

PROGRAM
DŁUGOTERMINOWY
(STRATEGIA)
DO ROKU 2020

Gdańsk, grudzień 2010 r.

Egz. nr.....

Projekt wykonały

Połączone Zespoły Autorskie Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej jako „**Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT Lęborski**” - zgodnie z planem pracy Pomorskiej Rady BRD na rok 2010.

Autorzy:

Dr inż. Kazimierz Jamroz – kierownik projektu
Mgr Izabela Oskarbska
Mgr inż. Dawid Ryś

Partnerzy miejscowi:

-
- 1. Starostwo Powiatowe w Lęborku
- 2. Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku
- 3. Komenda Powiatowa Policji w Lęborku
- 4. Komenda Powiatowa PSP w Lęborku

Spis treści:

1. WSTĘP	1
2. DIAGNOZA	2
2.1 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego	2
2.2 Ocena systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego	4
3. UWARUNKOWANIA PROGRAMOWANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.....	6
3.1 Uwarunkowania europejskie	6
3.2 Uwarunkowania krajowe	6
3.3 Uwarunkowania regionalne.....	7
3.4 Uwarunkowania lokalne	7
4. WIZJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POWIECIE LĘBORSKIM	8
4.1 Prognoza brd do roku 2020.....	8
4.2 Przyjęta Wizja ZERO	8
5. STRATEGIA BRD DO ROKU 2020	10
5.1 Cel główny.....	10
5.2 Sposób przygotowania programu	12
5.3 Cele szczegółowe i priorytety.....	13
6.1 Obszary działań	14
7 HARMONOGRAM WDRAŻANIA PROGRAMU	14
7.1 Okres realizacji poszczególnych zadań	14
7.2 Priorytety	16
8. KOSZTY I EFEKTY PROGRAMU.....	24
8.1 Zestawienie kosztów	24
9. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU.....	25
9.1 Zarządzanie programem	25
9.2 Zasady programowania i współpracy.....	25
9.3 Zasady monitorowania programu	26
9.4 Oczekiwania wobec władz wojewódzkich i centralnych.	27
10 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	28
11. ZAKOŃCZENIE.....	29

SPIS RYSUNKÓW:

Rys.1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w powiecie łęborskim w latach 2005–2009	2
Rys. 2. Udział ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w latach 2005 – 2009 w powiecie łęborskim w grupach wysokiego ryzyka.....	3
Rys. 3 Plan realizacji Wizji ZERO w Polsce.....	8
Rys.4 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w powiecie łęborskim do roku 2020 z podziałem na etapy	11
Rys.5 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w powiecie łęborskim do roku 2020 z podziałem na etapy.....	11
Rys. 6 Przyjęta struktura aktywności w Powiatowym Programie BRD GAMBIT Łęborski	12
Rys. 7 Lokalny system brd	14
Rys.8 Harmonogram wdrażania strategii.....	15

SPIS TABLIC:

Tablica 1 Koszty realizacji Powiatowego Programu BRD na lata 2011 - 2020 z podziałem na cele i priorytety	24
Tablica 2 Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania Strategii brd do roku 2020	27

1. WSTĘP

Program GAMBIT Lęborski jest formułą lokalnego wdrażania Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Pomorski, który został zaktualizowany w roku 2008 i przyjęty przez Pomorską Radę BRD tym roku, jako program dla województwa pomorskiego na lata 2009-2013, oraz Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, przyjętego przez Radę Ministrów w kwietniu roku 2005, jako program dla Polski na lata 2005-2013. W Programach tych przyjęto cel główny: zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2013 w stosunku do roku 2003 o 50%. Niewątpliwie była to znacząca decyzja, świadcząca przede wszystkim o przekonaniu, że istnieje konieczność przyjęcia jednolitej metodyki działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Jest bowiem faktem, że wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, lecz zarazem niedocenianym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, który wymaga zdecydowanych, permanentnych i wielodyscyplinarnych działań prewencyjnych. Ponadto dyrektywy zawarte IV Programie Bezpieczeństwa na drogach na lata 2010 – 2020 przez Unię Europejską, obligują Polskę do obniżenia liczby ofiar śmiertelnych o 50%. Zatem, aby uzyskać cel postawiony przez Unię Europejską należy wprowadzać działania zmierzające do redukcji ofiar śmiertelnych, na wszystkich drogach oraz we wszystkich obszarach.

Zakłada się, że docelowo Program Gambit Lęborki zawierać będzie trzy perspektywy czasowe:

- Diagnozę stanu i systemu brd w powiecie w latach 2005-2009
- Program Realizacyjny brd na lata 2011-2013
- Strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020

Misją programu GAMBIT Lęborski jest **powiat lęborski- komfort przez bezpieczeństwo**. Oznacza to, że powiat lęborskim będzie powiatem o dobrze zorganizowanym systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życzliwych i przyjaznych uczestnikach ruchu, cieszący się poszanowaniem pieszych i rowerzystów, bezpieczną infrastrukturą drogową, skutecznym systemem nadzoru nad ruchem i ratownictwem drogowym.

Wdrożenie programu i osiągnięcie celu strategicznego spowoduje, że jakość życia mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dorówna poziomowi najbezpieczniejszych krajów UE.

Ponadto przyjęta strategia powinna:

- umożliwiać wykorzystywanie szans jakie stają przed powiatem i całym województwem pomorskim,
- pokazywać gotowość powiatu do kreowania własnej polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnej z polityką kraju i regionu,
- wspierać samorząd powiatu w prowadzeniu działań niezbędnych w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym w ramach pomocy zagranicznej.

2. DIAGNOZA

2.1 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

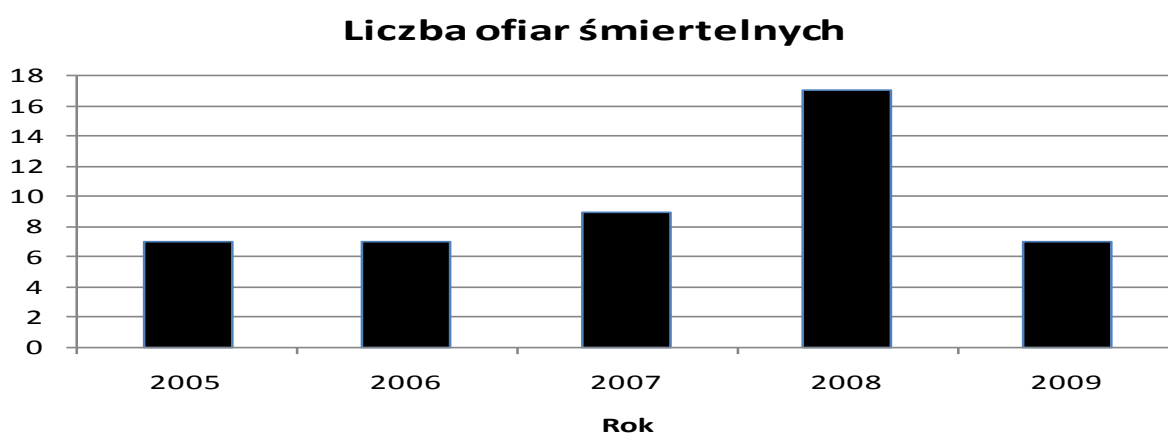
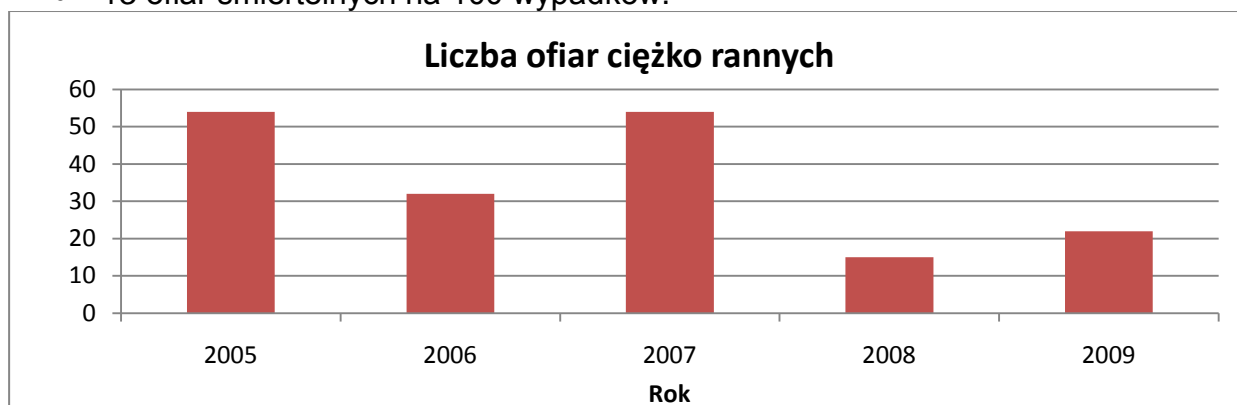
W ciągu analizowanego okresu 2005 – 2009 w wypadkach drogowych w powiecie lęborskim:

- śmierć poniosło 47 osób, tj. średnio ok. 9 osób rocznie,
- rannych było 376 osób, tj. średnio 5 osób rocznie – w tym 177 osób było ciężko rannych, tj. średnio 35 rocznie osób ciężko rannych,
- koszty zdarzeń drogowych wyniosły prawie 210 mln zł, tj. średnio ok. 42 mln rocznie.

Obserwując lata 2005 – 2009 można zauważyć, iż liczba wypadków i ofiar rannych w powiecie ma tendencję zmienną. Z analizy liczby ofiar śmiertelnych wynika, iż tendencja do roku 2008 tego wskaźnika była rosnąca, należy zauważyć że w roku 2008 liczba ofiar śmiertelnych wzrosła dwukrotnie w porównaniu do roku 2007, natomiast w roku 2009 zmalała do liczby z roku 2007. Liczba ofiar ciężko rannych w analizowanym okresie jest zmienna; (najwięcej ofiar ciężko rannych zarejestrowano w roku 2007, a najmniejszą w roku 2008, w przeciwieństwie do ofiar lekko rannych gdzie oprócz roku 2006 liczba ofiar lekko oscyluje granicach 100 osób.

W roku 2009 podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu w powiecie lęborskim dotyczące ofiar śmiertelnych wynosiły:

- 11 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców,
- 13 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków.

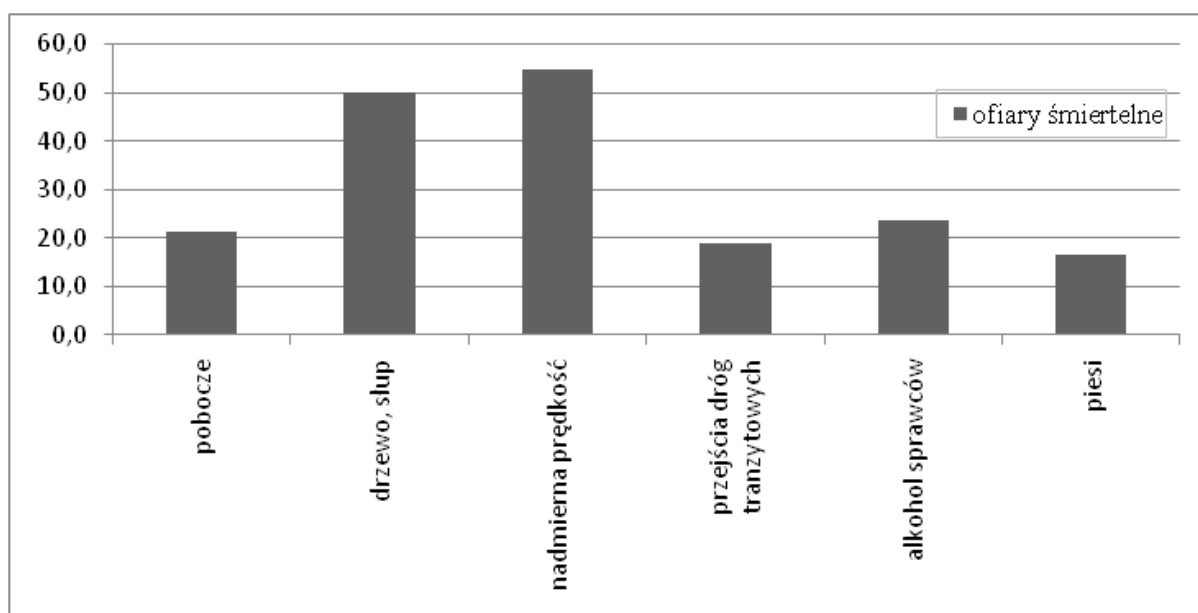


Rys.1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w powiecie lęborskim w latach 2005–2009

Grupami szczególnie wysokiego ryzyka w wypadku drogowym, pod względem liczby ofiar i udziału w ruchu, są: piesi, młodzi kierowcy jako sprawcy wypadków, dzieci oraz rowerzyści (rys. 2).

Wskaźnik śmiertelnych ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu wynosi 11 ofiar na 100 tys. mieszkańców. Wskaźnik udziału ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego w latach 2005 - 2009 wynosi 27%, w tym:

piesi – stanowią 17% ofiar śmiertelnych,
rowerzyści – stanowią 9,5% ofiar śmiertelnych.



Rys. 2. Udział ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w latach 2005 – 2009 w powiecie lęborskim w grupach wysokiego ryzyka

W 2009 na obszarze powiatu lęborskiego wskaźnik ryzyka bycia ofiarą ranną wynosił: 99 ofiar rannych/100 tys. mieszkańców oraz 13 ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców. Wskaźniki te są niższe niż średnia w województwie pomorskim, jednak wskaźnik ciężkości wypadków wynoszący w powiecie lęborskim 11 ofiar śmiertelnych/100 wypadków i był o 10% wyższy niż średni wskaźnik w województwie pomorskim.

Główne problemy brd w powiecie lęborskim to: wypadki spowodowane nadmierną prędkością oraz najechnaniem na **drzewo**. Wypadki te są bardzo często ze sobą powiązane, jak wynika z analizy wypadków w wyniku przekroczenia prędkości aż 47% to najechnanie na drzewo.

Najczęstszymi rodzajami wypadków w powiecie lęborskim są: najechnanie na pieszego (99 wypadków), w których zginęło 7 osób, a rannych zostało 101 osób oraz najechnanie na drzewo, słup (91 wypadków), w których zginęło 21 osób, a 129 zostało rannych.

Najbardziej zagrożone ryzykiem bycia ofiarą wypadku drogowego są gmina Wicko i Nowa Wieś Lęborska

Młodzi kierowcy. W latach 2005-2009 na terenie powiatu lęborskiego zarejestrowano łącznie 73 wypadki drogowe spowodowane przez młodych kierowców (w wieku 18- 24 lat), co stanowi 23% ogółu wypadków.

Nadmierna prędkość była przyczyną 33% wypadków, w których zginęło 49% ogółu ofiar śmiertelnych a ranni stanowili 410% ogółu ofiar rannych. Najwięcej wypadków z powodu nadmiernej prędkości wydarzyło się w gminie Nowa Wieś Lęborska oraz na porównywalnym poziomie w gminach Cewice i Wicko.

Alkohol. W powiecie lęborskim miało miejsce 15% wypadków z udziałem uczestników ruchu pod wpływem alkoholu, w wyniku tych wypadków śmierć poniosło 11% wszystkich ofiar śmiertelnych w powiecie. Najwięcej wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu zarejestrowano w gminach Lębork i Nowa Wieś Lęborska.

Infrastruktura drogowa. Do największej liczby wypadków drogowych dochodzi w wyniku najechania na drzewo lub inny obiekt drogowy oraz na drogach tranzytowych przechodzących przez miejscowości. Najbardziej niebezpieczne z punktu widzenia liczby wypadków to drogi wojewódzkie nr: 214 i 213.

2.2 Ocena systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wdrażanie środków poprawy bezpieczeństwa wymaga przede wszystkim uświadomienia i rozpoznania najistotniejszych potrzeb oraz braków systemu brd. Przeprowadzając ocenę systemu brd w powiecie lęborskim w pięciu obszarach: struktura brd, infrastruktura drogowa, edukacja, nadzór i kontrola zostały przedstawione potrzeby oraz braki w nich występujące.

- 1 Struktura brd
 - Brak Powiatowej Rady BRD
 - Brak stanowiska Powiatowego Inspektora BRD
 - Szkolenie kadry w zakresie brd
 - Niedostateczne finansowanie na remonty nawierzchni dróg,
 - Niebezpieczne otoczenie dróg i ulic (drzewa, słupy)
 - Brak oceny efektywności prowadzonych działań
 - Potrzeba informacji społeczności o stanie brd w powiecie oraz poszczególnych gminach, planowanych działaniach i akcja prewencyjnych
- 2 Infrastruktura drogowa
 - Niedostateczne finansowanie na remonty nawierzchni dróg,
 - Niebezpieczne otoczenie dróg i ulic (drzewa, słupy)
 - Brak chodników i bezpiecznych poboczy
 - Potrzeba zastosowania większej ilości środków ochrony niechronionych użytkowników dróg (segregacja i separacja ruchu pieszego i rowerowego od samochodowego, azyle dla pieszych)
 - Potrzeba poprawy stanu nawierzchni, chodników i poboczy
- 3 Edukacja
 - Niewystarczające zaopatrzenie szkół w materiały dydaktyczne

- Brak programów edukacji rodziców
 - Brak szkoleń dla rodziców
 - Brak możliwości przygotowania z części praktycznej do jazdy motorowerem
 - Brak miasteczek ruchu drogowego
- 4** Kontrola i nadzór
- Potrzeba wzrostu kontroli m.in. poprzez automatyzację procesu kontroli
 - Brak strategii kontroli ruchu drogowego
 - Wzmocnienie dynamicznych kontroli ruchu drogowego (pomiar prędkości)
 - Usprawnienie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dziecięcych
 - Braki sprzętowe
- 5** Ratownictwo
- Brak wspólnych szkoleń dla wszystkich służb ratowniczych
 - Potrzeba ulepszenia transportu medycznego oraz systematycznego wyposażenia ambulansów
 - Braki sprzętowe

Biorąc pod uwagę powyżej sformułowane wnioski, zaawansowanie wielu działań i rozwój wiedzy na temat brd, istnieje celowość tworzenia Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Lęborski. Uzasadnieniami takiego działania są ponadto: fakt, że liczba wypadków, liczba ofiar wypadków drogowych oraz straty materialne i społeczne ponoszone w tych wypadkach nadal są na poziomie zbyt wysokim w stosunku do najlepszych krajów UE, uwarunkowania europejskie zawarte w dokumentach programowych (Polityka Transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję, IV Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE) z racji przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, nowe uwarunkowania krajowe i regionalne zawarte w nowych dokumentach programowych (Polityka Transportowa Państwa, Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007 – 2013, Strategia Rozwoju Transportu w latach 2007 – 2013), Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020, Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Pomorski oraz Strategia Powiatu Lęborskiego

3. UWARUNKOWANIA PROGRAMOWANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

3.1 Uwarunkowania europejskie

Unia Europejska przyjęła dokument pt. „**Polityka transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję**”, w którym założyła cel: o 50% mniej ofiar śmiertelnych w roku 2010. Oznacza to nie więcej niż 20 tys. zabitych we wszystkich krajach Unii (UE15), w roku 2010. Strategię działania określa **III Europejski Program Działań** na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Program ten zmierza do:

- zachęcania użytkowników dróg do poprawnego zachowania na drodze,
- poprawy bezpieczeństwa pojazdów,
- poprawy infrastruktury drogowej.

Uszczegółowieniem zapisów „Polityki transportowej UE do roku 2010 – Czas na decyzję” jest **Rekomendacja Komisji Europejskiej** z 21 października 2003 roku w sprawie egzekwowania przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komisja Europejska stwierdza, że głównymi przyczynami wypadków śmiertelnych (na obszarze EU 15) jest nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu oraz niestosowanie pasów bezpieczeństwa. Zakłada się, że ograniczenie działania tych przyczyn przyniesie ponad połowę zamierzonego 50% spadku ofiar śmiertelnych. Stwierdzono, że egzekwowanie przepisów jest istotnym i skutecznym sposobem na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Komisja będzie prowadziła, co dwa lata ocenę trendu spadku liczby ofiar śmiertelnych, jeżeli założony cel – 50% będzie zagrożony, Komisja przedłoży propozycję dyrektywy nakładającej obowiązek osiągnięcia docelowego ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych.

3.2 Uwarunkowania krajowe

Polityka Transportowa Państwa. Bezpieczeństwo w transporcie jest jednym z podstawowych zadań projektu „Polityki Transportowej Państwa na lata 2005 - 2025. W dokumencie tym zyskało ono rangę jednego z pięciu celów szczegółowych: poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków drogowych i ograniczenie ich skutków (zabici i ranni).

Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007 - 2013. W Narodowym Planie Rozwoju, kierunek działań pt. „Tworzenie nowoczesnej sieci transportowej”, zawiera działanie „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, którego celem jest osiągnięcie standardów krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie poprzez zmniejszenie liczby przekroczeń prędkości, zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby kierujących pod wpływem alkoholu i audyt brd wszystkich projektów budowy, przebudowy i modernizacji dróg.

Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013. Jednym z pięciu celów Strategii jest „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Cel ten zakłada zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% w stosunku do roku 2003 tj. nie więcej niż 2800 zabitych w roku 2013.

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005. Zakłada cel główny zgodny z celem określonym w Strategii Rozwoju Transportu tj. zmniejszenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do roku 2013 poprzez realizację celów szczegółowych:

- 1 Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd

- 2 Kształtowanie bezpiecznych zachowań u uczestników ruchu drogowego
- 3 Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów
- 4 Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej
- 5 Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

3.3 Uwarunkowania regionalne

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego. W Strategii Rozwoju nie wskazuje się zadań bezpośrednio związanych z brd, natomiast problem ten stanowi element szerszego zagadnienia bezpieczeństwa ujętego w priorytecie 4. Kreowanie wysokiej jakości życia poprzez realizację Celu 4.1 Tworzenie bezpiecznych i atrakcyjnych warunków życia. Wśród zadań związanych z problematyką brd wymienia się: poprawę realnego stanu i społecznego poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i turystów, utworzenie zintegrowanego systemu ratownictwa.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego. Dokument wskazuje na najpoważniejszy negatywny skutek uboczny funkcjonowania systemu transportowego, jakim są wypadki drogowe. Do głównych celów rozwoju infrastruktury transportowej województwa zaliczono: budowę obwodnic miast, tworzenie zhierarchizowanej sieci dróg, tworzenie struktur przestrzennych minimalizujących ryzyko występowania konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami infrastruktury transportowej.

3.4 Uwarunkowania lokalne

Podstawowym uwarunkowaniem lokalnym, do którego powinien nawiązywać Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - GAMBIT Lęborski jest **Strategia Rozwoju Powiatu Lęborskiego**. Strategia Powiatu opiera się na trzech głównych filarach:

Środowisko naturalne jako niezbędna podstawa zrównoważonego rozwoju,

Gospodarka jako narzędzie osiągnięcia zrównoważonego rozwoju,

Dobra **jakość Życia** dla wszystkich ludzi (aspekt społeczny), który jest celem zrównoważonego rozwoju

Wymieniono pięć głównych celów strategicznych: gospodarka, społeczność, infrastruktura, przestrzeń i ekologia. W każdym z obszarów strategicznych wyznaczono priorytety oraz działania w ramach priorytetów wraz z krótkim ich opisem, wskazaniem głównych zadań oraz przykładowym źródłem finansowania.

W żadnym z wymienionych celów nie ma wyznaczonych bezpośrednich priorytetów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jedynie w celu Infrastruktura priorytet dotyczący **rozbudowy i modernizacji infrastruktury technicznej w celu**

zwiększenia konkurencyjności powiatu i bezpieczeństwa jego mieszkańców

posiada działanie związane z poprawą stanu technicznego dróg oraz poprawą i bezpieczeństwem transportu zbiorowego. Do działań, które mogą wpisywać się w Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT Lęborski można również zaliczyć działania z celu Społeczność w priorytecie ochrona zdrowia i bezpieczeństwo obywateli. Działanie to związane jest z porządkiem publicznym i bezpieczeństwem obywateli

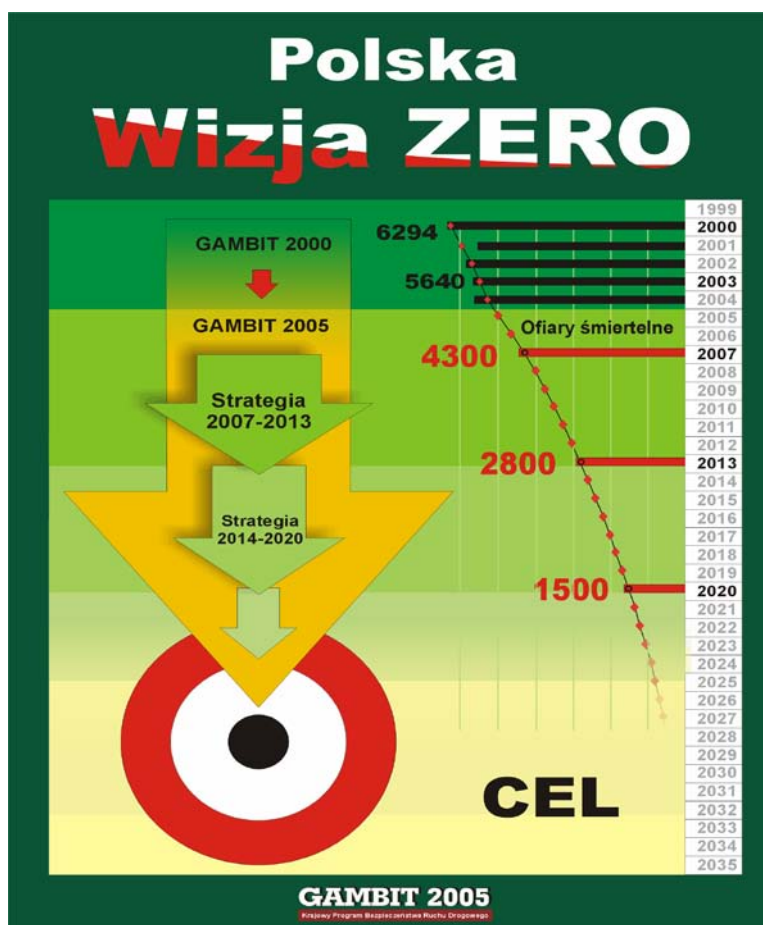
4. WIZJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POWIECIE ŁĘBORSKIM

4.1 Prognoza brd do roku 2020

Prognozy motoryzacji w Polsce wskazują, że do roku 2020 liczba samochodów osobowych może wzrosnąć o dalsze 50 - 70%. W przypadku zaniechania działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020 w wypadkach drogowych, w powiecie łęborskim, może zginąć około 180 osób. Przy obecnej tendencji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. w przypadku braku podejmowania odpowiednich działań w zakresie poprawy brd, można się spodziewać zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w roku 2020, zaledwie o 20%. Jest to zbyt mało w stosunku do celu krajowego i regionalnego.

4.2 Przyjęta Wizja ZERO

Obecny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz członkostwo Polski w Unii Europejskiej wymagają potraktowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jako jednego z najważniejszych priorytetów polityki transportowej państwa. Mając na względzie doświadczenia krajów o wysokim poziomie brd (Szwecja, Norwegia), naszą dalekosiężną **wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego** jest, podobnie jak w całym kraju (rys. 3), dążenie do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych z dróg i ulic powiatu łęborskiego.



Rys. 3 Plan realizacji Wizji ZERO w Polsce

Tak sformułowana **Wizja** oznacza, że:

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

5. STRATEGIA BRD DO ROKU 2020

5.1 Cel główny

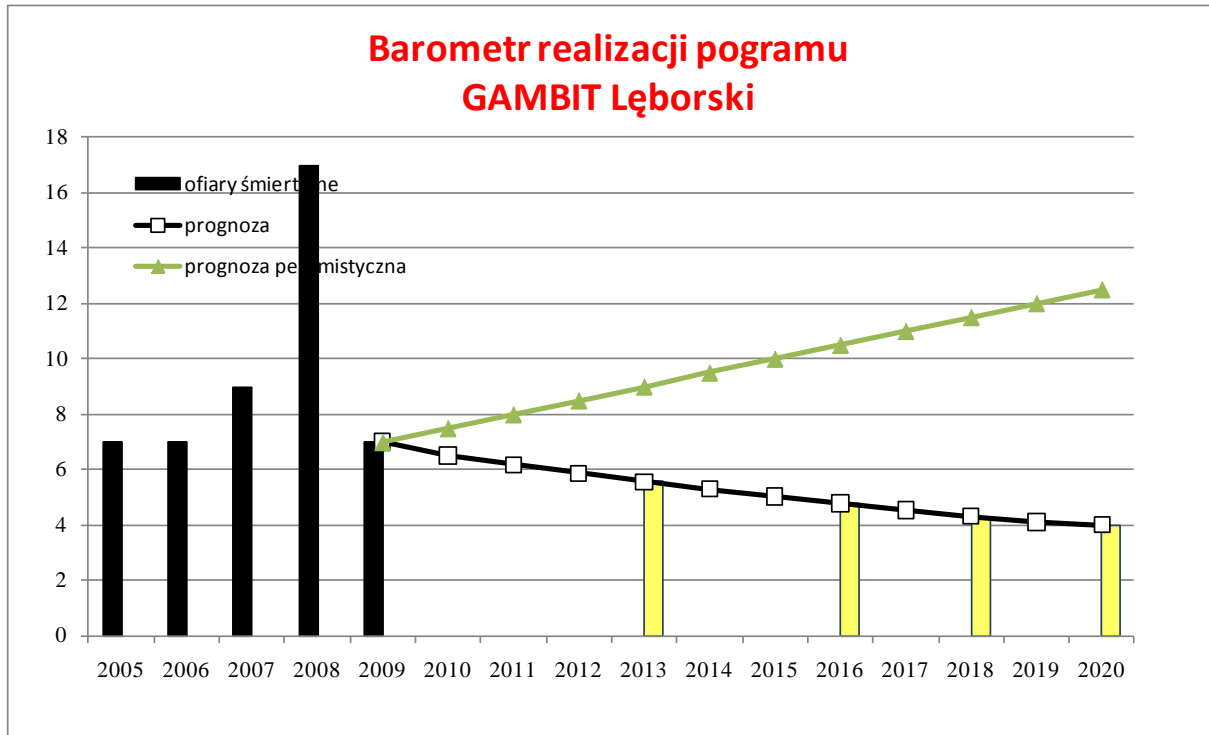
Ustalanie celu strategicznego jest poszukiwaniem takich wartości wskaźników, które są wypadkową oczekiwań oraz możliwości ich realizacji. Dla Programu GAMBIT Lęborski przyjęto cel strategiczny, według scenariusza zakładającego podjęcie działań prowadzących do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w stosunku do przyjętego jako bazy roku 2009.

Cel strategiczny programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie lęborskim to zmniejszenie średniorocznej łącznej liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% do roku 2020,

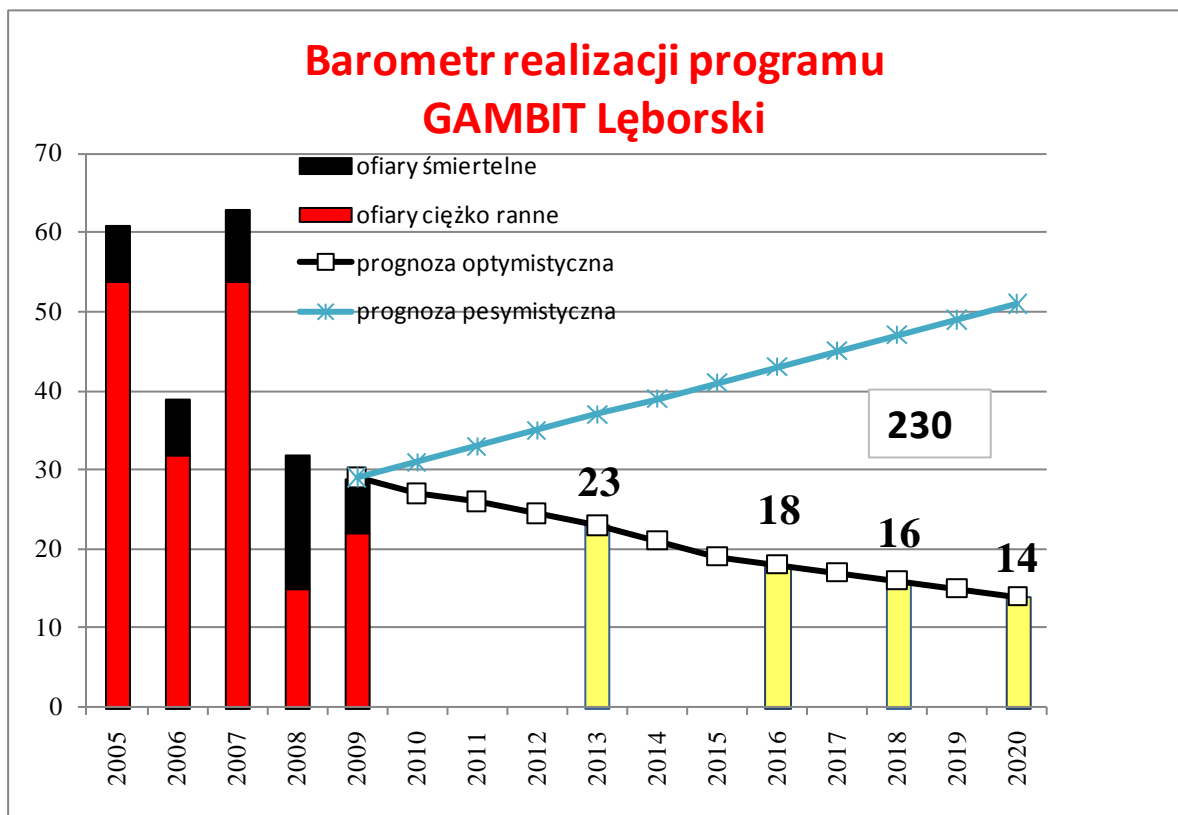
- **liczba ofiar śmiertelnych w 2020r. nie powinna być większa niż 4 osób**
- **łączna liczba ofiar śmiertelnych oraz ofiar ciężko rannych w 2020 roku nie powinna wynosić więcej niż 14 osób.**

Ponadto, wyznaczono dwa pośrednie cele etapowe, które równocześnie będą punktami kontrolnymi realizacji strategii (rys. 4):

- rok 2013- nie więcej niż 6 ofiar śmiertelnych oraz nie więcej niż 23 ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych,
- rok 2016- nie więcej niż 6 ofiar śmiertelnych oraz nie więcej niż 18 ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych,
- rok 2018- nie więcej niż 5 ofiar śmiertelnych oraz nie więcej niż 16 ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych,
- rok 2020- nie więcej niż 4 ofiar śmiertelnych i 14 ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych.



Rys.4 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w powiecie lęborskim do roku 2020 z podziałem na etapy



Rys.5 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w powiecie lęborskim do roku 2020 z podziałem na etapy

5.2 Sposób przygotowania programu

W systematyce aktywności realizacji Powiatowego Programu BRD „GAMBIT Lęborski” wyróżniono pięć poziomów aktywności, od zagadnień ogólnych do szczegółowych (rys. 6), są to:

- cel szczegółowy
- priorytet
- działanie
- zadanie
- projekt.

Dla osiągnięcia celu strategicznego Powiatowego Programu BRD do roku 2020 konieczne jest wykonanie 48 działań z podziałem na 15 priorytetów i 5 celów. W Strategii BRD do roku 2020 dokonano rozwinięcia aktywności z podziałem na cele, priorytety i działania. W kolejnych etapach programu, które powinny zostać wykonane po zatwierdzeniu Strategii przez Radę Powiatu, przedstawiona powinna zostać charakterystyka zadań do realizacji w okresie 2011 -2013.

Osiągnięcie celu przyjętego w Strategii BRD wymaga podjęcia wielu kompleksowych, intensywnych, efektywnych i zintegrowanych działań na obszarze całego kraju. Jednakże nie ma możliwości wykonania wszystkich działań i zadań równocześnie, gdyż wymaga to zaangażowania zbyt dużych sił i środków, a uzyskane efekty nie zawsze są proporcjonalne do poniesionych nakładów. .



Rys. 6 Przyjęta struktura aktywności w Powiatowym Programie BRD GAMBIT Lęborski

5.3 Cele szczegółowe i priorytety

W programie strategicznym przewiduje się realizację pięciu celów szczegółowych określonych w Założeniach do Programu.

Cel 1 – Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

- 1.1 Struktury organizacyjne brd,
- 1.2 Zarządzanie brd,
- 1.3 Działanie sektorowe.

Cel 2: Kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego

Cel ten będzie realizowany przez cztery następujące priorytety:

- 2.1 Prędkość,
- 2.2 Pasy bezpieczeństwa,
- 2.3 Alkohol i inne podobnie działające środki
- 2.4 Młodzi kierowcy

Cel 3: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

- 3.1 Piesi,
- 3.2 Dzieci,
- 3.3 Rowerzyści.

Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

- 4.1 Rozwój działań kontrolnych,
- 4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic,
- 4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym.

Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych

Cel ten będzie realizowany przez dwa następujące priorytety:

- 5.1 Bezpieczne otoczenie dróg
- 5.2 Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”.

6. PROPONOWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ

6.1 Obszary działań

Poniżej przedstawione zostały potencjalne działania zestawione według poszczególnych ogniw wojewódzkiego i lokalnego systemu brd. Podejście takie jest bowiem zgodne z Wojewódzkim Programem BRD – GAMBIT Pomorski, który to spełnia założenia Krajowego Programu BRD – GAMBIT 2005, przyjętego przez Radę Ministrów w 2005 roku. Lista ta zawiera bazowe (z punktu widzenia systemowego podejścia do problemów brd) działania, które powinny być realizowane na obszarze powiatu.

Zgodnie z założeniami działania podzielono na następujące obszary:

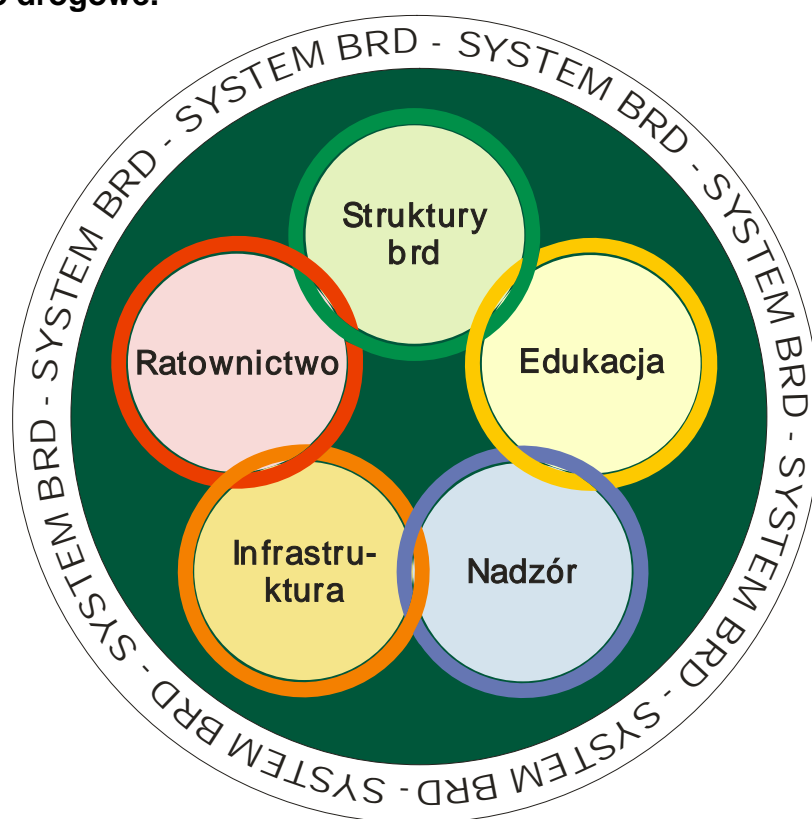
Struktury systemu,

Edukacja

Nadzór i kontrola ruchu

Infrastruktura drogowa

Ratownictwo drogowe.



Rys. 7 Lokalny system brd

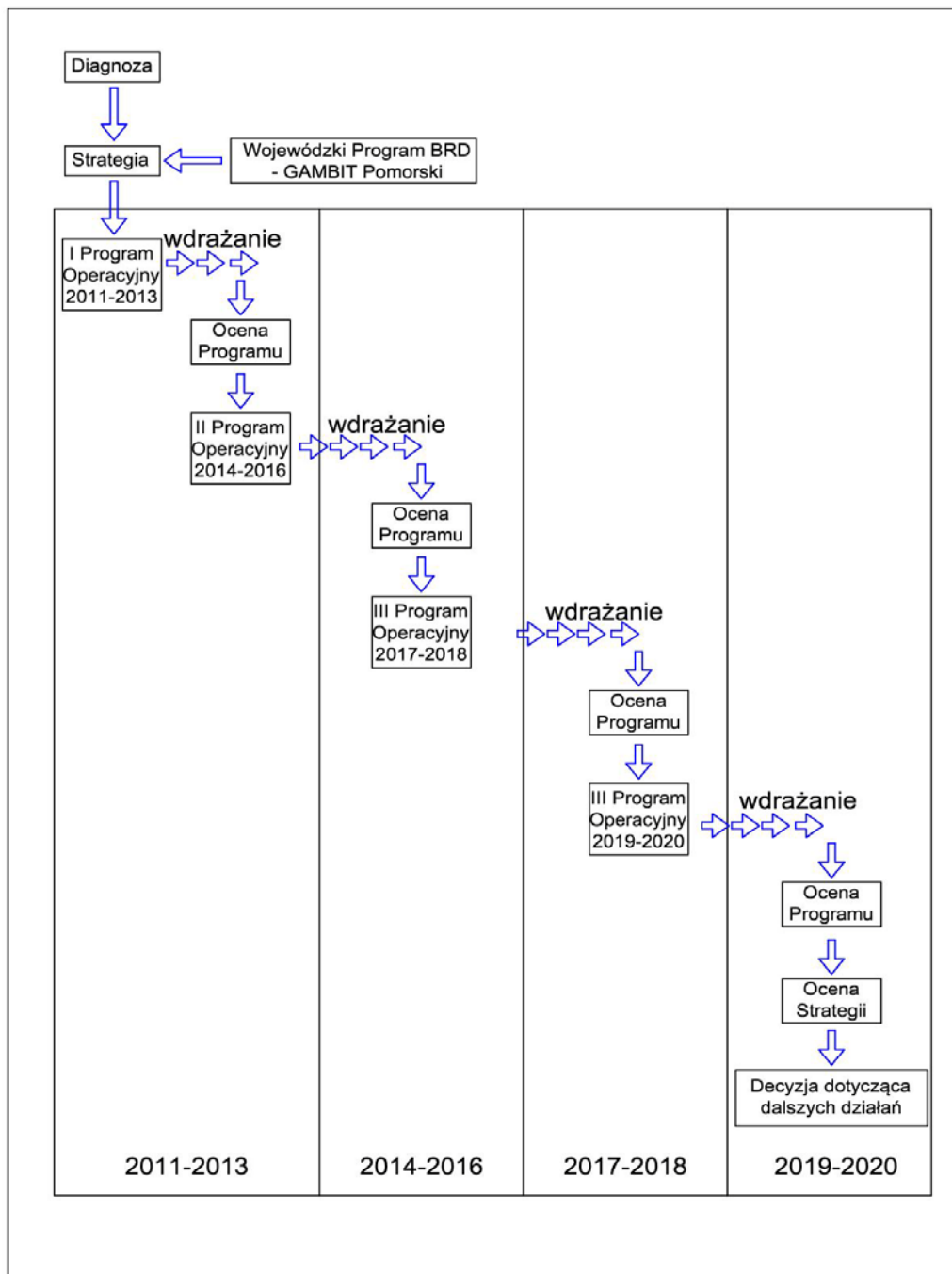
7 HARMONOGRAM WDRAŻANIA PROGRAMU

7.1 Okres realizacji poszczególnych zadań

Na rys. 8 przedstawiono harmonogram ogólny przygotowania i realizacji strategii zakładający wdrażanie programów operacyjnych. W okresie strategicznym 2010 – 2020 przewiduje się przygotowanie i realizację trzech programów operacyjnych. Przygotowanie programów operacyjnych na lata 2010-2013, 2014-2016 i 2017-2020

powinno być poprzedzone oceną sposobu realizacji i skuteczności podejmowanych działań w programie poprzednim.

Do wykonania takiej oceny należy używać wskaźników produktu (np. ilość wybudowanych azyli dla pieszych, liczby wykonanych kontroli itp.) ,wskaźników oddziaływania (zmniejszenie prędkości średniej, zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa itp.) oraz wskaźniki rezultatu (zmniejszenie liczby ciężko ofiar rannych i ofiar śmiertelnych). Okres realizacji poszczególnych działań przedstawiono w załączniku nr 1.



Rys.8 Harmonogram wdrażania strategii

7.2 Priorytety

W niniejszym rozdziale zestawiono zaproponowane działania priorytetowe dla realizacji przyjętych celów Strategii BRD na lata 2011 – 2020. Działania ponumerowano w następujący sposób: trzycyfrowy numer działania składa się z numeru celu, priorytetu w danym celu, działania w danym priorytecie. Działania zestawiono według podziału po celach i priorytetach. Dla grupy działań w każdym priorytecie przedstawiono także listę koordynatorów poszczególnych zadań oraz listę potencjalnych realizatorów zadań i projektów zawartych w tych działaniach.

Cel 1 – Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd

Dla efektywnej i skutecznej realizacji procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w pierwszej kolejności ulepszyć podstawy systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie. Szczególna rola w organizowaniu takiego systemu przypada władzom powiatu. Podstawowym działaniem powinno być powołanie powiatowej instytucji brd, co w powiecie lęborskim zostało wykonane. Do osiągnięcia przyjętego na lata 2010 - 2020 celu konieczne jest podjęcie i zrealizowanie 15 działań, które podzielono na trzy priorytety.

Priorytet 1.1 Struktury organizacyjne brd

Realizacja zadań tego priorytetu wiąże się z budową podstaw funkcjonowania systemu brd w powiecie lęborskim. Celem przyjętych do realizacji działań jest rozwijanie powiatowych struktur brd. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację jednego działania. Realizację przyjętego celu osiągnie się usprawnienie struktur organizacyjnych związanych z brd w powiecie.

1.1.1 Usprawnienie struktur organizacyjnych brd

1.1.2 Powołanie Powiatowej Rady BRD

Instytucja odpowiedzialna za koordynację zadań priorytetowych: Starosta Powiatu
Instytucje odpowiedzialne za realizację zadań i projektów : Starostwo Powiatowe.

Priorytet 1.2 Zarządzanie brd

Realizacja tego priorytetu stanowi stworzenie podstaw do długoterminowego i konsekwentnego prowadzenia działań poprawy brd poprzez wyszkolenie i powołanie profesjonalnej kadry odpowiedzialnej za brd w powiecie oraz stworzenie narzędzi umożliwiających ich sprawne funkcjonowanie. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 5 działań

1.2.1 Organizacja systemu współdziałania i koordynacji

1.2.2 Organizacja szkolenia kadr brd

1.2.3 Usprawnienie i rozwój systemu zbierania i gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych

1.2.4 Współpraca z Pomorskim Centrum BRD

1.2.5. Wprowadzenie i rozwój stabilnego systemu finansowania brd

Instytucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD

Instytucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Starostwo

Powiatowe, Uczelnie, Komenda Powiatowa Policji, Zarząd Dróg Powiatowych, Pomorskie Obserwatorium BRD

Priorytet 1.3 Działania sektorowe

Działania sektorowe są to wydzielone grupy działań realizowanych przez poszczególne sektory w powiecie mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wyróżniono osiem sektorów, które powinny przewidzieć działania na rzecz brd, są to: edukacja szkolna, szkolenie kierowców, nadzór nad ruchem drogowym, wymiar sprawiedliwości, infrastruktura drogowa, stan techniczny pojazdu, ratownictwo na drogach i pomoc ofiarom wypadków. Celem działań podejmowanych w tym priorytecie jest zorganizowanie elementów systemu brd w danym sektorze. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 8 działań.

- 1.3.1** Doskonalenie systemu szkolnej edukacji motoryzacyjnej
- 1.3.2** Doskonalenie systemu szkolenia kandydatów na kierowców
- 1.3.3** Unowocześnienie i zwiększenie efektywności nadzoru nad ruchem drogowym
- 1.3.5** Usprawnienie działań dotyczących kontroli technicznej pojazdu
- 1.3.6** Usprawnienie organizacji służb zarządzających drogami i ruchem drogowym
- 1.3.7** Rozwój systemu ratownictwa na drogach
- 1.3.8** Pomoc ofiarom wypadków

W poszczególnych sektorach niezbędne będzie:

- w edukacji szkolnej konieczne jest zapewnienie powszechnej i obowiązkowej szkolnej edukacji brd dla wszystkich grup wiekowych dzieci i młodzieży, ustawiczne kształcenie i doskonalenie kadr oświatowych w zakresie brd, wspieranie rozwoju bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół, wspieranie pozaszkolnej edukacji dzieci i rodziców w zakresie brd, prowadzenie badań skuteczności i efektywności szkolnej edukacji
- w szkoleniu kandydatów na kierowców konieczna jest: kontrola i ocena szkół nauki jazdy, promowanie standardów szkolenia
- w nadzorze nad ruchem drogowym konieczne jest: organizacyjne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego, osobowe i techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego, wspieranie techniczne i merytoryczne straży miejskiej, szkolenie służb nadzoru w zakresie brd, rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, prowadzenie badań efektywności działań służb nadzoru nad ruchem drogowym
- w wymiarze sprawiedliwości konieczne jest: określenie potrzeb utworzenia przy prokuraturze zespołu ds. wypadków drogowych, szkolenia dla sędziów i prokuratorów w zakresie brd
- w pojazdach konieczne są: usprawnienie kontroli jakości przeglądów technicznych, usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu
- w infrastrukturze drogowej konieczne jest szkolenie służb zarządzania ruchem w zakresie brd
- w ratownictwie konieczne jest: usprawnienie systemu działań ratownictwa na drogach, powszechna edukacja społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, szkolenie zawodowych i społecznych ratowników w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy
- w pomocy ofiarom wypadków konieczne jest: wspieranie systemu pomocy i informacji ofiarom wypadków drogowych

Institucja odpowiedzialna za koordynację zadań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD, lub w przypadku nie powołania Inspektora osoba wyznaczona do koordynacji działań wykonywanych w powiecie na rzecz brd.

Institucje odpowiedzialne za realizację działań: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Komenda Powiatowa Policji, Straż Gmina, Wydział Komunikacji, Sąd Rejonowy, Prokuratura Rejonowa, Zarząd Dróg Powiatowych, Komenda Powiatowa PSP, PCK, Wydział Bezpieczeństwa, Ośrodki Pomocy Społecznej, Szpitale

Cel 2: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów

Piesi należą do grupy największego ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego. Najechania na pieszego w powiecie lęborskim stanowiły blisko 30% spośród wszystkich rodzajów zdarzeń drogowych. W ich wyniku rannych zostało 85 osób, a 8 poniosło śmierć, co stanowi odpowiednio 23% i 17% spośród wszystkich rodzajów zdarzeń drogowych. Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, dorosłych i dzieci wiąże się z koniecznością udoskonalenia systemu edukacji i komunikacji ze społeczeństwem, unowocześnienia nadzoru nad ruchem pieszych i rowerzystów oraz powszechnym stosowaniu drogowych środków brd chroniących pieszych i rowerzystów.

Priorytet 2.1 Piesi

W latach 2005 - 2009 najechania na pieszego w powiecie lęborskim stanowiły blisko 30% z pośród wszystkich rodzajów zdarzeń drogowych. Piesi uczestnicy ruchu są zatem grupą największego ryzyka uwikłania w wypadek w ruchu drogowym na terenie powiatu lęborskiego. W celu zmniejszenia ryzyka uczestniczenia pieszych w wypadkach drogowych w niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań

2.1.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa pieszych

2.1.2 Zintensyfikowanie ochrony pieszych środkami nadzoru nad ruchem drogowym

2.1.3 Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji, Wydział Budownictwa

Priorytet 2.2 Dzieci

Najmłodszy uczestnicy ruchu drogowego zasługują na szczególną uwagę i troskę. Dobro dzieci, tej części społeczeństwa, która nie może w pełni sama wpływać na swoje bezpieczeństwo, leży wyłącznie w gestii odpowiedzialności rodziców, nauczycieli dyrektorów szkół oraz władz lokalnych, a dalej - centralnych. To ich zadaniem jest zapewnienie najmłodszym odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich obszarach życia. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań.

2.2.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem zakresie ochrony dzieci w ruchu drogowym

2.2.2 Zintensyfikowanie ochrony dzieci środkami nadzoru nad ruchem drogowym

2.2.3 Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony dzieci

Instytucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Instytucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji, Wydział Budownictwa,

Priorytet 2.3 Rowerzyści

Wypadki drogowe, w których uczestniczyli rowerzyści, w analizowanym okresie, stanowiły w powiecie lęborskim prawie 13% ogółu wypadków. W ich wyniku rannych zostało 87 rowerzystów, a 8 poniosło śmierć. Stanowi to odpowiednio 8% i 10% ogółu ofiar rannych i ofiar śmiertelnych w powiecie. W celu zmniejszenia ofiar wypadków wśród rowerzystów przewiduje się realizację 3 działań.

2.3.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów

2.3.2 Zintensyfikowanie ochrony rowerzystów środkami nadzoru nad ruchem drogowym

2.3.3 Powszechne stosowanie drogowych środków bezpieczeństwa rowerzystów

Instytucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Instytucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji, Wydział Budownictwa.

Cel 3: Kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego

Nadmierna prędkość, przejazd na sygnale czerwonym, ignorowanie praw innych uczestników ruchu, jazda pod wpływem alkoholu, nie stosowanie zabezpieczeń w pojazdach to najczęściej występujące niebezpieczne i agresywne zachowania kierowców. Takie zachowania uczestników ruchu drogowego są okolicznością występującą przy wypadkach drogowych o dużej ciężkości. Istnieje więc pilna potrzeba dokonania zmian zachowań uczestników ruchu poprzez działania zmierzające do podniesienia świadomości społeczeństwa o zagrożeniach brd, zwiększenie działań Policji na drogach i automatyzację rejestracji wykroczeń, podniesienie poziomu szkolenia kierowców, prowadzenie akcji informacyjnych oraz działania wymuszające poprawne zachowania obejmujące: zastosowanie efektywnych metod nadzoru ruchu drogowego, zastosowanie drogowych środków fizycznych, a w szczególności metod uspokajania ruchu. Działania te powinny doprowadzić do:

- zmniejszenia częstości przekroczeń prędkości o 50%,
- zwiększenia udziału stosowania pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów siedzących na przednich siedzeniach w samochodach osobowych do 95%,

- zmniejszenie uczestnictwa w ruchu pod wpływem alkoholu o 50%.

Priorytet 3.1 Prędkość

Nadmierna prędkość jest najczęściej występującą przyczyną wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. Ofiary śmiertelne w wypadkach spowodowanych przez nadmierną prędkość stanowią w powiecie lęborskim 55% wszystkich ofiar śmiertelnych. Działania na rzecz ograniczania wpływu nadmiernej prędkości na liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych należy uznać za jedno z działań pierwszoplanowych, gdyż w nich tkwi bardzo duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 3 działań.

3.1.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością

3.1.2 Unowocześnienie nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie kontroli prędkości

3.1.3 Powszechna weryfikacja ograniczeń prędkości

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Zespół Radców Prawnych, Komenda Powiatowa Policji, Wydział Budownictwa , Straż Gminna

Priorytet 3.2 Młodzi kierowcy

W ciągu minionych pięciu lat uczestnicy ruchu drogowego w wieku 18-24 lat spowodowali ponad 19% spośród wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie.. Za główne przyczyny wypadków powodowanych przez młodych kierowców uważane są brak doświadczenia, niedojrzałość i brawura, co w połączeniu ze skłonnościami podejmowania ryzykownych zachowań prowadzi do zwiększonego ryzyka uczestniczenia w wypadku drogowym. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań.

3.2.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających negatywne zachowania młodych kierowców w ruchu drogowym

3.2.2 Usprawnienie nadzoru nad młodymi kierowcami

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji.

Priorytet 2.3 Pasy bezpieczeństwa i inne urządzenia ochronne

Najprostszymi, a jednocześnie najskuteczniejszymi urządzeniami bezpieczeństwa biernego w pojeździe są urządzenia ochronne, w tym pasy bezpieczeństwa. Stosowanie ich powoduje redukcję ryzyka poniesienia śmierci lub zranienia oraz zmniejszenie częstotliwości uszkodzeń twarzy, oczu, mózgu i płuc. Około 50% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – kierowców lub pasażerów mogłoby żyć, gdyby

w chwili zderzenia pojazdu stosowały urządzenia ochronne. Działania zmierzające do zwiększenia stosowania pasów bezpieczeństwa są najtańszymi i najbardziej efektywnymi, dlatego w tych działaniach zawarty jest duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań.

3.3.1 Udoskonalanie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie używania pasów bezpieczeństwa i innych środków ochrony

3.3.2 Usprawnienie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji,

Priorytet 3.4 Alkohol i inne podobnie działające środki

W latach 2005-2009 procentowy udział wypadków związanych z alkoholem w ogólnej liczbie wypadków w powiecie lęborskim wynosił prawie 15%. Badania wykazują, że ryzyko wypadku drogowego rośnie wraz ze wzrostem zawartości alkoholu we krwi. Przy poziomie zawartości alkoholu we krwi 0,2‰-0,4‰ ryzyko bycia śmiertelną ofiarą wypadku jest wyższe 1,4 razy; przy poziomie 0,5‰-0,9‰ - 11,1 razy; przy poziomie 1,0‰-1,4‰ - 48 razy; a przy poziomie alkoholu powyżej 1,5‰ szacowane ryzyko jest wyższe 380 razy. Konieczne jest zatem podjęcie działań eliminujących uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu, a zwłaszcza uczestników kierujących pojazdami. W niniejszym priorytecie przewiduje się realizację 2 działań.

3.4.1 Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających rolę alkoholu w wypadkach drogowych

3.4.2 Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie alkoholu

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, Wydział Organizacyjny, Komenda Powiatowa Policji,

Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej

W zakresie drogowych środków poprawy brd należy wymienić: wykonanie przeglądu głównych ciągów drogowych i ulicznych z punktu widzenia brd. i wyeliminowanie ewidentnych mankamentów bezpieczeństwa sieci drogowej, powszechne promowanie i wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji ulic, uspokojeniu ruchu; promowanie i wdrażanie środków zmniejszających wielkość ruchu samochodowego przez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach, opracowanie zasad oceny planów i projektów drogowych z punktu widzenia brd. Pierwszym krokiem powinno być usuwanie wielu, często drobnych, wad i nieprawidłowości w geometrii i oznakowaniu dróg, a także zwracanie większej uwagi

na bezpieczeństwo ruchu na etapie projektowania i planowania dróg oraz obiektów wokół drogi. Działania te powinny spowodować:

- objęcie audytem brd wszystkich projektów budowy, przebudowy i modernizacji dróg,
- eliminację miejsc najbardziej niebezpiecznych,
- uspokojenie ruchu we wszystkich obszarach strefy zamieszkania.

Priorytet 4.1 Rozwój działań kontrolnych

Liczne mankamenty istniejącej sieci drogowej i często małe zwracanie uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w projektach drogowych i planach zagospodarowania przestrzennego wskazują na potrzebę usprawnienia działań kontrolnych pod kątem brd na etapie planowania i projektowania inwestycji drogowej, jak i w trakcie budowy oraz eksploatacji drogi. Rozwój działań kontrolnych przewiduje się przez realizację 3 działań.

4.1.1. Usprawnienie i rozwój systemu prowadzenia przeglądów istniejących dróg

4.1.2. Wdrożenie audytu brd planowanych i projektowanych dróg

4.1.3. Prowadzenie systematycznych analiz stanu brd

Instytucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD

Instytucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Budownictwa, Uczelnie

Priorytet 4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic

Czynniki drogowe wpływają na brd w znacznie większym stopniu niż wynika to ze standardowych statystyk wypadków drogowych. Liczne badania wskazują, że droga i jej otoczenie wpływa na powstanie 28-34% wypadków drogowych. Droga dobrze zaprojektowana, oznakowana i utrzymana wpływa korzystnie na zachowanie uczestników ruchu drogowego, a przez to zmniejsza ich zagrożenie.

4.2.1. Przekształcanie sieci drogowej w celu jej hierarchizacji i zwiększenia kontroli dostępności

4.2.2. Projektowanie bezpiecznych dróg

4.2.3. Poprawa jakości nawierzchni drogowych i wyposażenia drogi

Instytucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD

Instytucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Budownictwa

Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych

Wskaźnik ciężkości wypadków liczony jako liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków (średnia z okresu 2005-2009) wynosi w powiecie lęborskim 13 ofiar śmiertelnych/100 wypadków. Zmniejszenie tego wskaźnika można osiągać poprzez wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze, inżynierskie i edukacyjne, a w szczególności poprzez kształtowanie drogi „wybaczącej” błędy kierowców i otoczenia drogi pozbawionego niebezpiecznych obiektów, usprawnienie ratownictwa na drogach i edukację w zakresie pierwszej pomocy. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia :

- wskaźnika ciężkości wypadku do 7 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków,
- wskaźnika udziału liczby ofiar zmarłych w wyniku wypadków drogowych do nie więcej niż 10% ogółu ofiar śmiertelnych tych wypadków.

Priorytet 5.1 Bezpieczne otoczenie dróg

Drzewa i słupy blisko krawędzi jezdni, brak barier ochronnych, niewłaściwa lokalizacja obiektów inżynierskich, przyczyniają się do dużej ciężkości wypadków drogowych. W latach 2005 - 2009 prawie 40% ofiar śmiertelnych wypadków miało miejsce w wyniku najechania na drzewo, słup lub inny obiekt drogowy. W niniejszym priorytecie przewidziano dwa działania.

5.1.1. Zabezpieczanie lub usuwanie niebezpiecznych obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni

5.1.2. Kształtowanie bezpiecznego pasa drogowego

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: Wydział Budownictwa

Priorytet 5.2 Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”

Efekty ratowania życia ofiar wypadków uzależnione są od optymalizacji czynności ratowniczych według „łańcucha przeżycia”, na który składa się wczesne powiadomienie zespołów ratownictwa medycznego, wczesne podjęcie podstawowej resuscytacji krążeniowo – oddechowej, wczesne udzielenie pomocy przez profesjonalne służby ratownicze oraz wczesne rozpoczęcie leczenia w profesjonalnych oddziałach ratunkowych. W niniejszym priorytecie przewidziano 5 działania.

5.2.1. Skrócenie czasu wykrycia i powiadamiania o zdarzeniu drogowym

5.2.2 Skrócenie czasu dojazdu na miejsce wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego

5.2.3. Upowszechnianie standaryzacji działań na miejscu wypadku

5.2.4. Rozwój wyspecjalizowanych jednostek medycznych

5.2.5. Skrócenie czasu uzyskania dostępu do poszkodowanych (uwolnienia poszkodowanych) w zdarzeniu drogowym.

Działanie to obejmuje między innymi takie zagadnienia jak:

- włączanie w skład KSRG kolejnych jednostek OSP - zgodnie z planem KP PSP,
- wyposażanie jednostek KSRG w specjalistyczne pojazdy ratownicze,
- doskonalenie wyposażenia jednostek KSRG w specjalistyczny sprzęt ratowniczy,
- uzupełnianie wyposażenia jednostek KSRG wytypowanych do prowadzenia tzw. „ciężkiego ratownictwa”.

Institucja odpowiedzialna za koordynację działań priorytetowych: Powiatowy Inspektor BRD lub osoba wyznaczona do koordynacji działań w powiecie na rzecz brd

Institucje odpowiedzialne za realizację działań priorytetowych: KP PSP, Wydział Budownictwa, Wydział Edukacji i Spraw Społecznych, SOR, Pogotowie Ratunkowe, Wydział Komunikacji, Wydział Bezpieczeństwa

8. KOSZTY I EFEKTY PROGRAMU

8.1 Zestawienie kosztów

Przewidywany koszt realizacji wszystkich przewidzianych do realizacji działań na lata 2011 – 2020 wyniesie 243,98 mln złotych. W tablicy 1 przedstawiono zbiorcze zestawienie kosztów z podziałem na poszczególne cele i priorytety.

Tablica 1

Koszty realizacji Powiatowego Programu BRD na lata 2011 - 2020 z podziałem na cele i priorytety

Cel		Priorytet		Koszty [mln zł]
Nr	Nazwa	Nr	Nazwa	
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	1	Struktury organizacyjne brd	0,31
		2	Zarządzanie brd	1,22
		3	Działania sektorowe	12,40
		Razem		13,93
2.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	1	Prędkość	5,6
		2	Młodzi kierowcy	0,5
		3	Pasy bezpieczeństwa	0,5
		4	Alkohol	0,6
		Razem		7,2
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	1	Piesi	10,0
		2	Dzieci	6,4
		3	Rowerzyści	6,8
		Razem		23,2
4.	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	1	Rozwój działań kontrolnych	1,15
		2	Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic	185,0
		Razem		186,15
5.	Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych	1	Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców	10,0
		2	Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”	4,5
		Razem		14,5
Ogółem				243,98

Z przedstawionego zestawienia wynika, że:

- największe nakłady powinny być poniesione na budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej (cel 4) – ponad 186 mln zł, a w szczególności na rozwój bezpiecznej sieci dróg i skrzyżowań,
- stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd (cel 1) wymaga nakładów w wysokości 13,93 mln zł, a najbardziej kosztowne będą działania sektorowe, zmierzające do budowy elementów systemu brd w poszczególnych sektorach, przede wszystkim w sektorze nadzoru nad ruchem drogowym (budowa i rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym),
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów (cel 3) wymaga nakładów w wysokości ponad 23 mln zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na ochronę pieszych uczestników ruchu drogowego,
- zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych (cel 5) wymaga nakładów w wysokości ponad 14 mln zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na kształtowanie bezpiecznego otoczenia dróg,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego (cel 2) wymaga nakładów w wysokości ponad 7 mln zł, a najbardziej kosztowne będą nakłady na działania związane z prędkością.

9. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU

9.1 Zarządzanie programem

Głównym odpowiedzialnym za realizację Powiatowego Programu BRD GAMBIT Lęborski jest Starosta Lęborski

Organem doradczym Starosty Lęborskiego ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Powiatowa Rada BRD złożona z przedstawicieli (dyrektorów) wydziałów Starostwa Powiatowego i innych instytucji, którym podlega powiat mających w swoich obowiązkach prowadzenie działań na rzecz brd oraz doradcy z uczelni i organizacji pozarządowych. Główną rolą Powiatowej Rady BRD będzie:

- przygotowywanie programów operacyjnych,
- opiniowanie rocznych planów realizacyjnych brd,
- monitorowanie realizacji programu.

Organem wykonawczym, a zarazem głównym koordynatorem działań na rzecz brd będzie Powiatowy Inspektor BRD. Główną rolą Inspektora będzie:

przygotowanie i koordynacja realizacji rocznych planów realizacyjnych brd, inicjowanie działań,

- wymiana doświadczeń pomiędzy wszystkimi partnerami wdrażającymi program,
- monitorowanie oraz ocena realizacji zadań i projektów,
- wspieranie merytoryczne i techniczne Partnerów wdrażających Program Powiatowy
- zdobywanie środków na realizację zadań brd.

9.2 Zasady programowania i współpracy

Zasady programowania. Podstawowymi narzędziami realizacji Strategii będą programy operacyjne oraz roczne plany realizacyjne i sektorowe plany realizacyjne. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego

celu jakim jest realizacja założeń Powiatowego Programu BRD. Schemat realizacji strategii przedstawiono na rysunku 8.

Programy operacyjne – sporządzane będą na okres dwóch lat. W pierwszym programie operacyjnym sporządzonym na lata 2008-2009 powinny być określone zadania stanowiące uszczegółowienie działań przedstawionych w strategii.

Roczne plany realizacyjne – sporządzane będą na każdy rok z uwzględnieniem możliwości finansowych powiatu. W planie realizacyjnym powinny być określone projekty stanowiące uszczegółowienie zadań przedstawionych w Programie Operacyjnym. Do każdego projektu przypisana zostanie jednostka wykonawcza, podane źródła finansowania oraz wskaźniki do monitorowania efektywności wdrażania programu.

Sektorowe plany realizacyjne – w celu stworzenia warunków dla realizacji zadań wynikających z Powiatowego Programu BRD w czterech podstawowych sektorach (tj. edukacja, nadzór nad ruchem drogowym, infrastruktura drogowa i ratownictwo na drogach) należy przygotować sektorowe plany realizacyjne.

Gminne plany brd – są to plany przygotowywane dla poszczególnych gmin. Celem tych planów jest zebranie wszystkich niezbędnych działań koniecznych do wykonania na obszarze gminy lub dzielnicy miasta. Programy te, opracowane z dużym stopniem szczegółowości wskazywać powinny konkretne rozwiązania z zakresu edukacji, nadzoru, infrastruktury i ratownictwa (np. usprawnienie konkretnego skrzyżowania, doposażenie konkretnej jednostki w sprzęt, wskazanie dokładnego miejsca automatycznego nadzoru itp.)

9.3 Zasady monitorowania programu

W celu właściwego przebiegu procesu monitorowania konieczne jest przyjęcie i ocena wskaźników monitorowania. W tabelicy 2 zestawiono zaproponowane, podstawowe wskaźniki monitorowania wraz z wielkościami dla poszczególnych okresów monitorowania.

Monitorowanie Programu GAMBIT Lęborski będzie należało do zadań Zespołu Monitorującego, którego Przewodniczący powinien być członkiem Powiatowej Rady BRD. Zespół powinien monitorować i oceniać realizację Programu na podstawie: Sprawozdań instytucji biorących udział w realizacji programu Raportu o stanie brd w powiecie oraz o stanie realizacji programu przygotowywanego przez Pomorskie Obserwatorium BRD. Powyższe dokumenty powinny być przekazane Zespołowi Monitorującemu, który na ich podstawie opracuje:

- Okresową ocenę realizacji Programu,
- Wnioski dotyczące dalszej realizacji lub wprowadzania korekt programu.

Tablica 2

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania Strategii brd do roku 2020

CELE	WSKAŹNIK	ROK	
		2009	2020
Cel główny	Liczba ofiar śmiertelnych	7	4
	Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych	29	14
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców	13	6
	Liczba ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów	2	1
Cel 2: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	Procent łącznej ofiar śmiertelnych i rannych w wyniku wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością w stosunku do ogólnej sumy ofiar [%]	33	16,5
Cel 3: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	Stosunek liczby ofiar śmiertelnych niechronionych uczestników ruchu jako ofiar do ogólnej liczby ofiar wypadków drogowy [%]	25	13,5
Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	Stosunek liczby projektów objętych audytem brd do ogólnej liczby realizowanych projektów drogowych [%]	0	100
	Procent zmodernizowanych najbardziej niebezpiecznych dróg [%]	0	100
	Procent zmodernizowanych najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań [%]	0	100
Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków	13	6,5
	Stosunek liczby ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku w wyniku odniesionych obrażeń do liczby wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych [%]	30	15

9.4 Oczekiwania wobec władz wojewódzkich i centralnych.

Oprócz działań poprawy brd możliwych do podjęcia przez instytucje rządowe i samorządowe działające na terenie powiatu lęborskiego istnieją również działania, które wymagały będą wsparcia lub odpowiednich uregulowań prawnych na poziomie wojewódzkim i centralnym. Działania te związane będą przede wszystkim z

przeprowadzeniem zmian prawnych w zakresie prawa o ruchu drogowym, planowania przestrzennego, funkcjonowania policji, straży pożarnej, szkolnictwa i administracji samorządowej.

W tych kwestiach działania z poziomu lokalnego ograniczają się do przedstawiania propozycji zmian legislacyjnych i wywierania nacisku na instytucje centralne.

Aby potencjał zaangażowania lokalnych władz nie został zahamowany brakiem odpowiednich uregulowań prawnych i finansowych stanowiących barierę wdrażania opracowanego programu od władz wojewódzkich centralnych oczekuje się między innymi:

- 1 Wprowadzenia do odpowiednich ustaw jednoznacznych zapisów dotyczących powoływania, funkcjonowania i finansowania Powiatowych Rad BRD oraz ich jednostek wykonawczych w postaci Powiatowych Inspektorów BRD
- 2 Wsparcia merytorycznego i technicznego w postaci katalogów i przykładów dobrej praktyki w zakresie stosowania efektywnych środków poprawy brd oraz rozpowszechniania wyników badań naukowych dotyczących brd
- 3 Uregulowań prawnych w zakresie prowadzenia audytu brd zarówno na etapie planowania, projektowania i modernizacji dróg
- 4 Opracowania systemu wsparcia finansowego dla jednostek samorządowych realizujących lokalne programy brd spójne z Krajowym Programem GAMBIT 2005
- 5 Zapewnienia powszechnej i obowiązkowej szkolnej edukacji brd dla wszystkich grup wiekowych dzieci i młodzieży
- 6 Ustawicznego kształcenia i doskonalenia kadr oświatowych w zakresie brd
- 7 Organizacyjnego, kadrowego i technicznego wzmocnienia policyjnej służby ruchu drogowego
- 8 Rozwoju systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym
- 9 Uregulowania kompetencji podmiotów ratowniczych powszechnego systemu ratowniczego

10 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Koszty służące realizacji celów Programu będą ponoszone w sposób bezpośredni (koszty działań nakierowanych tylko na brd) i w sposób pośredni (koszty innych działań korzystnych dla brd). Szacuje się, że osiągnięcie zaplanowanego celu uzyska się w 40% za pomocą działań infrastrukturalnych (budowa i utrzymanie dróg), a w 60% za pomocą pozostałych działań (związanych z edukacją i komunikacją społeczną, nadzorem nad ruchem drogowym i ratownictwem na drogach).

Przejrzyste i stabilne finansowanie działań na rzecz brd jest podstawowym warunkiem realizacji celu głównego niniejszego programu. Koszty budowy i przebudowy sieci drogowej składają się z kosztów zapewnienia mieszkańcom powiatu mobilności, czyli przemieszczania się oraz kosztów dodatkowych ponoszonych dla zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym jak również zmniejszenia ujemnego wpływu na środowisko.

Finansowanie działań na rzecz brd może być realizowane w kilku formach za pomocą:

- środków budżetowych z budżetu powiatu, budżetów gmin, a także z budżetów sektorowych (policji, straży pożarnej, zdrowia, dróg krajowych, dróg wojewódzkich) przeznaczonych na pozycję „bezpieczeństwo ruchu drogowego”,

- środków przewidzianych w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym,
- środków wsparcia z budżetu centralnego i regionalnego,
- z Regionalnego Programu Operacyjnego - RPO w pomoc techniczną, rozwój infrastruktury drogowej oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych,
- z programów regionalnych UE (fundusze strukturalne),
- środków organizacji pozarządowych i instytucji prywatnych – Partnerstwo Publiczno-Prywatne.

Pierwszym krokiem powinno być rozpoznanie możliwości finansowania działań brd przez instytucje miejskie, fundusze regionalne, centralne i unijne oraz instytucje prywatne. Kolejnym krokiem powinno być utworzenie pozycji „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” w budżecie powiatu i budżetach gmin i zapewnienie odpowiednich środków finansowych na te działania. Należy także włączyć instytucje prywatne (np. firmy ubezpieczeniowe) i pozarządowe (np. fundacje) do finansowania działań na rzecz brd. Po rozpoznaniu możliwości finansowania działań na rzecz brd ze środków krajowych i unijnych należy przygotować wnioski do współfinansowania działań na rzecz brd w powiecie lęborskim.

11. ZAKOŃCZENIE

Powiatowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Lęborski zapewni możliwość zintensyfikowania prac prewencyjnych w celu ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. Efektem przedstawionego programu będzie uratowanie życia kilkudziesięciu osobom i uniknięcia inwalidztwa kilkuset osobom. Znaczna poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatu wpłynie także na poprawę jego wizerunku, przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Ziemi Lęborskiej. Planując jednakże nakłady na realizację programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy porównywać ich wielkość z wielkością strat spowodowanych wypadkami drogowymi, sięgających obecnie 42 mln zł rocznie.

Skuteczna realizacja Programu Powiatowego będzie możliwa, jeżeli do realizacji przedstawionego programu podejmiemy wszyscy razem w partnerski sposób – zarówno władze powiatu i instytucje szczebla lokalnego a także ubezpieczyciele, organizacje pozarządowe oraz wszyscy ludzie dobrej woli.