego systemu bazującego na informacjach pochodzących z ewidencji danych o zdarzeniach drogowych (SEWIK) idą w parze z brakiem rozwiązań niezależnych, zwiększających wiarygodność i dostępność gromadzonych danych. Jako pozytyw należy podkreślić fakt, że na terenie województwa czynione są próby rozwiązań, które mogą stanowić element przyszłego systemu informacji i monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przykładem takich działań jest „Mapa zagrożeń na drogach wojewódzkich Lubelszczyzny” prowadzona przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Chełmie i udostępniana powszechnie na stronie internetowej. Niestety, z racji braku dostępności do niezbędnych danych o zdarzeniach na drogach powiatowych i gminnych, informacja zawarta w opracowaniach dotyczy tylko dróg wojewódzkich.

NARZĘDZIA ODDZIAŁYWANIA

Województwo lubelskie, jako jedno z nielicznych w kraju, posiada duże doświadczenie w realizacji regionalnej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. W latach 2003–2010 na terenie województwa wdrażany był Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o akronimie GAMBIT Lubelski. Wymieniony dokument posiadał wszystkie cechy nowoczesnie zaprogramowanej strategii poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, z wyznaczonymi celami – głównym i szczegółowymi, a także katalogiem działań priorytetowych. Niestety, ocena stanu bezpieczeństwa i zrealizowanych działań wskazuje, iż w założonym czasie planowane cele nie zostały osiągnięte.

Podobnie jak w większości regionów kraju w województwie lubelskim w dokumentach rangi regionalnej strategii rozwoju czy studiach i planach zagospodarowania nie obserwuje się zapisów specjalnie dedykowanych bezpieczeństwu ruchu drogowego. Rozwiązania systemowe w zakresie audytów i inspekcji bezpieczeństwa ruchu drogowego są elementem zarządzania brd głównie na sieci dróg krajowych. Procedury kontroli pod kątem bezpieczeństwa dróg powiatowych i gminnych są bardzo ograniczone.

Na terenie województwa zauważalny jest charakterystyczny, także dla innych regionów kraju, model finansowania działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oparty o środki własne poszczególnych interesariuszy. Instytucje i organizacje zaangażowane w realizację statutowo przypisanych im zadań posiadają określony budżet, przeznaczony na określony cel, możliwy do wydatkowania w danym terminie. Z uwagi na funkcje statutowe oraz zadania określone w regulaminie Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obserwowany jest duży potencjał organizacyjny i aktywność finansowa Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, zwłaszcza w obszarze działań ukierunkowanych na edukację oraz wspomaganie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie. Zarząd Województwa na mocy właściwych porozumień corocznie rezerwuje do 20% zysków wojewódzkich ośrodków z przeznaczeniem na wsparcie działań w ww. zakresie.

ANALIZA SWOT

Analiza SWOT jest jedną z najczęściej wykorzystywanych metod analiz w planowaniu strategicznym. W odniesieniu do wieloaspektowej problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego umożliwia ona uporządkowanie dostępnych informacji i ułatwia ocenę zarówno zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań działania systemu. Analiza ta jest oparta na założeniu, że czynniki wewnętrzne i zewnętrzne, które tworzą obecne i przyszłe uwarunkowania, wywierają pozytywny bądź negatywny wpływ na jego możliwości rozwojowe i strategię działania. Oceniając system bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy wziąć pod uwagę wiele elementów mających pośredni lub bezpośredni wpływ na postawy i zachowania ludzi w stosunku do bezpieczeństwa drogowego. Do najważniejszych można zaliczyć:

- ▶ środowisko fizyczne, w tym naturalne uwarunkowania środowiskowe oraz stan infrastruktury
- ▶ środowisko społeczne, w tym uwarunkowania wynikające z lokalnej kultury, modeli społecznych, wpływu rodziny, ogólnego poziomu kultury lokalnej
- ▶ środowisko prawne, w tym obowiązującą politykę państwa i regionu w odniesieniu do problematyki bezpieczeństwa transportu, a w szczególności bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ czynniki ludzkie, w tym poziom indywidualnej wiedzy, poziom zamożności i zdrowia oraz aktualnie obserwowane postawy i zachowania

Uwarunkowania wewnętrzne pozwalające na zidentyfikowanie atutów w przypadku województwa lubelskiego odnoszą się do działań i okoliczności wyróżniających region na tle pozostałych regionów kraju. W związku z powyższym, w analizie pominięte zostały te obszary, które wpisują się w „standardowy” katalog działań realizowanych w ramach obowiązków statutowych poszczególnych podmiotów. Uwarunkowania wewnętrzne pozwalające na zidentyfikowanie słabości, w przypadku województwa lubelskiego odnoszą się do okoliczności

ATUTY



- ▶ Zainteresowanie władz województwa problematyką brd, chęć poprawy aktualnej sytuacji, wola przygotowania i wdrażania długoterminowego dokumentu strategicznego
- ▶ Rosnąca wola polityczna zaangażowania w działania na rzecz brd
- ▶ Dobra współpraca z ośrodkami eksperckimi i środowiskiem naukowym (Instytut Transportu Samochodowego, Polski Kongres Drogowy, Politechnika Gdańska)
- ▶ Rozwój i modernizacja infrastruktury drogowej, szczególnie sieci dróg krajowych i wojewódzkich – przy uwzględnieniu wpływu zastosowanych rozwiązań na bezpieczeństwo
- ▶ Tradycja i bogate doświadczenie w prowadzeniu działań edukacyjnych dzieci i młodzieży
- ▶ Określony model finansowania niektórych działań bazujący na budżecie generowanym z zysków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, umożliwiający wspieranie działań systemowych i edukacyjnych
- ▶ Nowoczesna infrastruktura usprawniająca realizację działań, w tym potencjał czterech Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, uzupełniony w ostatnim czasie o Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy

SŁABOŚCI



- ▶ Ogólnie niski poziom kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym w regionie – wpływający na częstość zachowań ryzykownych
- ▶ Niski poziom koordynacji działań prowadzonych przez różne podmioty, brak faktycznego lidera procesu – wyposażonego w niezbędne uprawnienia i możliwości
- ▶ Brak lokalnych długoterminowych programów i strategii działań
- ▶ Brak planów wykonawczych, a także monitoringu podejmowanych działań opartego na określonych wskaźnikach monitorowania
- ▶ Brak ewaluacji i oceny skuteczności wprowadzanych rozwiązań
- ▶ Brak analiz efektywności ekonomicznej podejmowanych działań („cost–benefit”)
- ▶ Brak analitycznych i dostępnych opracowań i informacji o przyczynach i konsekwencjach wypadków drogowych
- ▶ Brak powszechnie dostępnych baz danych i przykładów dobrych praktyk
- ▶ Mała liczba rozwiązań infrastrukturalnych sprzyjających bezpieczeństwu niechronionych uczestników
- ▶ Brak określenia sposobu pozyskiwania środków finansowych, w szczególności ze źródeł europejskich

zidentyfikowanych w procesie diagnozy jako szczególnie niekorzystne. Uwarunkowania zewnętrzne wpływające na szanse i zagrożenia funkcjonowania polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionalnym, uwzględniają szereg okoliczności sprzyjających lub wpływających negatywnie na realizację długofalowej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie, wraz z oczekiwanym efektem końcowym w postaci redukcji zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym.

SZANSE



- ▶ Rosnący poziom jakości życia mieszkańców regionu
- ▶ Zwiększający się poziom wykształcenia, rosnąca liczba osób studiujących
- ▶ Zmieniający się model zachowań związanych z mobilnością społeczeństwa, rosnące znaczenie roweru jako środka transportu
- ▶ Rosnąca moda na aktywność ruchową
- ▶ Wspierające rozwiązania prawne ukierunkowane na problem tzw. młodych kierowców
- ▶ Wsparcie działań systemowych ze strony Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- ▶ Korzystna perspektywa finansowa wynikająca z kontraktów terytorialnych 2014-2020 oraz programów rozwojowych dedykowanych tzw. Polsce Wschodniej
- ▶ Istniejąca infrastruktura drogowa w miastach umożliwiającą przebudowę w kierunku rozwiązań przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu – np. poprzez zawężenie jezdni oraz wydzielenie przestrzeni dla rowerzystów i pieszych

ZAGROŻENIA



- ▶ Niestabilny model zarządzania i finansowania działań systemowych bazujący na Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
- ▶ Niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa, obecnie funkcjonujący i powszechnie uznawany za najlepszy, model zachowań transportowych z dominującą rolą indywidualnego transportu samochodowego
- ▶ Ograniczenia ekonomiczne na poziomie regionu, wciąż niewystarczające środki na wprowadzanie sprawdzonych i nowoczesnych rozwiązań w obszarze infrastruktury, edukacji i ratownictwa drogowego
- ▶ Brak współpracy na różnych szczeblach administracji rządowej i samorządowej
- ▶ Brak woli silnego zaangażowania się do współpracy głównych partnerów regionalnych
- ▶ Ryzykowne zachowania użytkowników dróg, w tym rosnący wpływ telefonów komórkowych oraz innych urządzeń elektronicznych na ryzyko wypadku

Przystępując do programowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim, należy uwzględnić dokumenty strategiczne i rekomendacje eksperckie wyższych szczebli, które swoim zakresem obejmują zagadnienia związane z obszarem bezpiecznego systemu transportowego. W ten sposób region wpisze się w realizację zarówno europejskiej, krajowej, jak i regionalnej polityki transportowej.

POZIOM EUROPEJSKI

Europejska polityka transportowa jest kluczowym uwarunkowaniem dla powstających w państwach członkowskich rozwiązań systemowych, a także podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa działań, takich jak opracowywane strategie, programy czy narzędzia wspierające ich realizację. W swoim **IV Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** Unia Europejska kontynuuje politykę z lat poprzednich, ponownie zobowiązując państwa członkowskie do radykalnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na ich terenie. Spodziewa się, że w ciągu następnej dekady - do roku 2020 - każdy kraj zmniejszy liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% (w stosunku do 2010).

IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest elementem realizacji przyjętej przez UE długofalowej polityki systemowego podejścia do bezpieczeństwa w transporcie, czyli Wizji Zero. Zero ofiar śmiertelnych na drogach jest jednym z 10 najważniejszych celów, które zostały przedstawione w przyjętym w marcu 2011 r. dokumencie: „Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego systemu transportu”. Spełnienie wszystkich 10 celów UE określa jako warunek integracji wszystkich regionów i rozwoju europejskiej gospodarki.

Polska, zarówno na poziomie centralnym, jak i regionalnym, powinna przyjąć powyższe cele i, jako kraj o szczególnie wysokim poziomie zagrożenia życia i zdrowia w ruchu drogowym, wdrażać w tym zakresie intensywne działania prewencyjne.

► CELE EUROPEJSKIEJ POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2011-2020

Cel główny

- zmniejszenie o połowę łącznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2020, począwszy od roku 2010

Cele strategiczne

- poprawa edukacji i szkolenia użytkowników dróg
- poprawa egzekwowania przepisów ruchu drogowego
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
- bezpieczniejsze pojazdy
- propagowanie wykorzystania nowoczesnych technologii
- poprawa usług w sytuacjach awaryjnych i usług po odniesieniu obrażeń
- ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki

POZIOM KRAJOWY

Głównym celem krajowej polityki transportowej wyrażonej w dokumencie pt. **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku** (z perspektywą do 2030 roku) jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Strategia wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Jej wdrożenie w perspektywie nadchodzącej dekady ma na celu nie tylko usunięcie aktualnie istniejących barier, ale także stworzenie nowej jakości zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i systemach przewozowych. Strategia jest dużą szansą dla intensyfikacji działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, jasno bowiem stawia ten cel, wskazując go jako jeden z pięciu celów szczegółowych.

Najważniejszym uwarunkowaniem dla programowania działań regionalnych w obszarze bezpieczeństwa na drogach w Polsce jest ogłoszony w 2013 roku **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020**. Przyjmuje on cel europejski, wyznaczając go dla Polski na poziomie nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych w roku 2020. Dodatkowo wskazuje też drugi cel: nie więcej niż 6900 ofiar ciężko rannych. Narodowy Program określa też kierunki działań priorytetowych, których realizacja ma zagwarantować trwałą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Podzielono je na 5 filarów: bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd oraz ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Jednocześnie proponuje roczne Programy Realizacyjne, w których odpowiednim instytucjom i sektorom przypisuje konkretne zadania i harmonogram ich wdrożenia. Program monitorowany jest przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

► CEL NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2013-2020



POZIOM REGIONALNY

Pierwszy rok wdrażania Narodowego Programu w Polsce nie przyniósł oczekiwanych rezultatów – odnotowano 5% więcej ofiar śmiertelnych i aż 18% więcej ciężko rannych. Jednym z głównych mankamentów okazał się brak współpracy i realizacji Programu na szczeblu regionalnym. W polskich rozwiązaniach systemowych nie istnieją bowiem mechanizmy pozwalające na skuteczne zaangażowanie struktur wojewódzkich i lokalnych w realizację programów centralnych. Tymczasem w tym kierunku działań tkwi wielki potencjał. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny wesprzeć politykę unijną i krajową, motywując samorządy do przyjęcia spójnych z Programem Narodowym wojewódzkich strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stąd też, tuż po rozpoczęciu realizacji Narodowego Programu, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odpowiedzialny za koordynację procesu wdrażania Narodowego Programu wystosował do Marszałków Województw propozycję wsparcia działań centralnych, wyznaczając regionalne, spójne z Narodowym, cele w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych, jak i ciężko rannych. Ich osiągnięcie na poziomie regionalnym oznaczałoby wkład w realizację zarówno celu krajowego, jak i europejskiego.

W przypadku województwa lubelskiego wskazane przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego cele to: **nie więcej niż 128 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 504 ofiar ciężko rannych w roku 2020**. Sekretariat wskazuje również rekomendowane cele pośrednie (roczne). Ich określenie pozwala na stałą ewaluację efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa prowadzonych na terenie każdego z województw.

Rekomendacja Narodowego Programu BRD 2013-2020 powinna zostać przyjęta jako kluczowe uwarunkowanie w zakresie celów ilościowych lubelskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo należy uwzględnić również regionalne parametry, z których najważniejsze wynikają m.in. ze **Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020** (z perspektywą do r. 2030). Co prawda w Strategii Rozwoju nie wskazuje się zadań bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, problem ten stanowi jednak element celu strategicznego nr 1 *Wzmacnianie urbanizacji regionu*, gdzie w celu operacyjnym 1.3 *Poprawa skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy* istnieje duży potencjał dla działań na rzecz budowy bezpiecznej infrastruktury, również drogowej. Podobnie w celu nr 4 *Funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu* w punkcie 4.1 mowa jest o *Poprawie wewnętrznego skomunikowania regionu dzięki powiązaniu jego najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie jej niedoskonałość jest barierą rozwoju*.

Dzięki uwzględnieniu tych zapisów, programując i wdrażając długofalowe działania na rzecz bezpieczeństwa w regionie lubelskim, a zwłaszcza te z obszaru bezpiecznej infrastruktury drogowej czy zmniejszenia ciężkości wypadków drogowych, Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 realizowana będzie w sposób optymalny, podnoszący w pełni jakość życia mieszkańców regionu.

WIZJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

Mając na względzie uwarunkowania europejskie i krajowe, a także stan i prognozy dotyczące rozwoju motoryzacji i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, proponuje się by w długofalowej perspektywie dążyć do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ruchu drogowym na terenie województwa lubelskiego.

ZERO
OFIAR ŚMIERTELNYCH
I CIĘŻKO RANNYCH
NA DROGACH WOJEWÓDZTWA
LUBELSKIEGO

Tak sformułowana WIZJA oznacza, że:

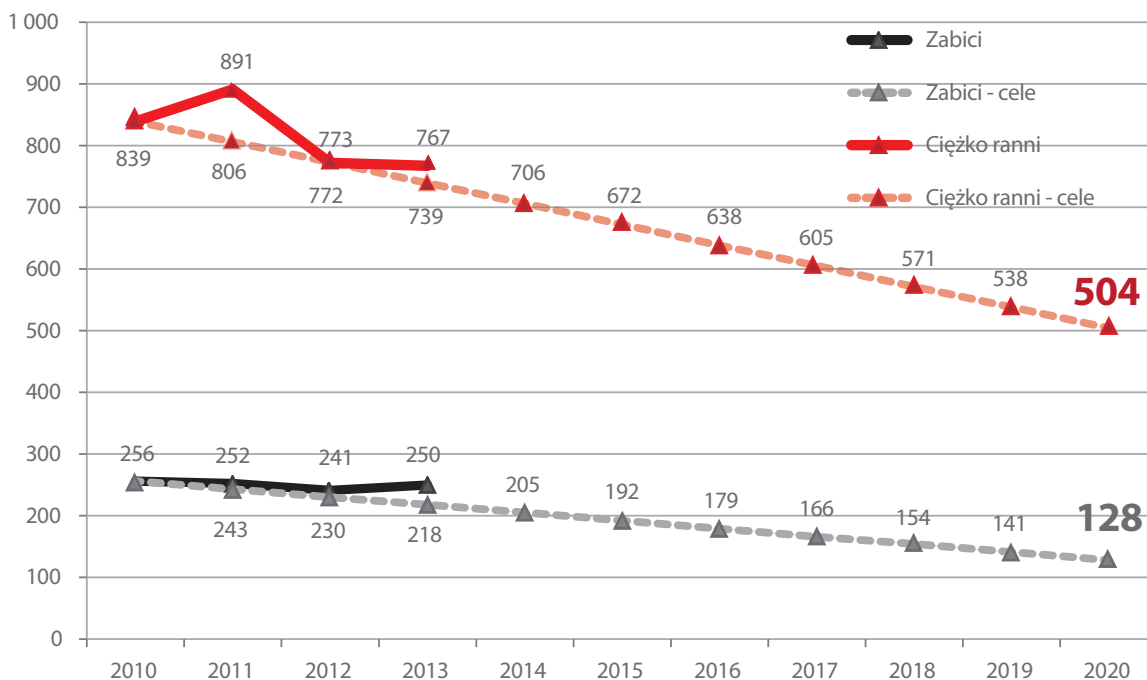
- ▶ działania chroniące życie oraz zdrowie uczestników ruchu drogowego powinny być traktowane priorytetowo oraz stawiane ponad potrzebą mobilności i innymi celami funkcjonowania systemu transportu
- ▶ system transportowy powinien być tak projektowany, budowany, zarządzany i eksploatowany, aby mógł kompensować niedoskonałości infrastruktury oraz wybaczać błędy jego użytkowników
- ▶ ograniczanie liczby wypadków drogowych oraz ich konsekwencji jest podstawowym obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu transportowego

GŁÓWNE CELE PROGRAMU

W perspektywie kolejnych sześciu lat, czyli do roku 2020, decydującym krokiem zbliżającym województwo lubelskie do WIZJI ZERO, będzie osiągnięcie celów głównych przyjętych zgodnie z rekomendacjami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

- ▶ zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010, czyli nie więcej niż 128 ofiar śmiertelnych w roku 2020
- ▶ zmniejszenie liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, czyli nie więcej niż 504 ofiary ciężko ranne w roku 2020

▶ CELE LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DO ROKU 2020



▶ CELE GŁÓWNE LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2014-2020



Struktura interwencji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uwzględnia kierunki działań naprawczych wynikające zarówno z uwarunkowań regionalnych (diagnoza stanu i systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego), jak i zewnętrznych (założenia programu krajowego, rekomendacje unijne). Podobnie jak inne nowoczesne programy prewencyjne bazuje na 5 filarach systemu, którym przypisano 10 priorytetów (tabela). Taka konstrukcja strategii długofalowej, w sposób kompleksowy obejmuje wszystkie obszary systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i wskazuje na najważniejsze działania warunkujące osiągnięcie postawionych w programie celów ilościowych.

► STRUKTURA INTERWENCJI LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2014-2020

		Filary				
		System zarządzania	Bezpieczni użytkownicy dróg	Bezpieczne drogi	Bezpieczne pojazdy	Efektywny system ratownictwa i opieki powypadkowej
Priorytety	1	Usprawnienie struktur organizacyjnych brd	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych	Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów	Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach
	2	Usprawnienie systemu zarządzania brd	Ochrona uczestników ruchu drogowego	Rozwój nowoczesnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu na drogach	Edukacja kierowców	Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych

KIERUNKI DZIAŁAŃ PROGRAMU

Dla każdego ze wskazanych w programie filarów i priorytetów wskazano kierunki działań będące odzwierciedleniem podstawowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie i warunkujące ich rozwiązanie.

Działania te zaprogramowano w taki sposób, by objęły:

- **inżynierię** – rozumianą jako rozwiązania techniczne, np. sieci drogowej lub pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu oraz zmniejszają ciężkość ewentualnego zdarzenia.
- **nadzór** – rozumiany jako widoczna kontrola mająca na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich łamaniu.
- **edukację** – rozumianą jako podnoszenie świadomości o zagrożeniach w ruchu drogowym poprzez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem działań edukacyjnych jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, na poziomie danej społeczności lub też organizacji.

Z racji swojej specyfiki filar pierwszy, czyli „System zarządzania”, został zaprogramowany w nieco innej niż powyższa formule i obejmuje działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, warunkujące powodzenie całego programu.

► FILAR I: SYSTEM ZARZĄDZANIA

Priorytety	Kierunki działań
1 Usprawnienie struktur organizacyjnych brd	1. Usprawnienie funkcjonowania Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako regionalnego lidera działań na rzecz brd 2. Rozwój struktur organizacyjnych brd na poziomie powiatowym i gminnym
2 Usprawnienie systemu zarządzania brd	1. Opracowanie, wdrażanie i monitorowanie rocznych Planów Realizacyjnych 2. Rozwój systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego (Budowa Regionalnego Obserwatorium BRD) 3. Prowadzenie szkoleń kadr brd i rozpowszechnianie dobrych praktyk 4. Rozwój systemu finansowania działań na rzecz brd

► FILAR II: BEZPIECZNI UŻYTKOWNICY DRÓG

Priorytety	Kierunki działań
1 Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	1. Doskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie głównych problemów i zagrożeń w ruchu drogowym (np. prędkość, alkohol, młodzi kierowcy) 2. Usprawnienie systemu nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego (powszechność kontroli, nieuchronność kary)
2 Ochrona uczestników ruchu drogowego	1. Upowszechnienie i wdrażanie drogowych środków ochrony uczestników ruchu drogowego, w tym w szczególności pieszych i rowerzystów 2. Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego oraz bezpiecznej organizacji ruchu drogowego w obrębie szkół

► FILAR III: BEZPIECZNE DROGI

Priorytety	Kierunki działań
1 Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania jej hierarchicznej struktury i lepszej kontroli dostępności 2. Wprowadzanie bezpiecznych rozwiązań w odniesieniu do dróg i ulic oraz organizacji ruchu drogowego 3. Wprowadzanie bezpiecznych rozwiązań infrastrukturalnych w odniesieniu do otoczenia dróg
2 Rozwój nowoczesnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu na drogach	<ol style="list-style-type: none"> 1. Powszechne wdrożenie niezależnego audytu bezpieczeństwa ruchu i przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo 2. Wdrażanie środków ITS w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

► FILAR IV: BEZPIECZNE POJAZDY

Priorytety	Kierunki działań
1 Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów 2. Intensyfikacja i optymalizacja działań kontrolnych Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie stanu technicznego pojazdów
2 Edukacja kierowców	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promowanie znaczenia nowoczesnych systemów i elementów bezpieczeństwa w pojazdach oraz ich roli 2. Upowszechnianie dobrych praktyk w zakresie oceny i rankingowania pojazdów pod względem bezpieczeństwa

► FILAR V: EFEKTYWNY SYSTEM RATOWNICTWA I OPIEKI POWYPADKOWEJ

Priorytety	Kierunki działań
1 Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usprawnienie jednolitego Systemu Powiadamiania Ratunkowego oraz koordynacja działania systemów ratowniczych 2. Dopuszczenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy 3. Wdrażanie środków ITS w systemie zarządzania ruchem drogowym (nadzór nad ruchem w strefach zagrożeń, wykrywanie zdarzeń drogowych)
2 Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój bazy danych o podmiotach zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków 2. Budowa systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych

INSTYTUCJA WIODĄCA

Jednostką odpowiedzialną za skuteczne wdrażanie Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014–2020 będzie Sekretariat Lubelskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Sekretariat Rady) kierowany przez wskazanego Sekretarza Rady. Rolą Sekretarza oraz Sekretariatu Rady będzie między innymi koordynacja działań na dwóch płaszczyznach: poziomej i pionowej. Koordynacja pozioma obejmie współpracę pomiędzy poszczególnymi członkami Lubelskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a pionowa - pomiędzy Lubelską Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego a instytucjami i organizacjami zarządzającymi bezpieczeństwem na poziomie powiatowym, gminnym i lokalnym. Ważna jest również współpraca ze szczeblem centralnym. Należy podkreślić, iż Sekretariat Rady powinien stać się faktyczną Instytucją Wiodącą, dodatkowo wyposażoną w zestaw niezbędnych narzędzi wspomagających i oddziałujących, warunkujących sprawne i efektywne zarządzanie. W tym kontekście, jako podstawowe zadania Sekretariatu Rady należy wskazać:

- ▶ wyznaczanie kierunków działań na obszarze województwa
- ▶ zapewnienie dostępu do aktualnej i weryfikowanej bazy danych o zdarzeniach drogowych
- ▶ zapewnienie zaplecza eksperckiego umożliwiającego dostęp do rzetelnej wiedzy naukowej
- ▶ zapewnienie sprawnego procesu komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej w odniesieniu do podejmowanych i realizowanych działań
- ▶ monitorowanie realizacji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020
- ▶ monitorowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ▶ przygotowanie mechanizmów zapewniających stabilne finansowanie działań systemowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie
- ▶ prowadzenie sprawozdawczości w zakresie postępów realizacji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020

Do głównych zadań Sekretariatu Rady będą także należały prace związane z najważniejszymi narzędziami wdrażania, jakimi będą roczne Plany Realizacyjne. Podstawowe zadania Sekretariatu Rady w tym zakresie to:

- ▶ określenie priorytetów dla Planów Realizacyjnych
- ▶ opracowanie rocznych Planów Realizacyjnych
- ▶ ustalenie zestawu wskaźników stopnia realizacji oraz wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego
- ▶ wybór zadań oraz określenie liderów odpowiedzialnych za ich realizację
- ▶ monitorowanie wykonania Planów Realizacyjnych

Plan Realizacyjny będzie podstawowym narzędziem wdrażania Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014–2020. Dokument ten będzie zestawem zadań, których realizacja ma umożliwić wykonanie strategicznych priorytetów, a w końcowym efekcie – pozwolić na osiągnięcie celów założonych w Programie. Zgodnie z przyjętymi założeniami Plan Realizacyjny to:

- ▶ dokument zawierający zestaw zadań uwzględniających przyjęte priorytety i kierunki działań
- ▶ szczegółowy plan prac z horyzontem czasowym wyznaczonym na 1 rok
- ▶ dokument określający liderów poszczególnych zadań
- ▶ dokument określający termin wykonania poszczególnych zadań
- ▶ dokument wyznaczający wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego
- ▶ dokument określający koszt realizacji zadań

Zadania określone w **Planie Realizacyjnym** zostaną przygotowane dla każdego z 5 niezależnych filarów działań i dedykowanych mu priorytetów, a także będą uwzględniać interwencje we wszystkich obszarach systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego - zgodnie z zasadą 4E. Zaleca się, by zadania określone w Planach Realizacyjnych wybiegały poza standardowe działania członków Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w wyniku czego ich realizacja będzie stanowić „wartość dodaną” do dotychczasowych zadań jednostek zaangażowanych w realizację Programu.

Wojewódzkie **Plany Realizacyjne** będą wskazywały działania priorytetowe na dany rok. Istotne jest, by uwzględniały one uwarunkowania i problemy wojewódzkie, ale dodatkowo brały również pod uwagę priorytety wynikające z Programów Realizacyjnych Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020. Wybór priorytetów dla wojewódzkich Planów Realizacyjnych będzie następował na podstawie analizy aktualnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Struktura Planu Realizacyjnego powinna zawierać następujące elementy:

- ▶ informację o obszarze interwencji (filar, priorytet)
- ▶ ranking ważności zadania (uwzględniający jego planowaną efektywność, także ekonomiczną)
- ▶ określony horyzont czasowy (miesiące, tygodnie)
- ▶ odpowiedzialność (lider i podmioty wykonawcze)
- ▶ monitoring (wskaźniki produktu, rezultatu lub oddziaływania)

Programy i plany lokalne powinny stanowić narzędzia wspierające wdrażanie wojewódzkiej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sugerowane jest jak największe upowszechnienie zasad nowoczesnego programowania działań ukierunkowanych na redukcję zagrożenia w ruchu drogowym oraz informowanie o korzyściach płynących z systemowego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powołane w przyszłości powiatowe i gminne rady bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny wypełniać funkcje zarządcze analogiczne do tych z poziomu województwa. Szczególne znaczenie powinny mieć procesy koordynujące działania pomiędzy komendami powiatowymi Policji, Państwowej Straży Pożarnej i Ochotniczej Straży Pożarnej, jednostkami oświatowymi i edukacyjnymi, zarządcami dróg powiatowych i gminnych, a także lokalnymi społecznościami i organizacjami pozarządowymi.

► STRUKTURA ROCZNEGO PLANU REALIZACYJNEGO

FILAR	PRIORYTET	KIERUNEK	ZADANIE	RANKING	PRODUKT
I	P1	K1			
		K2			
	P2	K1			
		K2			
		K3			
		K4			
II	P1	K1			
		K2			
	P2	K1			
		K2			
III	P1	K1			
		K2			
		K3			
	P2	K1			
		K2			
IV	P1	K1			
		K2			
	P2	K1			
		K2			
V	P1	K1			
		K2			
		K3			
	P2	K1			
		K2			

LEGENDA:

Zadanie – nazwa przedsięwzięcia

Ranking – ocena gwiazdkowa (1–5) uwzględniająca wpływ zadania na brd oraz stosunek korzyści–koszty

Produkt – końcowy efekt zadania

Wskaźnik – właściwy dla danego zadania wskaźnik produktu, rezultatu lub oddziaływania

ZASADY MONITOROWANIA

Monitoring wdrażania Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 będzie prowadzony na bieżąco. Do oceny stopnia realizacji założonych celów, a także poziomu wykonania zaplanowanych zadań przygotowany zostanie zestaw wskaźników umożliwiających ocenę aktualnego stanu bezpieczeństwa oraz wykonanie corocznych Planów Realizacyjnych. Ocena stanu bezpieczeństwa będzie oparta na informacji dotyczącej liczby wypadków, zabitych i ciężko rannych, a także wskaźników zagrożenia. Analiza i monitoring wykonania Planów Realizacyjnych bazować będzie na przyjętych wskaźnikach produktu, rezultatu i oddziaływania.

► ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2014-2020

- Liczba wypadków
- Liczba zabitych
- Liczba ciężko rannych
- Liczba zabitych/100 tys. mieszkańców
- Liczba wypadków/100 tys. mieszkańców
- Liczba zabitych/100 wypadków
- Liczba wypadków/100 km drogi

► KATEGORIE WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA PLANÓW REALIZACYJNYCH LUBELSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2014-2020

- Wskaźniki produktu – odnoszące się bezpośrednio do danego zadania, liczone w jednostkach materialnych
- Wskaźniki rezultatu – odnoszące się do efektów prowadzonych zadań, dostarczające m.in. informacji o zmieniających się zachowaniach użytkowników dróg
- Wskaźniki oddziaływania – odnoszące się do długotrwałych konsekwencji i efektów zadań, niebędące efektem następującym bezpośrednio po zrealizowaniu zadania

Na potrzeby bieżącej kontroli postępów w zakresie realizacji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 dla każdego roku proponuje się przyjęcie wartości liczby zabitych oraz ciężko rannych wyznaczonych jako cele programu do roku 2020 (wykres na str. 36).

Zaleca się także, by podobny model monitorowania został zastosowany na poziomie każdego z powiatów. W tym przypadku, z uwagi na niskie wartości określające liczbę zabitych, proponuje się wskazanie celów w postaci liczby wypadków drogowych oraz osób ciężko rannych lub alternatywnie – łącznej liczby zabitych i ciężko rannych.

FINANSOWANIE

Finansowanie realizacji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 bazować będzie na budżecie instytucji wchodzących w skład Lubelskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ważną rolę w mechanizmie finansowania odegrać powinna pula środków w ramach kolejnego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, w ramach której powinny zostać przewidziane pozycje dedykowane wsparciu zadań ukierunkowanych na modernizację i wzrost bezpieczeństwa systemów transportowych, w szczególności – bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od momentu przyjęcia Uchwały Lubelskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przyjęciu Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020, w okresie kolejnych dwóch lat, to jest do końca roku 2016, założono 9 kolejnych kroków wdrożeniowych:

ROK 2014**IV kwartał 2014**

- ▶ Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2014

IV kwartał 2014

- ▶ Przygotowanie Planu Realizacyjnego na rok 2015

ROK 2015**II kwartał 2015**

- ▶ Przygotowanie raportu nt. stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim w roku 2014

IV kwartał 2015

- ▶ Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2015

IV kwartał 2015

- ▶ Przygotowanie Planu Realizacyjnego na rok 2016

ROK 2016**I kwartał 2016**

- ▶ Przygotowanie sprawozdania z wykonania Planu Realizacyjnego w roku 2015

II kwartał 2016

- ▶ Przygotowanie raportu nt. stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim w roku 2015

IV kwartał 2016

- ▶ Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2016

IV kwartał 2016

- ▶ Przygotowanie Planu Realizacyjnego na rok 2017

Zakłada się, iż kroki wdrożeniowe w kolejnych latach będą tożsame z krokami zaplanowanymi do końca roku 2016. Z uwagi na zmieniające się uwarunkowania, w tym ewentualne dodatkowe wytyczne z poziomu krajowego wynikające z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, sposób wdrażania Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 będzie aktualizowany na bieżąco – po ich uwzględnieniu.

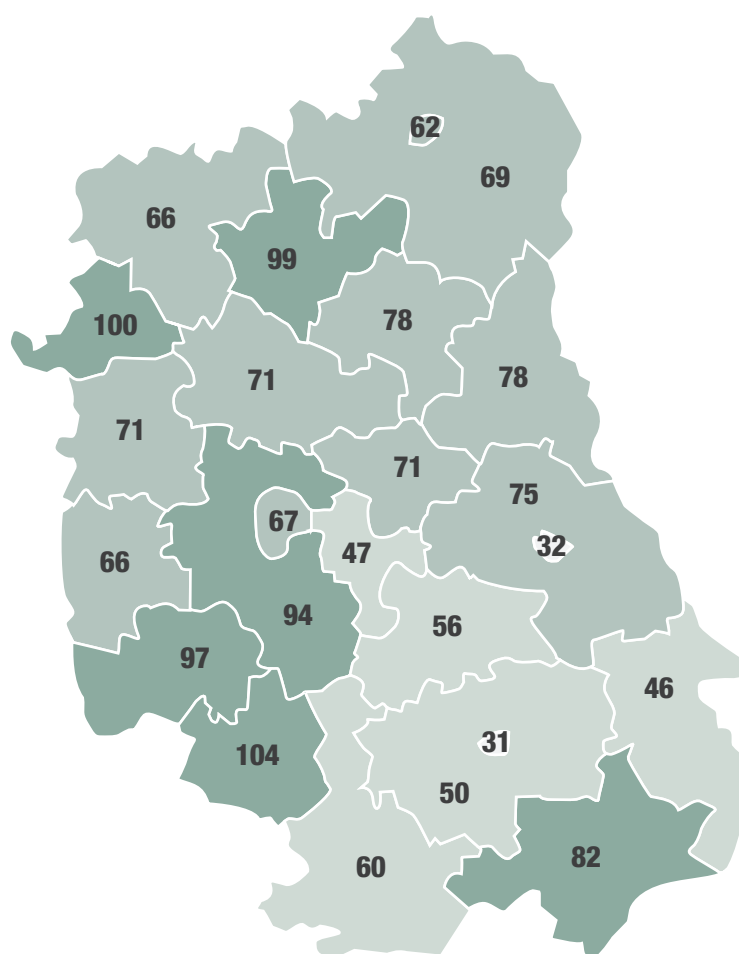
- ▶ W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020. Komisja Europejska, Bruksela 2010
- ▶ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2013
- ▶ Program Realizacyjny na lata 2014-2015 do Narodowego Programu BRD na lata 2014-2020, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2014
- ▶ Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 2013
- ▶ Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin, 2014
- ▶ Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych, EKKOM, Kraków, 2008
- ▶ Drzewa w koronie drogi a standardy bezpieczeństwa, Budzyński, Jamroz, Radzikowski, Międzynarodowe Seminarium BRD GAMBIT, Politechnika Gdańska, 2008
- ▶ Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa, 2013
- ▶ Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2003-2010: GAMBIT Lubelski, Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie, 2002
- ▶ Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, www.obserwatoriumbrd.pl
- ▶ Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatorium.word.olsztyn.pl
- ▶ Komenda Główna Policji, www.policja.pl
- ▶ Główny Urząd Statystyczny, www.gus.pl

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA W ROKU 2013

► WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY

Liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	W/100 tys. M
białski	68,8
biłgorajski	60,0
chełmski	75,4
hrubieszowski	46,2
janowski	103,6
krasnostawski	55,6
kraśnicki	97,2
lubartowski	71,1
lubelski	93,7
łęczyński	71,2
łukowski	65,9
opolski	66,3
parczewski	77,7
puławski	71,4
radzyński	98,6
rycki	99,9
świdnicki	46,6
tomaszowski	81,7
włodawski	78,3
zamojski	50,4
m. Biała Podlaska	62,4
m. Chełm	32,1
m. Lublin	66,6
m. Zamość	30,6
ŚREDNIA	69,4

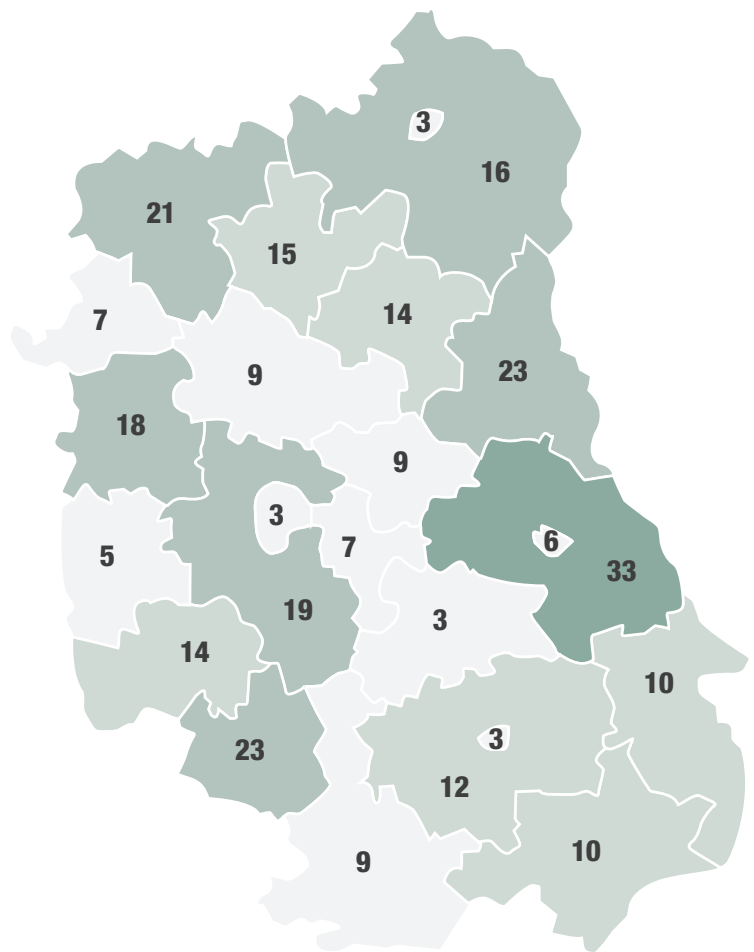


kolor szary – wartość niższa od przeciętnej dla regionu
 kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

► WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY

Liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	W/100 tys. M
białski	15,9
biłgorajski	8,7
chełmski	32,7
hrubieszowski	10,4
janowski	23,3
krasnostawski	3,0
kraśnicki	14,2
lubartowski	8,9
lubelski	19,4
łęczyński	8,7
łukowski	21,0
opolski	4,9
parczewski	13,9
puławski	18,1
radzyński	14,8
rycki	6,9
świdnicki	6,9
tomaszowski	10,4
włodawski	22,7
zamojski	11,9
m. Biała Podlaska	3,5
m. Chełm	6,1
m. Lublin	3,5
m. Zamość	3,1
ŚREDNIA	11,6



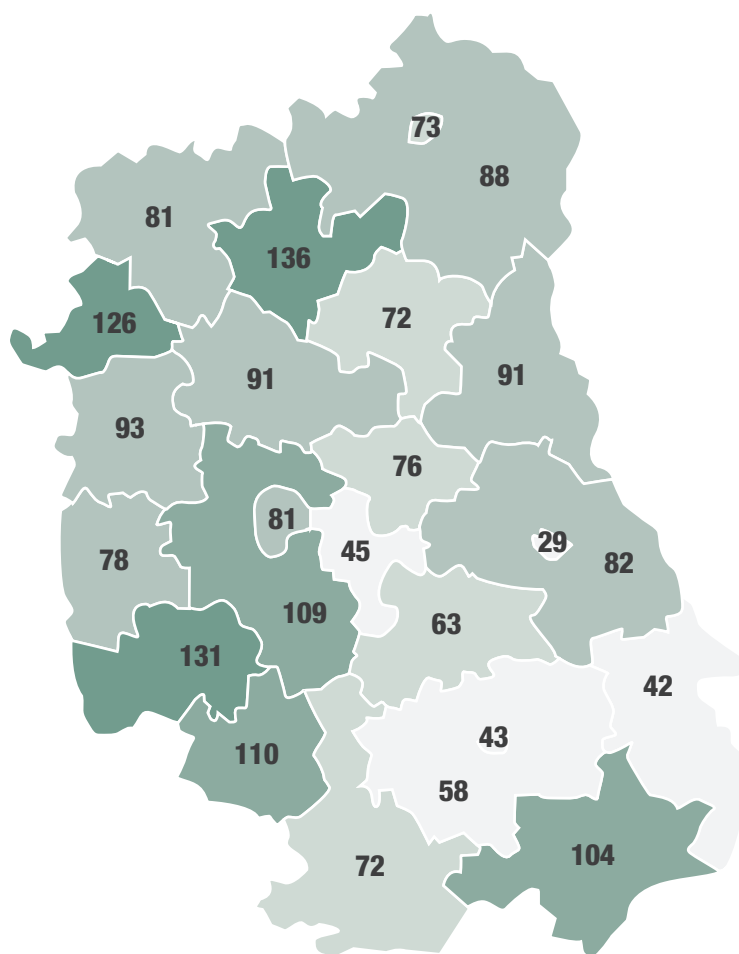
kolor szary – wartość niższa od przeciętnej dla regionu
 kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA W ROKU 2013

► WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY

Liczba rannych na 100 tys. mieszkańców według powiatów

Powiat	W/100 tys. M
białski	88,2
biłgorajski	71,6
chełmski	81,7
hrubieszowski	41,7
janowski	109,9
krasnostawski	63,1
kraśnicki	130,6
lubartowski	91,0
lubelski	109,0
łęczyński	76,4
łukowski	81,4
opolski	77,7
parczewski	72,1
puławski	92,9
radzyński	136,4
rycki	125,7
świdnicki	45,2
tomaszowski	103,5
włodawski	91,0
zamojski	57,7
m. Biała Podlaska	72,8
m. Chełm	29,0
m. Lublin	80,9
m. Zamość	42,9
ŚREDNIA	83,3

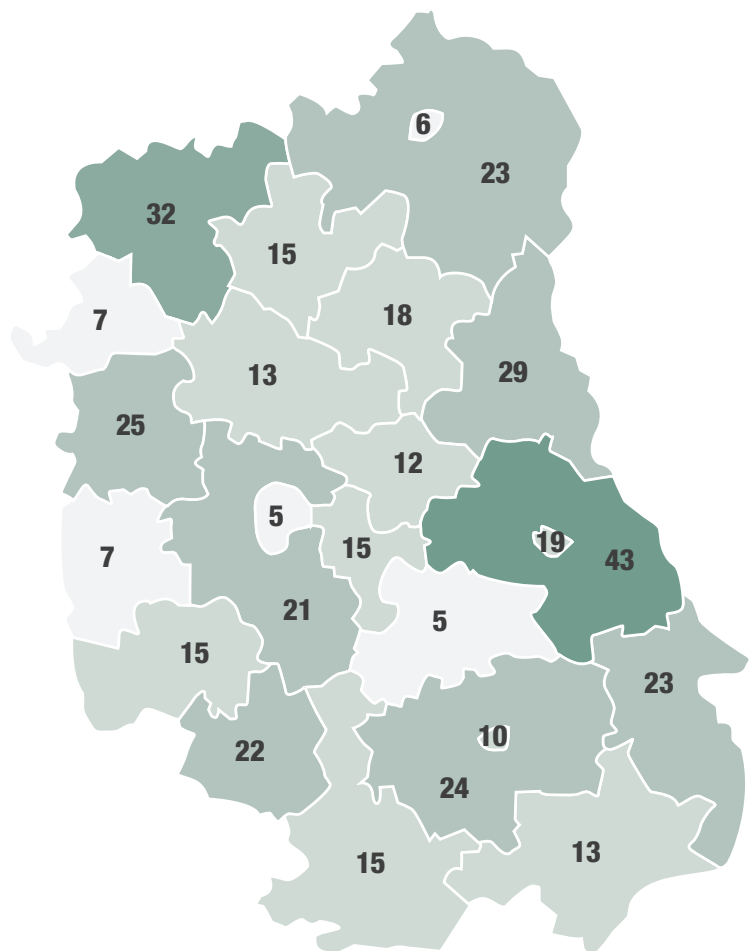


kolor szary – wartość niższa od przeciętnej dla regionu
 kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

► CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Liczba zabitych na 100 wypadków według powiatów

Powiat	W/100 tys. M
białski	23,1
biłgorajski	14,5
chełmski	43,3
hrubieszowski	22,6
janowski	22,4
krasnostawski	5,4
kraśnicki	14,6
lubartowski	12,5
lubelski	20,7
łęczyński	12,2
łukowski	31,9
opolski	7,3
parczewski	17,9
puławski	25,3
radzyński	15,0
rycki	6,9
świdnicki	14,7
tomaszowski	12,7
włodawski	29,0
zamojski	23,6
m. Biała Podlaska	5,6
m. Chełm	19,0
m. Lublin	5,2
m. Zamość	10,0
ŚREDNIA	16,7



kolor szary – wartość niższa od przeciętnej dla regionu
kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla regionu

Województwo	Wypadki		Zabici		Ranni		Ciężko ranni	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
BIALSKI	90	78	21	18	96	100	64	60
BIŁGORAJSKI	58	62	10	9	58	74	35	49
CHEŁMSKI	69	60	13	26	65	65	6	15
HRUBIESZOWSKI	40	31	2	7	56	28	10	4
JANOWSKI	34	49	7	11	54	52	9	10
KRASNOSTAWSKI	35	37	14	2	35	42	13	31
KRAŚNICKI	94	96	9	14	114	129	51	57
LUBARTOWSKI	65	64	12	8	73	82	47	42
LUBELSKI	134	140	22	29	150	163	78	78
ŁĘCZYŃSKI	47	41	7	5	45	44	19	23
ŁUKOWSKI	95	72	26	23	104	89	62	48
OPOLSKI	26	41	6	3	24	48	7	18
PARCZEWSKI	27	28	5	5	25	26	2	5
PUŁAWSKI	90	83	9	21	116	108	47	54
RADZYŃSKI	61	60	9	9	87	83	14	18
RYCKI	71	58	12	4	90	73	15	7
ŚWIDNICKI	31	34	4	5	31	33	12	6
TOMASZOWSKI	90	71	10	9	111	90	36	37
WŁODAWSKI	31	31	2	9	42	36	18	5
ZAMOJSKI	74	55	13	13	87	63	50	32
M. BIAŁA PODLASKA	45	36	2	2	52	42	26	26
M. CHEŁM	29	21	1	4	28	19	1	1
M. LUBLIN	253	229	26	12	291	278	130	132
M. ZAMOŚĆ	36	20	1	2	43	28	20	9
	1 625	1 497	243	250	1 877	1 795	772	767

Kolizje		Wypadki/ 100 tys. mieszk.		Zabici/ 100 tys. mieszk.		Zabici/ 100 wyp.		Województwo
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
856	995	79	69	18	16	23	23	BIALSKI
578	634	160	60	28	9	17	15	BIŁGORAJSKI
393	473	113	75	21	33	19	43	CHEŁMSKI
469	463	101	46	5	10	5	23	HRUBIESZOWSKI
184	236	59	104	12	23	21	22	JANOWSKI
328	374	34	56	14	3	40	5	KRASNOSTAWSKI
566	596	118	97	11	14	10	15	KRAŚNICKI
675	731	96	71	18	9	18	13	LUBARTOWSKI
1234	1 333	200	94	33	19	16	21	LUBELSKI
437	482	54	71	8	9	15	12	ŁĘCZYŃSKI
774	810	87	66	24	21	27	32	ŁUKOWSKI
371	428	39	66	9	5	23	7	OPOLSKI
234	268	41	78	8	14	19	18	PARCZEWSKI
1241	1 344	100	71	10	18	10	25	PUŁAWSKI
309	337	41	99	6	15	15	15	RADZYŃSKI
482	472	123	100	21	7	17	7	RYCKI
512	430	42	47	5	7	13	15	ŚWIDNICKI
600	560	26	82	3	10	11	13	TOMASZOWSKI
225	270	65	78	4	23	6	29	WŁODAWSKI
515	522	75	50	13	12	18	24	ZAMOJSKI
623	673	41	62	2	3	4	6	M. BIAŁA PODLASKA
744	986	47	32	2	6	3	19	M. CHEŁM
4732	4 827	217	67	22	3	10	5	M. LUBLIN
623	560	62	31	2	3	3	10	M. ZAMOŚĆ
17 705	18 804	75	69	11	12	15	17	



FUNDACJA ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ

www.fril.org.pl

FUNDACJA ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ z siedzibą w Gdańsku działa od listopada 1999 roku a jej podstawowym celem statutowym jest rozwój i promocja dyscypliny naukowej INŻYNIERIA LĄDOWA w kraju i za granicą. Cel ten jest realizowany m.in. poprzez:

- finansowanie badań naukowych,
- stypendia dla rozwijającej się kadry naukowej,
- propagowanie najnowszych osiągnięć inżynierii lądowej,
- promowanie zawodu inżyniera budownictwa,
- organizowanie w Polsce wykładów i badań wybitnym naukowcom zagranicznym,
- tworzenie forum współpracy naukowców oraz rządowych i prywatnych podmiotów gospodarczych.

Środki na realizację statutowych celów są pozyskiwane z działalności gospodarczej, subwencji osób prawnych oraz z darowizn, spadków i zapisów. Fundacją kieruje Zarząd, a jego prace nadzoruje Rada Fundacji.

Niniejszy dokument jest regionalną formułą realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 dla województwa lubelskiego. Powstał w ślad za rekomendacjami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która w 2013 roku wystosowała apel do wszystkich wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce o czynne włączenie się do wdrażania programu krajowego tak, by możliwa była trwała poprawa bezpieczeństwa na drogach naszego kraju i osiągnięcie w 2020 celów stawianych nam przez Unię Europejską.

Dane wykorzystane do opracowania tego dokumentu pochodzą z Komendy Głównej Policji, Lubelskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wykorzystano również informacje publikowane przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Europejską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Międzynarodową Bazę Danych o Wypadkach Drogowych IRTAD.

Lubelski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020 został opracowany na zlecenie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej, Chełmie, Lublinie i Zamościu przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku.

