



LUBELSKI PROGRAM

BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
NA LATA 2021-2030

SŁOWNIK POJĘĆ

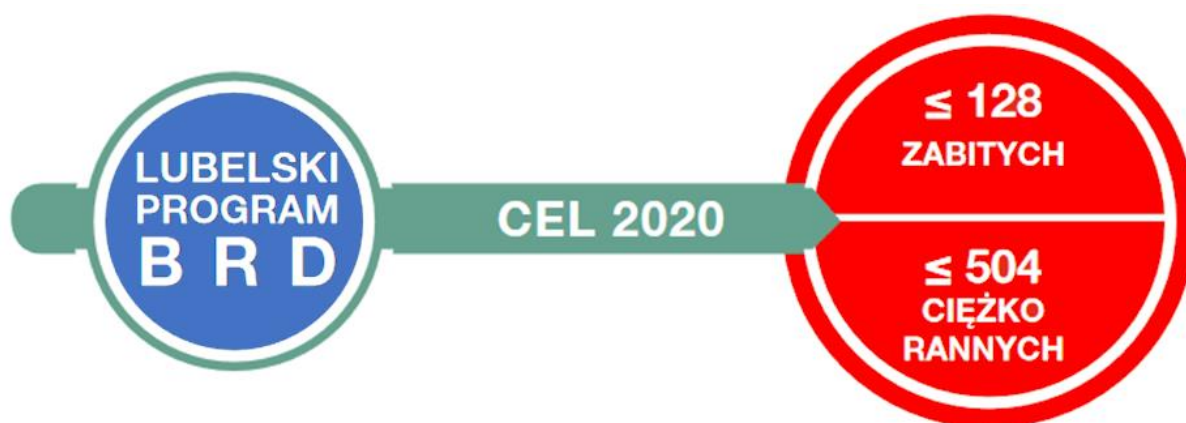
WYPADEK DROGOWY	KOLIZJA DROGOWA
Zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.	Zdarzenie drogowe, w którym żaden z uczestników nie doznał obrażeń ciała, odnotowano jedynie straty materialne.
ZDARZENIE DROGOWE	OFIARA ŚMIERTELNA
Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.	Osoba zmarła w wyniku obrażeń doznanych w wypadku drogowym: na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadku.
OFIARA CIĘŻKO RANNA	OFIARA LEKKO RANNA
Osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.	Osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary ciężko rannej.
OFIARA RANNA	WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY
Ofiary lekko i ciężko ranne liczone łącznie.	Stosunek liczby wypadków lub ofiar na danym obszarze do liczby mieszkańców ten obszar zamieszkujących. Miarą wskaźnika jest liczba wypadków lub ofiar na 100 tys. mieszkańców.
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW	GĘSTOŚĆ WYPADKÓW
Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.	Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej lub powierzchni obszaru. Miarą gęstości wypadków są: liczba wypadków na 100 km długości dróg lub liczba wypadków na 100 km ² .

SPIS TREŚCI	
WSTĘP	4
CHARAKTERYSTYKA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA TLE UE I POLSKI	6
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM	11
GŁÓWNE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM	27
ZADANIA REALIZACYJNE PROGRAMU	34
WNIOSKI, CELE I ZAŁOŻENIA	69
MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	70
ZAŁĄCZNIKI	71

WSTĘP

Analiza danych statystycznych oraz trendów za okres ostatnich 10 lat wskazuje, że pomimo dużego postępu w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i najciężej poszkodowanych poziom bezpieczeństwa na drogach województwa lubelskiego jest nadal niezadowalający i odbiega od założonych celów. Będzie tak dopóty, dopóki będziemy odnotowywać choć jedną ofiarę śmiertelną na skutek wypadków na drogach naszego województwa. Lubelski Program BRD na lata 2014-2020 zakładał zmniejszenie liczby zabitych do 128 osób i rannych do 504.

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



Podjmując prace zmierzające do przygotowania kolejnego wojewódzkiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, potwierdzamy zobowiązanie aktywne i świadomego współuczestnictwa w narodowej polityce ukierunkowanej na ochronę zdrowia i życia w ruchu drogowym, która oparta jest na jasno zdefiniowanej wizji oraz zasadach realizacji. Program ten utworzony jest również na podstawie inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2023 r. i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020-2030 i który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 począwszy od roku 2025.

Pomimo prowadzonych w sposób ciągły, niezależnie od ograniczeń wynikających ze stanu epidemii COVID-19 intensywnych prac inwestycyjnych nad rozbudową i poprawą infrastruktury drogowej w naszym województwie, wciąż głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z najcięższym skutkiem, w tym utratą życia pozostaje człowiek. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na drogach województwa lubelskiego i stanowi największe wyzwanie na kolejne lata.

CO OSIĄGNIĘTO NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Odnutowany w ciągu ostatnich 10 lat spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz redukcja liczby ofiar ciężko rannych potwierdzają zasadność podejmowania usystematyzowanych i konsekwentnych działań prewencyjnych. Na podstawie obserwacji aktualnych trendów

należy jednak podkreślić, iż realizacja Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na jak najwyższym poziomie będzie dużym wyzwaniem dla naszego województwa.

Jesteśmy w stanie temu wyzwaniu sprostać, pod warunkiem podjęcia jeszcze intensywniejszych prac, dużej determinacji oraz odwadze w stanowieniu priorytetów, którymi powinny być niewątpliwie w pierwszej kolejności - zdrowie i życie wszystkich uczestników ruchu poruszających się po naszych drogach.



Jarosław Stawiarski

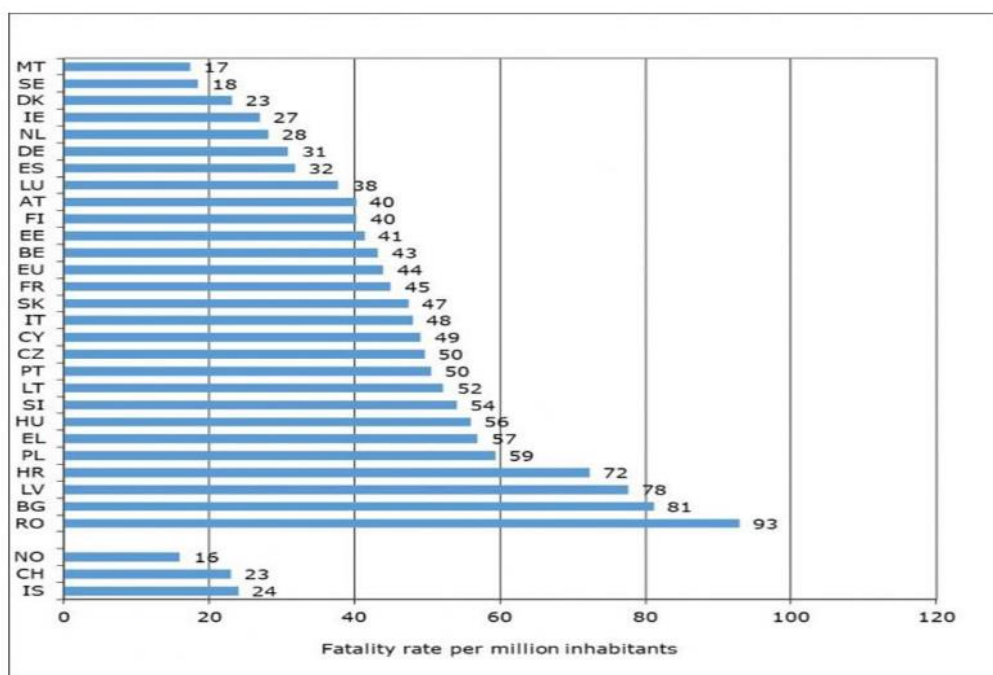
**Marszałek Województwa Lubelskiego
Przewodniczący Wojewódzkiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie**

CHARAKTERYSTYKA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA TLE UE I POLSKI

Zgodnie z ramami europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej głównym celem przyjętego w 2021 roku Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 będzie ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Oznacza to, iż w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5317. Powyższe założenia stanowią jedynie cel pośredni – ustanowiony na rok 2030 - a docelową wizją polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz długoterminowych programów i strategii jest całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, co jest zgodne z dalekosiężną perspektywą europejskiej polityki transportowej, przyjętą w ramach realizacji tzw. Wizji Zero do roku 2050.

Z uwagi na wystąpienie pandemii wirusa SARS-CoV-2 oraz wynikające z tego faktu znaczne odstępstwa w zakresie mobilności, należy przyjąć, iż dane dotyczące roku 2020 nie są miarodajne i nie powinny rzutować na faktyczną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Ze wstępnych danych opublikowanych przez DG Mobility & Transport - Road Safety wynika, że w 2021 roku na drogach krajów Unii Europejskiej zginęło 19 800 osób, czyli o 1000 więcej (+5%) niż 2020 roku i 3000 mniej (-13%) niż w 2019 roku (przed pandemią). Średni wskaźnik liczby zabitych na 1 milion mieszkańców dla wszystkich krajów w 2021 roku wyniósł 44. Polska znalazła się w grupie 9 krajów, w których w 2021 roku nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych i w grupie 5 krajów dla których spadek liczby zabitych w 2021 rok w stosunku do 2019 roku był większy niż średnio dla UE (-13%) i był wyższy niż 20%. Przy bardzo pozytywnych zmianach w zakresie spadku liczby ofiar śmiertelnych w Polsce, wskaźnik zagrożenia mieszkańców jest nadal bardzo wysoki i wyniósł w 2021 roku 59 ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców.



Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców według kraju, 2021 r

CEL NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2013-2020



W 2021 roku w Polsce doszło do 22 816 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu:

- w porównaniu z rokiem 2019, kiedy to miało miejsce 30 288 wypadków, liczba ta spadła o 7 472 wypadki (-24,7%),
- w porównaniu z 2020 rokiem, w którym zanotowaliśmy 23 540 wypadków, liczba ta spadła o 724 wypadki (-3,1%).

W wyniku wypadków drogowych 2 245 osób poniosło śmierć:

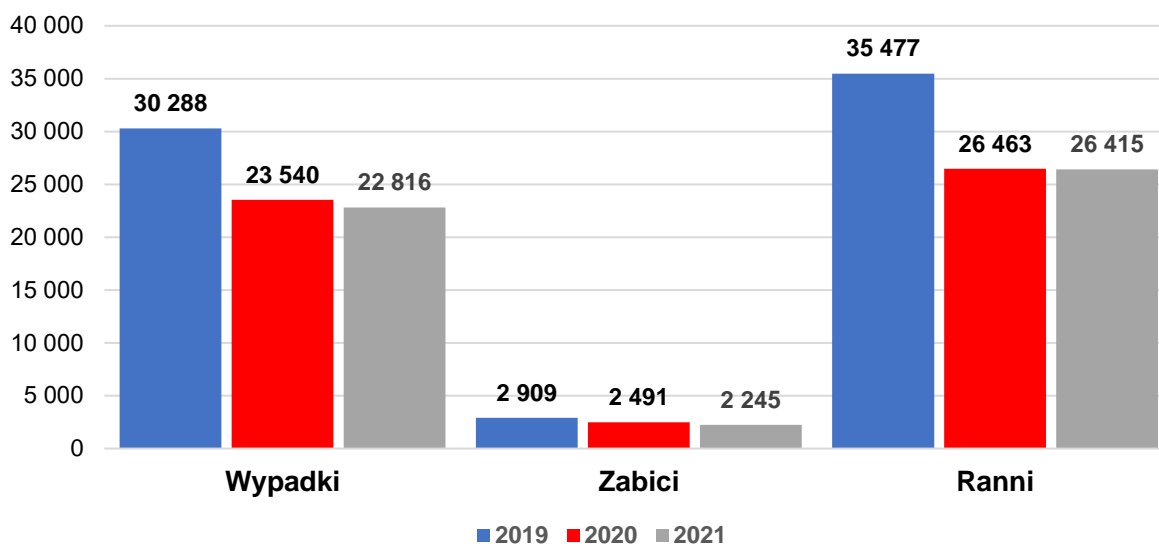
- w porównaniu z rokiem 2019, kiedy zginęły 2 909 osób, nastąpił spadek o 664 osoby (-22,8%),
- w porównaniu z rokiem 2020, w którym śmierć poniosło 2 491 osób nastąpił spadek o 246 osób (-9,9%).

W wypadkach drogowych rannych zostało 26 415 osób (w tym ciężko 8 276):

- w porównaniu do 2019 roku, kiedy obrażenia odniosło 35 477 osób, liczba rannych zmniejszyła się o 9 062 (-25,5%),
- w porównaniu do 2020 roku, kiedy obrażenia odniosły 26 463 osoby, liczba ta spadła o 48 tj. (-0,2%).

W 2021 roku do jednostek Policji zgłoszono 422 627 kolizji drogowych:

- w porównaniu do 2019 roku, w którym zgłoszono Policji 455 454 kolizje, liczba ta zmniejszyła się o 32 827 (-7,2%),
- w porównaniu do 2020 roku, w którym zgłoszono 382 046 kolizji liczba wzrosła o 40 581 (+10,6%).



Liczba wypadków drogowych w Polsce oraz ich skutki w latach 2012 – 2021

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2012=100%	Ogółem	2012=100%	Ogółem	2012=100%
2012	37 046	100,0	3 571	100,0	45 792	100,0
2013	35 847	96,8	3 357	94,0	44 059	96,2
2014	34 970	94,4	3 202	89,7	42 545	92,9
2015	32 967	89,0	2 938	82,3	39 778	86,9
2016	33 664	90,9	3 026	84,7	40 766	89,0
2017	32 760	88,4	2 831	79,3	39 466	86,2
2018	31 674	85,5	2 862	80,1	37 359	81,6
2019	30 288	81,8	2 909	81,5	35 477	77,5
2020	23 540	63,5	2 491	69,8	26 463	57,8
2021	22 816	61,6	2 245	62,9	26 415	57,7

W ostatnim dziesięcioleciu, najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2012 roku. Od tego roku obserwowany jest spadek wypadków drogowych i ich ofiar, aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar. W 2017 roku zanotowano znaczny spadek w porównaniu do roku poprzedniego. W 2018 i 2019 roku zmniejszyła się liczba wypadków i osób rannych, przy wzroście liczby osób zabitych. W 2020 r. i 2021 r. nastąpiły spadki.

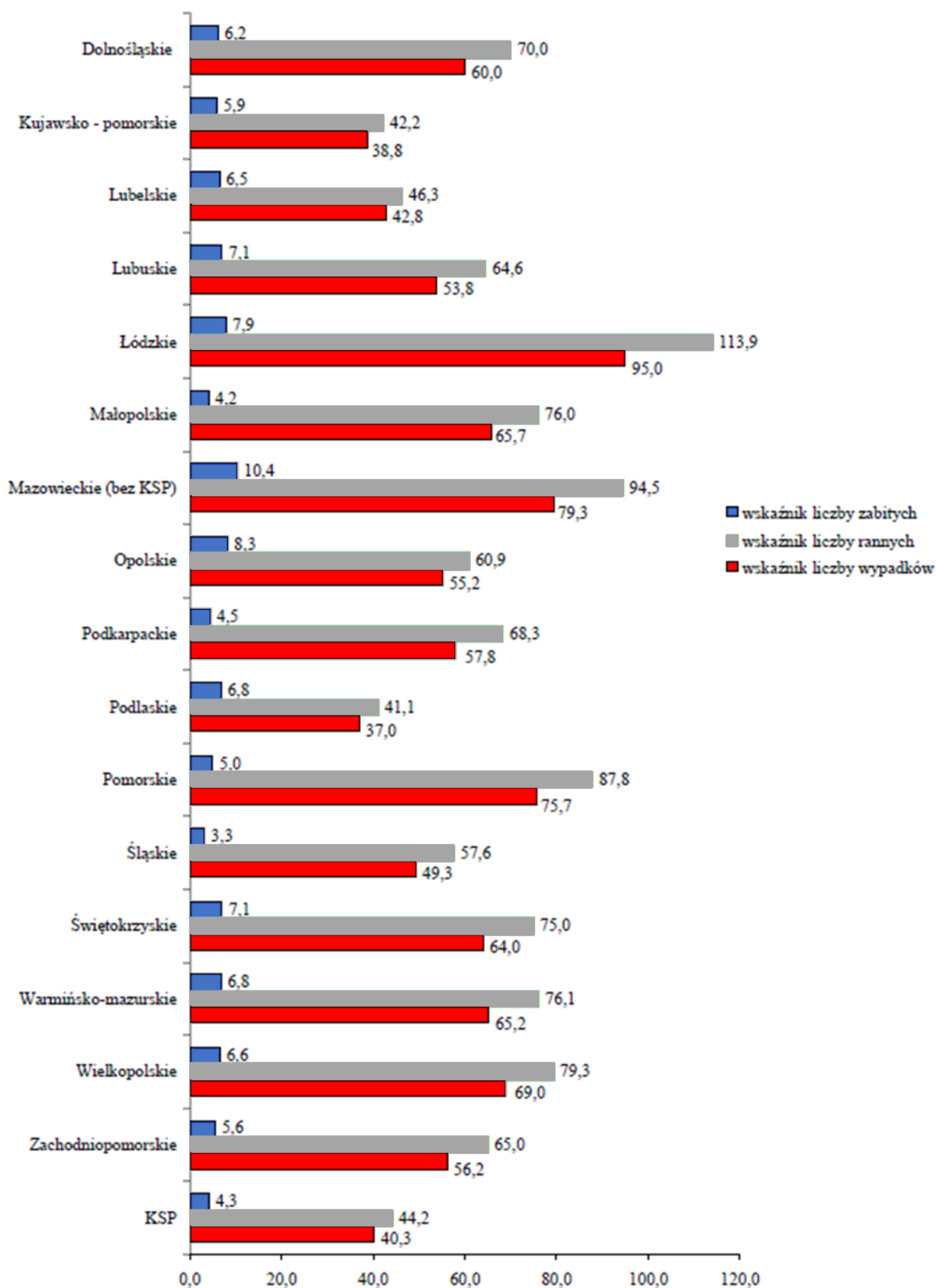
Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków.

Wskaźnik liczby zabitych i rannych według województw

Województwa	Wypadki	Zabici	Ranni	Liczba zabitych na 100 wypadków	Liczba rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	1 730	179	2 018	10,3	116,6
Kujawsko-pomorskie	797	122	866	15,3	108,7
Lubelskie	892	135	966	15,1	108,3
Lubuskie	540	71	648	13,1	120,0
Łódzkie	2 306	191	2 763	8,3	119,8
Małopolskie	2 239	144	2 590	6,4	115,7
Mazowieckie (bez KSP)	1 836	242	2 190	13,2	119,3
Opolskie	537	81	593	15,1	110,4
Podkarpackie	1 222	95	1 444	7,8	118,2
Podlaskie	433	79	481	18,2	111,1
Pomorskie	1 776	118	2 060	6,6	116,0
Śląskie	2 203	148	2 576	6,7	116,9
Świętokrzyskie	780	86	913	11,0	117,1
Warmińsko-mazurskie	920	96	1 074	10,4	116,7
Wielkopolskie	2 409	230	2 769	9,5	114,9
Zachodniopomorskie	946	95	1 093	10,0	115,5
KSP	1 250	133	1 371	10,6	109,7
Polska	22 816	2 245	26 415	9,8	115,8

Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku (Komenda Główna Policji)

Wskaźniki liczby wypadków, liczby zabitych i liczby rannych na 100 000 mieszkańców w poszczególnych województwach w 2021 roku



STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

Województwo lubelskie zajmuje powierzchnię 25 122,46 km². Według danych GUS 31 grudnia 2020 roku zamieszkiwało je około 2,1 mln osób. (2095,2).

Długość sieci dróg krajowych na terenie województwa lubelskiego ogółem wynosi:

1 040,140 km, w tym w zarządzie:

- GDDKiA Oddział w Lublinie: 999,631 km,
- Miast na prawach powiatu: 32,433 km,
- Lubelskiego Zarządu Obsługi Przejść Granicznych: 8,830 km,
- Innym (mosty graniczne): 0,329 km.

Według stanu na dzień 31.12.2021 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie administrował siecią dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego (poza miastami na prawach powiatu) o łącznej długości 2 260,036 km. Daje to czwarte miejsce pod względem długości dróg wśród wszystkich 16 zarządów dróg wojewódzkich w kraju. (dane ZDW w Lublinie). Dróg powiatowych na terenie naszego województwa jest – 10 594,00 km (9 320,70 km o nawierzchni twardej). Dróg gminnych- 24 179,40 km (10 164,90 km o nawierzchni twardej).

Na bazie danych dotyczących gęstości zaludnienia, która jest istotnym miernikiem w planowaniu przebiegu sieci mierzenia natężenia, obecny układ dróg w województwie charakteryzuje się przeciętną gęstością.

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie lubelskim w latach 2014 – 2021

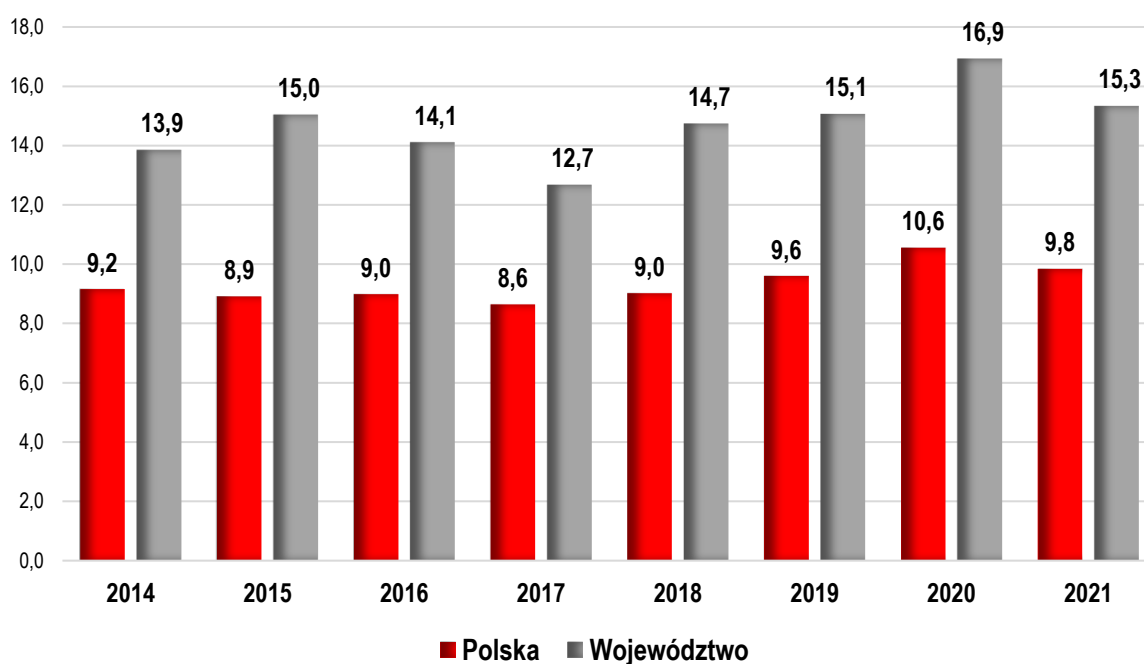
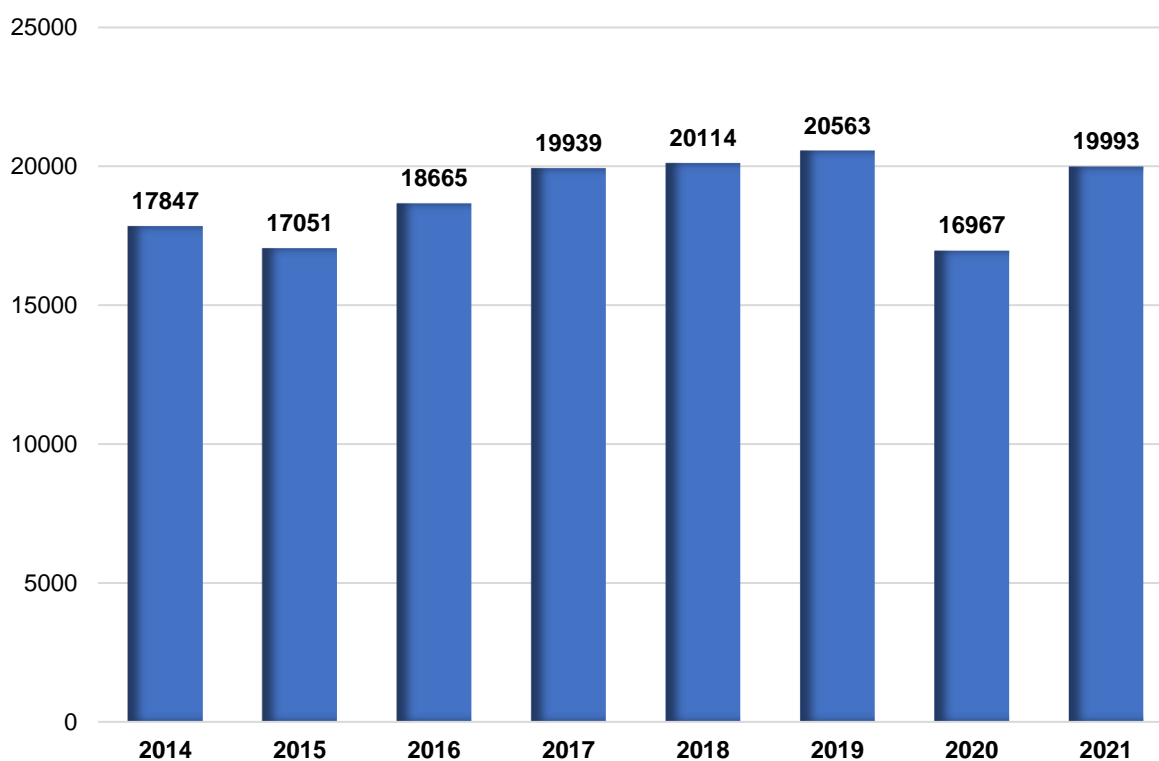
Liczba wypadków								
Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Polska	34970	32967	33722	32827	31725	30319	23566	22818
woj. lubelskie	1407	1250	1261	1238	1214	1128	921	880
woj. lubelskie w skali kraju	4,0%	3,8%	3,7%	3,8%	3,8%	3,7%	3,9%	3,9%

Liczba zabitych								
Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Polska	3202	2938	3031	2837	2863	2911	2488	2246
woj. lubelskie	195	188	178	157	179	170	156	135
woj. lubelskie w skali kraju	6,1%	6,4%	5,9%	5,5%	6,3%	5,8%	6,3%	6,0%

Liczba rannych								
Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Polska	42545	39778	40890	39608	37438	35549	26511	26432
woj. lubelskie	1666	1434	1483	1428	1283	1216	932	951
woj. lubelskie w skali kraju	3,9%	3,6%	3,6%	3,6%	3,4%	3,4%	3,5%	3,6%

W omawianym okresie na drogach województwa lubelskiego liczba wypadków z roku na rok zmniejszała się z 1407 w roku 2014 do 880 w roku 2021. Zmniejszeniu ulega też znacznie liczba osób, które w następstwie wypadków poniosły śmierć ze 195 do 135. Ilość osób rannych w wypadkach również spadła o 57,08 % z 1666 w roku 2014 do 951 w roku 2021.

Kolizje drogowe które odnotowano na terenie województwa lubelskiego w latach 2014-2021



Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków w woj. lubelskim w latach 2014 -2021

**Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych powiatach województwa
lubelskiego w latach 2019 - 2021**

POWIAT	WYPADKI			ZABICI			RANNI			KOLIZJE		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
OGÓLEM	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951	20563	16967	19993
BIALSKI*	118	100	84	14	14	8	124	95	87	1638	1320	1513
CHEŁMSKI*	69	58	54	9	5	12	84	66	67	1414	1306	1627
LUBELSKI*	250	213	218	33	23	19	277	226	249	6646	5540	6863
ZAMOJSKI*	76	67	65	15	8	11	72	61	68	1519	1240	1476
BIŁGORAJSKI	42	31	39	10	6	3	35	32	40	750	613	737
HRUBIESZOWSKI	19	13	16	3	3	6	21	12	13	498	396	404
JANOWSKI	42	27	28	4	4	1	58	24	40	280	222	257
KRASNOSTAWSKI	47	22	22	6	7	5	47	23	19	504	411	453
KRAŚNICKI	64	65	39	7	14	4	69	66	52	737	652	721
LUBARTOWSKI	33	41	38	6	11	15	36	47	34	871	650	722
ŁĘCZYŃSKI	28	25	23	3	5	4	33	21	25	526	407	473
ŁUKOWSKI	76	54	44	13	14	9	72	42	39	941	806	827
OPOLSKI	24	17	17	3	4	4	29	17	14	370	330	375
PARCZEWSKI	16	12	17	6	3	1	11	15	18	302	231	249
PUŁAWSKI	61	43	46	4	9	7	71	39	45	1212	931	1010
RADZYŃSKI	28	29	26	10	6	8	28	29	29	392	299	391
RYCKI	60	39	38	12	5	4	73	44	41	558	401	479
ŚWIDNICKI	24	26	25	6	3	6	27	29	29	580	519	602
TOMASZOWSKI	36	24	26	4	7	5	36	24	29	560	445	533
WŁODAWSKI	15	15	15	2	5	3	13	20	13	265	248	281

*grodzki+ziemski

Najbardziej zagrożonym rejonem województwa lubelskiego pod względem wypadkowości był powiat lubelski zaś najbezpieczniejszy powiat włodawski.

Wypadki drogowe w podziale na kategorię dróg w województwie lubelskim w latach 2019 - 2021

Kategoria drogi	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Droga gminna	128	150	122	9	19	9	138	139	133
Droga krajowa	266	180	188	54	35	47	309	203	230
Droga powiatowa	431	405	364	53	64	54	450	404	372
Droga wojewódzka	273	181	198	54	37	25	285	182	208
Inna	30	5	8	0	1	0	34	4	8
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

W latach 2019 – 2021 najwięcej wypadków odnotowano na drogach powiatowych. Również na drogach powiatowych odnotowano najwięcej ofiar śmiertelnych i rannych.

Poszkodowani w wypadkach drogowych w woj. lubelskim w latach 2019-2021

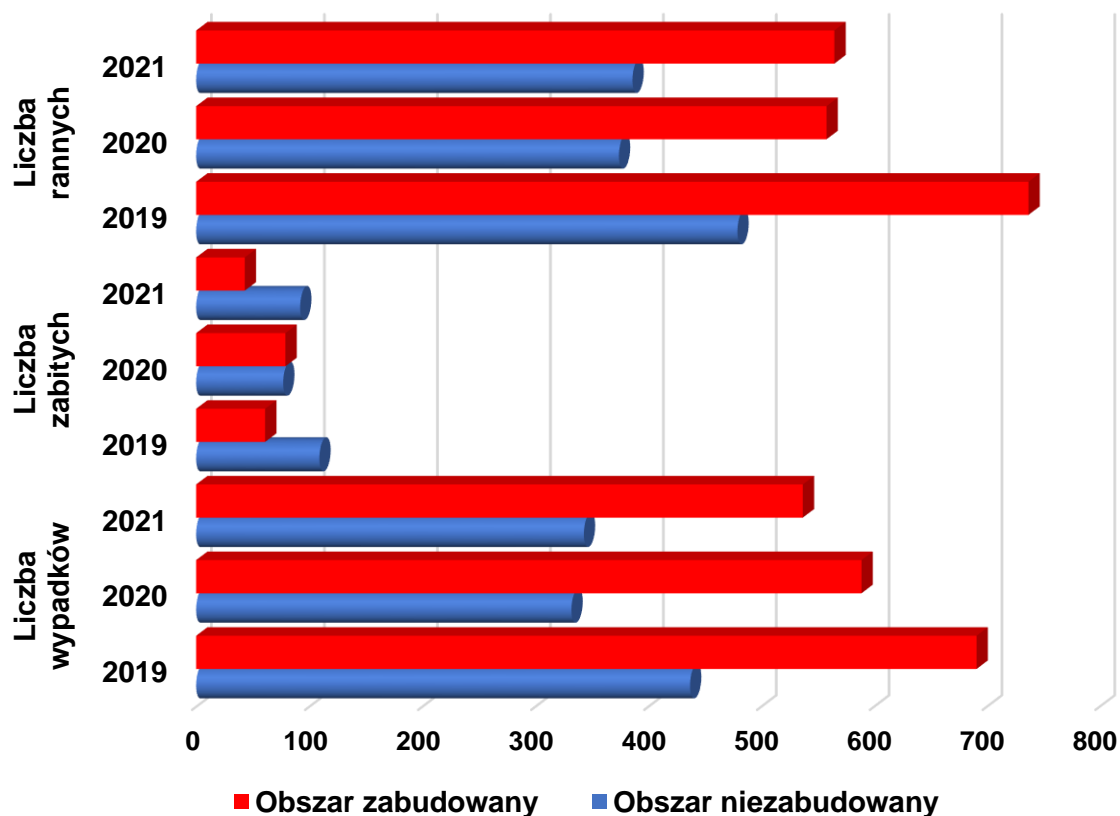
Kategoria drogi	2019		2020		2021	
	Liczba rannych		Liczba rannych		Liczba rannych	
	Ciężko	Lekko	Ciężko	Lekko	Ciężko	Lekko
Droga gminna	67	71	73	66	69	66
Droga krajowa	142	167	98	105	104	126
Droga powiatowa	226	224	188	216	182	188
Droga wojewódzka	149	136	85	97	108	100
Inna	19	15	2	2	5	3
Podsumowanie całkowite	603	613	446	486	468	483

Na drogach powiatowych w omawianym okresie odnotowano też największą ilość ciężko i lekko rannych.

Wypadki drogowe w podziale na obszar zabudowany i niezabudowany w woj. lubelskim w latach 2019 -2021

Obszar	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Informacja dodatkowa									
Obszar niezabudowany	437	332	343	109	77	92	479	374	386
Obszar zabudowany	691	589	537	61	79	43	737	558	565
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

Wypadki drogowe i ich skutki w podziale na obszar powstawania w woj. lubelskim w latach 2019-2021



Analizując miejsca i okoliczności zdarzeń drogowych należy zwrócić uwagę, że na obszarze zabudowanym jest ich więcej. Na przestrzeni omawianych lat spadła też ilość osób zabitych, natomiast w roku 2021 na obszarze zabudowanym odnotowano nieznaczny wzrost osób rannych z 558 w roku 2020 do 565.

**Wypadki drogowe z udziałem pieszych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym
w podziale na pory dnia w województwie lubelskim w latach 2019-2021**

Obszar	Oświetlenie	Liczba wypadków			Liczba zabitych pieszych			Liczba rannych pieszych		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Obszar niezabudowany	Noc - droga nieoświetlona	27	14	24	18	10	17	9	5	8
	Noc - droga oświetlona	2	2	1	1	1	1	1	1	0
	Światło dzienne	14	8	9	5	2	2	10	6	10
	Świt, zmrok	5	2	3	1	1	2	4	1	1
Obszar zabudowany	Noc - droga nieoświetlona	21	19	18	5	8	5	17	12	13
	Noc - droga oświetlona	49	73	48	9	15	7	41	59	39
	Światło dzienne	113	99	92	12	9	5	103	92	89
	Świt, zmrok	22	14	16	4	2	6	19	10	10
Podsumowanie całkowite		253	231	211	55	48	45	204	186	170

Jeżeli chodzi o okoliczności powstawania wypadków drogowych to w obszarze niezabudowanym do największej ilości wypadków doszło nocą na drogach nieoświetlonych, zaś na drogach na terenie obszaru zabudowanego przy świetle dziennym.

**Wypadki drogowe w podziale na dni tygodnia w województwie lubelskim
w latach 2019-2021**

Dzień nazwa dnia tygodnia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Poniedziałek	158	146	123	18	25	19	180	155	144
Wtorek	148	120	118	30	13	16	157	129	132
Środa	147	117	102	23	24	14	150	107	109
Czwartek	166	136	135	20	28	21	178	130	130
Piątek	162	149	159	23	29	21	167	139	176
Sobota	184	132	120	33	22	15	200	135	139
Niedziela	163	121	123	23	15	29	184	137	121
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

Do największej ilości wypadków na przełomie analizowanego okresu dochodziło w piątki i soboty. Jeśli zaś chodzi o godzinę o której dochodziło do największej ilości wypadków to między 16 a 17.

Godziny powstawania wypadków w woj. lubelskim w latach 2019-2021

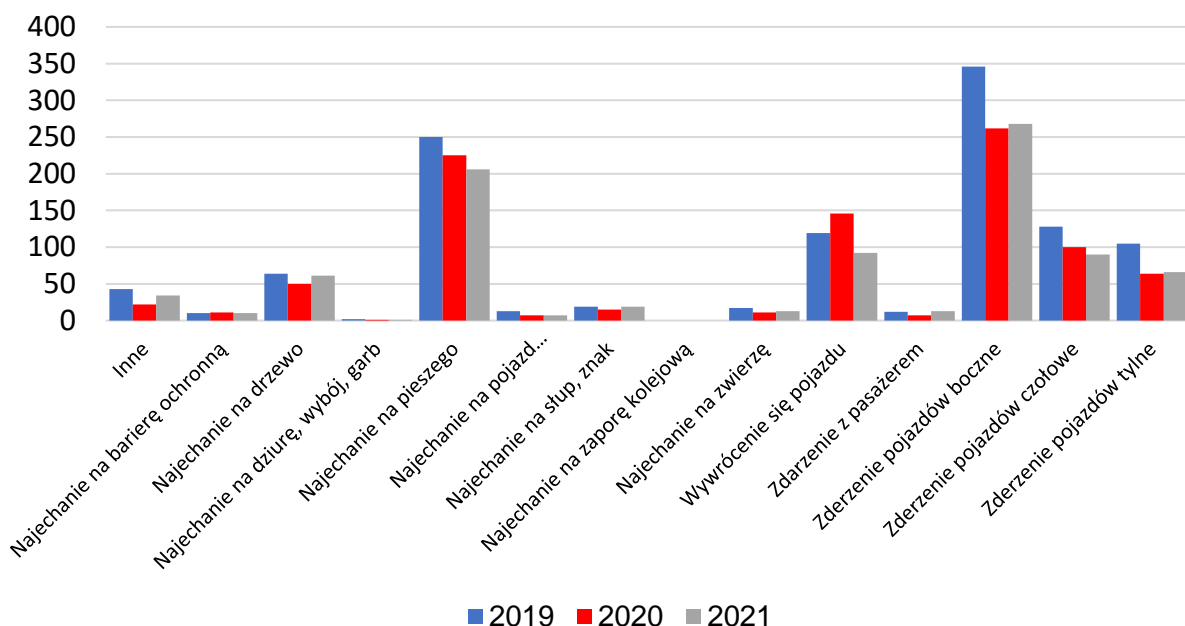
Godziny	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
0:00-0:59	16	7	16	6	1	5	21	8	17
1:00-1:59	16	9	7	5	3	1	20	8	9
2:00-2:59	11	9	9	1	2	1	20	12	13
3:00-3:59	8	10	8	1	4	1	9	7	18
4:00-4:59	12	5	12	5	1	3	14	7	15
5:00-5:59	18	23	27	1	9	8	22	22	28
6:00-6:59	30	39	36	4	6	8	32	34	35
7:00-7:59	56	30	40	4	7	5	57	28	51
8:00-8:59	64	30	44	7	9	6	67	26	42
9:00-9:59	50	30	41	4	5	6	59	28	43
10:00-10:59	60	39	38	7	9	5	62	38	37
11:00-11:59	52	37	41	5	3	3	59	42	47
12:00-12:59	70	49	54	9	6	9	77	57	64
13:00-13:59	70	52	60	3	1	4	75	59	68
14:00-14:59	66	52	58	3	3	5	75	57	56
15:00-15:59	82	78	62	13	12	7	93	79	65
16:00-16:59	106	77	66	21	15	9	98	70	69
17:00-17:59	88	82	49	18	13	7	92	82	48
18:00-18:59	73	77	71	19	7	10	77	78	71
19:00-19:59	62	64	37	8	13	10	69	63	40
20:00-20:59	44	46	36	3	6	3	50	51	44
21:00-21:59	30	34	28	8	9	10	27	30	27
22:00-22:59	26	27	15	8	5	1	27	32	18
23:00-23:59	18	15	25	7	7	8	14	14	26
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

Rodzaje wypadków w województwie lubelskim w latach 2019-2021

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Inne	43	22	34	3	2	5	46	21	42
Najeżdżenie na barierę ochronną	10	11	10	2	1	2	11	12	9
Najeżdżenie na drzewo	64	50	61	17	18	21	67	51	59
Najeżdżenie na dziurę, wybój, garb	2	1	1	0	0	0	2	1	1
Najeżdżenie na pieszego	250	225	206	53	48	44	206	184	168
Najeżdżenie na pojazd unieruchomiony	13	7	7	1	0	2	17	7	8
Najeżdżenie na słup, znak	19	15	19	4	2	1	21	15	23
Najeżdżenie na zaporę kolejową	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Najeżdżenie na zwierzę	17	11	13	1	1	2	22	12	13
Wywrócenie się pojazdu	119	146	92	13	16	14	135	161	99
Zdarzenie z pasażerem	12	7	13	0	0	1	12	7	13
Zderzenie pojazdów boczne	346	262	268	34	29	22	384	279	300
Zderzenie pojazdów czołowe	128	100	90	28	27	16	182	126	131
Zderzenie pojazdów tylne	105	64	66	14	12	5	111	56	85
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

W strukturze wypadków najczęściej zdarzeń w latach 2019 -2021 odnotowano na skutek zdarzeń bocznych i najeżdżania na osoby piesze.

Liczba wypadków w podziale na ich rodzaj w latach 2019-2021



**Przyczyny wypadków spowodowane przez kierujących w województwie lubelskim
w latach 2019-2021**

Przyczyny wypadków	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Gwałtowne hamowanie	14	5	7	0	0	0	15	5	8
Inne przyczyny	25	16	4	5	0	0	22	19	4
Jazda bez wymaganych świateł	8	8	4	3	1	0	6	7	5
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	255	236	227	42	57	47	302	244	254
Nieprawidłowe cofanie	22	21	11	2	1	0	20	20	11
Nieprawidłowe omijanie	20	23	28	4	6	6	18	17	25
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	4	3	3	0	0	0	4	3	3
Nieprawidłowe skręcanie	40	35	28	4	0	2	40	38	30
Nieprawidłowe wymijanie	28	19	20	6	6	5	29	16	23
Nieprawidłowe wyprzedzanie	68	58	56	14	11	5	77	72	74
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	1	-	1	0	-	0	1	-	1
Nieprawidłowe zawracanie	7	7	3	1	0	0	11	7	4
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	26	13	11	2	4	0	34	10	11
Nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów	9	7	3	1	1	0	17	7	3
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	6	2	4	0	0	0	7	5	5
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	94	87	95	11	13	8	87	79	90
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną	3	3	-	0	0	-	3	3	-
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	9	14	12	2	4	2	7	10	10
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	260	197	194	27	18	12	285	214	228
Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	63	41	43	4	6	2	77	38	51
Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych	1	1	4	0	0	0	1	1	4
Zmęczenie, zaśnięcie	36	22	31	9	4	16	41	34	43
Podsumowanie całkowite	999	818	789	137	132	105	1104	849	887

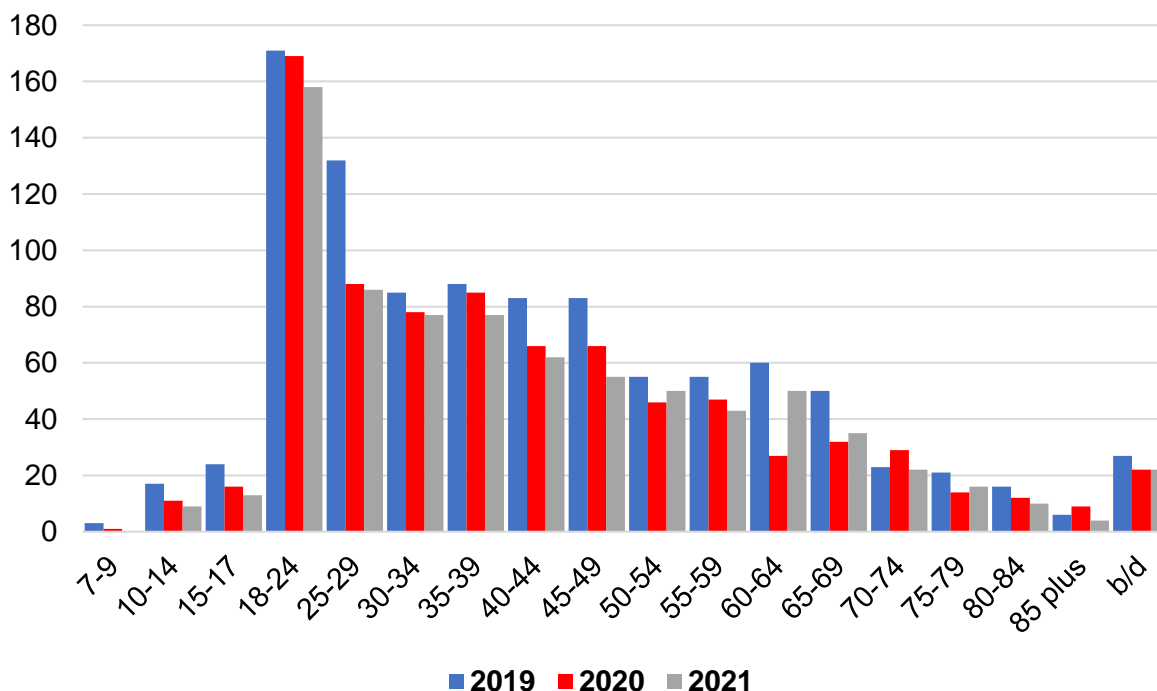
W analizowanych latach głównymi przyczynami wypadków z winy kierujących pozostają: niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze 25,5% oraz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu 26%.

**Wiek kierujących sprawców wypadków drogowych w województwie lubelskim
w latach 2019-2021**

Kierujący Wiek	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
7-9	3	1	0	0	0	0	3	1	0
10-14	17	11	9	2	1	0	20	11	9
15-17	24	16	13	3	1	0	26	18	14
18-24	171	169	158	27	36	19	213	207	197
25-29	132	88	86	15	15	9	160	89	105
30-34	85	78	77	6	17	14	93	79	83
35-39	88	85	77	9	7	11	102	84	89
40-44	83	66	62	11	13	13	91	58	66
45-49	83	66	55	10	8	9	83	65	53
50-54	55	46	50	11	9	10	55	45	49
55-59	55	47	43	9	9	3	52	40	49
60-64	60	27	50	6	4	6	68	26	55
65-69	50	32	35	12	2	4	52	37	36
70-74	23	29	22	7	6	3	19	30	23
75-79	21	14	16	3	1	3	22	13	17
80-84	16	12	10	6	0	1	12	12	11
85 plus	6	9	4	0	2	0	6	12	8
b/d	27	22	22	0	1	0	27	22	23
Podsumowanie całkowite	999	818	789	137	132	105	1104	849	887

Kierujący w przedziale wieku 18-24 lata spowodowali największą ilość wypadków.

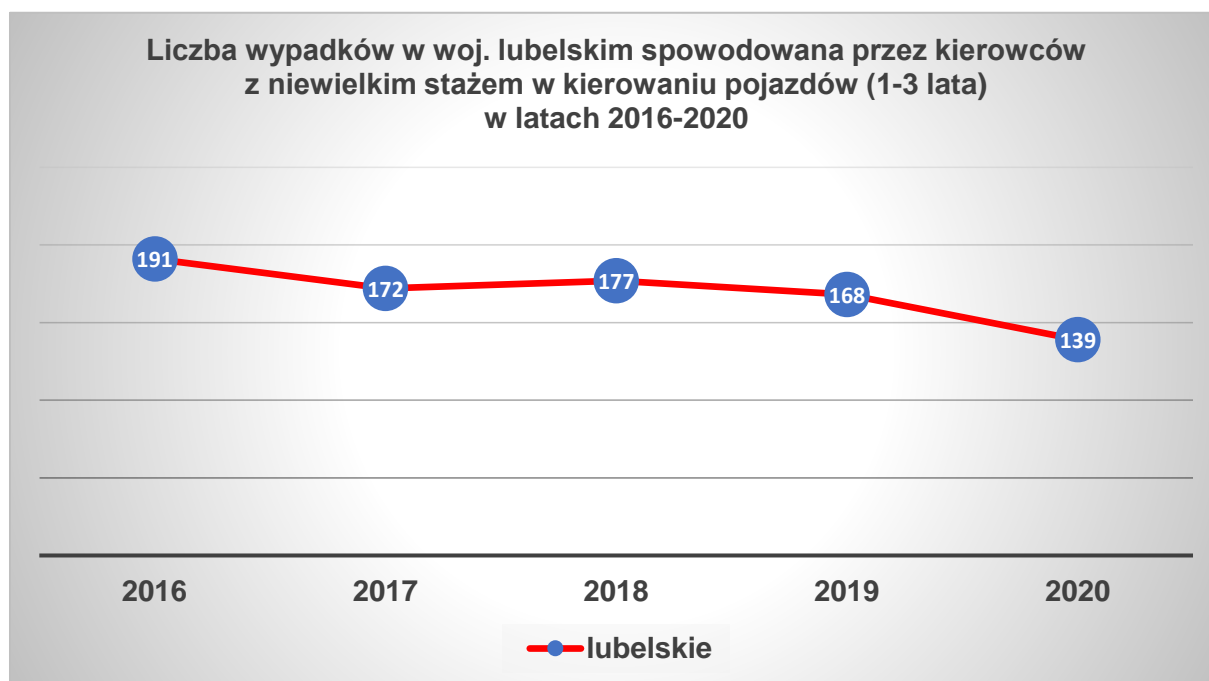
**Liczba wypadków kierujących sprawców w podziale na wiek
w latach 2019-2021**



Wypadki spowodowane przez kierujących ze stażem w kierowaniu pojazdami 1-3 lata

Województwa	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
dolnośląskie	290	281	281	273	196	29	24	24	31	24	412	406	403	355	237
kujawsko-pomorskie	123	130	126	127	125	27	18	24	31	26	157	163	148	150	151
lubelskie	191	172	177	168	139	21	27	26	22	28	272	199	204	196	159
lubuskie	100	107	106	106	83	15	16	20	18	6	150	154	144	140	97
mazowieckie	453	486	502	476	354	54	41	59	52	40	615	657	659	626	458
małopolskie	478	485	506	483	324	16	19	39	17	18	648	646	644	654	427
opolskie	92	83	91	110	75	8	7	8	17	6	119	119	105	135	90
podkarpackie	255	250	231	240	198	13	20	17	18	11	396	309	301	328	238
podlaskie	81	88	87	64	51	15	16	9	12	7	119	122	126	75	58
pomorskie	385	338	370	312	263	19	16	16	18	25	521	458	501	421	396
warmińsko-mazurskie	215	197	163	189	135	24	12	19	13	15	304	243	204	281	167
wielkopolskie	295	411	462	559	418	29	52	29	43	28	385	521	624	706	500
zachodniopomorskie	156	137	126	162	120	21	11	13	25	18	201	204	158	225	133
łódzkie	549	497	455	454	271	18	15	14	22	23	803	682	633	624	341
śląskie	444	436	409	392	290	32	32	16	27	19	572	574	530	549	348
świętokrzyskie	180	162	191	149	110	6	13	11	12	8	267	224	245	200	161

Ludzie młodzi z niewielkim stażem w kierowaniu pojazdami (1 – 3 lata) posiadający niewielkie doświadczenie w prowadzeniu pojazdu w okresie ostatnich 5 lat byli sprawcami co 5-tego wypadku, a najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych przez nich spowodowanych było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych.



**Wypadki w poszczególnych miesiącach w województwie lubelskim
w latach 2019 - 2021**

Miesiąc	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Styczeń	64	62	45	5	10	6	68	65	45
Luty	58	64	35	9	16	8	66	55	34
Marzec	70	57	55	11	6	10	72	63	57
Kwiecień	103	46	65	15	7	11	130	51	75
Maj	102	63	69	12	12	8	113	65	76
Czerwiec	110	82	98	19	13	11	126	80	101
Lipiec	114	97	106	15	16	15	128	89	104
Sierpień	108	112	88	20	11	17	107	127	104
Wrzesień	99	121	96	14	14	13	99	119	110
Październik	92	93	76	12	25	9	90	90	90
Listopad	122	58	77	20	15	13	123	63	81
Grudzień	86	66	70	18	11	14	94	65	74
Podsumowanie całkowite	1128	921	880	170	156	135	1216	932	951

Najwięcej wypadków na przestrzeni roku wydarzyło się w listopadzie. Miesiące letnie również odznaczają się wysoką ilością zdarzeń na drodze.

**Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w województwie lubelskim
w latach 2019 - 2021**

Wina	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
z winy kierującego	95	120	86	13	19	13	108	125	103
z winy pieszego	21	14	20	6	2	4	15	12	16
współwina uczestników ruchu	0	2	3	0	0	1	0	3	2
Podsumowanie całkowite	116	136	109	19	21	18	123	140	121

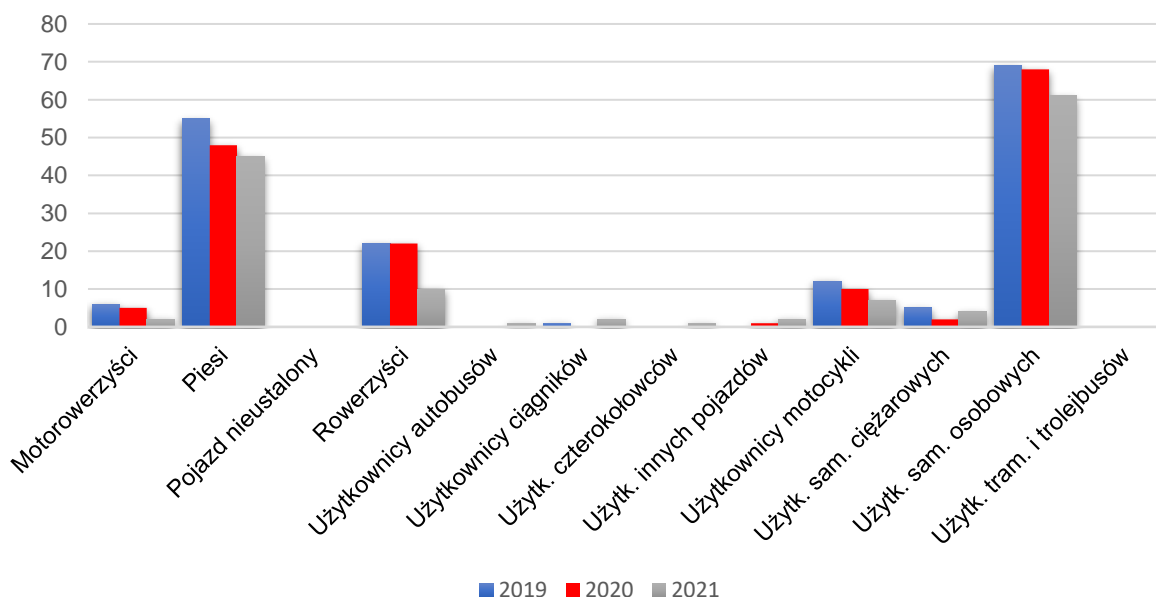
Liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców nieco spadła, lecz niepokoić może wzrost (prawie 1/5) wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych.

Ofiary wypadków w zależności od rodzaju użytkownika drogi w województwie lubelskim w latach 2019 – 2021

Rodzaj użytkownika drogi	Liczba zabitych			Liczba rannych			Liczba zabitych	Liczba rannych
	2019	2020	2021	2019	2020	2021		
Motorowerzyści	6	5	2	60	55	32	13	147
Piesi	55	48	45	204	186	170	148	560
Pojazd nieustalony	0	0	0	1	0	0	0	1
Rowerzyści	22	22	10	144	135	126	54	405
Użytkownicy autobusów	0	0	1	23	6	21	1	50
Użytkownicy ciągników	1	0	2	6	12	8	3	26
Użytkownicy czterokołowców	0	0	1	5	5	4	1	14
Użytkownicy innych pojazdów	0	1	2	2	1	12	3	15
Użytkownicy motocykli	12	10	7	110	90	66	29	266
Użytkownicy samochodów ciężarowych	5	2	4	45	30	42	11	117
Użytkownicy samochodów osobowych	69	68	61	612	411	467	198	1492
Użytkownicy tramwajów i trolejbusów	0	0	0	2	1	3	0	6
Podsumowanie całkowite	170	156	135	1216	932	951	461	3099

W omawianym okresie użytkownicy samochodów osobowych, piesi i rowerzyści stanowili powyżej 80% wszystkich ofiar wypadków.

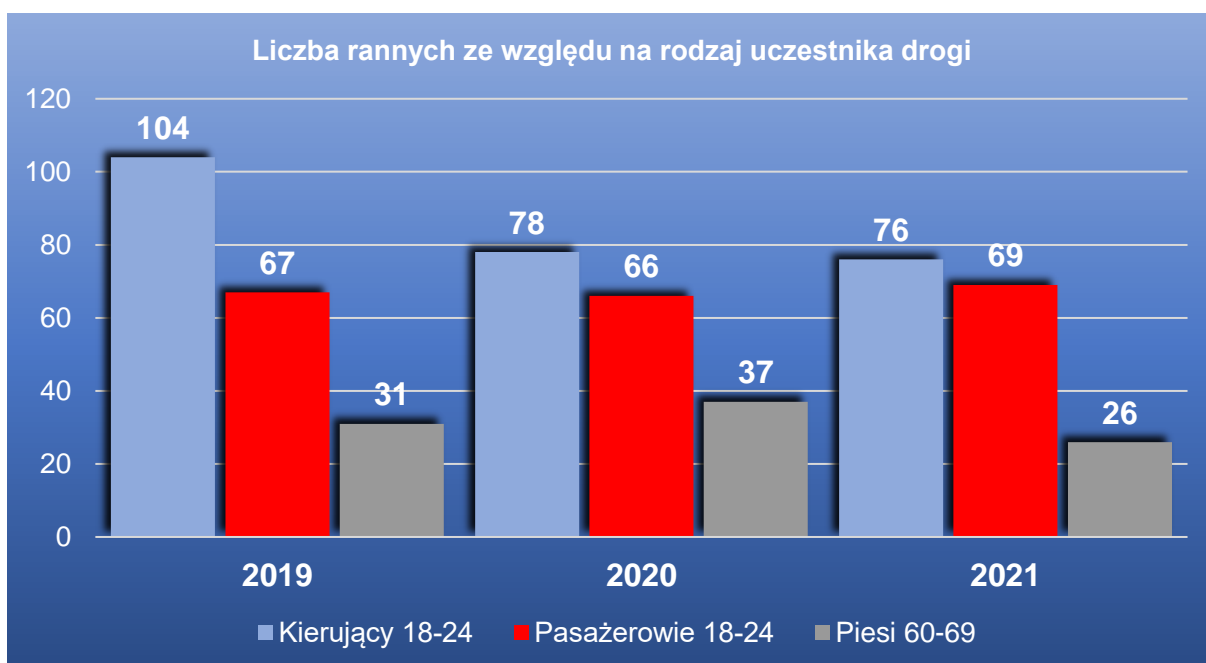
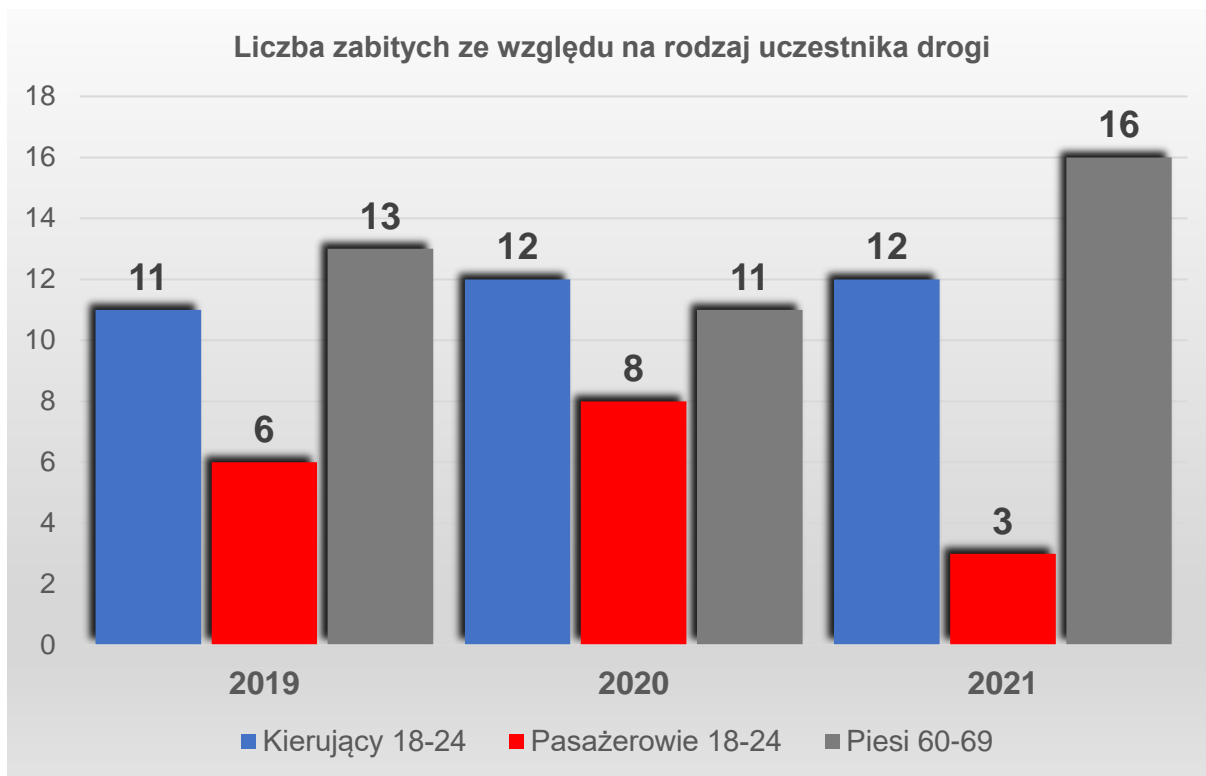
Liczba zabitych w wypadkach w zależności od rodzaju użytkownika drogi w województwie lubelskim w latach 2019 – 2021



**Ofiary wypadków w zależności od rodzaju uczestnika drogi w różnym wieku
w województwie lubelskim w latach 2019 – 2021**

Rodzaj uczestnika	Wiek	Liczba zabitych			Liczba rannych			Liczba zabitych	Liczba rannych
		2019	2020	2021	2019	2020	2021		
Kierujący	7-9	1	0	0	4	1	0	1	5
	10-14	1	1	0	19	12	19	2	50
	15-17	2	2	0	39	19	14	4	72
	18-24	11	12	12	104	78	76	35	258
	25-29	11	11	7	68	55	44	29	167
	30-34	4	5	8	66	38	46	17	150
	35-39	8	5	9	50	51	51	22	152
	40-44	7	10	9	63	40	51	26	154
	45-49	5	5	8	66	47	37	18	150
	50-54	3	5	4	47	42	38	12	127
	55-59	6	6	2	35	37	41	14	113
	60-64	6	6	5	39	22	32	17	93
	65-69	8	5	1	28	26	22	14	76
	70-74	6	3	6	18	25	21	15	64
	75-79	2	3	0	15	14	10	5	39
80-84	5	0	1	13	7	7	6	27	
85 plus	0	1	0	6	6	4	1	16	
Pasażer	0-6	2	1	0	17	4	3	3	24
	7-9	0	0	2	4	1	6	2	11
	10-14	2	0	0	11	7	9	2	27
	15-17	2	4	1	27	20	29	7	76
	18-24	6	8	3	67	66	69	17	202
	25-29	2	2	2	20	26	20	6	66
	30-34	5	1	0	27	16	21	6	64
	35-39	0	3	3	22	8	13	6	43
	40-44	2	2	1	13	12	7	5	32
	45-49	2	1	2	27	5	12	5	44
	50-54	1	1	1	20	12	14	3	46
	55-59	0	2	0	13	7	14	2	34
	60-64	1	1	1	27	13	16	3	56
	65-69	1	1	0	16	13	7	2	36
	70-74	0	0	0	9	8	12	0	29
75-79	0	0	1	4	3	9	1	16	
80-84	2	0	0	5	3	6	2	14	
85 plus	1	1	1	3	2	1	3	6	
Pieszy	0-6	0	1	0	4	4	2	1	10
	7-9	0	0	1	8	1	1	1	10
	10-14	1	1	1	8	8	7	3	23
	15-17	0	1	0	6	9	12	1	27
	18-24	4	2	5	16	13	3	11	32
	25-29	2	0	1	13	8	5	3	26
	30-34	2	2	1	15	6	6	5	27
	35-39	5	3	1	11	9	14	9	34
	40-44	3	0	2	12	6	11	5	29
	45-49	2	5	2	6	9	12	9	27
	50-54	5	6	5	16	13	19	16	48
	55-59	2	5	1	14	15	15	8	44
	60-64	3	6	11	20	19	14	20	53
	65-69	10	5	5	11	18	12	20	41
	70-74	4	4	6	16	20	14	14	50
75-79	5	2	1	14	11	10	8	35	
80-84	5	1	1	7	10	7	7	24	
85 plus	2	4	1	7	7	6	7	20	
Podsumowanie całkowite		170	156	135	1216	932	951	461	3099

Kierujący w wieku 18 - 24 byli sprawcami największej ilości wypadków, w których na przestrzeni lat 2019 – 2021 śmierć poniosło 35 osób, a 258 zostało rannych. Automatycznie pasażerowie uczestniczący w wypadkach drogowych, będący w tym samym wieku (18 – 24 lata) stanowili największą grupę poszkodowanych: 17 osób poniosło śmierć, a 202 zostało rannych. Natomiast wśród pieszych, najbardziej zagrożoną grupą były osoby w wieku 60 - 69 lat (40 osób poniosło śmierć, a 94 zostały ranne).



GŁÓWNE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

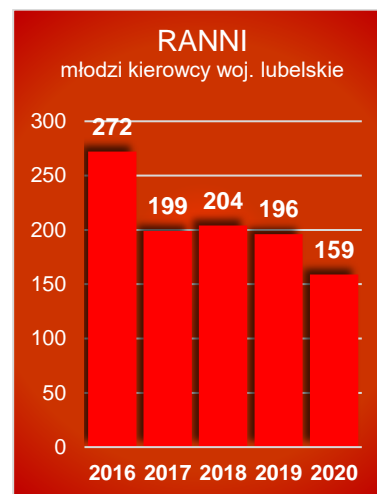
Infrastruktura drogowa

Drogi naszego województwa to w większości drogi jednojezdniowe dwukierunkowe, na których nakłada się ruch tranzytowy i lokalny, na których istotną pozycję stanowi ruch pieszych, rowerów i maszyn rolniczych. Te czynniki powodują, że poruszanie się po nich wymaga dużych umiejętności i praktyki w obsłudze pojazdów, a podejmowanie niektórych manewrów przez kierujących, wiąże się z dużym ryzykiem stworzenia zagrożenia w ruchu drogowym.

W ciągu analizowanego okresu w ramach zadań inwestycyjnych wybudowano, przebudowano lub rozbudowano i wykonano remonty wszystkich kategorii dróg. W ramach zadań prowadzonych z jednostkami samorządu terytorialnego wybudowano lub przebudowano przejścia dla pieszych, ścieżki pieszo – rowerowe i ścieżki rowerowe. Realizacja wyżej wymienionych zadań zdecydowanie wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nadal jednak pozostaje wiele do wykonania w tym zakresie. Planowana jest budowa kolejnych nowych dróg, która ma na celu wyprowadzenie przede wszystkim ruchu tranzytowego z istniejącej sieci drogowej. Kontynuowane będzie uzupełnienie brakującej infrastruktury drogowej, szczególnie w zakresie niechronionych użytkowników dróg, w tym poprawa widoczności pieszych na przejściach. Budowa obwodnic kolejnych miejscowości spowoduje oddzielenie tranzytu od ruchu lokalnego, jak również ujednoczenie potoków ruchu.

Młodzi kierowcy

Młodzi kierowcy to osoby w wieku 18-24 lata, posiadający prawo jazdy nie dłużej niż 3 lata. Stwarzają oni większe zagrożenie dla siebie, swoich pasażerów i innych użytkowników dróg w porównaniu do pozostałych kierowców. Od lat osoby te stanowią poważne zagrożenie w ruchu drogowym na całym świecie. Wysoki odsetek wypadków z udziałem młodych kierowców ma związek z ich niedojrzałością, brakiem doświadczenia, stylem życia oraz skłonnością do podejmowania ryzykownych zachowań. Ich decyzje są spowodowane błędną oceną sytuacji oraz nieumiejętnością identyfikacji zagrożeń. Byli oni sprawcami około 20% wszystkich wypadków. Najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych przez nich spowodowanych było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych.



Kierowcy nietrzeźwi i pod wpływem podobnie działających substancji

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.

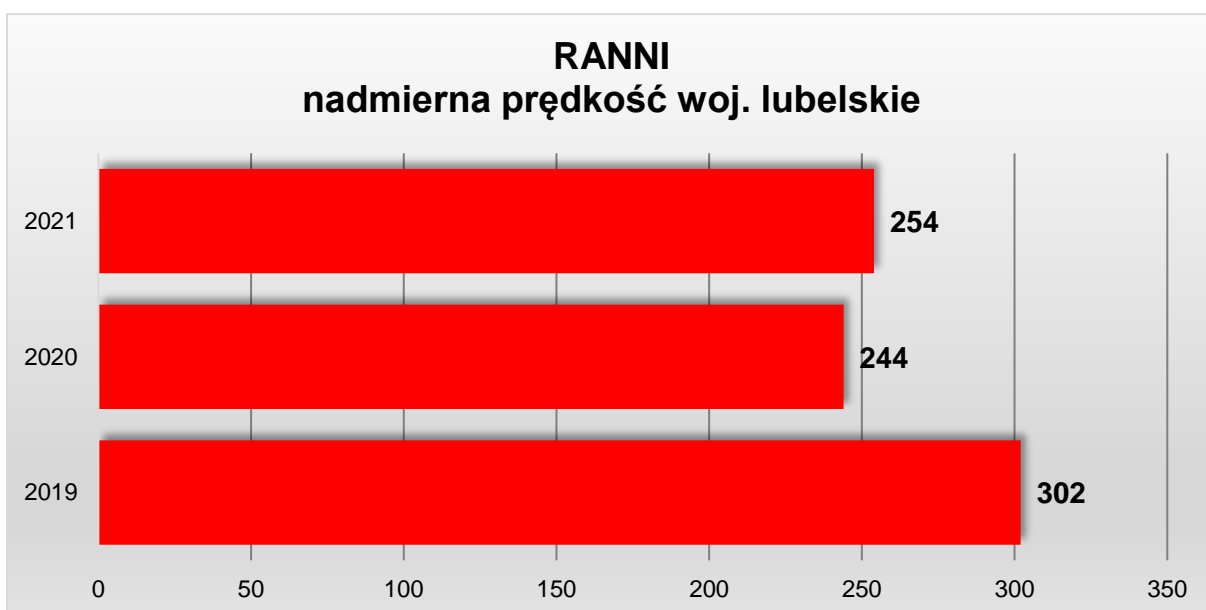
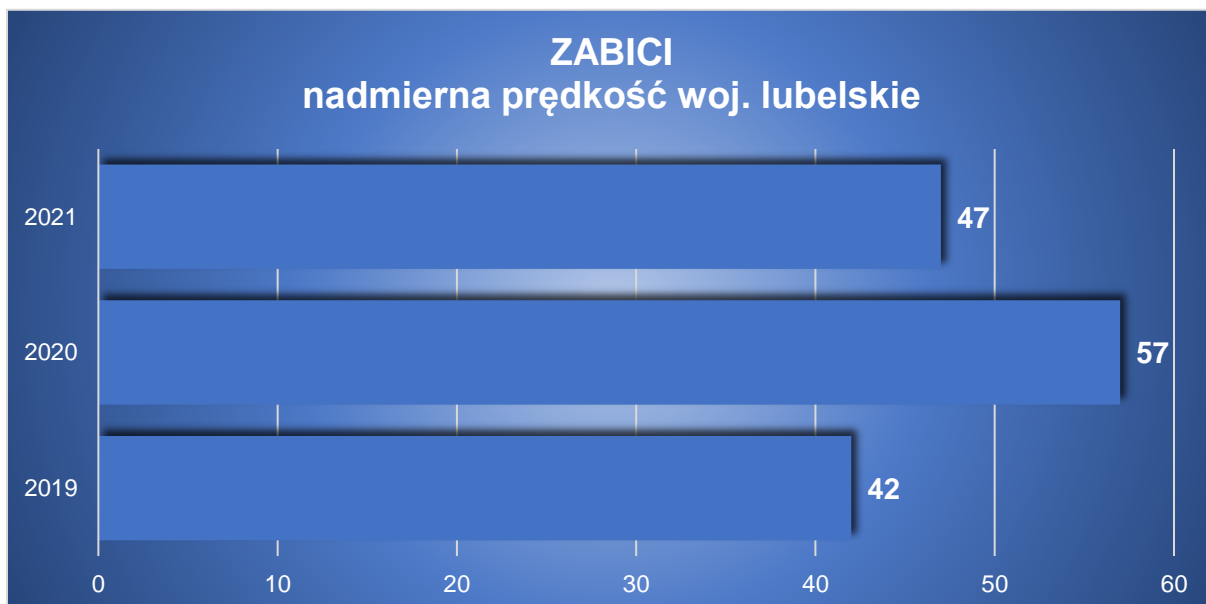
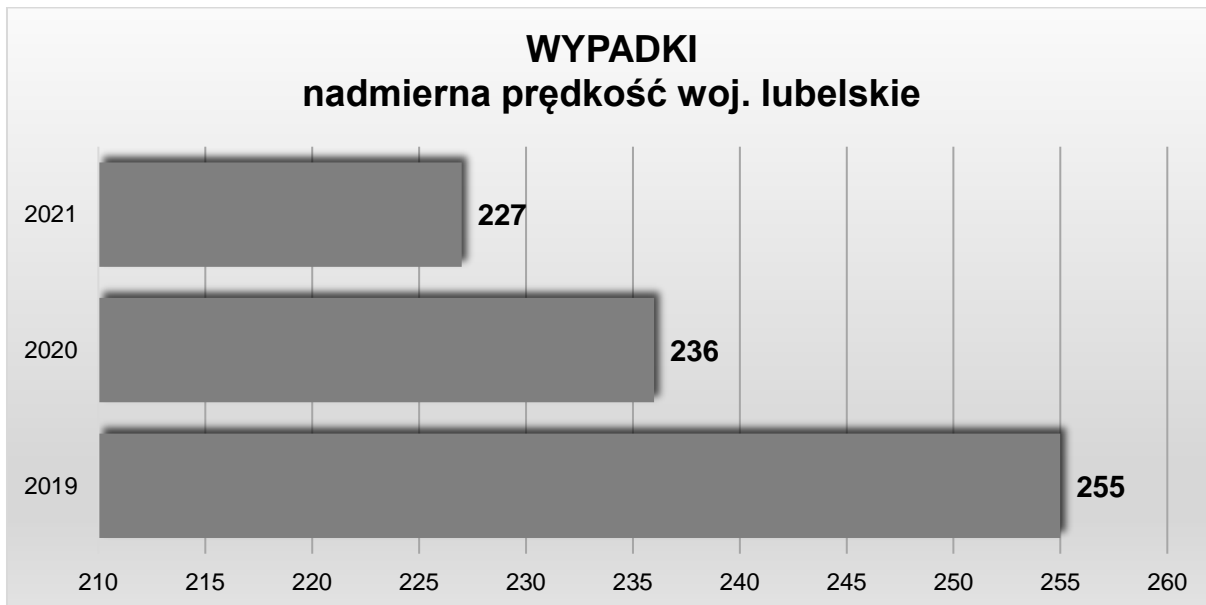
Zgodnie z ustawą z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz. U. 2021 r. poz. 1212 i 1997, z późn. zm.) Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego od 1 lipca 2015 roku organizują kursy reedukacyjne w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. Kurs jest skierowany do osób, które kierowały pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu i otrzymały stosowne skierowanie od Starosty. Wg danych lubelskich WORD liczba ta jest praktycznie niezmienna.

Ilość osób przeszkolonych na kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii w latach 2019 – 2021

WORD–y woj. lubelskiego	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
WORD Biała Podlaska	146	132	131
WORD Chełm	173	145	192
WORD Lublin	636	582	609
WORD Zamość	233	243	232
RAZEM	1188	1102	1164

Prędkość i niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego

Niestosowanie prędkości do warunków ruchu było przyczyną około 25 % wszystkich wypadków na terenie województwa lubelskiego w omawianym okresie. Około połowa wszystkich ofiar śmiertelnych stanowią ofiary nadmiernej prędkości.

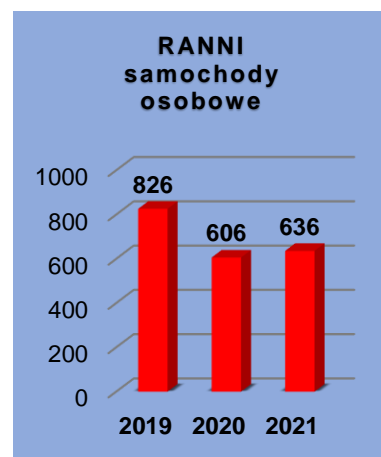
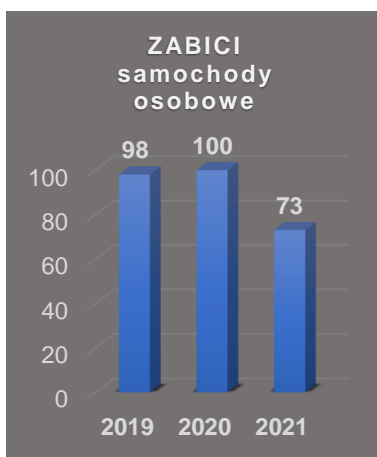
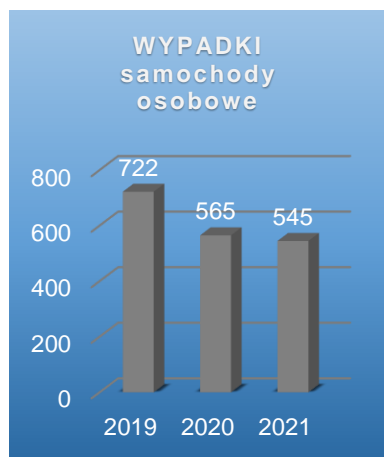


W 2020 roku na terenie woj. lubelskiego było zarejestrowanych 1 898 911 pojazdów samochodowych i ciągników.

Wypadki w zależności od rodzaju pojazdu w województwie lubelskim w latach 2019–2021

Rodzaj pojazdu	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Autobus inny	1	3	1	1	1	0	0	2	1
Autobus komunikacji publicznej	8	7	5	2	0	0	7	7	6
Ciągnik rolniczy	7	10	12	1	0	2	6	11	11
Czterokołowiec	1	1	3	0	0	1	1	1	3
Czterokołowiec lekki	3	2	2	0	0	0	4	2	2
Inny	2	3	8	0	1	2	2	2	6
Motocykl inny	39	39	32	4	2	4	36	40	32
Motocykl o poj. do 125 cm ³ (do 11 kw/0,1 KW/kg)	10	14	8	1	3	0	10	12	9
Motorower	26	28	20	3	2	2	26	28	18
Pojazd nieustalony	21	13	12	0	0	0	21	13	12
Rower	80	72	61	14	10	4	67	64	59
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 T	48	44	53	9	9	13	62	45	56
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 T	30	16	26	4	4	4	35	15	35
Samochód osobowy	722	565	545	98	100	73	826	606	636
Tramwaj, trolejbus	1	1	1	0	0	0	1	1	1
Podsumowanie całkowite	999	818	789	137	132	105	1104	849	887

Głównymi sprawcami wypadków są osoby poruszające się samochodami osobowymi. Stanowi to około 70% wszystkich wypadków. Użytkownicy samochodów osobowych stanowili około 72,45 % ofiar śmiertelnych.

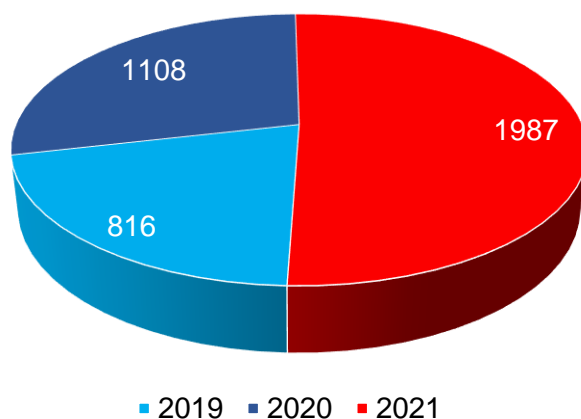


Niepokojąca jest też liczba osób, która na co dzień łamie przepisy ruchu drogowego (dane lubelskich WORD).

Ilość osób przeszkolonych na kursach dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego w latach 2019-2021

WORD-y woj. lubelskiego	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
WORD Biała Podlaska	197	229	392
WORD Chełm	77	138	307
WORD Lublin	363	544	928
WORD Zamość	179	197	360
RAZEM	816	1108	1987

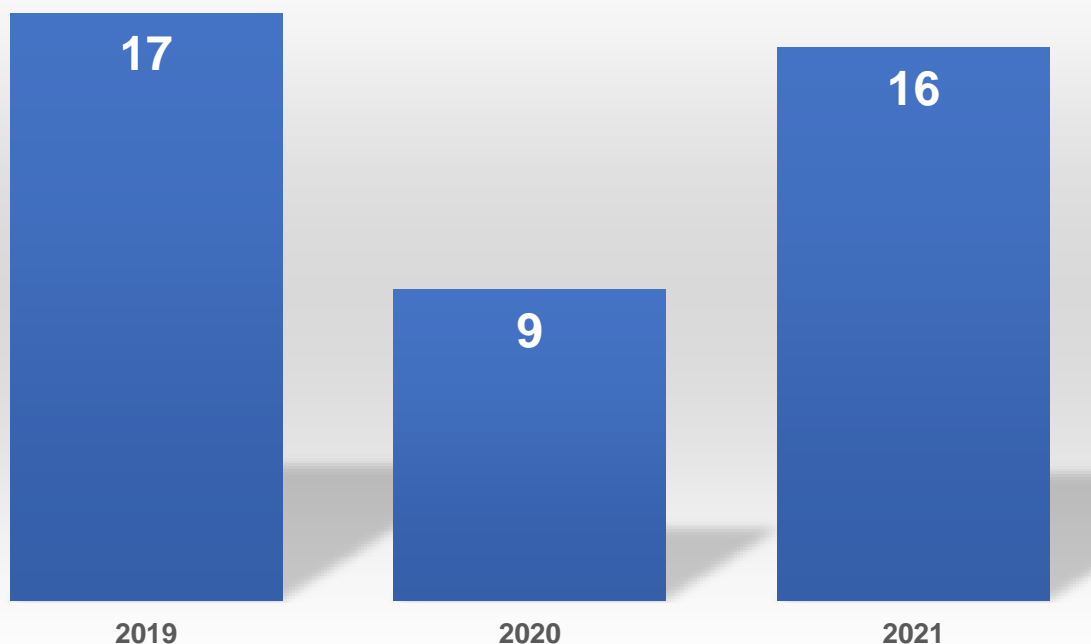
Ilość osób przeszkolonych na kursach dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego



Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego

Najbardziej zagrożoną grupą niechronionych uczestników ruchu drogowego są piesi. Głównymi przyczynami zdarzeń z winy pieszych było: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, chodzenie nieprawidłową stroną drogi, oraz stanie na jezdni, leżenie lub klęczenie. Najbardziej zagrożoną grupą wiekową wśród pieszych, którzy ponieśli śmierć wskutek wypadków drogowych stanowiły osoby w przedziale wieku 60 - 64 lata. W omawianym okresie wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego poruszających się nocą w terenie niezabudowanym zginęło 42 pieszych nieposiadający elementów odbłaskowych.

Zabici piesi nieposiadający elementów odblaskowych



Wypadki z udziałem pieszych w woj. lubelskim w latach 2019 - 2021

Zachowanie pieszego	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	7	4	11	6	0	6	1	4	5
Inne przyczyny	6	3	1	3	0	0	3	3	1
Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	6	12	9	4	9	8	2	3	1
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	50	41	31	12	12	9	39	29	22
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	6	6	5	0	1	0	6	5	5
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	2	3	4	2	0	1	0	3	3
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	2	1	1	1	0	0	1	1	1
Zatrzymanie, cofnięcie się	-	-	1	-	-	0	-	-	1
Podsumowanie całkowite	79	70	63	28	22	24	52	48	39

Udział pieszych w ogólnej strukturze wypadków zmniejsza się. Głównymi przyczynami zdarzeń z winy pieszych było: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

Wiek pieszych uczestników wypadków w woj. lubelskim w latach 2019-2021

Wiek pieszego w latach	Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
0-6	1	5	1	0	1	0	1	4	1
7-9	3	1	-	0	0	-	3	1	-
10-14	2	4	2	0	0	0	2	4	2
15-17	2	3	1	0	1	0	2	2	1
18-24	6	1	2	3	0	1	4	1	1
25-29	1	1	2	0	0	1	1	1	1
30-34	8	2	1	1	0	0	7	2	1
35-39	8	6	3	2	2	1	6	4	2
40-44	3	3	8	0	0	2	3	3	6
45-49	3	5	4	1	3	1	2	2	3
50-54	8	6	8	4	3	3	4	3	5
55-59	4	8	5	1	4	1	3	4	4
60-64	11	6	11	3	3	8	8	3	3
65-69	7	6	3	5	2	2	2	4	1
70-74	3	3	5	2	0	3	1	3	2
75-79	2	4	2	2	1	0	0	3	2
80-84	4	2	3	3	0	1	1	2	2
85 plus	2	3	1	1	2	0	1	1	1
b/d	1	1	1	0	0	0	1	1	1
Podsumowanie całkowite	79	70	63	28	22	24	52	48	39

Największą liczbę wypadków powodowali piesi w wieku 60-64 lata.

ZADANIA REALIZACYJNE PROGRAMU

CEL GLOBALNEJ DEKADY BRD 2021-2030:

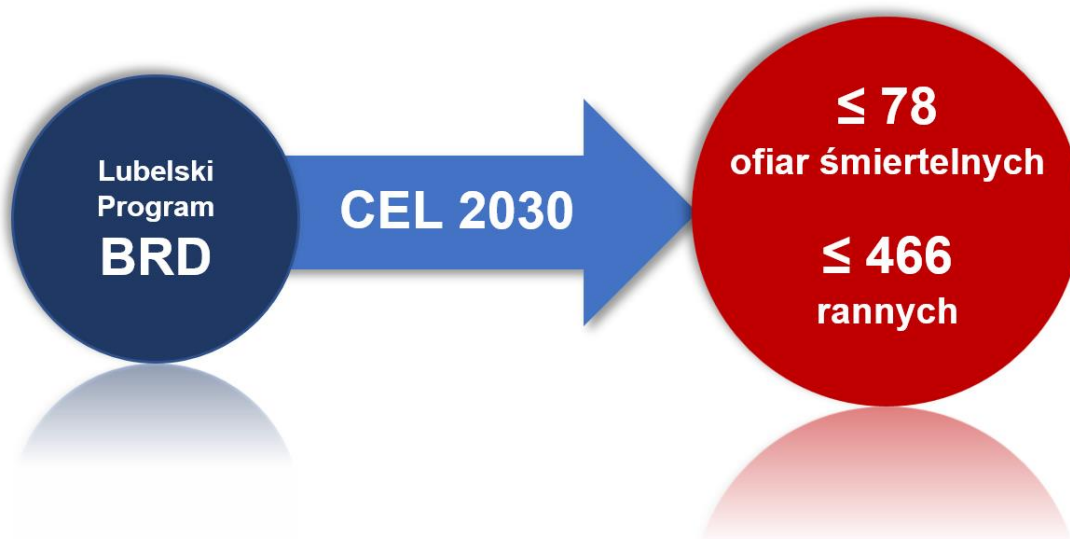
- Obniżenie o min. 50 % liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby rannych do 2030 roku.

CEL DLA POLSKI (KRBRD):

- Obniżenie o min. 50 % liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 1455 w roku 2030,
- Obniżenie o min. 50% liczby ofiar ciężko rannych tj. nie więcej niż 5317 w roku 2030.

CEL DLA WOJEWÓDZWA LUBELSKIEGO:

- Obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 78 do roku 2030,
- Obniżenie o min. 50% liczby rannych tj. nie więcej niż 466 rannych do roku 2030.



CEL WYZNACZONY PRZEZ LUBELSKĄ WR BRD DO 2050 ROKU DLA WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

- Osiągnięcie liczby 0 ofiar śmiertelnych.



PRYNCPYPIA WOJEWÓDZKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030

Zapewniają właściwe zrozumienie najważniejszych wartości towarzyszących podejmowanym interwencjom i decyzjom. Stanowią swoisty katalog zasad, które należy brać pod uwagę na każdym etapie planowania i realizacji działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pryncypia programu są następujące:

- Ograniczamy konsekwencje błędów.
- Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg.
- Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego.
- Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach.
- Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy oraz nowoczesnych rozwiązaniach.
- Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój.
- Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet.

Ograniczamy konsekwencje błędów.

Oczekujemy, że wszyscy uczestnicy ruchu drogowego będą zachowywać się właściwie, przestrzegając powszechnie obowiązujących zasad i przepisów, ale także uznajemy, iż część z nich będzie popełniać błędy i podejmować decyzje ryzykowne. Doświadczenie pokazuje, że nawet najsprawniejszy kierowca lub najbardziej odpowiedzialny pieszy czy rowerzysta może czasami popełnić błąd. Dzięki wdrażaniu skutecznych rozwiązań opartych na podejściu Bezpieczny System, konsekwencje takiego - często niezamierzonego błędu - nie powinny się kończyć ciężkimi obrażeniami lub śmiercią.

Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg.

Jako kluczowe kryterium projektowania bezpiecznych rozwiązań transportu i ruchu drogowego uwzględniamy biomechaniczne ograniczenia ludzkiego ciała. Tolerancja na przeciążenia w przypadku pieszego rowerzysty czy użytkownika mikromobilności kończy się w okolicach prędkości 30 km/h, w przypadku osób znajdujących się w pojazdach - dla zderzeń bocznych jest to wartość około 50 km/h, a dla zderzeń czołowych 70 km/h. Powyżej tych wartości szanse na przeżycie lub uniknięcie poważnych obrażeń gwałtownie maleją. Dodatkowym argumentem przyjmowania takiego kryterium jest zmieniająca się struktura społeczna, w tym starzejąca się populacja, a także zmiany w obrębie mobilności, których efektem jest zwiększająca się liczba niechronionych uczestników ruchu drogowego, co powoduje konieczność intensyfikowania działań ochronnych wobec pieszych, rowerzystów, użytkowników mikromobilności, motorowerzystów i motocyklistów.

Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego.

Z uwagi na wielowymiarowy aspekt wypadków drogowych podejmujemy prace ukierunkowane na usprawnienie wszystkich krytycznych elementów systemu bezpieczeństwa transportu drogowego. W związku z powyższym dbamy o nowoczesne i bezpieczne rozwiązania w obszarze infrastruktury drogowej, dobry stan techniczny pojazdów, a także właściwe zachowania użytkowników dróg, w szczególności te związane z prędkością, stosowaniem urządzeń ochronnych (pasów, fotelików dla dzieci, kasków) czy unikaniem prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu lub innych, podobnie działających substancji.

Działania, które podejmujemy, obejmują całą triadę bezpieczeństwa ruchu drogowego: człowiek-pojazd-droga.

Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach.

Problem wypadków drogowych i ich konsekwencji nie może spoczywać finalnie tylko na indywidualnym użytkowniku drogi. Szczególną odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego ponoszą zarządzający poszczególnymi elementami systemu: infrastrukturą drogową, nadzorem nad ruchem drogowym, edukacją uczestników ruchu czy obszarem ratownictwa drogowego. Przyjmujemy zatem, iż zadaniem i odpowiedzialnością uczestników ruchu jest przestrzeganie zasad oraz ograniczeń przyjętych w celu zagwarantowania właściwego poziomu bezpieczeństwa. Natomiast rolą i odpowiedzialnością zarządzających poszczególnymi elementami systemu jest takie jego projektowanie, by w przypadku zaistnienia zdarzenia wynikającego z braku wiedzy, umiejętności, indywidualnych ograniczeń psychofizycznych czy niezamierzonego błędu ograniczyć do minimum jego konsekwencje. Takie podejście zmienia całkowicie optykę postrzegania problematyki w kierunku skoncentrowanym na ofiarach, a nie tylko sprawcach, których błąd lub celowe niewłaściwe zachowania poczytywane są bardzo często jako główna przyczyna wypadków drogowych i ich konsekwencji.

Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy i nowoczesnych rozwiązaniach.

Działania, które podejmujemy, opieramy na wiedzy naukowej, a ich efekty są dokładnie mierzone. Koncentrujemy wysiłki na rozwiązaniach najskuteczniejszych o najkorzystniejszym współczynniku ponoszonych kosztów względem ich efektywności. Z uwagi na zmieniające się modele zachowań, rozwój nowych technologii oraz zmiany struktury społecznej należy aktualizować wagę pojawiających się problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz katalog dedykowanych im interwencji w kierunku rozwiązań najskuteczniejszych, dostosowanych do zmieniających się uwarunkowań. Niezbędną inwestycją powinny być badania naukowe oraz modelowanie zmiennych, umożliwiające wcześniejszą identyfikację, a w efekcie „wyprzedzanie” nowych problemów i podejmowanie skutecznych działań profilaktycznych. Wszystkie kluczowe działania powinny być objęte ciągłą oceną i monitoringiem skuteczności. Umożliwi to optymalizację całego procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kierunku rozwiązań najbardziej efektywnych, a dodatkowo wzmocni poparcie dla prowadzonych prac na każdym szczeblu administracji rządowej, samorządowej oraz organizacji i instytucji pozarządowych.

Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój.

Realizacja zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa drogowego pozostaje w ścisłej korelacji z szeroko rozumianą polityką ochrony zdrowia oraz promocji zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem otaczającego nas środowiska oraz właściwie stanowionych praw i przywilejów poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego. Planowane rozwiązania powinny stopniowo ograniczać główne koszty zewnętrzne transportu drogowego, w tym zanieczyszczenie środowiska, wypadki drogowe i ich konsekwencje, hałas czy kongestię. Z drugiej strony powinny wspierać zachowania prospołeczne i prozdrowotne, umożliwiając społeczeństwu podejmowanie wielu aktywności, także związanych z mobilnością, w sposób bezpieczny i zrównoważony.

Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet.

Osiągnięcie ambitnych celów Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wymaga zdecydowanych działań i decyzji. Warunkiem powodzenia będzie nadanie tej problematyce najwyższego priorytetu stawiającego aspekt bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na pierwszym miejscu, przed innymi wartościami wynikającymi z systemu transportu i ruchu drogowego. Działania inwestycyjne i regulacyjne w tym obszarze muszą być na równi intensywne jak inne interwencje dedykowane zdrowiu publicznemu czy zrównoważonemu rozwojowi. Trudność takiego podejścia polegać będzie przede wszystkim na znalezieniu właściwych proporcji pomiędzy wspieraniem rozwoju transportu drogowego i wynikającymi z niego korzyściami dla gospodarki, a koniecznymi ograniczeniami sprzyjającymi zachowaniu bezsprzecznych priorytetów jakimi są zdrowie i życie uczestników ruchu drogowego.

FILARY WOJEWÓDZKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Program realizacyjny Wojewódzkiego Programu BRD na lata 2021-2030 dla Województwa Lubelskiego opiera się na pięciu głównych filarach bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- I. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO**
- II. BEZPIECZNY CZŁOWIEK**
- III. BEZPIECZNA DROGA**
- IV. BEZPIECZNY POJAZD**
- V. RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA**

Wszystkie instytucje wchodzące w skład Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wykonują działania zgodne ze swoim zakresem kompetencji. W każdym z filarów wskazano wg kolejności: podmiot koordynujący działania oraz inne podmioty współpracujące przy danym zadaniu.

Warunkiem osiągnięcia celów Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 będzie realizacja wielu zaplanowanych działań przekładających się na trwały spadek poziomu zagrożenia na drogach województwa lubelskiego. Główne obszary interwencji zawarte są w pięciu filarach obejmujących działania infrastrukturalne, zmieniające zachowania uczestników ruchu, poprawiające bezpieczeństwo pojazdów oraz zwiększające efektywność ratownictwa i opieki powypadkowej. Końcowym efektem podejmowanych interwencji we wszystkich filarach powinna być kompleksowa poprawa poziomu bezpieczeństwa drogowego wynikająca z postępującego rozwoju kultury bezpieczeństwa w kontekście transportu i ruchu drogowego. Będzie to oznaczać, iż oczekiwania społeczne względem wysokiej jakości dotychczasowych rozwiązań zdecydowanie wzrosną, stawiając kwestie bezpieczeństwa na pierwszym miejscu przed mobilnością i innymi korzyściami wynikającymi z transportu i ruchu drogowego. Należy podkreślić, iż działania w powyższych obszarach muszą być oparte o efektywny system zarządzania, stanowiący punkt wyjścia dla długoterminowego i strategicznego podejścia do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w perspektywie długofalowej - warunkujący powodzenie poszczególnych interwencji.

Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 z uwagi na interdyscyplinarny charakter problematyki bezpieczeństwa drogowego zakłada szereg

usystematyzowanych interwencji w określonych obszarach, którym przypisano właściwe priorytety i kierunki działań. Dokument uwzględnia uwagi oraz wnioski wynikające z ewaluacji aktualnych programów i strategii bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.

I. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

Wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w oparciu o najlepsze i najskuteczniejsze rozwiązania.

Bezpieczeństwo na drogach jest wspólną sprawą, a jego poziom jest uzależniony od postaw i zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jest także wypadkową działań wielu partnerów zaangażowanych w procesy projektowania i zarządzania infrastrukturą, edukacją, nadzorem nad ruchem drogowym, a także działaniami w zakresie pomocy ofiarom wypadków. Usprawnienie struktur organizacyjnych, stabilne finansowanie, koordynacja i zaangażowanie, a także ciągły monitoring prowadzonych działań i spójna komunikacja w tym zakresie są warunkiem niezbędnym na drodze do osiągnięcia ambitnych celów Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

Realizacja Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 zgodnie z przyjętymi założeniami będzie oparta o długofalową Wizję Zero, zasady podejścia pn. Bezpieczny System oraz tzw. Zarządzanie Systemowe czyli model interwencji opartych o powiązane i następujące po sobie elementy:

- funkcje zarządzania instytucjonalnego,
- konkretne działania,
- rezultaty.

Rozwiązania w zakresie struktur organizacyjnych na szczeblu regionalnym, a także lokalnym powinny być pochodną rozwiązań krajowych. Obecny model systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwach oparty jest o Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pełnią one analogiczne funkcje na poziomie regionalnym do tych pełnionych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na szczeblu krajowym. Jednostką wykonawczą Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W przypadku województwa należy dążyć do wypracowania stałego mechanizmu finansowania jednostki wykonawczej, którą jest Sekretariat Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ze środków wojewódzkich. Analogicznie do szczebla krajowego, lecz w mniejszej skali, na poziomie województw realizowane są zadania wpisujące się w katalog funkcji zarządzania instytucjonalnego - warunkujące w ostatecznym rozrachunku zdolności wdrożeniowe. Z uwagi na ten fakt należy dążyć do zapewnienia stabilnego i ciągłego finansowania zadań w tym obszarze. Struktura organizacyjna Sekretariatu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego funkcjonuje w ramach Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, posiada zatem zdolności organizacyjne oraz doświadczenie, które warto uwzględnić projektując rozwiązania docelowe.

Działanie		Jednostki koordynujące
SYSTEMOWE		
1.	Wskazanie oraz usankcjonowanie długofalowych źródeł oraz mechanizmów finansowania działań Wojewódzkiej Rady BRD w Lublinie i Sekretariatu WR BRD w Lublinie	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, Samorządy, WORD-y woj. lubelskiego
2.	Utworzenie zintegrowanej bazy danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, Samorządy, WORD-y woj. lubelskiego, Policja
3.	Współpraca z organizacjami pozarządowymi, instytucjami publicznymi i mediami w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, Samorządy, WORD – y woj. lubelskiego
EDUKACJA		
4.	Szkolenie kadr brd	WR BRD w Lublinie

II. BEZPIECZNY CZŁOWIEK

Bezpieczne i odpowiedzialne zachowania wszystkich użytkowników ruchu drogowego.

Nieodłącznym elementem uczestnictwa w ruchu drogowym jest dokonywanie wyborów. Podejmujemy decyzje dotyczące prędkości z jaką się poruszamy, wybieramy czy odebrać telefon w trakcie prowadzenia pojazdu, a także czy kontynuować podróż w sytuacji narastającego zmęczenia. Znamienne jest, że pomimo oczywistej zależności przyczynowo - skutkowej pomiędzy dokonanymi wyborami, decyzjami a ich konsekwencjami, większość uczestników ruchu drogowego zakłada, iż postępuje właściwie, a winą za zaistniałą sytuację obarcza innych użytkowników dróg. Mając na względzie ambitne cele Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, należy podkreślić, iż dla ich osiągnięcia należy efektywnie promować odpowiedzialne i bezpieczne zachowania kierowców pojazdów oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Minimalizowanie ryzyka utraty zdrowia i życia użytkowników dróg jest podstawowym celem działań instytucji i podmiotów realizujących działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniami Wizji Zero oraz Bezpiecznego Systemu, to człowiek i jego ograniczenia są punktem wyjścia dla kształtowania długofalowej polityki prewencyjnej oraz projektowania rozwiązań, które minimalizują możliwość popełnienia błędu. Należy jednak podkreślić, iż nawet najlepiej skonstruowany – ograniczający konsekwencje błędów - system bezpieczeństwa ruchu drogowego nie okaże się do końca skuteczny w sytuacji, gdy jego użytkownicy nie będą przestrzegać zasad i reguł odnoszących się do zachowań stanowiących przyczynę lub okoliczność sprzyjającą powstawaniu najcięższych w skutkach zdarzeń drogowych. Niniejszy rozdział odnosi się bezpośrednio do tych kategorii zachowań, których konsekwencje skutkują wysokim poziomem zagrożenia na polskich drogach. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć kwestie nadmiernej lub niedostosowanej prędkości, nietrzeźwości na drodze, prowadzenia pojazdów przy rozproszonej uwadze, a także

niestosowania pasów bezpieczeństwa czy urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego.

Kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest bardzo wysokie zagrożenie niechronionych użytkowników dróg. Piesi, użytkownicy mikromobilności (uwr, uto, hulajnog elektryczne), rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści są szczególnie narażeni na ciężkie konsekwencje w wyniku popełnienia błędu skutkującego wypadkiem. W 2019 r., te kategorie uczestników ruchu stanowiły 48,6% ofiar śmiertelnych i 49,2% ciężko rannych.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Bazując na wiedzy naukowej oraz dostępnych danych statystycznych, możliwe jest określenie najważniejszych czynników zagrożenia, odnoszących się do filaru Bezpieczny Człowiek. Mając na względzie fakt, iż najczęstszą przyczyną powstawania wypadków drogowych są ludzkie błędy, jako dominujące i mające największy wpływ na liczbę i ciężkość zdarzeń, można wskazać następujące czynniki i zachowania uczestników ruchu drogowego:

Prędkość

Jazda z nadmierną lub niedostosowaną do warunków drogowych prędkością, jest największym wyzwaniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki większości badań naukowych są zgodne - nadmierna prędkość jazdy oznacza wyższe prawdopodobieństwo wypadku drogowego, wpływa także na ciężkość takiego zdarzenia. W przypadku Polski niedostosowanie prędkości jest przyczyną około 20,7% wypadków oraz w ich konsekwencji 26,5% ofiar śmiertelnych. Dodatkowo, wysoka prędkość pojazdów przyczynia się do zwiększenia poziomu zanieczyszczenia powietrza, hałasu, zużycia paliwa, w konsekwencji obniżając jakość życia osób mieszkających w pobliżu dróg i ulic. Zgodnie z założeniami filozofii Wizji Zero prędkość poruszających się pojazdów musi być ograniczona w stopniu uwzględniającym biomechaniczne ograniczenia ludzkiego ciała oraz poziom jego tolerancji na przeciążenia, powstające w wyniku zderzenia pomiędzy pojazdem, a niechronionym użytkownikiem drogi lub w sytuacji zderzenia dwóch pojazdów. Warunkiem stałej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie przede wszystkim przygotowanie i wdrożenie kompleksowych rozwiązań w zakresie skutecznego zarządzania prędkością na drogach województwa lubelskiego i jej egzekwowania.

Alkohol i inne podobnie działające substancje

Nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego wynikająca ze spożycia alkoholu lub innych, podobnie działających substancji, jest jednym z kluczowych czynników zwiększających zagrożenie w ruchu drogowym. Nie stanowiąc samodzielnej przyczyny wypadków poprzez wpływ na sprawność psychomotoryczną uczestnika ruchu drogowego, sprzyja popełnianiu błędów, a także niewłaściwej ocenie sytuacji i konsekwencji podejmowanych decyzji. Największym problemem, znacznie poważniejszym niż błędy nietrzeźwych pieszych czy rowerzystów lub użytkowników mikromobilności są niewłaściwe zachowania nietrzeźwych kierowców, co wynika z faktu wysokich prędkości i masy prowadzonych przez nich pojazdów, a w konsekwencji wysokiej ciężkości powodowanych wypadków. Bazując na najlepszych praktykach, należy podkreślić, iż warunkiem powodzenia w zakresie stałej redukcji zagrożenia wynikającego z zachowań nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, będą doraźnie - zwielokrotnienie sankcji za tego typu czyny penalne, kompleksowe działania edukacyjno-

informacyjne wspierane skutecznym nadzorem, a długofalowo - szeroko realizowana polityka państwa w odniesieniu do profilaktyki i terapii uzależnień.

Prowadzenie pojazdów przy rozproszonej uwadze oraz w stanie zmęczenia

Warunkiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest m.in. wysoki poziom koncentracji kierowcy na odbywającym się wokół niego ruchu drogowym. W wyniku rozproszenia uwagi - w sposób wizualny (odwrócenie wzroku), poznawczy (myślenie o innych sprawach w trakcie prowadzenia pojazdu) lub fizyczny (zdjęcie rąk z kierownicy w celu wykonania innej czynności w trakcie prowadzenia pojazdu) - dochodzi do znacznego zwiększenia ryzyka spowodowania wypadku drogowego lub uczestniczenia w nim. Z uwagi na dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii, w tym telefonii komórkowej i innych urządzeń nomadycznych stosowanych w pojazdach, należy zwrócić uwagę na zintensyfikowanie działań informacyjnych promujących właściwe zachowania zapobiegające rozproszeniu uwagi w trakcie ich prowadzenia. Ważne jest także edukowanie uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierowców, o wpływie i bezpośrednich konsekwencjach zmęczenia na sprawność funkcji niezbędnych dla zachowania bezpieczeństwa w czasie prowadzenia pojazdów. Edukowanie w zakresie taktyki planowania podróży i technik relaksacji. Niestosowanie lub niewłaściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego. Brak stosowania lub niewłaściwe stosowanie urządzeń ochronnych w znacznym stopniu zwiększa konsekwencje wypadków drogowych. Do podstawowych elementów służących ochronie użytkowników ruchu drogowego należą pasy bezpieczeństwa oraz urządzenia podtrzymujące dzieci w pojazdach, a także kaski rowerowe i motocyklowe. Z punktu widzenia profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego działania zmierzające do upowszechniania urządzeń zabezpieczających są niezwykle skutecznym środkiem ograniczającym konsekwencje wypadków drogowych. Należy podkreślić, iż największa efektywność w tym zakresie będzie możliwa w przypadku jednoczesnego zintensyfikowania interwencji w obszarze edukacji i promocji oraz efektywnego nadzoru. Powszechne informowanie o korzyściach płynących ze stosowania urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach oraz wyposażenia ochronnego, poparte wiedzą naukową i argumentacją autorytetów, w połączeniu z konsekwentną polityką prewencyjną, stanowią wciąż duże pole dla zmiany zachowań w pożądanym kierunku.

GRUPY RYZYKA

Identyfikacja problemów i zagrożeń powinna mieć miejsce w odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na odmienność zjawisk i okoliczności przynależnych poszczególnym kategoriom uczestników ruchu, różnic wynikających z wieku, doświadczenia, a także uwarunkowań społecznych, ekonomicznych czy zdrowotnych należy dokonać pełnej analizy następujących grup ryzyka:

- Młodzi kierowcy,
- Dzieci,
- Starsi uczestnicy ruchu drogowego (60+),
- Niepełnosprawni,
- Kierowcy wysokiego ryzyka,
- Piesi,
- Rowerzyści (użytkownicy mikromobilności),
- Motorowerzyści,
- Motocykliści.

Mając na względzie konieczność przyjęcia priorytetów, a następnie określenia dedykowanych im kierunków działań w oparciu o analizę aktualnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim oraz największych problemów, jako kluczowe grupy ryzyka filaru Bezpieczny Człowiek należy wskazać następujące kategorie uczestników ruchu drogowego:

Niechronieni użytkownicy dróg: piesi, rowerzyści, użytkownicy mikromobilności, motorowerzyści, motocykliści

W roku 2019 te pięć grup uczestników ruchu drogowego stanowiły 48,6% ofiar śmiertelnych oraz 49,2% ciężko rannych. Pogłębione analizy wskazują na wzrost zagrożenia rowerzystów, motorowerzystów, użytkowników mikromobilności i motocyklistów. W latach 2010-2019 odnotowano spadek liczby najciężej poszkodowanych pieszych, ale pomimo tego faktu ryzyko towarzyszące tej grupie użytkowników dróg jest wciąż bardzo wysokie i znacznie przekracza średnie wartości notowane w krajach Unii Europejskiej. Okolicznością sprzyjającą szczególnie wysokiemu ryzyku niechronionych użytkowników dróg w Polsce jest zbyt wysoka prędkość pojazdów. Piesi, rowerzyści, użytkownicy mikromobilności (motocykliści i motorowerzyści – sami poruszający się z niedostosowanymi do warunków ruchu prędkościami) konfrontowani są z ruchem pojazdów o dużej prędkości i masie. Przy jednoczesnym braku fizycznej ochrony, podczas wypadku są szczególnie narażeni na ciężkie obrażenia. Projektowanie rozwiązań zapobiegających kolizjom niechronionych uczestników ruchu z szybko poruszającymi się pojazdami powinno być najważniejszym kryterium bezpiecznego systemu drogowego. W przypadku motocyklistów okolicznością dodatkowo zwiększającą ryzyko ciężkich obrażeń są prędkości własne pojazdów, a w efekcie mniejszy margines błędu. Konsekwencją takiej sytuacji jest niezwykle wysoki, rosnący w ostatnich latach poziom zagrożenia tej kategorii użytkowników dróg. W roku 2019 odnotowano 25% wzrost liczby zabitych motocyklistów w stosunku do roku 2018.

Kierujący pojazdami: młodzi kierowcy oraz kierowcy wysokiego ryzyka

Kierowcy oraz pasażerowie samochodów osobowych stanowią w województwie lubelskim najbardziej zagrożoną kategorię użytkowników pojazdów. W 2019 r., w tej kategorii użytkowników odnotowano 1333 ofiary śmiertelne oraz 4584 ofiary ciężko ranne, co stanowi odpowiednio 45,8% i 43,1% ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Kluczowym problemem i grupą ryzyka są tzw. młodzi kierowcy w przedziale wiekowym 18-24 lata. Wskaźnik ryzyka śmierci w tej grupie wiekowej, wyrażony liczbą ofiar śmiertelnych na 1 milion populacji, wynosi 135,5 i jest zdecydowanie najwyższy. Dodatkowo należy podkreślić, iż tzw. młodzi kierowcy są w grupie o najwyższym ryzyku spowodowania wypadku. Wskaźnik tego ryzyka, wyrażony liczbą wypadków na 10 tys. osób osiągnął w roku 2019 wartość 17,4, co oznacza, iż był najwyższy w stosunku do pozostałych grup wiekowych kierujących pojazdami. Pogłębione analizy pozwalają na wyodrębnienie kategorii osób kierujących pojazdami, charakteryzujących się szczególnymi skłonnościami do zachowań ryzykownych. Na potrzeby opracowania przyjęto określenie tej grupy mianem „kierowców wysokiego ryzyka”. Zaliczyć do nich można stosunkowo niewielką - w skali wszystkich uczestników ruchu drogowego - grupę kierowców, których wspólną cechą są następujące, powtarzające się zachowania:

- lekkomyślność i popełnianie wielu błędów na drodze,

- duża liczba niebezpiecznych zachowań skutkująca czasowym, odbieraniem uprawnień,
- kierowanie pojazdami pomimo czasowego odebrania lub braku, wymaganych uprawnień,
- notoryczne przekraczanie prędkości,
- prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu i/lub narkotyków albo innych substancji o podobnym działaniu,
- „recydywa alkoholowa” za kierownicą,
- częsty udział w kolizjach i wypadkach drogowych,
- agresja drogowa.

Powyższa grupa „kierowców wysokiego ryzyka” nie stanowi największego odsetka względem wszystkich kierujących pojazdami na polskich drogach. Niestety, relatywnie niewielkie liczby przekładają się na odwrotnie proporcjonalne bardzo duże ryzyko, a w konsekwencji powstawanie najcięższych w skutkach wypadków drogowych. Ukierunkowany i skuteczny nadzór, polityka edukacyjno-informacyjna oraz systemowe rozwiązania względem tej grupy kierowców mogą być skutecznym sposobem na ograniczenie zjawiska. Pomocne mogą być także najnowsze rozwiązania technologiczne, np. urządzenia typu AlcoLock lub ISA (Intelligent Speed Adaptation). Okolicznościami sprzyjającymi szczególnie wysokiemu zagrożeniu wskazanych grup użytkowników dróg w województwie lubelskim - poza wymienionymi wyżej - są także kwestie wynikające z młodego wieku, w tym czynniki osobowościowe (motywacje i wartości), społeczne (styl życia, wpływ mediów, akceptacja ryzyka) oraz fizjologiczne (alkohol, narkotyki i inne podobnie działające środki). Powyższe czynniki mają decydujący wpływ na szereg zachowań spowodowanych błędną oceną sytuacji oraz nieumiejętnością identyfikacji zagrożeń, co w konsekwencji przekłada się na wysoki poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubelskim, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru Bezpieczny Człowiek przyjęto 2 priorytety:

- Priorytet 1 - kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego
- Priorytet 2 - ochrona uczestników ruchu drogowego

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczny Człowiek będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji niewłaściwego zachowania użytkowników dróg. Kluczowymi aspektami będą kwestie dotyczące bezpiecznej prędkości, trzeźwości na drodze, zapobiegania prowadzeniu pojazdów przy rozproszonej uwadze, stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dzieci a także wyposażenia ochronnego. Należy podkreślić, iż osiągnięcie tego celu nie może sprowadzać się do ogólnego kształtowania świadomości i kształcenia uczestników ruchu drogowego - mającego zdecydowanie mniejsze znaczenie w nowoczesnym podejściu opartym na założeniach Bezpiecznego Systemu. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, iż kluczowe dla skuteczności będą rozwiązania i działania oparte o trwałe systemy przestrzegania i egzekwowania przepisów prawa, wspomagane ukierunkowaną edukacją w odniesieniu do kluczowych z punktu bezpieczeństwa zachowań uczestników ruchu drogowego. Z uwagi na bardzo wysoki poziom zagrożenia wśród wszystkich kategorii tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego bardzo ważnym,

dodatковым kierunkiem działań będą interwencje w zakresie promocji, rozwoju oraz szerokiego wdrażania drogowych (inżynierskich) środków ochrony i uspokojenia ruchu.

UWARUNKOWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznych interwencji w ramach filaru Bezpieczny Człowiek będzie optymalizacja istniejących rozwiązań legislacyjnych w odniesieniu do problematyki zawartej w przyjętych priorytetach. Dodatkowo, niezwykle istotne dla powodzenia działań będzie zapewnienie wsparcia w postaci transferu najnowszej wiedzy w zakresie rozwiązań gwarantujących maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów.

Transfer wiedzy będzie dotyczyć:

- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie monitorowania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie monitorowania aktualnych trendów zachowań uczestników ruchu drogowego i ich wpływu na poziom zagrożenia,
- skutecznych i nowoczesnych rozwiązań w zakresie doboru metod i środków podejmowanych w celu minimalizowania zagrożenia w ruchu drogowym wynikającego z niewłaściwych zachowań użytkowników dróg,
- skutecznych i nowoczesnych metod oceny prowadzonych działań,
- kompleksowych i skutecznych rozwiązań w obszarze edukacji komunikacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem działań ukierunkowanych na kształtowanie odpowiedzialnych postaw kierowców oraz bezpiecznych zachowań niechronionych użytkowników dróg.

Działanie		Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Wdrażanie środków uspokojenia ruchu	Zarządcy Dróg, Samorządy, Policja
2.	Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych	Zarządcy Dróg, Samorządy, Policja
3.	Przekształcenie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania hierarchicznej struktury.	Zarządcy Dróg, Samorządy, Policja
EDUKACJA		
4.	Rozwój spójnego systemu edukacji komunikacyjnej	WR BRD w Lublinie, Lubelskie Kuratorium Oświaty, instytucje pozarządowe
5.	Specjalistyczne szkolenia z zakresu ruchu drogowego dla nauczycieli sprawdzających niezbędne umiejętności osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej.	WORD-y woj. lubelskiego

Działanie		Jednostki koordynujące
6.	Szkolenia i egzaminy na kartę rowerową	Szkoły Podstawowe, WORD-y woj. lubelskiego, Policja, Super OSK
7.	Konkursy edukacyjne z zakresu brd dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych	Policja, WORD-y woj. lubelskiego, Lubelskie Kuratorium Oświaty
8.	Szkolenie teoretyczne i zajęcia z doskonalenia techniki jazdy dla młodych kierowców prowadzone w ODTJ	WORD-y woj. lubelskiego, ODTJ
9.	Szkolenia dla kierowców i kierowców seniorów (60 +) z aktualnych przepisów ruchu drogowego, szkolenia z doskonalenia techniki jazdy w ODTJ	WORD-y woj. lubelskiego, ODTJ, Uniwersytet Trzeciego Wieku, Samorządy, organizacje pozarządowe
10.	Szkolenia i jazdy motocyklowe, promowanie bezpiecznych zachowań wśród motocyklistów	WORD-y woj. lubelskiego, ODTJ, Super OSK, organizacje pozarządowe
11.	Kampanie społeczne promujące bezpieczne zachowania i poprawne wykorzystanie istniejącej infrastruktury wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego (piesi, rowerzyści, kierujący hulajnogami elektrycznymi, UTO, UWR)	Urząd Marszałkowski, WR BRD w Lublinie, Policja, WORD-y woj. lubelskiego, media, Lubelskie Kuratorium Oświaty
12.	Uświadamianie prawnych i społecznych konsekwencji kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu i narkotyków	WORD-y woj. lubelskiego, Policja, media
NADZÓR		
13.	Działania z nadzoru nad kierującymi związane z : <ul style="list-style-type: none"> • przekraczaniem prędkości • prowadzeniem pojazdu przy rozproszonej uwadze urządzeniami mobilnymi • prowadzeniem pojazdu po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji • nieprawidłowym stosowaniem pasów, fotelików i kasków ochronnych 	Policja, ITD, Straż Miejska, Straż Graniczna
14.	Działania z obszaru nadzoru nad pieszymi, użytkownikami mikromobilności i rowerzystami	Policja, ITD, Straż Miejska, Straż Graniczna

III. FILAR: BEZPIECZNA DROGA

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz skuteczne zarządzanie prędkością.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy od wielu czynników. Do najważniejszych i leżących u podstaw nowoczesnego i systemowego podejścia należy zaliczyć jakość infrastruktury drogowej oraz rozwiązań stosowanych w zakresie zarządzania

prędkością. Aktualne, coraz wyższe standardy budowy i wyposażenia pojazdów dają kierowcom zwiększone poczucie bezpieczeństwa, zmniejszając tym samym świadomość istnienia ryzyka w ruchu drogowym. Taka sytuacja, w zestawieniu z rozwiązaniami infrastrukturalnymi niespełniającymi kryteriów „dróg samowyjaśniających” i „dróg wybaczących błędy” powoduje, iż skłonność uczestników ruchu do podejmowania zachowań ryzykownych - zwłaszcza tych związanych z przekraczaniem prędkości – jest powszechna. Działania, które należy podjąć w ramach realizacji Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, powinny doprowadzić do sytuacji, gdy drogi i ich otoczenie będą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom, a faktyczna prędkość poruszających się po nich pojazdów będzie skorelowana ze standardami bezpieczeństwa obowiązującymi w danym miejscu.

Niewłaściwe rozwiązania w obszarze infrastruktury drogowej w połączeniu ze zbyt wysoką lub niedostosowaną prędkością należą do głównych przyczyn powstawania wypadków drogowych i ich ciężkich konsekwencji. W przypadku obu wymienionych czynników występuje ścisła korelacja, prędkość poruszających się pojazdów wraz z rozwojem sieci drogowej najczęściej rośnie, a rozwój sieci drogowej z punktu widzenia oczekiwań zwykłych użytkowników powinien zapewnić możliwość szybszego przemieszczania się pojazdów. Konsekwencją takiego stanu, przy jednoczesnym braku skutecznych rozwiązań ograniczających skutki popełnionego błędu oraz redukujących prędkość, jest wysokie zagrożenie zarówno kierujących i pasażerów pojazdów jak i niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych. Czynniki zagrożenia oraz okoliczności towarzyszące wypadkom drogowym w Polsce potwierdzają kluczowe znaczenie działań, których zaprogramowanie i skuteczne wdrożenie będzie warunkować trwałą poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu na polskich drogach.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Bezpieczeństwo systemu transportowego zaczyna się na etapie planowania. Zarządzanie mobilnością, intermodalnością oraz rozwojem struktury modalnej transportu. Stanowi wstępny potencjał bezpieczeństwa transportu. W przypadku transportu i ruchu drogowego, zarówno rozwiązania dotyczące projektu drogi jak i prędkości z jaką się po niej będziemy poruszać, mają decydujące znaczenie w kontekście ryzyka wypadku oraz jego konsekwencji. Pomijanie powyższych kryteriów na etapie planistyczno-projektowym jest pierwotną przyczyną powstawania zjawisk niekorzystnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najistotniejszych problemów i czynników zagrożenia występujących na polskich drogach należy zaliczyć:

- niski poziom integracji transportu zbiorowego skutkujący aktualnym, wciąż niewielkim udziałem podróży publicznymi środkami transportu względem transportu indywidualnego,
- wielofunkcyjność dróg i ulic skutkująca mieszaną strukturą pojazdów charakteryzujących się różną masą i prędkością w jednym miejscu i czasie,
- błędy w zakresie planowania dostępności drogi oraz strefowania przestrzeni ruchu skutkujące wzrostem poziomu zagrożenia niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych,
- nieuwzględnianie lub niski poziom stosowania podstawowych zasad projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do geometrii drogi, widoczności oraz organizacji ruchu,

- w rezultacie niewłaściwego stosowania lub braku stosowania projektowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego - niespełnianie kryteriów drogi samowytłumaczającej i wybaczej,
- próby naprawiania złych rozwiązań planistyczno-projektowych skomplikowaną organizacją ruchu a w efekcie „przeznakowanie dróg”.

Znaczna część z powyższych zjawisk wynika z niejasno sformułowanych lub nieprzystających do zmieniających się uwarunkowań i potrzeb wytycznych projektowania dróg i ulic. Mając na względzie kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako kluczowy warunek funkcjonowania infrastruktury drogowej, należy wskazać dążenie do zmniejszania negatywnych skutków błędów planistycznych i projektowych poprzez przekształcanie istniejącej sieci drogowej. Działania powinny prowadzić do usuwania najczęstszych mankamentów, skutkujących największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe z nich to:

- wciąż niski udział dróg spełniających najwyższe standardy techniczne (autostrady i drogi ekspresowe),
- niedostateczna liczba obwodnic miast i miejscowości,
- brak powszechnego stosowania kompleksowych rozwiązań w zakresie ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- niedostateczny poziom stosowania środków uspokojenia ruchu,
- nieprawidłowe rozwiązania w zakresie geometrii drogi, np. przekroju poprzecznego, planu i profilu, skrzyżowań i węzłów,
- odstępstwa w zakresie rzeczywistego standardu drogi względem rozwiązań nominalnych określonych w warunkach technicznych,
- niewłaściwe stosowanie metod bezpiecznego kształtowania otoczenia drogi, a w konsekwencji otoczenie dróg nie spełniające standardów technicznych i bezpieczeństwa, np. występowanie słupów i drzew,
- niski poziom stosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w ramach zarządzania ruchem drogowym.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru Bezpieczna Droga, przyjęto 2 priorytety:

- Priorytet 1 - zmniejszenie ciężkości wypadków na drogach województwa lubelskiego,
- Priorytet 2 - rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczna Droga będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji w postaci wypadków drogowych i ich ofiar, wynikających z mankamentów infrastruktury drogowej.

Kluczowym zadaniem będzie zmniejszenie ciężkości wypadków na polskich drogach. W tym celu należy wdrożyć kompleksowe rozwiązania pozwalające na dokładną analizę oraz identyfikację dróg i ulic o dużym stopniu ryzyka, a następnie dobrać i przeprowadzić interwencje o największym potencjale redukcji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na kluczowe założenia Bezpiecznego Systemu w kontekście działań

infrastrukturalnych, należy dokonać bardzo szczegółowej oceny infrastruktury drogowej pod kątem rozwiązań minimalizujących ryzyko wystąpienia i wybaczących błędy jego użytkowników. Z uwagi na powyższe, ważnym działaniem będzie prowadzenie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego.

Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego ma na celu eliminację zagrożeń, występujących podczas eksploatacji infrastruktury drogowej. Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez przygotowanie narzędzi i procedur, umożliwiających wdrażanie poszczególnych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: niezależne procedury audytu bezpieczeństwa ruchu oraz przeglądów dróg, powszechną klasyfikację dróg i ulic pod kątem bezpieczeństwa ruchu, a także rozwój kompleksowych rozwiązań ITS (Inteligentne Systemy Transportowe) w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Należy wskazać, iż interwencje w filarze Bezpieczna Droga będą obejmować swoim spektrum nie tylko fizyczną stronę dróg i ulic, ale także szereg działań o wymiarze nadzorującym i edukacyjnym warunkującym powszechność, efektywność oraz właściwy odbiór społeczny stosowanych rozwiązań. Przykładem takich działań będą szkolenia kadr realizujących proces audytu i klasyfikacji, wdrażanie środków ITS w odniesieniu do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, a także rozwijanie i wdrażanie nowoczesnych technologii wspomagających, np. bezzałogowych statków powietrznych czy elementów automatycznego systemu adaptacji prędkości jazdy (ISA).

Działanie		Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Identyfikacja dróg o dużym zagrożeniu powstawania wypadków (mapy ryzyka powstawania wypadków)	Zarządcy dróg, Samorządy, instytucje naukowe, Policja
2.	Analiza i weryfikacja otoczenia drogi pod względem bezpiecznych rozwiązań	Zarządcy dróg, Policja
3.	Wdrożenie działań o największym potencjale redukcji zagrożenia w ruchu drogowym w tym: <ul style="list-style-type: none"> • środków uspokojenia ruchu, • środków redukujących liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów, • środków redukujących z udziałem pieszych i rowerzystów, • środków redukujących ciężkość wypadków związanych z niewybaczącym otoczeniem drogi. 	Zarządcy dróg, instytucje naukowe, Policja
EDUKACJA		
4.	Szkolenia kadr zajmujących się problematyką brd pod kątem najnowocześniejszych i najskuteczniejszych metod poprawy bezpieczeństwa oraz rozwiązań opartych na założeniach Bezpiecznego Systemu.	Zarządy Dróg, instytucje naukowe
5.	Szkolenie kadr dokonujących klasyfikacji odcinków dróg oraz audytu brd, a także osób realizujących kontrole stanu dróg	Zarządcy dróg, instytucje naukowe

Działanie		Jednostki koordynujące
6.	Kampanie społeczne w zakresie nadmiernej prędkości jako kluczowej okoliczności dla ryzyka i ciężkości wypadków drogowych	Media, Zarządcy Dróg, WR BRD w Lublinie, Policja, Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna, instytucje pozarządowe, Samorządy
NADZÓR		
7.	Wdrażanie rozwiązań ITS do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Zarządcy dróg, Policja
8.	Rozbudowa automatycznego nadzoru nad prędkością	Policja, Zarządcy dróg, ITD
9.	Przeгляд dróg w województwie lubelskim pod kątem bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Policja, Zarządcy dróg

IV. FILAR: BEZPIECZNY POJAZD

Wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach województwa lubelskiego.

Stan techniczny pojazdu, jego wiek i konstrukcja wpływa w bardzo dużym stopniu na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Nie ulega również wątpliwości, że nowsze pojazdy są bardziej bezpieczne z powodu coraz większych wymagań konstrukcyjnych oraz wyposażenia w urządzenia bezpieczeństwa. Starsze pojazdy są gorzej wyposażone, jak i bardziej usterkowane.

Od lat przyjmuje się, że za wypadki drogowe odpowiedzialny jest system, którego jednym z elementów jest pojazd.

W Polsce od lat obowiązują bardzo restrykcyjne przepisy zgodne z regulacjami międzynarodowymi. Oprócz homologacji typu pojazdów, które są dopuszczane do ruchu, wszystkie samochody podlegają okresowym kontrolom stanu technicznego.

W filarze dotyczącym pojazdu jednym z priorytetów jest doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach poprzez obowiązkowe wyposażenie w elementy bezpieczeństwa, sprawowanie nadzoru nad prawidłowym ich stosowaniem oraz szeroką edukację na temat zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa w pojeździe.

Bezpieczeństwo pojazdu możemy podzielić na bezpieczeństwo czynne i bierne. Bezpieczeństwo czynne polega na wyposażeniu pojazdu w urządzenia zmniejszające prawdopodobieństwo powstania wypadku.

Bezpieczeństwo bierne polega na wyposażeniu pojazdu w urządzenia zmniejszające skutki wypadku, chroniące przed obrażeniami przede wszystkim kierowcę i pasażerów jak i innych uczestników ruchu znajdujących się poza pojazdem.

Czynne bezpieczeństwo pojazdu wiąże się z jego parametrami geometrycznymi, dynamiką ruchu, dynamiką hamowania. Do najczęściej stosowanych urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo czynne należy zaliczyć:

- układ przeciwblokujący koła (ABS - Anti-Lock Braking System),
- układ przeciwpoślizgowy (ASR - Automatic Stability Requirement),
- układ kontroli stabilności (ESP - Electronic Stability Program),
- układ wspomagający proces hamowania (BAS - Brake Assistant).

Do podstawowych urządzeń, które podwyższają bezpieczeństwo bierne, a więc bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów należą przede wszystkim:

- pasy bezpieczeństwa,
- zagłówki,
- poduszki powietrzne.

Doskonalenie środków bezpieczeństwa w pojazdach znalazło się na pierwszej pozycji wśród 7 celów, które powinny zostać uwzględnione w programach bezpieczeństwa ruchu w poszczególnych krajach. Wśród dalszych celów znalazł się również zapis o konieczności przyspieszenia w sferze inteligentnych systemów transportowych, co jest bezpośrednio powiązane z wyposażeniem pojazdów .

Pamiętajmy, że bezpieczny samochód to także odpowiednio dobrany i zamocowany fotelik lub inne urządzenie do przewożenia dzieci oraz zapięte pasy, które mogą uchronić go przed utratą życia i zdrowia. Przewożenie małego pasażera w aucie wymaga od nas nie tylko postępowania zgodnego z przepisami, ale również zachowania rozwagi i najwyższych środków ostrożności.

Wdrażanie tego zagadnienia poprzez szeroko pojętą edukację obowiązku stosowania powyższego systemu zabezpieczeń dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego to jeden z podstawowych celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na najbliższe lata.

Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

W 2021 roku w Polsce odnotowano 41 wypadków drogowych, w których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu. Zginęło w nich 7 osób, a rany odniosło 40 osób.

Należy podkreślić, że usterki techniczne są również ujawniane podczas oględzin pojazdów na miejscu zdarzenia, mimo tego, że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 626 usterek, najwięcej odnotowano: w niewłaściwym stanie oświetlenia (64,1% ogółu) oraz ogumienia (14,2% ogółu). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek.

Rodzaje usterek technicznych stwierdzonych w pojazdach biorących udział w wypadkach drogowych w 2021 roku:

- usterki układu hamulcowego
- usterki układu kierowniczego
- braki w ogumieniu
- braki w oświetleniu
- inne usterki

Liczba usterek stwierdzonych w pojazdach biorących udział w wypadkach drogowych

Braki techniczne	Liczba
Braki w oświetleniu	401
Braki w ogumieniu	89
Usterki układu kierowniczego	61
Usterki układu hamulcowego	46
Inne usterki	29
OGÓŁEM	626

Ciągły wzrost natężenia ruchu oraz liczba pojazdów przyczynia się do konieczności inwestowania w coraz nowsze rozwiązania (systemy) z zakresu bezpieczeństwa. Systemy takie są często najistotniejszym elementem wyposażenia pojazdu. Dzięki ich działaniu można zminimalizować niekorzystne skutki zdarzeń drogowych i uniknąć poważnego uszczerbku na zdrowiu pasażerów pojazdów. Ważnym zagadnieniem jest ich modernizacja oraz wprowadzanie nowych, innowacyjnych rozwiązań. Postęp technologiczny jest jednym z głównych czynników, zmniejszających liczbę zagrożeń w ruchu drogowym.

Problem występowania wypadków nie jest bezpośrednio związany z systemami bezpieczeństwa zastosowanymi w pojazdach, ale może być dzięki nim rozwiązany. Montowane w pojazdach rozwiązania często ratują ludzkie życie i wpływają na spadek wypadków. Należy jednak pamiętać, że nie zastąpią one na razie kierowcy.

Inteligentne systemy wspomaganie kierowcy reagują błyskawicznie i niezawodnie w najtrudniejszych sytuacjach na drodze. Inteligentne systemy wspomaganie kierowcy pomagają kierującym pojazdy kontrolować sytuację na drodze i zakończyć bezpiecznie podróż. Do tych systemów należy:

- system dostosowania prędkości pojazdu do środowiska ruchu (Adaptive Cruise Control - ACC)
- system wykrywania martwego punktu (Blind Spot Detection - BSD)
- system utrzymywania pasa (Lane Departure Warning / Lane Keeping System - LDW /LKS)
- inteligentny system sterowania lampami (Intelligent Headlamp Control - IHC)
- monitoring ograniczeń prędkości (Speed Limit Monitoring - SLM)
- system wspomaganie kierowania (Emergency Brake Assist - EBA)

System eCall to małe urządzenie montowane w samochodach, które monitoruje pozycję pojazdu, a podczas wypadku, który wykryje dzięki czujnikom, samo wzywa służby ratunkowe poprzez numer 112. System nie zbiera danych podczas normalnego toku użytkowania.

Uznając, że zaawansowane technologie bezpieczeństwa pojazdów należą do najskuteczniejszych ze wszystkich samochodowych urządzeń bezpieczeństwa należy zintensyfikować działania zmierzające w kierunku bezpieczniejszych, czystszych, bardziej energooszczędnych i niskokosztowych środków transportu oraz działania polegające na promocji aktywnego stylu życia, wzrostu aktywności fizycznej, takiej jak spacer i jazda na

rowerze, które należy włączyć do systemu transportu publicznego w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju.

Rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa stosowane w pojazdach mają bardzo istotne znaczenie. Nie tylko zmniejszają prawdopodobieństwo wypadku, ale także chronią kierujących, pasażerów oraz innych użytkowników ruchu drogowego, minimalizując jego konsekwencje. Jednym z celów Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jest poprawa aktualnego poziomu bezpieczeństwa pojazdów poruszających się po polskich drogach jak również stworzenie uwarunkowań sprzyjających stopniowej zmianie struktury floty pojazdów w kierunku nowoczesnej oraz spełniającej najwyższe standardy i normy w zakresie systemów wspomagających i ochronnych. Ważnym zadaniem będzie stworzenie społecznego zapotrzebowania na pojazdy zapewniające nowoczesne i skuteczne rozwiązania z dziedziny bezpieczeństwa, co w połączeniu z systemowymi działaniami nadzorującymi stan techniczny pojazdów przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach województwa lubelskiego.

Bezpieczeństwo użytkowników dróg jest wypadkową wielu czynników. Obok jakości infrastruktury drogowej czy właściwych zachowań uczestników ruchu także stan techniczny oraz szereg ochronnych rozwiązań technologicznych stosowanych w pojazdach - w zakresie bezpieczeństwa czynnego oraz biernego - wpływa na ostateczny poziom zagrożenia w ruchu drogowym.

Niniejszy rozdział wskazuje na bardzo istotny aspekt problematyki zagrożenia w ruchu drogowym, jakim jest bezpieczeństwo pojazdów. O ile stan techniczny pojazdu lub jego nagła usterka nie stanowią głównej przyczyny zdarzeń drogowych, o tyle odgrywają bardzo ważną rolę dopełniającą, tzw. triadę systemowego podejścia definiującego zjawisko wypadków jako wynik połączenia trzech elementów: zachowań człowieka, właściwych rozwiązań drogowych oraz wysokich standardów bezpieczeństwa pojazdu. Niezbędnym komponentem Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 będą działania ukierunkowane na podniesienie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach województwa lubelskiego. Z uwagi na strukturę floty należy położyć szczególny nacisk na zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów używanych, w szczególności samochodów osobowych, których wiek, rozwiązania technologiczne czy niewłaściwy stan techniczny nie sprzyjają ochronie kierujących i pasażerów, a także pieszych czy rowerzystów.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Analiza struktury pojazdów poruszających się po polskich drogach, a także danych dotyczących zdarzeń drogowych, w których wskazano udział okoliczności związanych z niesprawnością pojazdu, pozwala zdefiniować problemy i czynniki zagrożenia w odniesieniu do filaru Bezpieczny Pojazd. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

Aktualne modele mobilności oraz wysoka popularność samochodów osobowych jako środka transportu.

Środkiem transportu cieszącym się w Polsce największą popularnością jest indywidualny transport samochodowy. Sytuacja taka wynika pośrednio z faktu dużej podaży tanich samochodów używanych. Wpływ na ten stan ma także poziom i dostępność rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej, która w ostatnich latach – szczególnie na terenach pozamiejskich - znajduje się w recesji. Efektem takiej sytuacji jest powszechność

przemieszczania się znacznego odsetka społeczeństwa przy wykorzystaniu pojazdów indywidualnych, bardzo często niższej jakości oraz w znacznej mierze po drogach lokalnych również o niższych standardach bezpieczeństwa.

Wiek oraz stan techniczny pojazdów.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach podlega okresowej kontroli wykonywanej w uprawnionych Stacjach Kontroli Pojazdów (SKP). Mając na względzie średni wiek pojazdów poruszających się po drogach oraz idący za tym stan techniczny – często pogarszający się na skutek zaniedbań lub fizycznego zużycia poszczególnych elementów – należy przyjąć, że poziom oddziaływania powyższych czynników na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce może być bardzo wysoki.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do filaru Bezpieczny Pojazd przyjęto 2 priorytety:

- Priorytet 1 - podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów,
- Priorytet 2 - usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Bezpieczny Pojazd będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji spowodowanych mankamentami w zakresie bezpieczeństwa oraz kontroli stanu technicznego pojazdów.

Kluczowym zadaniem będzie zapewnienie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po polskich drogach, zarówno nowych jak używanych. W przypadku tych ostatnich proces adaptacji jest bardziej skomplikowany, ale w niektórych obszarach jak najbardziej możliwy. Przykładem mogą być urządzenia typu AlcoLock montowane w pojazdach w celu ograniczania problemu wypadków powodowanych pod wpływem alkoholu. Ważne będzie także zwrócenie szczególnej uwagi na kategorie kierowców i pasażerów pojazdów obciążonych szczególnym ryzykiem. Przykładem mogą być motocykle o pojemności do 125 cm³, w przypadku których, należy podjąć dodatkowe działania w zakresie zwiększenia wymagań technicznych, ograniczających ryzyko wypadku, np. poprzez obowiązek montowania układu ABS zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania.

W perspektywie długofalowej należy podjąć współpracę z przemysłem motoryzacyjnym w zakresie szybszego wyeliminowania z dróg pojazdów o niższym poziomie bezpieczeństwa. Podstawowym miernikiem poziomu bezpieczeństwa pojazdów powinny być jasno sprecyzowane formy klasyfikacji i oceny oparte na niezależnych testach określających skuteczność zastosowanych rozwiązań ochronnych, np. Euro NCAP. Rozwiązania w tym zakresie powinny iść w parze z oczekiwaniami dotyczącymi niższej emisji oraz szeroko rozumianego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko.

Usprawnienie bezpieczeństwa pojazdów powinno być wsparte jednoczesną optymalizacją procesu kontroli stanu technicznego. Z uwagi na przyjętą formę realizacji zadań kontrolnych opartą o funkcjonowanie niezależnych podmiotów gospodarczych konieczne jest zoptymalizowanie wstępnych wymagań dla prowadzenia działalności oraz zwiększenie nadzoru prowadzonego z poziomu jednostek samorządu terytorialnego. Istotne jest także

usprawnienie pracy służb (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego) poprzez wyposażenie w nowoczesne - adekwatne do zmieniających się uwarunkowań technologicznych - narzędzia i urządzenia kontrolne pozwalające na zwiększenie skuteczności prowadzonych działań. Elementem niezbędnym dla skuteczności działań w obszarze filaru Bezpieczny Pojazd będą także kompleksowe działania komunikacyjne wskazujące na korzyści płynące z nowoczesnych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony ich użytkowników. Przekaz informacyjny i edukacyjny powinien wskazywać na bezpośrednią korelację pomiędzy najbardziej pożądanymi produktami rynku motoryzacyjnego a najnowocześniejszymi rozwiązaniami w dziedzinie bezpieczeństwa. Mówiąc w skrócie, nowoczesny i pożądaný samochód czy motocykl powinien równocześnie oznaczać pojazd najbardziej bezpieczny.

Działanie		Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Określenie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów pod kątem wyposażenia w systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego	Instytucje naukowe, Policja, ITD
2.	Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych usprawniających proces kontroli stanu technicznego pojazdów	Policja, instytucje naukowe, ITD., Starostwo powiatowe
EDUKACJA		
4.	Kompleksowe działania edukacyjne i promocyjne w zakresie nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa pojazdów/ urządzeń ochronnych oraz korzyści płynących z ich poprawnego stosowania	WR BRD w Lublinie, Policja, WORD–y woj. lubelskiego
5.	Szkolenia w zakresie najnowszych technologii i wyposażenia pojazdów dla diagnostów, Policji i ITD., Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego	WR BRD w Lublinie, Policja, WORD–y woj. lubelskiego,
6.	Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych dot. stanu technicznego pojazdów i jego wpływu na bezpieczeństwo	WR BRD w Lublinie, Policja, Media, ITD., Straż Pożarna, WORD–y woj. lubelskiego, instytucje naukowe
NADZÓR		
7.	Usprawnienie nadzoru nad działalnością Stacji Kontroli Pojazdów	Starostwo powiatowe
8.	Kontrole stanu technicznego pojazdów i ich wyposażenia	Policja, ITD, Straż Graniczna, Służba Celno - Skarbowa
9.	Nadzór w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawność stosowania urządzeń i systemów ochronnych	Lubelski Urząd Wojewódzki

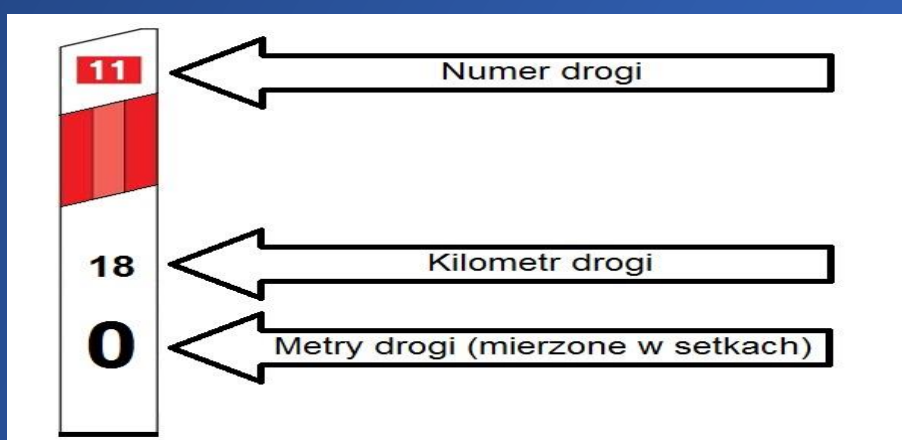
NUMER ALARMOWY 112

JAK ZGŁASZAĆ ZDARZENIA DROGOWE NA 112?

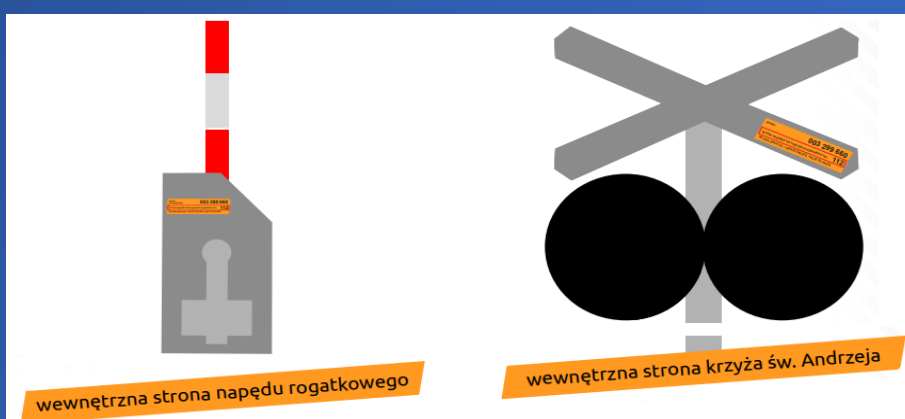
1. Zanim zadzwonisz sprawdź gdzie jesteś!

Podaj operatorowi miejscowość i gminę w jakiej się znajdujesz.

Jeśli nie możesz tego ustalić podaj na jakiej jesteś drodze i na którym jej kilometrze.



Jeśli jesteś na przejeździe kolejowo drogowym poszukaj żółtej naklejki z numerem skrzyżowania. Znajdziesz ją na wsporniku rogatek lub krzyża św. Andrzeja od wewnętrznej strony przejazdu, czyli od strony torów.



Jeśli na drodze nie ma słupków pikietażowych, a w dalszym ciągu nie wiesz, gdzie się znajdujesz wyjmij telefon! Włącz lokalizację w telefonie, następnie otwórz aplikację z mapami. Po kliknięciu na centralny punkt, w którym obecnie się znajdujesz, wyświetlą się współrzędne miejsca Twojego przebywania. Podaj współrzędne operatorowi.

2. Powiedz co się stało!

Operator zapyta o:

- ilość osób rannych i ich stan (czy są przytomne i czy oddychają);
- ilość osób zakleszczonych, które nie mogą opuścić pojazdu;
- rodzaj pojazdów jakie się zderzyły (pojazdy osobowe, ciężarowe, pociągi itp.);
- zadymienie i wycieki (substancji ropopochodnych i niebezpiecznych, zwłaszcza jeśli w zdarzeniu brała udział cysterna);
- kierunek pasa ruchu oraz o to, czy droga jest zablokowana;
- Twoje imię i nazwisko oraz numer telefonu kontaktowego.

Uważnie słuchaj poleceń operatora i odpowiadaj tylko na zadane pytania!

Następnie zostaniesz połączony do dyspozytora medycznego, który potwierdzi lokalizację zdarzenia oraz szczegółowo rozpyta o stan osób rannych.

Pamiętaj, aby się nie rozłączać!

3. Zadbaj o bezpieczeństwo!

Włącz światła awaryjne, wystaw trójkąt ostrzegawczy i nie chodź po jezdni. Nie pozwól, aby osoby postronne zbliżały się do miejsc, w których jest niebezpiecznie.

NUMER ALARMOWY 112

Szybkie i skuteczne ratownictwo oraz opieka powypadkowa.

Dostępne dane dotyczące wypadków drogowych oraz ich konsekwencji wskazują, iż mniej więcej 50% zgonów następuje w ciągu kilku minut od zdarzenia lub w drodze do szpitala przed dotarciem na miejsce. Skuteczna opieka po zaistnieniu wypadku drogowego, w tym sprawny transport osoby poszkodowanej do placówki medycznej, warunkują przeżycie oraz znaczne zmniejszenie późniejszych konsekwencji zdarzenia. Jednym z celów Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jest usprawnienie działań w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej do tego stopnia, by w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia będącego następstwem wypadku drogowego zagwarantować najwyższy możliwy standard działań ratunkowych w jak najkrótszym czasie.

Ratownictwo medyczne oraz proces opieki powypadkowej stanowią kluczowy element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sytuacji, gdy z powodu niewłaściwego zachowania uczestnika ruchu, awarii pojazdu czy błędnych rozwiązań w obszarze infrastruktury drogowej dojdzie do wypadku, skuteczne i niezwłoczne procedury ratownicze powinny zminimalizować jego konsekwencje. Niezwykle istotnym aspektem jest koordynacja działań na poziomie wszystkich właściwych służb, począwszy od jednostek Wojewódzkiego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego, poprzez Policję, na jednostkach Państwowego Ratownictwa Medycznego skończywszy.

Kluczowe znaczenie czasu i rozwiązań technologicznych

Wyniki najnowszych badań potwierdzają, iż krytyczne dla ograniczenia konsekwencji wypadku drogowego jest jak najszybsze udzielenie pomocy przez wykwalifikowany personel medyczny. Skrócenie czasu, od chwili wypadku do przybycia służb ratownictwa medycznego z 25 do 15 minut, może potencjalnie ograniczyć liczbę zgonów o jedną trzecią. Zgodnie z wynikami dostępnych badań i analiz wskazuje się na kluczową rolę zasady tzw. złotej godziny, zgodnie z którą sekwencja działań ratowniczych ukierunkowanych na utrzymanie ранego przy życiu oraz przekazanie go pod szpitalną opiekę medyczną nie powinna trwać dłużej niż 60 minut. Podkreśla się także znaczenie pierwszych 10 minut, w którym to czasie powinna być udzielona pierwsza pomoc osobie poszkodowanej przez personel wykwalifikowany w tym zakresie. Bardzo istotne są wysokie kwalifikacje zespołów ratunkowych. Szacuje się, iż systematyczne i specjalistyczne szkolenia mogą spowodować skrócenie czasu wydobywania ofiar uwięzionych w pojazdach po wypadku o 40-50%. Według szacunków, obowiązkowe automatyczne powiadamianie może skrócić czas reakcji służb ratowniczych o 50% na obszarach miejskich oraz o 40% w terenie pozamiejskim. Zgodnie z wstępnymi założeniami, wprowadzenie i upowszechnienie systemu eCall umożliwi zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 4%, a ciężko rannych o 6%, co oznacza redukcję liczby zabitych.

Wsparcie ofiar wypadków.

W związku z potrzebą związaną z udzielaniem pomocy osobom po trudnych doświadczeniach w Ministerstwie Zdrowia przygotowany został projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie programu pilotażowego oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniem traumy oraz ich rodzin. Należy zauważyć, iż obecnie publiczny system opieki zdrowotnej nie posiada ośrodków dedykowanych oddziaływaniom terapeutycznym skierowanym do osób z doświadczeniem traumy oraz ich rodzin. Aby umożliwić przetestowanie sposobu organizacji opieki dla tej grupy pacjentów niezbędne jest

przeprowadzenie programu pilotażowego. Celem projektu jest praktyczne sprawdzenie efektywności różnych programów oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniami takimi jak uczestnictwo w działaniach wojennych lub doświadczenie uchołdcze w związku z konfliktem zbrojnym, doświadczenie lub bycie świadkiem przemocy fizycznej, psychicznej lub seksualnej, **uczestnictwo pośrednie lub bezpośrednie w wypadku komunikacyjnym lub doświadczenie skutków kataklizmu naturalnego lub pożaru**. W Województwie Lubelskim przewidziano dwa takie ośrodki, w Dęblinie i Lublinie.

CZYNNIKI ZAGROŻENIA

Analiza problematyki związanej z systemem ratownictwa i opieki powypadkowej, a także obszarów wskazywanych jako wymagające interwencji, pozwala na zdefiniowanie kluczowych problemów i czynników zagrożenia w odniesieniu do filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

Ograniczony potencjał Wojewódzkiego Systemu Ratownictwa.

Skuteczność działań w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej warunkowana jest między innymi pełnym wykorzystaniem istniejących rozwiązań organizacyjno - finansowych. W tym kontekście należy zwrócić szczególną uwagę na potencjał jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, których możliwości w zakresie skutecznego wsparcia działań systemowych w ostatnich latach znacząco wzrosły. Jak najszerze włączenie wymienionej organizacji w struktury Wojewódzkiego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego - po spełnieniu koniecznych standardów - spowoduje zwiększenie efektywności całego systemu ratownictwa, zwłaszcza w zakresie krytycznego elementu jakim jest czas dotarcia do poszkodowanych ofiar wypadków drogowych.

Niewystarczający poziom koordynacji działań.

Działania zaprogramowane w perspektywie Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 doprowadziły do wielu pozytywnych zmian dotyczących kwestii optymalizacji współpracy służb ratowniczych. Jednym z najważniejszych działań było wprowadzenie jednolitego europejskiego numeru alarmowego 112, funkcjonującego obecnie w całym kraju w oparciu o 17 centrów powiadamiania ratunkowego. Dzięki takiemu rozwiązaniu nastąpił znaczny wzrost poziomu koordynacji pomiędzy ratownictwem medycznym, Państwową Strażą Pożarną oraz Policją, czyli głównymi służbami odpowiedzialnymi za zaangażowanie odpowiednich jednostek w sytuacji wystąpienia zagrożenia, także wypadku drogowego. Pomimo powyższych zmian wciąż obserwowany jest niewystarczający poziom koordynacji działań, w szczególności wynikający z oddzielnych struktur organizacyjnych, oddzielnych systemów łączności czy różnic w standardach używanego sprzętu. Konsekwencją takiego stanu może być wydłużenie czasu zadziałania służb, a w efekcie - obniżony standard i wydłużony czas interwencji skutkujący późniejszym dotarciem do poszkodowanych ofiar wypadków.

Brak jednolitej bazy danych o ofiarach wypadków drogowych.

Jednym z kluczowych czynników warunkujących prowadzenie skutecznej i długofalowej polityki prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest dostęp do wiarygodnej bazy danych o wypadkach drogowych i ich konsekwencjach. Zgodnie z najlepszą praktyką i rozwiązaniami krajów o najwyższym poziomie zaawansowania w dziedzinie redukcji zagrożenia drogowego, należy dążyć do integracji danych zbieranych

z systemów policyjnych z danymi pochodzącymi z systemu opieki zdrowotnej. Docelowym modelem, ze względu na najważniejszą rolę informacji dotyczącej faktycznych konsekwencji wypadków, powinno być rozwiązanie opierające programowanie działań profilaktycznych w głównej mierze o dane pochodzące z systemu opieki zdrowotnej. W przypadku polskich uwarunkowań szczególnie istotne jest wypracowanie modelu pośredniego, optymalizującego proces uzupełnienia informacji pochodzących z policyjnego systemu SEWIK danymi szpitalnymi, co w efekcie pozwoli na zmianę optyki postrzegania wypadków drogowych - z poziomu sprawców w kierunku ofiar. Taki model pozwoli na lepszą identyfikację i zrozumienie kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji skuteczniejsze działania prewencyjne.

PRIORYTETY I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach wojewódzkich, krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze ratownictwa i pomocy ofiarom wypadków w odniesieniu do filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa przyjęto 2 priorytety:

- Priorytet 1 - Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa,
- Priorytet 2 - Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Celem działań podejmowanych w ramach filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa będzie ograniczenie negatywnych konsekwencji zdarzeń drogowych, w szczególności zapewnienie szybkiej i skutecznej pomocy po wypadku, a w dalszej kolejności minimalizowanie długofalowych skutków społecznych wypadków drogowych.

Kluczowym zadaniem będzie dalsza integracja Wojewódzkiego Systemu Ratownictwa opartego o działanie Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego. Najważniejsze interwencje w obszarze KSRG będą wspierać wyposażenie w sprzęt ratowniczy, rozwój jego potencjału poprzez włączanie do systemu jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych, a także ciągłe szkolenia kadr w zakresie nowoczesnych i skutecznych technik wykorzystywanych w procesie pomocy ofiarom wypadków. Do najważniejszych zadań zaplanowanych w obszarze Państwowego Ratownictwa Medycznego będzie należeć dalszy rozwój systemu ratownictwa medycznego, w tym: wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych, rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, a także działania optymalizujące koncentrację dyspozytorni medycznych. Dodatkowym elementem będzie modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego, w szczególności wymiana ambulansów. W tym obszarze powinny zostać także przeprowadzone prace, ukierunkowane na utworzenie jednolitej bazy danych dotyczących konsekwencji zdrowotnych wypadków drogowych pozwalającej następnie na zintegrowanie z danymi pochodzącymi z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji.

Obszar usprawnienia jednolitego Systemu Powiadamiania Ratunkowego oraz koordynacji działania systemów ratowniczych:

- Podstawowe zasady dotyczące koordynacji działań jednostek systemu zostały określone w ustawie o PRM i wydanych na jej podstawie aktach wykonawczych. Na terenie województwa lubelskiego stanowisko wojewódzkiego koordynatora ratownictwa medycznego (WKRM) zlokalizowane jest w Lubelskim Urzędzie

Wojewódzkim w Lublinie, w strukturach Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.

- W latach 2017-2019 w województwie lubelskim liczba rejonów operacyjnych uległa zmniejszeniu — z czternastu w 2017 r. i 2018 r. do czterech w 2019 r. oraz jednego w 2021 r., którego dysponentem jest Pogotowie.
- W celu wspólnej realizacji umowy z NFZ na Ratownictwo Medyczne w lubelskim rejonie operacyjnym, w lutym 2019 r. Pogotowie zawarło umowę konsorcjum przez łącznie 6 podmiotów publicznych, zgodnie z którą Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe SP ZOZ w Lublinie pełniło rolę Lidera. Natomiast w lutym 2021 r. Pogotowie zawarło Umowę Współrealizacji pomiędzy kolejnymi współrealizatorami umowy na województwo lubelskie - łącznie 13 jednostek PRM: SP ZOZ Nr 1 w Bełżycach, SP ZOZ w Bychawie, SP ZOZ w Lubartowie, PCZ Sp. z o.o. w Opolu Lubelskim, SP ZOZ w Puławach, Stacja Pogotowia Ratunkowego SP ZOZ w Białej Podlaskiej, SP ZOZ w Łukowie, Stacja Ratownictwa Medycznego w Chełmie — SP ZOZ w Chełmie, Samodzielna Publiczna Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego w Zamościu, SP ZOZ w Janowie Lubelskim, SP ZOZ w Tomaszowie Lubelskim oraz SP ZOZ w Hrubieszowie.
- Umowę zawarto w celu: wspólnego zawarcia i realizacji umowy o udzielanie świadczeń opieki zdrowotnej w rodzaju ratownictwo medyczne pod nazwą: „Realizacja zadań zespołów ratownictwa medycznego w obszarze działania rejonu operacyjnego R006/01 w Województwie Lubelskim określonym w Wojewódzkim Planie Działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego w ramach umowy zawartej z Narodowym Funduszem Zdrowia — LOW w Lublinie”. Pogotowie zostało przez pozostałych członków ustanowione Reprezentantem. Umowa została zawarta na okres obowiązywania kontraktu z NFZ tj. od dnia 26.03.2021 r. do dnia 28.02.2026 r.
- Zgodnie z przepisami ustawy o PRM podjęto działania związane z przeniesieniem od 1 stycznia 2022 r. dyspozytorni medycznej z Pogotowia do struktur Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie. Od 1 stycznia 2022 r., funkcjonuje jeden rejon operacyjny, obsługiwany przez jedną dyspozytornię medyczną.
- Celem ćwiczeń i doskonalenia umiejętności współdziałania służb odpowiedzialnych za działania ratownicze podczas sytuacji kryzysowych, Pogotowie często bierze udział w ćwiczeniach zgrywających służb między innymi na terenie Lotniska Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu czy na terenie lotniska w Świdniku, podczas których wymieniana jest między strażakami i policjantami wiedza oraz zdobywane jest doświadczenie w niesieniu pomocy potrzebującym.
- Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe SP ZOZ w Lublinie czynnie udziela się w tworzeniu systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego w Polsce, biorąc udział w pracach związanych z opiniowaniem i opracowywaniem aktów związanych z systemem państwowego ratownictwa medycznego m. in. dotyczących standardów wyposażenia jednostek PRM, standardów medycznych procedur ratowniczych, wymagań w zakresie kwalifikacji zawodowych pracowników ratownictwa medycznego. Wykazuje duże zaangażowanie w prace dotyczące organizacji oraz zasad funkcjonowania i finansowania systemu.

Powyższe działania z pewnością przyczyniają się do usprawnienia jednolitego Systemu Powiadamiania Ratunkowego.

Obszar doposażenia podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt medyczny.

Zgodnie z corocznymi planami inwestycyjnymi dokonujemy zakupów ze środków własnych jak również ze środków unijnych - rocznie średnio; około czterech ambulansów oraz sprzęt medyczny o wartości około 800 000 zł. Dzięki temu znacząco poprawia się jakość świadczonych usług medycznych oraz komfort pracy zespołów ratownictwa medycznego.

Ponadto w ramach możliwości dokonujemy nieodpłatnego zbycia zbędnych aktywów trwałych na rzecz zainteresowanych jednostek Ochotniczych Straż Pożarnych działających na terenie województwa lubelskiego w ramach Krajowego Systemu Ratowniczo — Gaśniczego.

Ostatnio przekazane zostały nieodpłatnie ambulanse dla Ochotniczej Straży Pożarnej w Wojciechowie oraz w Mice Gościeradowskiej.

W związku z opracowywaniem Wojewódzkiego Programu brd na lata 2021 — 2030, na podstawie wieloletniego doświadczenia w zakresie wypadków drogowych, by ograniczyć do minimum następstwa wypadków - wskazujemy szkolenia z udzielania pierwszej pomocy, jako konieczny kierunek działania zwiększający efektywność systemu ratownictwa medycznego.

Ważnym elementem działalności Pogotowia Ratunkowego jest szeroko pojęta działalność edukacyjna mająca na celu doskonalenie umiejętności personelu medycznego, propagowanie idei ratownictwa medycznego oraz nauki udzielania pierwszej pomocy. W ramach podnoszenia kwalifikacji zawodowych, prowadzonych poprzez Ośrodek Szkoleniowy Wojewódzkiego Pogotowia Ratunkowego SP ZOZ w Lublinie szeregu warsztatów i seminariów dla dyspozytorów i ratowników medycznych. Organizowane są również kursy z zakresu pierwszej pomocy i kwalifikowanej pierwszej pomocy, kursy z zakresu podstawowych i zaawansowanych zabiegów ratujących życie dla pracowników medycznych.

Podstawowym kierunkiem działań dla poprawy systemu ratownictwa powinny być ogólnodostępne, a nawet obowiązkowe szkolenia na poziomie podstawowym nie tylko dla dorosłych, ale dla dzieci i nastolatków, tak aby potencjalni przyszli świadkowie wypadków, umieli ocenić stan poszkodowanego, prawidłowo wezwać pomoc, wykonać prawidłowo pozycję bezpieczną, ocenić podstawowe parametry życiowe, wykonać resuscytację krążeniowo-oddechową, użyć defibrylatora AED, właściwie postępować przy zadławieniu oraz wybranych stanach nagłych.

Działanie		Jednostki koordynujące
INŻYNIERIA		
1.	Rozwój systemu ratownictwa medycznego	Urząd Wojewódzki
2.	Rozwój KSRG poprzez włączenie jednostek OSP	Straż Pożarna, Samorządy
3.	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego	Samorządy, Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna
4.	Wsparcie technologiczne dla autonomicznych rozwiązań automatycznego powiadamiania o wypadkach	Samorząd Województwa

Działanie		Jednostki koordynujące
5.	Opracowanie założeń systemowych oraz wdrożenie w województwie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków w zakresie pomocy administracyjnej, zdrowotnej i prawnej w tym budowanie specjalistycznych ośrodków leczenia traumy powypadkowej	Urząd Wojewódzki, organizacje pozarządowe, Samorząd Województwa, WR BRD
EDUKACJA		
6.	Szkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy	WR BRD w Lublinie, Lubelskie Kuratorium Oświaty, Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna
7.	Szkolenie kandydatów na kierowców w zakresie udzielania pierwszej pomocy	OSK
8.	Działania edukacyjne i informacyjne w zakresie wsparcia ofiar wypadków drogowych	Media, organizacje pozarządowe
9.	Realizacja zadań związanych z przyjmowaniem informacji o wypadkach i dysponowania służb ratowniczych na miejsce zdarzenia (numer 112)	Urząd Wojewódzki
NADZÓR		
10.	Nadzór nad prawidłowym działaniem systemu ratownictwa medycznego i KSRG (wykorzystanie sił i środków)	Urząd Wojewódzki
11.	Działania nadzorujące proces pomocy ofiarom wypadków (odszkodowania i rehabilitacja)	Urząd Wojewódzki, Samorząd Województwa, placówki medyczne

Koszty wypadków

Kategorie kosztów w rozbiciu na procedury związane z wypadkami drogowymi

Nr procedury	OPIS PROCEDURY	KATEGORIA KOSZTÓW
WYPADEK DROGOWY Z OFIARĄ ŚMIERTELNĄ		
A1	Przyjazd policji na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A2	Przyjazd karetki pogotowia/śmigłowca ratowniczego na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A3	Przyjazd służb specjalnych np. straży pożarnej.	Administracyjne
M1	Oględziny lekarskie orzeczenie zgonu ofiary wypadku.	Medyczne

Nr procedury	OPIS PROCEDURY	KATEGORIA KOSZTÓW
M2	Transport zwłok do kostnicy sekcja zwłok i opinia patomorfologa na temat przyczyny zgonu.	Medyczne
A4	Pochówek osoby zmarłej.	Administracyjne
M3	Pomoc medyczna i psychologiczna dla członków najbliższej rodziny osoby zmarłej.	Medyczne
A5	<p>Wszczęcie pod nadzorem prokuratora postępowania przygotowawczego w celu zgromadzenia środków dowodowych na potrzeby postępowania karnego przeciwko sprawcy wypadku:</p> <p>zebranie i zabezpieczenie dowodów z miejsca wypadku przez techników policyjnych oraz sporządzenie szkicu sytuacyjnego,</p> <p>ogłędziny samochodu ofiary przez biegłych i rzeczoznawców w celu prześledzenia jego sprawności technicznej oraz określenia jego udziału w wypadku,</p> <p>przesłuchania naocznych świadków zdarzenia oraz rodziny ofiary wypadku.</p>	Administracyjne
A6	<p>Postępowanie karne przed sądem</p> <p>ustalenie sprawcy wypadku/ogłoszenie wyroku,</p> <p>sprawa zostaje umorzona, gdy sprawcą wypadku była osoba zmarła,</p> <p>rodzina ofiary może dochodzić przed sądem roszczeń finansowych z tytułu strat materialnych i zdrowotnych.</p>	Administracyjne
A7	<p>Wypłata odszkodowań dla rodziny zmarłego z towarzystwa ubezpieczeniowego sprawcy wypadku z tytułu odpowiedzialności cywilnej,</p> <p>odszkodowania za straty materialne poniesione w wypadku,</p> <p>zwrot poniesionych kosztów leczenia i pogrzebu,</p> <p>wypłata renty, która przysługuje osobom, względem których ciążył na zmarłym ustawowy obowiązek alimentacyjny,</p> <p>odszkodowania dla najbliższych członków rodziny, jeśli na skutek wypadku nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej</p>	Administracyjne
A8	Wypłata renty rodzinnej z ZUS dla uprawnionych członków rodziny zmarłego.	Administracyjne

Nr procedury	OPIS PROCEDURY	KATEGORIA KOSZTÓW
WYPADEK DROGOWY Z OFIARĄ CIĘŻKO RANĄ		
A1	Przyjazd policji na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A2	Przyjazd karetki pogotowia/śmigłowca ratowniczego na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A3	Przyjazd służb specjalnych np. straży pożarnej.	Administracyjne
M1	Oględziny lekarskie.	Medyczne
M4	Przewóz chorego karetką pogotowia do szpitala.	Medyczne
M5	Hospitalizacja i rehabilitacja chorego w szpitalu oraz dalsze leczenie poza- szpitalne.	Medyczne
M3	Pomoc medyczna i psychologiczna dla członków rodziny osoby poszkodowanej w wypadku.	Medyczne
A8	Wypłacane świadczenia z ZUS zasiłki chorobowe, świadczenia rehabilitacyjne, renta.	Administracyjne
A7	Wypłata odszkodowań z towarzystwa ubezpieczeniowego sprawcy wypadku z tytułu odpowiedzialności cywilnej, odszkodowania za straty materialne poniesione w wypadku, zwrot poniesionych kosztów leczenia i rehabilitacji, odszkodowania z tytułu pogorszenia sytuacji materialnej w rodzinie poszkodowanego (utrata dochodu, przewlekłe sprawowanie opieki nad chorym) odszkodowania z tytułu skutków psychologicznych wypadku (stres pourazowy, nerwice, lęki depresje).	Administracyjne
WYPADEK DROGOWY Z OFIARĄ LEKKO RANĄ		
A1	Przyjazd policji na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A2	W razie potrzeby przyjazd karetki pogotowia na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A3	W razie potrzeby przyjazd służb specjalnych np. straży pożarnej.	Administracyjne

Nr procedury	OPIS PROCEDURY	KATEGORIA KOSZTÓW
M1	Oględziny lekarskie w przypadku wezwania karetki pogotowia lub wizyta chorego w placówce służby zdrowia.	Medyczne
M6	Leczenie poszkodowanego w warunkach ambulatoryjnych.	Medyczne
A8	Wypłata z ZUS zasiłku chorobowego.	Administracyjne
A7	Wypłata odszkodowania za straty materialne z towarzystwa ubezpieczeniowego.	Administracyjne
WYPADEK DROGOWY Z OFIARĄ ŚMIERTELNĄ, ZMARŁĄ W SZPITALU DO 30 DNI OD ZDARZENIA		
A1	Przyjazd policji na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A2	Przyjazd karetki pogotowia/śmigłowca ratowniczego na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A3	Przyjazd służb specjalnych np. straży pożarnej.	Administracyjne
M1	Oględziny lekarskie.	Medyczne
M4	Przewóz chorego karetką pogotowia do szpitala.	Medyczne
M5	Hospitalizacja chorego.	Medyczne
A8	Wypłata zasiłku chorobowy z ZUS.	Administracyjne
M7	Zgon hospitalizowanego w wyniku obrażeń doznanych podczas wypadku w razie potrzeby sekcja zwłok.	Medyczne
A4	Pochówek osoby zmarłej.	Administracyjne
M3	Pomoc medyczna i psychologiczna dla członków najbliższej rodziny osoby zmarłej.	Medyczne

Nr procedury	OPIS PROCEDURY	KATEGORIA KOSZTÓW
A5	<p>Wszczęcie pod nadzorem prokuratora postępowania przygotowawczego w celu zgromadzenia środków dowodowych na potrzeby postępowania karnego przeciwko sprawcy wypadku:</p> <p>zebranie i zabezpieczenie dowodów z miejsca wypadku przez techników policyjnych oraz sporządzenie szkicu sytuacyjnego,</p> <p>ogłędziny samochodu ofiary przez biegłych i rzeczoznawców w celu przesłедzenia jego sprawności technicznej oraz określenia jego udziału w wypadku,</p> <p>przesłuchania naocznych świadków zdarzenia oraz rodziny ofiary wypadku.</p>	Administracyjne
A6	<p>Postępowanie karne przed sądem</p> <p>ustalenie sprawcy wypadku/ogłoszenie wyroku,</p> <p>sprawa zostaje umorzona, gdy sprawcą wypadku była osoba zmarła,</p> <p>rodzina ofiary może dochodzić przed sądem roszczeń finansowych z tytułu strat materialnych i zdrowotnych.</p>	Administracyjne
A7	<p>Wypłata odszkodowań dla rodziny zmarłego z towarzystwa ubezpieczeniowego sprawcy wypadku z tytułu odpowiedzialności cywilnej,</p> <p>odszkodowania za straty materialne poniesione w wypadku,</p> <p>zwrot poniesionych kosztów leczenia i pogrzebu,</p> <p>wypłata renty, która przysługuje osobom, względem, których ciążył na zmarłym ustawowy obowiązek alimentacyjny,</p> <p>odszkodowania dla najbliższych członków rodziny, jeśli na skutek wypadku nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej</p>	Administracyjne
A8	Wypłata renty rodzinnej z ZUS dla uprawnionych członków rodziny zmarłego	Administracyjne
KOLIZJA DROGOWA		
A1	W razie potrzeby przyjazd policji na miejsce zdarzenia.	Administracyjne
A7	Wypłata odszkodowania za straty materialne z towarzystwa ubezpieczeniowego.	Administracyjne

**Jednostkowe koszty ofiar wypadków drogowych w 2021 roku
w podziale na województwa**

Województwo	Koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej	Koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej	Koszt jednostkowy ofiary lekko rannej
DOLNOŚLĄSKIE	1 514 684	2 702 642	54 404
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 551 562	2 444 507	81 575
LUBELSKIE	2 262 008	2 705 516	83 152
LUBUSKIE	3 359 895	3 481 045	66 401
ŁÓDZKIE	2 124 028	3 125 627	30 735
MAŁOPOLSKIE	2 271 327	3 031 816	39 237
MAZOWIECKIE	2 394 069	4 018 667	47 228
OPOLSKIE	3 323 760	3 644 542	61 154
PODKARPACKIE	2 521 899	3 199 676	49 167
PODLASKIE	2 101 360	2 985 847	77 246
POMORSKIE	3 407 663	3 795 534	42 904
ŚLĄSKIE	2 787 053	4 040 526	57 667
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 951 739	2 671 298	39 637
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	2 810 808	3 427 377	51 171
WIELKOPOLSKIE	2 394 641	3 429 435	46 640
ZACHODNIOPOMORSKIE	2 826 447	3 633 801	49 972

**Roczne koszty zdarzeń drogowych w podziale na koszty wypadków i kolizji
drogowych w układzie województw w 2021 roku**

WOJEWÓDZTWO	RAZEM KOSZTY WYPADKÓW	RAZEM KOSZTY KOLIZJI	RAZEM KOSZTY ZDARZEŃ
DOLNOŚLĄSKIE	3 484 084 916	325 045 832	3 809 130 748
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 417 243 708	213 055 021	1 630 298 729
LUBELSKIE	1 656 241 310	159 308 449	1 815 549 759
LUBUSKIE	927 837 699	88 120 588	1 015 958 287
ŁÓDZKIE	3 423 813 485	227 282 285	3 651 095 770
MAŁOPOLSKIE	3 472 510 957	262 551 314	3 735 062 271
MAZOWIECKIE	5 420 251 181	566 648 835	5 986 900 016
OPOLSKIE	781 003 071	82 222 252	863 225 323
PODKARPACKIE	1 123 402 596	147 963 549	1 271 366 145
PODLASKIE	874 970 881	101 625 324	976 596 205
POMORSKIE	1 978 158 754	223 175 478	2 201 334 232
ŚLĄSKIE	3 238 363 785	426 777 188	3 665 140 973
ŚWIĘTOKRZYSKIE	979 547 954	97 442 816	1 076 990 770
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 446 388 645	117 998 363	1 564 387 008
WIELKOPOLSKIE	4 089 867 561	275 260 875	4 365 128 436
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 500 616 281	157 946 428	1 658 562 709
RAZEM	35 814 302 784	3 472 424 597	39 286 727 381

W 2021 roku koszty wypadków drogowych spadły w znacznej większości województw:

- Największy spadek nastąpił w województwie lubuskim (-44%) i opolskim (-40%).
- W województwach: zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, świętokrzyskim, śląskim, pomorskim i podlaskim odnotowano nieco niższy, ale wciąż wysoki spadek na poziomie 30% i powyżej 30%.
- W województwach: lubelskie, łódzkie, małopolskie, podkarpackie i wielkopolskie, koszty wypadków spadły średnio o 20%.
- Pozytywny trend spadku kosztów wypadków zaburzają trzy województwa, w których w 2021 roku koszty wypadków wzrosły: dolnośląskie (wzrost o 14%), mazowieckie (wzrost o 8%) i kujawsko-pomorskie (wzrost o 6%).

WNIOSKI, CELE I ZAŁOŻENIA

W Państwa ręce przekazujemy Lubelski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na dekadę 2021-2030. Program został stworzony przez praktyków i osoby, które na co dzień wykonują swoją pracę na rzecz drugiego człowieka i rozwoju województwa lubelskiego. Chcieliśmy, aby był to program nasz i dla nas, aby służył nam i nas informował. Dzięki temu, że usiedliśmy do stołu razem, zawarliśmy w pigułce wskazówkę, jak chronić nasze życie. Prostymi słowami, a czasem nawet „migiem” (rozmowy z głuchymi) powstał zbiór niezbędnych informacji dla mieszkańców województwa lubelskiego. Współpraca osób z różnych instytucji, środowisk, profesji, stopni, miała na celu tylko jedno: zadbanie o życie i zdrowie każdego człowieka niezależnie od jego sprawności, wieku, płci, kultury czy miejsca zamieszkania. Na podstawie informacji nadesłanych do sekretariatu Wojewódzkiej Rady BRD z wielu Instytucji i Stowarzyszeń, powstał dokument stworzony z potrzeby niesienia pomocy nam - mieszkańcom Lubelszczyzny i całej Polski.

CEL DLA WOJEWÓDZWA LUBELSKIEGO:

- Obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 78 ofiar do roku 2030,
- Obniżenie o min. 50% liczby rannych tj. nie więcej niż 466 rannych, do roku 2030.

ZAŁOŻENIA

- Rozwój struktur organizacyjnych brd na poziomie powiatowym i gminnym,
- Rozwój systemu finansowania działań na rzecz brd,
- Prowadzenie szkoleń kadr brd i rozpowszechnianie dobrych praktyk,
- Doskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie głównych problemów i zagrożeń w ruchu drogowym (np. prędkość, alkohol, młodzi kierowcy, 60+, niechronieni uczestnicy ruchu drogowego). Praktyczne szkolenia w ODTJ,
- Szeroko rozumiana edukacja wszystkich uczestników ruchu drogowego na bazie ODTJ, WORD, Kuratorium Oświaty, szkół, Pogotowia Ratunkowego, Policji, Straży Pożarnej, ITD., i psychologów transportu,
- Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego oraz bezpiecznej organizacji ruchu drogowego w obrębie szkół,
- Wprowadzanie bezpiecznych rozwiązań w odniesieniu do dróg i ulic oraz organizacji ruchu drogowego,
- Promowanie znaczenia nowoczesnych systemów i elementów bezpieczeństwa w pojazdach oraz ich roli,
- Usprawnienie jednolitego Systemu Powiadamiania Ratunkowego oraz koordynacja działania systemów ratowniczych,
- Doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy,
- Budowa systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych,
- Finansowanie realizacji Lubelskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 oparte na środkach finansowych wyodrębnionych z budżetów instytucji wchodzących w skład Lubelskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Funduszach Unijnych.

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

- Lubelski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020,
- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2021 r. (Krajowa Rada BRD),
- Dane SEWIK na dzień 13.02.2022 r.,
- Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie,
- Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku (Komenda Główna Policji),
- Komenda Główna Policji,
- Główny Urząd Statystyczny,
- Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej (Krajowa Rada BRD),
- Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku (Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie),
- Dane z Lubelskich Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego,
- Dane ze wszystkich Powiatów Województwa Lubelskiego,
- Dane z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie,
- Dane z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Lublin,
- Dane z Wojewódzkiego Pogotowia Ratunkowego w Lublinie,
- Dane z Lubelskiego Kuratorium Oświaty,
- Dane z Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie,
- Dane z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie,
- Dane z Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego,
- Dane z Moto-Sekcji.

Składam serdeczne podziękowania wszystkim Instytucjom, które zaangażowały się w przekazanie danych do Sekretariatu WRBRD celem stworzenia Lubelskiego Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030.

Program opracowany przez pracowników Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie przy współudziale finansowym WORD Biała Podlaska, Chełm, Zamość.

- opracowanie merytoryczne: Renata Bielecka, Sylwia Paszkowska, Marcin Turowski, Jan Wojtaszek
- opracowanie graficzne: Jarosław Piątek
- korekta tekstu: Agnieszka Macheta

Szczególne podziękowania kieruję do Pana Zbigniewa Jasińskiego pracownika WRD KWP w Lublinie za przekazanie danych o wypadkach drogowych.

Renata Bielecka

Sekretarz Wojewódzkiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Lublinie

ZAŁĄCZNIKI

Działania edukacyjne w bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej

Działania BRD podjęte przez WORD Biała Podlaska w latach ubiegłych oraz planowana ich kontynuacja w latach kolejnych.

WORD Biała Podlaska w 2021 roku wybudował za ok. 1 milion złotych profesjonalne miasteczko ruchu drogowego wraz z strefą rekreacyjną. Na tymże obiekcie w trakcie pierwszej edycji akcji Bezpieczna Droga do szkoły udział wzięło ok. 3000 uczniów z powiatów bialskiego, radzyńskiego oraz parczewskiego.

Miasteczko ruchu drogowego przy bialskim WORD to nowoczesna inwestycja, dostosowana do potrzeb regionu. Nasze bezpieczeństwo na drodze i w jej obrębie jest uzależnione od wielu czynników. Dzięki wizualizacji i edukacji potrafimy przewidzieć każdą, nawet najbardziej nietypową sytuację, która może ocalić zdrowie i życie nasze oraz najbliższych.

Najmłodszy mogą na miasteczku w sposób bezpieczny zapoznać się z zasadami ruchu drogowego oraz uzyskać uprawnienia w postaci karty rowerowej - po spełnieniu wymaganych ustawowo wymagań.

W sposób szczególny powinniśmy zwrócić uwagę na najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Dzieci i młodzież szkolna wiedzą już coraz więcej na temat bezpieczeństwa, dlatego liczba wypadków z ich udziałem stale maleje. Jednak zmieniające się przepisy, dotyczące poruszania się i pierwszeństwa na przejściach dla pieszych oraz nowe środki komunikacji, do których zaliczymy przede wszystkim elektryczne hulajnogi, skłaniają nas do poszerzania edukacji i wprowadzania nowoczesnych metod.

Zmienia się także infrastruktura miejska, która kładzie większy nacisk na swobodne poruszanie się rowerzystów. Dlatego tak ważne jest budowanie świadomości i reagowanie wtedy, kiedy jest na to czas. Z takich potrzeb wyrosła idea stacjonarnego miasteczka ruchu drogowego w Białej Podlaskiej.

Nasze miasteczko posiada:

- asfaltowe jezdnie i chodniki, które odzwierciedlają rzeczywisty ruch drogowy,
- odpowiednie oznakowanie i sygnalizację świetlną,
- mini przejazd kolejowy,
- oznaczenie stref zamieszkania i przejścia dla pieszych.



Dodatkowo przeszkolonych przez WORD Biała Podlaska zostało 120 nauczycieli z szkół podstawowych, którzy w swoich szkołach przeprowadzają dla uczniów egzaminy na kartę rowerową.

Jeżeli chodzi o planowane akcje w przyszłych latach zamierzamy kontynuować na miasteczku ruchu drogowego akcje BRD Bezpieczna Droga do szkoły, a także prowadzić zajęcia profilaktyczne z zakresu BRD w szkołach podstawowych oraz średnich z wykorzystaniem posiadanej infrastruktury - m.in. symulatory dachowania oraz zderzeń.

Zamierzamy kontynuować naszą akcję - Zapinaj pasy, podczas której uświadamiamy wszystkich kierowców jak ważne jest zapinanie pasów - także tych z tyłu.

Dodatkowo zamierzamy przeprowadzić kampanie BRD o odbłaskach i takie elementy odbłaskowe w celu poprawy bezpieczeństwa bezpłatnie rozdawać dla mieszkańców naszego regionu.

W działaniach BRD współpracujemy między innymi z wójtami, burmistrzami, Komendą Miejską Policji w Białej Podlaskiej, z Policją w Parczewie i Łukowie oraz PSP i lokalnymi Ochotniczymi Strażami Pożarnymi oraz stowarzyszeniami działającymi na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Działania z zakresu brd realizowane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Chełmie w latach 2019 – 2021.

Działania prewencyjne i edukacyjne:

- 2019 rok — przeszkolono 250 osób
- 2020 rok — przeszkolono 283 osób
- 2021 rok — przeszkolono 499 osób

Dzieci i młodzież

Szkolenie z nauki jazdy na rowerze oraz ze znajomości przepisów ruchu drogowego:

- 2019 r. przeszkolono 20 uczniów,
- 2020 r. przeszkolono 0 uczniów (pandemia),
- 2021 r. przeszkolono 168 uczniów.

Przeprowadzenie pogadarek oraz konkursów związanych z zagadnieniami BRD i wydanie elementów odblaskowych oraz pomocy dydaktycznych które zorganizowane zostały w szkołach oraz na imprezach okolicznościowych:

- 2019 r. — przeprowadzono 25 pogadarek oraz konkursów wydano 2173 elementy odblaskowe oraz 2 komplety pomocy dydaktycznych dla szkół,
- 2020 r. — w związku ograniczeniami pandemicznymi nie przeprowadzano pogadarek oraz konkursów,
- 2021 r. — przeprowadzono 13 pogadarek oraz konkursów wydano 1661 elementów odblaskowych oraz 2 komplety pomocy dydaktycznych dla szkół.

W 2019 roku został zakupiony symulator dachowania i zderzeń w celu promowania BRD.

Do 2030 roku WORD Chełm planuje przeprowadzić około 200 spotkań z dziećmi i młodzieżą promujących BRD oraz przekazać różnego rodzaju elementów odblaskowych w ilości około 20 000 tysięcy szt. i przeszkolić około 2000 osób.

DZIAŁANIA WOJEWÓDZKIEGO OŚRODKA RUCHU DROGOWEGO W LUBLINIE W RAMACH PROMOCJI I NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W LATACH 2019-2021

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, poza egzaminowaniem kandydatów na kierowców wszystkich kategorii prawa jazdy prowadzi również działalność szkoleniową oraz promuje szeroko rozumiane bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Każdego roku, zgodnie z planem wydatków na poprawę BRD, przeznaczane są środki finansowe na edukację dzieci, młodzieży i dorosłych.

W latach 2019-2021 Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie inicjował, przeprowadzał i współorganizował szereg działań, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Był także fundatorem nagród w turniejach i konkursach o tematyce BRD. Działania, które przeprowadził, skierowane były do wszystkich uczestników ruchu drogowego tj. dzieci, młodzieży, dorosłych, kierowców, jak i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, był organizatorem spotkań, festynów i prelekcji w szkołach, w trakcie których przekazywano elementy odblaskowe, w postaci opasek, zawieszek, kamizelek odblaskowych i innych elementów poprawiających widoczność na drodze.

Działania z zakresu poprawy BRD realizowane były lokalnie, w najmniejszych zakątkach województwa, jak i w skali całego kraju. Zaliczają się do nich ogólnopolskie szkolenia dla motocyklistów, warsztaty dla instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów kandydatów na kierowców, specjalistyczne szkolenia dla nauczycieli w formie online, które cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem.

Na przestrzeni lat 2019-2021 Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Lublinie, przeprowadził następujące działania:

1. Organizacja i współorganizacja działań o tematyce BRD

- Organizacja w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy WORD w Lublinie, bezpłatnych szkoleń dla kierowców samochodów osobowych oraz motocyklistów, w bezpiecznych symulowanych warunkach, pod okiem doświadczonych instruktorów techniki jazdy, z wykorzystaniem płyty poślizgowej, samochodu z trolejami, symulatora zderzenia, symulatora dachowania, symulatora czasu reakcji kierowcy, symulatora wystrzału poduszki powietrznej, alkogogli, narkogogli, z możliwością udziału w szkoleniu z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.
- Organizacja i współpraca przy wielu akcjach o tematyce BRD np. „Z Miłości do bezpiecznej jazdy”, „Bądź widoczny na drodze”, Bezpieczna Zima z Mikołajem, Bezpieczne Wakacje, Panie za Kierownicą.... akcje organizowane we współpracy z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Lublinie, Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubelskiego w Lublinie, Lubelskim Kuratorium Oświaty, Wojewódzkim Pogotowiem Ratunkowym w Lublinie, MOTO_SEKCJA, OSK, szkołami, sąsiednimi gminami, starostwami, radami dzielnic, wspólnotami kościelnymi

i parafiami. Podczas tych akcji, na ulicach Lublina, rozdawane były elementy odblaskowe niechronionym uczestnikom ruchu drogowego;

- Udział w akcji „Senior na drodze”;
- Bezpłatne szkolenia z techniki kierowania motocyklem z Moto-Sekcją i sponsorami, organizowane w ODTJ.

2. Szkolenia 2019-2021

- Specjalistyczne szkolenia z zakresu ruchu drogowego dla nauczycieli, w którym udział wzięło - 370 osób;
- Szkolenia w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy – szkolenia z doskonalenia techniki jazdy – 1775,
- Kwalifikacja wstępna i wstępna przyspieszona - 4 335,
- Kursy dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego – 1835,
- Kurs w zakresie kierowania ruchem drogowym – 818,
- Warsztaty doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów – 89,
- Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii – 1827,
- Szkoleni dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy (podstawowe i uzupełniające) – 24,
- Szkolenia dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i bankowozów – 253,
- Kurs dla kandydatów na egzaminatorów – (podstawowy i uzupełniający) – 21.

3. Materiały reklamowe i spoty

- Produkcja i wyemitowanie w TVP 3 Lublin, spotu o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Zakup kalendarzy o tematyce BRD.

4. Zakup symulatorów

- W latach 2019 – 2021 zakupiono symulator dachowania, symulator czasu reakcji kierowcy, symulator wystrzału poduszki powietrznej, symulator zderzenia, samochód z trolejami, alkogogle i narkogogle.
- Zakupione symulatory, wykorzystywane są na co dzień i cieszą się ogromnym zainteresowaniem wśród uczestników wielu akcji o tematyce BRD. W bezpiecznych symulowanych warunkach, uświadamiają i edukują uczestników ruchu drogowego, jak poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym, co wiąże się ze zmianą zachowań kierowców oraz wzrostem poczucia odpowiedzialności za podejmowane decyzje na drodze.

5. Zakup elementów odblaskowych

W latach 2019-2021 zakupiono ponad 40 tysięcy elementów odblaskowych: opaski odblaskowe, zawieszki odblaskowe, smycze odblaskowe, kamizelki odblaskowe, które zostały przekazane niechronionym uczestnikom ruchu drogowego.

ODTJ - bazując na doświadczeniu tego ośrodka można podać przykłady działań, które mają na celu praktyczne szkolenia kierowców.

- Szkolenia dla osób które dopiero zrobiły prawo jazdy- darmowe godzinne szkolenia przyciągnęły ogromną rzeszę świeżo „upieczonych” kierowców którzy uczyli się awaryjnie hamować i manewrować na śliskiej nawierzchni. Efektem była poprawa efektywności hamowania i świadomość wpływu prędkości na dystans zatrzymania,
- Szkolenia dla osób starszych 60+ - darmowe godzinne szkolenia podczas których przede wszystkim pokazywano w jaki sposób wykorzystać nowoczesne systemy bezpieczeństwa w pojazdach. Osoby te jeżdżąc od wielu lat po drogach często nie były świadome zmian technologicznych w autach i nie wiedziały jak efektywnie z tej technologii korzystać,
- Szkolenia o ryzyku w ruchu drogowym – zajęcia z wykorzystaniem symulatorów (zderzeń , dachowania, decyzyjnego czasu reakcji kierującego, wystrzału poduszki gazowej) realizowane na terenie ośrodka i poza nim, uświadamiają jakie są skutki przeceniania swoich możliwości. Symulacje pozwalały odbiorcom zrozumieć jak ważne jest zachowanie uwagi i rozsądku podczas jazdy,
- Szkolenia dla uczniów szkół ponadpodstawowych – całodniowe spotkania podczas których, w ramach zajęć teoretycznych i praktycznych uczniowie zdobywali wiedzę i doświadczenie odnośnie skutków niewłaściwego zachowania i brawury na drodze. Przekroczenie granicy swoich możliwości) w trakcie takich zajęć, często zakończone brakiem kontroli nad pojazdem (np. obróceniem auta), pozostaje w pamięci kursanta. Dzięki temu młody kierowca łatwiej zrozumie jakie zagrożenia czyhają na niego w ruchu drogowym i jak im może przeciwdziałać,
- Akcja świadomy pieszy – pokazy hamowania awaryjnego z różnych prędkości, reakcji decyzyjnej kierującego pojazdem, widoczności pieszego na drodze pozwalały odbiorcom zrozumieć że również ponoszą odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach. Niewłaściwe zachowanie pieszego może generować niebezpieczne sytuacje a obecne przepisy ruchu drogowego nie zwalniają pieszych z konieczności zachowania uwagi i zasady ograniczonego zaufania. Podczas prelekcji i pokazów często rozdawane są także elementy odblaskowe pozwalające pieszemu być widocznym na drodze i przejściu. Działania te pozwalają zrozumieć iż w konfrontacji z pojazdem pieszy nie ma szans,
- Szkolenia w ruchu drogowym dla osób nie mających doświadczenia lub przerwą w jeźdźeniu – pozwalają zaadaptować się niedoświadczonemu kierowcy do obecnego natężenia ruchu drogowego, odnaleźć się w nowych przepisach ruchu drogowego i poradzić sobie w sytuacjach stresowych na drodze. Osoby szkolone pewniej poruszają się po drodze i minimalizują ryzyko popełnienia błędu czy wywołania niebezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- Szkolenia dla osób z niepełnosprawnościami – podczas takich spotkań osoba niepełnosprawna poznaje w jaki sposób może radzić sobie ze swoimi ograniczeniami w ruchu drogowym.

Miejmy nadzieję że finanse WORD w Lublinie pozwolą nadal prowadzić edukację, aby w perspektywie najbliższych lat wykształcić świadomych uczestników ruchu drogowego. Promując bezpieczeństwo na polskich drogach przyczyniamy się do wzrostu świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań, co za tym idzie spadku liczby wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku.

Działania z zakresu brd realizowane przez WORD w Zamościu w latach 2019 – 2021 to powtarzalne schematy działania skierowane do przedszkoli, szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz osób dorosłych. Ogółem w naszych akcjach poświęconych brd w latach 2019 -2021 uczestniczyło 11 570 osób.

Wspierając się Lubelskim Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, nasza wiedza i praktyka w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczy realizacji zadań z obszaru edukacji komunikacyjnej i odbywa się na podstawie realizacji harmonogramu działań i planu wydatków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego zatwierdzanego przez Wojewódzka Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Lublinie.

Chcemy, aby nasze zaangażowanie w działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz idea polegająca na wspieraniu się, zachęcaniu do działania, motywowania do podjęcia działań ze względu na ważność dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym była kluczem do sukcesu jakim będzie zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych.

RODZAJ DZIAŁAŃ

1. Organizacja i współdziałanie w imprezach o tematyce brd w tym turnieje bezpieczeństwa ruchu drogowego, konkursy bezpieczeństwa ruchu drogowego, imprezy, eventy i wydarzenia poświęcone brd podczas których przeprowadzaliśmy konkursy o tematyce brd , oraz byliśmy fundatorem nagród.

- Ogólnopolskie Turnieje Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla szkół podstawowych (Finały Gminne, Miejskie, Powiatowe) , Finał Powiatowy Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny,
- Współorganizacja z Urzędem Miasta w Zamościu rowerowej imprezy edukacyjnej "Rowerowy maj",
- XX Powiatowe Igrzyska LZS Mieszkańców Zamojskich Wsi Święto Sportu Powiatu Zamojskiego,
- Turniej wiedzy prewencyjnej „Jestem Bezpieczny” dla miasta i powiatu zamojskiego
- Współorganizacja rowerowej imprezy rekreacyjno-edukacyjnej „Rodzina, rower, radość”,
- XX Wojewódzkie Igrzyska Rekreacyjno Sportowe LZS Krasnobród,
- XXXII edycja Konkursu „Policjant Ruchu Drogowego Roku 2019”,
- DROGOWA SZTAFETA POKOLEŃ W WORD Zamość. Akcja „Senior na drodze – pamiętaj o bezpieczeństwie”,
- .Akcja „ Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na obszarach wiejskich”,
- Zainicjowanie i przeprowadzenie Kampanii bezpieczeństwa: NA DRODZE NIE JESTEŚ SAM !!! zainscenizowanie sytuacji drogowych na drogach publicznych z udziałem rowerzystów i pojazdów oraz utrwalenie tych zdarzeń poprzez wykonanie spotu/filmu edukacyjno-promocyjnego,
- Organizacja i przeprowadzenie I – III Edycji konkursu „Zaprojektuj plakat - ZAPNIJ PASY - który przemówi do młodych kierowców”,
- Prowadzenie przez WORD Zamość akcji „Zapnij Pasy”. W latach 2019 – 2021 zorganizowanych zostało 48 wyjazdów w celu prezentacji symulatora dachowania,

- Wydarzenie „Zamość na Okrągło” – współpraca z Urzędem miasta Zamość w imprezie poświęconej motoryzacji i edukacji komunikacyjnej,
- Współpraca z klubem sportowym PADWA Zamość w organizacji imprezy pn. „ Festiwal Sportu dla Rodziny” na terenie Parku Miejskiego w Zamościu,
- Dzień bezpieczeństwa w ruchu drogowym” w Szkole Podstawowej nr 6 im. Szymona Szymonowica w Zamościu,
- Wykonanie dodatkowego oznakowania w postaci piktogramów z hasłem "Smart Stop". Specjalne obrazki - symbol przekreślonego smartfona i napis SMART STOP wymalowane na chodnikach,
- Współpraca z „Fundacją Aktywności Obywatelskiej” - :Osobom starszym- wsparcie i szacunek”,
- Współpraca z Fundacją Mobilności Aktywnej poświęcone praktycznej edukacji rowerowej dla nauczycieli,
- Współpraca z Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym w zakresie organizacji konkursu plastycznego „ Moja bezpieczna droga do szkoły”.

2. Działalność wydawniczo-popularyzatorska.

Kalendarze o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wykorzystanie prac plastycznych uczniów szkół ponadpodstawowych z trzech edycji konkursu „Zaprojektuj plakat - ZAPNIJ PASY - ,który przemówi do młodych kierowców”. Przygotowanie i wydruk darmowej książeczki edukacyjnej w ilości 1500 egzemplarzy pn. „ Wybrane przepisy ruchu drogowego” dotyczącej zmiany przepisów dla pieszych i kierujących pojazdami.

3. Działalność szkoleniowa z zakresu brd, opieka nad szkołami.

Spotkania konsultacyjno-szkoleniowe w zakresie brd z instruktorami nauki jazdy Przeszkolono 113 instruktorów nauki jazdy oraz 32 nauczycieli wychowania komunikacyjnego. Przeprowadziliśmy akcję „ Bezpieczny Przedszkolak” dla 18 - stu zamojskich przedszkoli wykorzystując interaktywne zestawy edukacyjne „Autochodzik”. Przeprowadziliśmy zajęcia z wykorzystaniem stacjonarnego miasteczka ruchu drogowego WORD w Zamościu na kartę rowerową dla uczniów 20 szkół podstawowych.

4. Zakup elementów odblaskowych

W latach 2019 – 2021 przekazaliśmy 11 957 sztuk elementów odblaskowych w postaci opasek i zawieszek.

5. Bezpieczna infrastruktura drogowa

Przejścia dla pieszych w Zamościu - zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w mieście Zamość. Sfinansowaliśmy zakup elementów niezbędnych do budowy sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych w mieście Zamość.

DZIAŁANOŚĆ SZKOLENIOWA

W kursach i szkoleniach w latach 2019 – 2021 uczestniczyło 2001 osób i przeprowadzono następujące rodzaje szkoleń :

- Kursy dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego,
- Wykonywanie niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym,

- Warsztaty doskonalenia zawodowego egzaminatorów,
- Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii,
- Specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego dla nauczycieli.

Nie sposób wymieniść wszystkie cele jakie założył sobie nasz ośrodek realizując działalność ustawową oświatową jednak wszystkie one dotyczą tego, aby kursant miał świadomość podporządkowania się określonym przepisom i normom.

Celami szkoleń i kursów organizowanych przez nasz Ośrodek jest :

- nauczenie szkolonych podawania sygnałów i poleceń uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze zgodnie z zakresem kompetencji osób uprawnionych do kierowania ruchem drogowym i obowiązującymi przepisami,
- uświadomienie skutków naruszania przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza przepisów kształtujących zasady bezpiecznego zachowania się w tym ruchu,
- przygotowanie kandydatów na egzaminatorów do prowadzenia egzaminów państwowych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi,
- utrwalenie i uzupełnienie wiedzy oraz kształcenie i doskonalenie umiejętności egzaminowania na placu manewrowym i w ruchu drogowym,
- kształcenie bezpiecznych zachowań poprzez eliminowanie najczęstszych błędów popełnianych przez kierujących oraz kształtowanie postawy poszanowania prawa,
- ograniczenie skali recydywy osób kierujących pod wpływem alkoholu poprzez aktywne uczestnictwo w zajęciach i motywowanie do zmiany postaw i zachowań,
- zapobieganie ryzyku powrotu do niezgodnych z przepisami zachowań po odbyciu szkolenia.

Monitorujemy i analizujemy przebieg dzisiejszych prac legislacyjnych nad procesem uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami oraz funkcjonowania systemu szkoleń dla młodych kierowców. Modyfikacja tego systemu poprzez wprowadzenie nowych przepisów np. kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego - umożliwi nam dodanie do prowadzonej działalności ustawowo - oświatowej szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kuratorium Oświaty w Lublinie jako organ nadzoru pedagogicznego, głównie zajmuje się poprawnością realizacji zagadnień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazanych w podstawie programowej kształcenia ogólnego na poszczególnych etapach edukacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotu technika w szkole podstawowej. Ponadto:

1. Podejmuje się koordynacji, wspierania i współfinansowania eliminacji wojewódzkich organizowanych w woj. lubelskim przez Polski Związek Motorowy cyklu Ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) dla uczniów szkół podstawowych (w tym specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych), a dla uczniów szkół ponadpodstawowych Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego (MTM). Działania te wynikają z „Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym”, pomiędzy Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, Ministrem Edukacji Narodowej, Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendantem Głównym Policji oraz Prezesem Polskiego Związku Motorowego.
2. Wspiera wszelkie działania i inicjatywy podmiotów ustawowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (Policja, Polski Związek Motorowy, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego i inne) skierowane do szkół i placówek oświatowych.

W związku z opracowywaniem Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 proponuję następujące kierunki działań.

1. Dalsze wspieranie szkół i placówek poprzez kontynuowanie (najlepiej cyklicznie i systemowo) dedykowanych szkoleń dla nauczycieli techniki podnoszących ich wiedzę specjalistyczną, umiejętności i kompetencje w zakresie BRD.
 - uwzględnić w tematyce szkoleń dostosowanie zagadnień BRD do możliwości dzieci i młodzieży niepełnosprawnej (w szkołach ogólnodostępnych),
 - raz na dwa lata (lub po znaczącej zmianie przepisów) organizować wojewódzką konferencję dla szkół i placówek o tematyce BRD,
 - powołać (społeczna funkcja) wojewódzkiego koordynatora nauczycieli BRD (np. przy Lubelskim Samorządowym Centrum Doskonalenia Nauczycieli).
2. Wspieranie szkół i placówek w zakresie przeprowadzenia egzaminu na kartę rowerową (w szczególności organizacja części praktycznej — dostęp do bezpiecznego placu lub miasteczka ruchu drogowego), np. poprzez nawiązywanie dwustronnej wielostronnej dedykowanej współpracy - zainteresowana szkoła/placówka - i instytucje: Policja-komisariaty, PZM, WORD.
3. Zintensyfikowanie działań organizacyjnych i popularyzacyjnych w celu zwiększenia liczby uczestników ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - etap szkolny — inspirowanie i wspieranie dyrektorów szkół/placówek i ich organy prowadzące do udziału w turnieju,
 - etap wojewódzki — uatrakcyjnienie realizacji finału wojewódzkiego poprzez zapewnienie stałych źródeł finansowania oraz podnoszenie jakości organizacyjnej i atrakcyjności tego przedsięwzięcia (powołać wojewódzki zespół organizacyjny).

4. Pozyskanie funduszy na zakup przenośnego (mobilnego) miasteczka ruchu drogowego i nieodpłatne udostępnianie zainteresowanym szkołom (realizacja szkolnych projektów BRD, przeprowadzenie szkoleń i egzaminów na kartę rowerową) — najlepiej w każdym powiecie.
5. Kontynuowanie kampanii ogólnopolskich dotyczących tematyki BRD.

Zwiększona liczba wypadków, brak świadomości i przewidywania motocyklistów na drodze spowodowany jest specyfiką jazdy i kierowania motocyklem oraz słabymi umiejętnościami osób uzyskujących uprawnienia do kierowania motocyklem. Osoby te najczęściej przygotowane są tylko do zdania egzaminu państwowego na prawo jazdy, a nie szeroko rozumianej nauki jazdy potrzebnej w ruchu miejskim, turystycznym i codziennym.

Ze względu na pojawiający się od dłuższego czasu trend oraz modę na jazdę na wszelkiego rodzaju motocyklach, jak również szeroki przekrój wieku motocyklistów (od 14 do 80 roku życia), a co za tym idzie zwiększoną liczbę wypadków i zdarzeń drogowych z ich udziałem spowodowana brakiem świadomości oraz odpowiedniego wykształcenia i przewidywania sytuacji ekstremalnych, które zaskakują ich na drodze proponujemy następujący plan wdrażania BRD wśród motocyklistów na treningach, szkoleniach oraz jazdach motocyklowych organizowanych przez WORD ODTJ Lublin wspólnie z Moto-Sekcją.

Poniżej przykładowe zagadnienia z zakresu BRD, które możemy rozwijać i wdrażać podczas treningów, szkoleń i jazd motocyklowych:

- Propagowanie szeroko rozumianej kultury motocyklowej,
- Dbanie o utrwalanie pozytywnego wizerunku motocyklisty,
- Edukacja motocyklistów poprzez profesjonalnie przygotowane szkolenia, treningi oraz jazdy motocyklowe (jest to jeden z najważniejszych aspektów jeśli chodzi o BRD),
- Promowanie dobrych nawyków dotyczących bezpieczeństwa i kultury jazdy dając dobry przykład podczas organizowanych szkoleń, treningów oraz jazd motocyklowych,
- Odpowiednia technika jazdy na motocyklu (niestety większość motocyklistów jej nie posiada, co skutkuje zagrożeniami w ruchu drogowym),
- Psychologia zachowań,
- Bezpieczeństwo bierne (odpowiedni dobór odzieży i akcesoriów motocyklowych),
- Technologie oraz inne ważne aspekty związane z ruchem drogowym i bezpieczeństwem,
- Poprawa bezpieczeństwa motocyklistów i innych uczestników ruchu drogowego,
- Zapobieganie wypadkom i kolizjom, w których bezpośredni udział biorą motocykliści poprzez organizację szkoleń, treningów oraz jazd motocyklowych,
- Uświadomienie zagrożeń i korzyści wynikających z poruszania się motocyklem w warunkach drogowych występujących w Polsce,
- Przewidywanie sytuacji awaryjnych mogących wystąpić na drodze,
- Wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego przepisy ruchu drogowego i szanującego prawa innych uczestników ruchu,
- Uświadomienie o niebezpieczeństwie i zagrożeniach uczestnictwa w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu oraz innych niedozwolonych środków,
- Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego,
- Podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka spowodowanego brakiem przewidywania i techniki motocyklowej,
- Propagowanie tolerancji i partnerstwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego na drodze.

Uważamy, że wdrożenie takiego planu (cyklu praktycznych i teoretycznych szkoleń na ODTJ Lublin) stanowczo poprawiłoby świadomość, dostępność i bezpieczeństwo

motocyklistek i motocyklistów, co bezpośrednio przełożyło by się do zmniejszenia zdarzeń drogowych z udziałem motocyklistów na naszych drogach.

Działania inwestycyjne w bezpieczeństwo na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ze względu na rodzaj pełnionych funkcji, drogi publiczne zostały podzielone na następujące kategorie:

- Drogi krajowe,
- Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej: Program) jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA), obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące. Utrzymanie strukturalne obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/oś przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, w szczególności przez poszerzenie jezdni, poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków. W ramach utrzymania strukturalnego będą realizowane kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań, obiektów inżynierskich i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu.

Utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie bezpieczeństwa ruchu i estetyki infrastruktury w okresie całego roku.

Budowa nowych dróg – wyprowadzenie przede wszystkim ruchu tranzytowego z istniejącej sieci drogowej.

Zadania:

- Budowa drogi S19 – odcinek granica województwa mazowieckiego/lubelskiego – Lublin (zadanie w całości w realizacji – podpisane umowy, trwają dokumentacyjne prace przygotowawcze);
- Budowa autostrady A2 na odcinku – Kukuryki (terminal Koroszczyn) – granica państwa (odcinek granica województwa – Biała Podlaska (węzeł Cicibór) – w realizacji; odcinek Biała Podlaska – granica państwa – trwa przygotowanie dokumentacji przetargowej);
- Budowa drogi S12 na odcinku Piaski – Chełm – Dorohusk (granica państwa) - (zadanie w realizacji na odcinku obwodnicy Chełma, na pozostałych odcinkach trwają postępowania przetargowe);
- Budowa drogi S17 na odcinku Piaski – Krasnystaw – Zamość – Hrebenne (granica państwa) – trwają prace przygotowawcze na odcinku Piaski – Zamość, Jarosławiec – Tomaszów Lubelski i Tomaszów Lubelski – Hrebenne;

- Odcinek obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego (końcowa faza realizacji – dobudowa drugiej jezdni) oraz Zamość Wschód – Zamość Południe - w realizacji.

Zadania realizowane są w podziale na odcinki inwestycyjne umożliwiające sprawne przeprowadzenie procedur i wybudowanie drogi w systemie P&B (projektuj i buduj) z zakładanym 3-letnim okresem realizacyjnym

Budowa obwodnic miejscowości – oddzielenie tranzytu od ruchu lokalnego, w tym bliskiego komunikującego miasta w województwie, ujednoczenie potoków ruchu.

- obwodnica Łęcznej (DK82),
- obwodnica Janowa Lubelskiego (DK74),
- obwodnica Dzwoli (DK74),
- obwodnica Gorajca (DK 74),
- obwodnica Szczebrzeszyna (DK74),
- obwodnica Zamościa (DK74),
- budowa obwodnicy Łukowa (DK 63/76).

Uzupełnienie brakującej infrastruktury, szczególnie w zakresie niechronionych użytkowników dróg, w tym poprawa widoczności pieszych na przejściach.

W ramach realizacji tego zadania realizowane jest przede wszystkim doświetlenie przejść dla pieszych poprzez zastosowanie oświetlenia dedykowanego, oświetlającego pieszego od strony dojeżdżających pojazdów, dla uzyskania tzw. kontrastu dodatniego poprawiającego znacznie widoczność sylwetki pieszego (rowerzysty) zarówno na przejściu jak i na odcinku dojazdu do wyznaczonego przejścia.

W przypadku braku wykonanych wcześniej elementów infrastruktury, jak chodniki na dojeździe do zatok przystankowych od wyznaczonego przejścia, w ramach realizacji tych zadań wykonywane są brakujące odcinki chodnika.

Zadania realizowane są dla wszystkich przejść na drogach krajowych, dla jednolitości działań w ramach całych ciągów drogowych na odcinkach pomiędzy miastami.

W latach 2022/2023 przewidywane jest wyposażenie przejść w tego typu oświetlenie na odcinkach drogi nr 12 Piaski – Chełm i Chełm – Dorohusk.

Przejścia na pozostałych drogach będą modernizowane sukcesywnie od 2023 r.

Poddanie zadań inwestycyjnych procesowi audytu brd, w zakresie wymaganym ustawą o drogach publicznych, jak i zadań o istotnym znaczeniu komunikacyjnym (obwodnice miejscowości, duże zadania z zakresu poprawy brd).

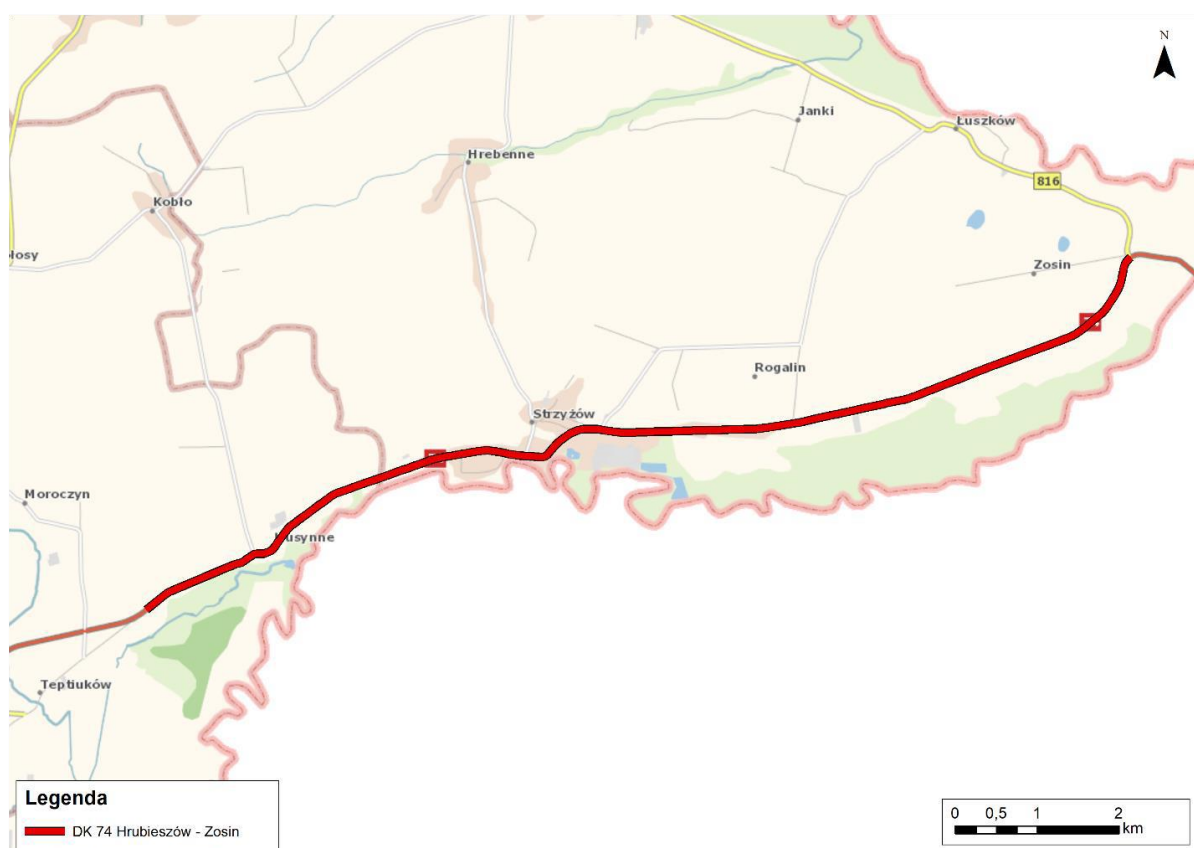
DK63 Łuków – granica województwa lubelskiego i mazowieckiego

Inwestycja zakłada rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 63 od km 287+884,00 do km 299+348,30. Prace przygotowawcze miały miejsce w latach 2016-2022, natomiast realizację zaplanowano na lata 2022-2024. Analizowany odcinek znajduje się w granicach województwa lubelskiego na terenie powiatu łukowskiego, gminy Łuków i miasta Łuków, a także w granicach województwa mazowieckiego na terenie powiatu siedleckiego, gminy Wiśniew. Zakres prac dotyczy poszerzenia istniejącej jezdni wraz z pełną wymianą konstrukcji o nawierzchni bitumicznej, wykonanie pasa manewrowego w osi jezdni na terenie zabudowy, przeniesienie i odtworzenie miejsca do zawracania pojazdów użytkowanego przez pojazdy szkolne, służby komunalne i utrzymaniowe, wykonanie stanowiska – odrębnych kierunkowych zatok przeznaczonych na miejsca kontroli i ważenia pojazdów. Zostanie również zrealizowana przebudowa istniejących zatok autobusowych i budowa nowych, budowa ciągów pieszych i rowerowych, przebudowa istniejących obiektów inżynierskich, budowa mostu na rzece Krzna Północna, uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego drogi, budowę elementów odwodnienia, a także budowę kanały technologicznego w którym zlokalizowane będą przebudowywane sieci uzbrojenia terenu. Zapewniona będzie również obsługa komunikacyjna terenu przyległego do drogi za pomocą wybudowanych zjazdów indywidualnych i publicznych. Projekt posiada Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia.



DK74 Hrubieszów – Zosin

Projekt dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 74 od km 329+270 do km 342+901,56. Prace przygotowawcze realizowane są od 2018 roku i kontynuowane będą do roku 2023, natomiast realizację prac budowlanych przewidziano na okres 2023-2025. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa lubelskiego, w powiecie hrubieszowskim w gminie Hrubieszów i Horodło. Początek projektowanego odcinka znajduje się na końcu południowej obwodnicy Hrubieszowa, a koniec przed przejściem granicznym z Ukrainą w Zosinie. Zakres projektu obejmuje rozbudowę odcinka DK nr 74 o łącznej długości 13,6 km, rozbudowę skrzyżowań na przebudowywanym odcinku, podniesienie nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś, budowę ścieżki rowerowej na całej długości, budowę i przebudowę obiektów inżynierskich, chodników, azyli i przejść dla pieszych. Ponadto uwzględniono budowę i przebudowę zatok autobusowych, wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, budowę kanału technologicznego, przebudowę zjazdów i budowę pod nimi przepustów, budowę odwodnienia, instalację oświetlenia, wycinkę zieleni kolidującej, zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowej oraz inne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rozbudowy. Przedsięwzięcie posiada dokumentację w postaci Raportu o oddziaływaniu na środowisko.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie

Według stanu na dzień 31.12.2021r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie administrował siecią dróg wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego (poza miastami na prawach powiatu) o łącznej długości 2 260,036 km. Daje to czwarte miejsce pod względem długości dróg wśród wszystkich 16 zarządów dróg wojewódzkich w kraju.

Największą siecią dróg wojewódzkich administruje województwo mazowieckie (2 830,8 km), najmniejszą zaś opolskie (941,4 km).

W ramach zadań inwestycyjnych w latach 2019 – 2021 wybudowano, rozbudowano bądź przebudowano 150,3105 km dróg. W tym w roku 2019 84,205 km, w roku 2020 29,0215 km, a w roku 2021 37,084 km. Natomiast w roku 2022 planuje się zrealizować 75,471 km.

W latach 2019 – 2021 wykonano remonty dróg polegające na ułożeniu nowych warstw bitumicznych na całych odcinkach dróg, o łącznej długości 120,726 km, tj. w 2019 r. 29,209 km, 2020r. 51,506 km a w 2021 40,011km. W roku bieżącym wyremontowanych zostanie 51,295 km dróg.

Ponadto w ramach zadań wspólnych prowadzonych razem z jednostkami samorządu terytorialnego w latach 2019 – 2021 wybudowano lub przebudowano 32,917 km ciągów pieszych, ścieżek pieszo rowerowych i ścieżek rowerowych. Odpowiednio 10,789 km w roku 2019, 5,128 km w roku 2020 i 17,0 km w roku 2021. W roku 2022 wykonane zostanie 15,712 km.

Realizacja wyżej wymienionych zadań zdecydowanie wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa zarówno dla ruchu samochodowego jak również pieszego i rowerowego. Wynika to z poprawy stanu technicznego istniejących nawierzchni jezdni i ciągów pieszych oraz budowy nowych elementów drogi takich jak ciągi piesze, ścieżki pieszo rowerowe, ścieżki rowerowe oraz zatoki autobusowe. Ponadto w ramach zadań inwestycyjnych zastosowano rozwiązania takie jak:

- na skrzyżowaniach z drogami niższej kategorii wybudowano dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo,
- na włączeniach dróg podporządkowanych wybudowano wyspy rozdzielające pasy ruchu,
- przejścia dla pieszych zostały doświetlone oraz wprowadzono tzw. aktywne oznakowanie,
- wybudowano oświetlenie drogowe w szczególności w rejonie skrzyżowań.

W celu wyprowadzenia ruchu poza obszar zabudowany a tym samym ograniczenia kolizji ruchu lokalnego z tranzytowym, co także ma duży wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu, istotne znaczenie ma budowa obwodnic. Zostało to także uwzględnione w planach inwestycyjnych Województwa Lubelskiego.

W roku 2020 zakończono prace w ramach budowy w obwodnicy Stężycy w ciągu DW 801 o długości 5,610 km, a w roku 2021 obwodnicy Kraśnika o długości 5,17 km.

Natomiast w trakcie realizacji są dwie obwodnice tj. obwodnica m. Dęblin (w ciągu DW 801) o długości 4,7 km oraz obwodnica m. Nałęczów (w ciągu DW 830) o długości 5,2 km.

Ponadto planowane jest zrealizowanie trzech kolejnych obwodnic:

- obwodnica m. Tarnogród o długości 6 km w ciągu DW 835,
- obwodnica m. Hrubieszów o długości 6,2 km w ciągu DW 844,
- obwodnica m. Opole Lubelskie o długości 1,750 km w ciągu DW 824.

Informacja dotycząca inwestycji planowanych na drogach wojewódzkich

Inwestycje kontynuowane:

- Budowa drogi Nr 801 w m. Dęblin wraz z budową mostu na rzece Wieprz - lata realizacji 2021-2024,
- Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 830 na odcinku Płuszwice - Nałęczów - lata realizacji 2022-2025,
- Przeciwdziałanie skutkom społeczno - gospodarczym Covid - 19 poprzez rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - Łączna od km 19+050 do km 28+460 - lata realizacji 2022-2024,
- Przeciwdziałanie skutkom społeczno - gospodarczym Covid - 19 przez rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 833 od km 12+980 do m. Kraśnik (km ok. 18+970) - lata realizacji 2022 – 2024.

Inwestycje nowe:

- Rozbudowa drogi Nr 824 Żyrzyn – Puławy - Opole Lubelskie – Józefów - Annopol na odcinku od km ok. 71+590 do km ok. 73+900 o dł. ok. 2,310 km - realizacja w 2023 r.,
- Budowa nowego mostu w miejscu istniejącego przez rz. Włodawkę w km 78+803 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 812 Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm – Rejowiec – Krasnystaw - lata realizacji 2023 – 2024,
- Rozbudowa drogi Nr 741 na odcinku od drogi Nr 738 do rzeki Wisły o dł. 4,7 km - realizacja w 2023 r.,
- Rozbudowa drogi Nr 860 od drogi Nr 830 do stacji kolejowej Małe Sadurki o dł. 2,6 km - realizacja w 2023 r.,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 828 Garbów - Krasienin - Niemce - Jawidz w m. Niemce o dł. ok. 1,6 km - lata realizacji 2023-2024,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 845 od drogi nr 801 do Stacji kolejowej Gołęb o dł. 3,7 km - lata realizacji 2024-2025,
- Budowa obwodnicy miasta Tarnogród o dł. 6 km w ciągu drogi Nr 835 Lublin – Wysokie – Biłgoraj – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów - Grabownica Starzeńska - lata realizacji 2023-2024,
- Budowa obwodnicy Hrubieszowa o dł. 6,2 km w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 844 Chełm - Hrubieszów - Witków - Dołhobyczów - granica państwa lata - realizacji 2023 – 2024,
- Budowa obwodnicy Miasta Opole Lubelskie o dł. 1,750 km w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 824 Żyrzyn - Puławy - Opole Lubelskie - Józefów - Annopol - lata realizacji 2023-2024.

Ponadto planowane są następujące inwestycje:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 833 od km 1+000 do km 12+654,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw na odcinku od km 0+015 do km 30+150 o dł. ok. 30,135 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 842 Rudnik Szlachecki - Wysokie - Krasnystaw na odcinku od 30+150 do km 66+960 (m. Krasnystaw) o dł. ok. 36,810 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec - Szczebrzeszyn od km 33+979 (gr. województwa) do km ok. 45+310 (m. Biłgoraj) o dł. ok. 11,331 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 858 Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec - Szczebrzeszyn od km ok. 47+960 (m. Biłgoraj) do km ok. 77+316 (m. Szczebrzeszyn) o dł. ok. 29,356 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka Wieś – Nielisz - Sitaniec w zakresie budowy mostu przez rz. Wieprz w m. Nielisz wraz z rozbudową dojazdów do mostu,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka Wieś – Nielisz - Sitaniec na odcinku od km ok. 6+141 do km ok. 20+300 o dł. ok. 14,159 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka Wieś – Nielisz - Sitaniec na odcinku od km 28+534 do km ok. 43+085 o dł. 14,551 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 830 Lublin – Nałęczów - Bochotnica na odcinku od granicy m. Lublin (km 3+956) do węzła drogowego „Lublin Szerokie” (km ok. 6+700) o dł. ok. 2,744 km,
- Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 830 (Etap II),
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 806 Łuków - Międzyrzec Podlaski na odcinku od km 0+080 do km 1+600 o dł. 1,520 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 806 Łuków - Międzyrzec Podlaski na odcinku od km 11+000 do km 19+470 o dł. 8,470 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 807 Maciejowice – Sobolew – Żelechów – Łuków na odcinku od km 36+800 do km 49+350 o dł. ok. 12,550 km,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 820 Sosnowica Dwór - Łęczna od km 0+000 do km 19+050,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka - Łęczna - Biskupice na odcinku od km 14+860 do km 21+999 o dł. 7,139 km.

Lata ich realizacji uzależnione będą od możliwości pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych (środki unijne, fundusze rządowe).

Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na przyszłe lata, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Powiatowa sieć drogowa wg stanu na 21.11.2022 r. liczy **1 084,126 km** w tym:

1. Drogi zamiejskie – 1 067,889 km w tym:

- o nawierzchni utwardzonej **881,022 km**
- gruntowe wzmocnione **22,335 km**
- gruntowe naturalne **164,532 km**

2. Drogi miejskie (ulice w m. Międzyrzec Podlaski i Terespol) – 16,237 km

Obwód drogowy	Ogółem	W tym: o nawierzchni		
		Bitumicznej	Gruntowej	
			Naturalnej	Ulepszonej
Nr 1 w Białej Podlaskiej	311,952	237,622	67,671	6,659
Nr 2 w Międzyrzeczu	242,232	201,427	32,213	8,592
Nr 3 w Sławatyczach	267,236	235,102	31,034	1,100
Nr 4 w Terespolu	262,706	223,108	33,614	5,984
RAZEM	1084,126	897, 259	164,532	22,335

Tabela. Długość dróg powiatowych z podziałem na obwody drogowe i rodzaj nawierzchni

Zadania inwestycyjne z zakresu infrastruktury drogowej i mostowej wykonane w 2019 r.

Budowy dróg - 0,870 km:

- dr. Nr 1114L Porosiuki - Jażwiny.
- Przebudowy dróg - 22,0 km:
- dr. Nr 1051L Chotyłów - Piszczac wraz z budową obiektu mostowego,
- dr. Nr 1009L Halasy - Żabce,
- dr. Nr 1068L m. Ortel Królewski wraz z budową ronda,
- dr. Nr 1036L Grabanów - Rokitno wraz z budową kładki pieszo-rowerowej,
- dr. Nr 1051 L Zalesie - Chotyłów.
- Budowa chodników 1,0 km:
- dr. Nr 1068L m. Ogrodniki,
- dr. Nr 1005L m. Krzewica.
- Opracowanie dokumentacji technicznej wraz z projektami stałej organizacji ruchu o łącznej długości ok. 23,0 km. Obejmowały one następujące drogi m.in.: Nr 1114L, Nr 1122L, Nr 1072L, Nr 1007L i 1006L.

Zadania inwestycyjny z zakresu infrastruktury drogowej i mostowej wykonane w 2020 r.

Budowy dróg - 5,5 km:

- dr. Nr 1114L Porosiuki - Jażwiny,
- dr. Nr 1119L m. Utrówka.
- Przebudowy dróg - 13,0 km:
- dr. Nr 1068L wraz z dojazdami do mostu m. Ortel Książęcy i Ortel Królewski,
- dr. Nr 1031L Klonownica - Janów Podlaski,
- dr. Nr 1060L Kol. Tuczna - Zabłocie,
- dr. Nr 1002L m. Misie,
- dr. Nr 1146L ul. Zarówie w Międzyrzeczu Podlaskim,
- dr. Nr 1114L przebudowa mostu m. Porosiuki.
- Budowa i remont chodników - 2,5 km:
- dr. Nr 1008L m. Rogoźnica,
- dr. Nr 1141L m. Międzyrzec Podl. ul. Piłsudskiego,
- dr. Nr 1051L m. Dąbrowica Duża,
- dr. Nr 1051L m. Piszczac ul. Włodawska,
- dr. Nr 1071 L m. Ortel Królewski,
- dr. Nr 1064L m. Jabłeczna,
- dr. Nr 1051L m. Tuczna.
- Opracowanie dokumentacji technicznej wraz z projektami stałej organizacji ruchu o łącznej długości ponad 33,0 km. Obejmowały one następujące drogi m.in.: Nr 1114L, Nr 1002L, Nr 1138L, Nr 1139L, Nr 1140L, Nr 1146L, Nr 1007L i 1006L, Nr 1035L, Nr 1098L, Nr 1027L, Nr 1010L, Nr 1008L.

Zadania inwestycyjne z zakresu infrastruktury drogowej i mostowej wykonane w 2021 r.

Budowy dróg - 0,5 km:

- dr. Nr 1033L m. Woroblin.
- Przebudowy dróg - **26,4 km**:
- dr. Nr 1031L odc. Ossówka - Klonownica,
- dr. Nr 1051L Zalesie - Chotyłów,
- dr. Nr 1072L Łomazy - Kozły i remont dr. Nr 11051, Rossosz - Kozły,
- dr. Nr 1020L m. Terebela,
- dr. Nr 1142L ul. Łosicka w Międzyrzeczu Podlaskim,
- dr. Nr 1022L m. Witulin.
- Budowa i remont chodników - **1,7 km**:
- dr. Nr 1008L m. Rogoźnica
- dr. Nr 1145L m. Międzyrzec Podl. ul. 3 Maja
- dr. Nr 1051L m. ul. Włodawska m. Piszczac
- dr. Nr 1071L m. Ortel Królewski II
- Opracowanie dokumentacji technicznej wraz z projektami stałej organizacji ruchu o łącznej długości **ok. 15,0 km**. Obejmowały one następujące drogi m.in.: Nr 11 14L, Nr 1145L, Nr 1033L, Nr 1067L, Nr 1027L, Nr 1041L, Nr 1068L.

Ponadto w latach 2019 - 2021 r. w ramach środków z bieżącego utrzymania dróg wyremontowanych zostało ponad **54,0 km** odcinków dróg. Obejmowały one m.in.: odnowę i remont nawierzchni dróg utwardzonych oraz dróg gruntowych tłuczniem, powierzchniowe utwardzenie z wyrównaniem masą mineralno - bitumiczną.

Informacje dotyczące planowanych przez Powiat inwestycji i działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Inwestycje drogowe w trakcie realizacji (zakończenie w przyszłych latach) - 20,2 km

- Rozbudowa dróg powiatowych Nr 1006L odc. dr. kraj. Nr 2 - Kożuszki i Nr 1007L (Próchenki) gr. woj. - Kożuszki - gr. woj. (Mostów - Huszlew). Zadanie o łącznej długości 9,5 km.
- Rozbudowa dr. pow. Nr 1010L Międzyrzec Podlaski (ul. Drohicka) - Zasiadki - gr. woj. (Huszlew) oraz przebudowa dr. pow. Nr 1008L Łuniew - Łukowisko - Manie - dr. kraj. Nr 2. Zadanie o łącznej długości 10,0 km.
- Budowa drogi powiatowej Nr 1067L Kłoda Duża - Perkowice odc. dł. 0,730 km wraz z obiektem mostowym na rzece Zielawa w miejscowości Perkowice.
- Inwestycje drogowe planowane do realizacji na 2023 r.:
- Przebudowa dróg powiatowych Nr 1055L Piszczac - Zahorów dr. pow. Nr 1056L i Nr 1056L.
- Kodeń - Tucznia - Bokinka Pańska - Łomazy o łącznej dł. 2,00 km.
- Budowa przepustu w krn 12+179 ciągu drogi powiatowej Nr 1075L w m. Huszcza.
- Budowa chodnika w ciągu dr. pow. Nr 1138L ul. Kolejowa w m. Międzyrzec Podlaski - odc. dł. 0,500 km.
- Budowa chodnika w ciągu dr. pow. Nr 1145L ul. 3-go Maja w m. Międzyrzec Podlaski (bezpieczne przejście).

Dodatkowo w 2022 roku Powiat złożył 2 wnioski o dotacje z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz 1 wniosek z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich. Na chwilę obecną czekamy na rozpatrzenie wniosków:

- Rozbudowa dr. pow. Nr 1068L na odc. granicy powiatu bialskiego do granicy pasa kolejowego PKP w m. Czosnówka odc. dł. 3,710 km - **termin realizacji zadania: 2023 - 2025 rok,**
- Budowa dr. pow. Nr 1114L w m. Sokule odc. dł. 3,119 km - **termin realizacji zadania: 2023 rok,**
- Budowa i przebudowa dr. pow. Nr 1122L Zahajki - Przechodzisko - Drelów odc. dł. 3,468 km - **termin realizacji zadania: 2023 rok.**

Ponadto Gminy z terenu Powiatu Bialskiego otrzymały dofinansowanie ze środków zewnętrznych tj. Program Inwestycji Strategicznych Polski Ład / Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na budowę/przebudowę dróg powiatowych o łącznej długości ok. 41,50 km:

1. Gmina Lomazy:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1107L w m. Bielany odc. dł. 2,145 km,

- Przebudowa dr. pow. Nr 1056L w m. Huszcza Druga (dł. 3,037 km) oraz dr. pow. Nr 1078L (dł. 2,889 km) wraz z budową chodnika (dł. 1,846 km) w m. Huszcza Pierwsza i Huszcza Druga,
- Budowa dr. pow. Nr 11110L w m. Wola Dubowska.

2. Gmina Piszczac:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1055L w m. Połoski Stare odc. dł. 0,70 km,
- Przebudowa dr. pow. Nr 1066L w m. Zalutyń (dł. 1,85 km) i dr. pow. Nr 1055L odc. od mostu za ul. Kodeńską do m. Połoski (dł. 1,0 km).

3. Gmina Rossosz:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1102L w m. Kożanówka odc. dł. ok. 4,40 km.

4. Gmina Sosnówka:

- Przebudowa dróg powiatowych Nr 1093L i 1084L na odc. Romanów - Czepotka - Motwica - Rozwadówka o łącznej dł. 7,069 km.

5. Gmina Kodeń:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1049L odc. Okczyn - Kostomłoty odc. dł. ok. 3,0 km,
- Przebudowa dr. pow. Nr 1056L odc. Kodeń - Dobromyśl odc. dł. ok. 4,0 km.

6. Gmina Tuczna:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1051L w m. Tuczna odc. dł. 5,50 km.

7. Gmina Zalesie:

- Przebudowa dr. pow. Nr 1041L odc. Berezówka - Krzyczew dł. ok. 6,0 km.

Starostwo Powiatowe w Biłgoraju

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na przyszłe lata, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rok	Wyszczególnienie robót	Ilość
2019	przebudowy, remonty dróg	17,8 km
	przebudowa mostu	1 szt.
	budowa chodników	3,4 km
	ustawienie barier i ogrodzeń segmentowych	528 mb
	malowanie oznakowania poziomego	1391 m ²
	wycinka drzew przydrożnych	206 szt.
2020	przebudowy, remonty dróg	36,3 km
	budowa chodników	5,7 km
	ustawienie barier i ogrodzeń segmentowych	88 mb
	malowanie oznakowania poziomego	3569 m ²
	wycinka drzew przydrożnych	60 szt.
2021	przebudowy, remonty dróg	39,2 km
	budowa chodników	5,6 km
	ustawienie barier i ogrodzeń segmentowych	31 mb
	malowanie oznakowania poziomego	446 m ²
	wycinka drzew przydrożnych	180 szt.
2022 zakończone	budowa dróg	4,9 km
	przebudowy, remonty dróg	13,7 km
	budowa chodników	3,4 km
	przebudowa przejść dla pieszych	4 szt.
	malowanie oznakowania poziomego	382 m ²
2022 w trakcie realizacji	przebudowy, remonty dróg	5,4 km
	remont mostu	1 szt.

Starostwo Powiatowe w Chełmie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na przyszłe lata, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rok	Ilość kilometrów
2019	30,5 km
2020	40,8 km
2021	43,38 km
2022	wykonano dotychczas 12,57 km do wykonania pozostaje na przestrzeni 2022-2023 z uwagi na zawarte umowy - 18,7 km
planowane w roku 2023-2024	33 km

Starostwo Powiatowe w Hrubieszowie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na przyszłe lata, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rok	Ilość kilometrów
2019	20,623 km
2020	28,026 km
2021	18,786 km

Zgodnie z Uchwałą Nr XLV/379/2022 Rady Powiatu w Hrubieszowie z dnia 27 października 2022 roku w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej, poniżej zestawienie planowanych przez Powiat inwestycji i działań mających na celu zwiększenie brd:

- Remont drogi powiatowej nr 3434L Mircze-Grafka w miejscowości Szychowice,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3434L Mircze-Grafka w m. Szychowice - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3404L Teratyn-Horodło w m. Liski - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3414L Moniatycze-Nieledew w m. Moniatycze i Nowosiółki - opracowanie dokumentacji,
- Budowa chodnika dla pieszych przy drodze powiatowej Nr 1855L w m. Stefankowice - opracowanie dokumentacji,
- Budowa chodnika dla pieszych przy drodze powiatowej Nr 3415L w m. Leopoldów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3287L Uchanie-Werbkowice w m. Mołodiatycze i Bogucice - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3407L Matcze-Hrubieszów w m. Dziekanów i Szpikołasy - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3415L Nieledew-Wilków - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3485L ul. Wesoła w m. Hrubieszów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3467L ul. Królowej Jadwigi w m. Hrubieszów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3466L ul. Komandora Krawczyka w m. Hrubieszów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3420L Malice-Honiatycze w m. Kotorów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa, budowa dróg powiatowych 3230L; 3464L; 1856L; 3420L,
- Przebudowa dróg powiatowych 3435L; 3415L; 3413L; 3407L,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3403L Teratyn - Nieledew w miejscowości Nieledew,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3443L Wólka Poturzyńska - Witków - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3444L Poturzyn-Siekierzyńce - opracowanie dokumentacji,

- Przebudowa drogi nr 3407L Matcze - Hrubieszów m. Kopyłów - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi nr 3404L Teratyn- Horodło - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi nr 3430L Hrubieszów-Cichobórz-Dołhobyczów m. Cichobórz - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi nr 3407L Matcze- Hrubieszów m. Szpikołósy - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa ul. Górnej w Hrubieszowie- opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3474 ul. Narutowicza w Hrubieszowie,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3441L Kol. Małków-Smoligów- Wereszyn m. Szychowice - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3427L Sahryń - Modryń m. Modryń - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3417L Drogojówka- Trzeszczany m. Drogojówka, m. Trzeszczany Pierwsze, m. Trzeszczany Drugie - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3236L Mołodiatycze- Kol. Horyszów m. Mołodiatycze, m. Zaborce - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3287L Uchanie-Werbkowice m. Drohiczany, m. Gliniska, m. Drogojówka, m. Majdan Wielki - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3402L Kol. Staszic -Zadębce - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3420L Malice-Honiatycze m. Kotorów, m. Malice - opracowanie dokumentacji,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3415L Nieledeu-Wilków - opracowanie dokumentacji.

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na przyszłe lata, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zadania zrealizowane w latach 2019-2021

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2819L Janów Lubelski ul. Bohaterów Porytowego Wzgórza w lokalizacji od km 0+043 do km 2+053 – ETAP I od km 0+780 do km 2+053. Długość przebudowanej drogi 1,273 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, wykonano ciągi pieszo-rowerowe, wykonano wydzielone na jezdni pasy dla rowerów, przebudowano przejścia dla pieszych, wykonano oświetlenie uliczne, wykonano nowe oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2815L Modliborzyce – Gwizdów – gr. woj. w lokalizacji od km 2+050 do km 7+505. Długość przebudowanego odcinka drogi – 5,455 km. W ramach zadania wykona została nowa nawierzchnia bitumiczna, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2814L Potoczek – Bania w lokalizacji od km 0+010 do km 3+010. Długość przebudowanej drogi 3,0 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2736L Stróża – Blinów – Samary – Błażek – Batorz w lokalizacji od km 12+710 do km 17+164 – odc. Błażek – Batorz. Długość przebudowanej drogi 4,454 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe oraz urządzenia brd (bariery drogowe, poręcze ochronne),
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2809L Chrzanów – Otrocz w lokalizacji od km 0+000 do km 4+877. Długość przebudowanej drogi 4,877 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, perony przystankowe, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe oraz urządzenia brd (bariery drogowe, poręcze ochronne),
- Przebudowa dróg powiatowych nr 2812L i nr 2810L w gm. Godziszów i gm. Dzwola, odc. Andrzejów – Godziszów gm. Godziszów (dł. 1,9 km) i w m. Branew Ordynacka gm. Dzwola (dł. 3,555 km). Długość przebudowanych odcinków dróg 5,455 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, perony przystankowe, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe oraz urządzenia brd (bariery drogowe, poręcze ochronne), wykonano aktywne oznakowanie na skrzyżowania dróg oraz wyniesione przejście dla pieszych,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2804L Modliborzyce – Błażek w lokalizacji od km 11+852 do km 13+582. Długość przebudowanej drogi 1,730 km. W ramach zadania

wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, perony przystankowe, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe oraz urządzenia brd (bariery drogowe, poręcze ochronne),

- Budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 2803L Stojeszyn Pierwszy – Zarajec w lokalizacji od km 0+450 do km 1+000. Długość wybudowanego chodnika 0,550 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2826L DK74 – Kocudza – Władysławów w lokalizacji od km 4+340 do km 5+340 i od km 7+544 do km 9+205. Długość przebudowanej drogi 2,661 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, perony przystankowe, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe oraz urządzenia brd (bariery drogowe).

Zadania realizowane w 2022r. i planowane do realizacji w 2023r.

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2819L Janów Lubelski ul. Bohaterów Porytowego Wzgórza w lokalizacji od km 0+043 do km 2+053 – ETAP II od km 0+043 do km 0+780. Długość przebudowanej drogi 0,737 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, przebudowano chodniki, wykonano wydzielone na jezdni pasy dla rowerów, przebudowano przejścia dla pieszych, wykonano oświetlenie uliczne, wykonano nowe oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2815L Modliborzyce – Gwizdów – gr. woj. w lokalizacji od km 0+410 do km 1+622. Długość przebudowanego odcinka drogi – 1,212 km. W ramach zadania wykona została nowa nawierzchnia bitumiczna, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2814L Potoczek – Bania w lokalizacji od km 3+010 do km 6+072. Długość przebudowanej drogi 3,062 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe, wykonano urządzenia brd (bariery drogowe),
- Rozbudowa drogi powiatowej nr 2831L Janów Lubelski ul. Sokowa w lokalizacji od km 0+000 do km 0+411. Długość przebudowanej drogi 0,411 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, chodnik po stronie lewej, kanał technologiczny, wykonano oznakowanie poziome i pionowe,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2811L Dzwola – Goraj w lokalizacji od km 0+000 do km 6+646. Długość przebudowanej drogi 6,646 km. W ramach zadania wykonano nową nawierzchnię bitumiczną, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym, przebudowano przepusty pod drogą, odtworzono rowy odwodnieniowe, wykonano oznakowanie poziome i pionowe, wykonano kanał technologiczny,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2304L Stara Wieś – Wojdat – Stawce – Zdziłowice w lokalizacji od km 8+279 do km 15+896. Długość planowanej przebudowy drogi 7,617 km. W ramach zadania planuje się wykonać nową nawierzchnię bitumiczną, pobocza gruntowe utwardzone materiałem kamiennym i pobocza bitumiczne, przebudować przepusty pod drogą, odtworzyć rowy odwodnieniowe, wykonać oznakowanie poziome i pionowe, wyremontować dwa obiekty mostowe, przebudować zatoki autobusowe i perony przystankowe, urządzenia brd (bariery drogowe i barierki ochronne),

- Przebudowa mostu zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 2813L Wólka Ratajska – Godziszów Trzeci wraz z przebudową dojazdów i chodników. Długość planowanej przebudowy drogi 0,060 km. W ramach zadania planuje się wykonać przebudowę istniejącego obiektu mostowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2804L Modliborzyce – Błazek w zakresie budowy chodnika i utwardzonego pobocza od km 0+905 do km 2+014. Długość planowanej przebudowy drogi 1,109 km. W ramach zadania planuje się budowę chodnika i utwardzonego pobocza.

Starostwo Powiatowe w Krasnymstawie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz planowane inwestycje na lata 2022-2023, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

1. Zadania drogowe zrealizowane w latach 2019 – 2021

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok	Długość odcinka [km]
1	Przebudowa mostu drogowego na rzece Wieprz w ciągu drogi powiatowej nr 3143L DK17 - Tarzymiechy Wirkowice w m. Tarzymiechy	2020	
2	Remont drogi powiatowej 3128L Bzite - Zosinek od km 0+000 do km 1+800 o di. 1,8 km	2020	1,800
3	Remont dr nr 3122L Lopiennik Żulin - Rejowiec	2020	2,046
4	Rozbudowa dr nr 1836L Wierzchowiny - dr powiatowa nr 1835L na odcinku od km 0+016,5 do km 0+420,00 o dł. 0,403,5 km	2020	0,403
5	Przebudowa drogi powiatowej Nr 3106L Borówek - Suche Lipie w m. Borówek od km 0+010 do km 0+310 o dł. 0,300 km	2020	0,300
6	Przebudowa drogi powiatowej Nr 3105L Olchowiec - Czysta Dębina - Gorzków od km 5+220 do km 5+450 o di. 0,230 km - ETAP I	2020	0,230
7	Remont drogi powiatowej Nr 3101L Średnia Wieś - Wierzchowina - Chłaniów - Bzowiec - Gruszka Mała II na odcinkach od km 8+118 do km 8+522 i od km 9+030 do km 9+712 o łącznej dł. 1,086 km	2020	1,086
8	Rozbudowa drogi powiatowej 3101L Średnia Wieś - Wierzchowina - Chłaniów Bzowiec - Gruszka Mała I I na odcinku od km 8+747 do km 9+030 dł. 0,283 km w m. Chłaniów	2020	0,283
9	Przebudowa drogi powiatowej Nr 3101L Średnia Wieś - Wierzchowina - Chłaniów - Bzowiec Gruszka Mała na odcinkach: od km 0+085 do km 0+660; od km 6+608 do km 7+098 od km 7+558 do km 8+129 (1,636 km)	2020	1,636
10	Remont drogi powiatowej Nr 3107L Równianki - Rudnik - Maszów - Sław Noakowski od km 6+060 do km 6+532 o dł. 0,472 km	2020	0,472

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok	Długość odcinka [km]
11	Rozbudowa ulicy Tokarzewskiego - Granicznej - Bojarczuka w Krasnymstawie o di. 1,467 km	2020	1,467
12	Przebudowa ulicy Granicznej droga powiatowa nr 3156L w Krasnymstawie na odcinku od km 0+003 (ul. Piłsudskiego) do km 0+680 (ul. Tokarzewskiego) o di. 0,677 km	2021	0,677
13	Przebudowa drogi powiatowej Nr 3101L Średnia Wieś - Wierzchowina - Chłaniów - Bzowiec - Gruszka Mała na odcinkach: od km 4+580,00 do km 6+371,50; od km 9+712 do km 12+855; od km 13+841,00 do km 15+367,74 o łącznej dł. 6,461 km	2021	6,461
14	Rozbudowa dr nr 1836L Wierzchowiny - dr powiatowa nr 1835L na odcinku od km 0+420 do km 0+935,00 o dł. 0,515 km	2021	0,515
15	Przebudowa dr nr 3124L Suchodoły - Siedliska -Ksawerówka od km 3+119,50 do km 4+945,00 o dł. 1,825.50 km	2021	1,828
16	Remont dr nr 2121 L Fajstawice - Wola Idzikowska - Oleśniki od km 2+160 do km 2+410; od km 2+955 do km 3+163 o łącznej dł. 0,458 km	2021	0,458
17	Przebudowa drogi powiatowej nr 3118L Felicjan - Bobrowe - Wielobycz od km 0+000 do km 0+726 o dł. 0,726 km	2021	0,726
18	Rozbudowa dr nr 3114L Chorupnik - Piaski Szlacheckie - Izbica od km 0+000 do km 0+980 o dł. 0,980 km	2021	0,980
19	Przebudowa drogi powiatowej nr 3147L Wólka Orłowska - Kalinówka - Skierbieszów od km 4+100 do km 5+080	2021	0,980
20	Rozbudowa dr nr 3137L Łany - Kol. Chełmiec w m. Łany na odc. od km 1+508 do km 3+630	2021	2,122

2. Inwestycje realizowane w 2022 i planowane (2022/2023, 2023)

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok	Długość odcinka [km]
1	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3162L ul. Sobieskiego na odcinku od ul. Chmielnej do ul. Bojarczuka w Krasnymstawie	2022	0,571
2	Przebudowy mostu drogowego na rzece Łapa w miejscowości Łopiennik Dolny w ciągu drogi powiatowej Nr 2120L relacji Połczyn — Trawniki - Oleśniki— Stężycza Łęczyńska — Krasnystaw w km 14+690 wraz z dojazdem do mostu na odcinku od km 14+568 do km 14+798 (łącznie 230 m)	2022 /2023	0,230
3	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3110L Chorupnik — Rudnik — Mościska od km 0+000 do km 5+845 dł. 5,845 km	2022 /2023	5,845
4	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3112L Suszeń — Majdan Borowski Pierwszy — Suche Lipie od km 2+035 do km 3+030 o dł. 0,995 km	2022 /2023	0,995
5	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3113L Suszeń — Kol. Tarnogóra d km 0+000 do km 2+549 dł. 2,549 km	2022 /2023	2,549
6	Budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej Nr 3105L Olchowiec - Czysta Dębina - Gorzków od km 7+410 do km 8+082 (o dł. 0,672 km)	2023	0,672
7	Rozbudowa drogi nr 3114L Chorupnik - Piaski Szlacheckie - Izbica od km 0+980 do km 5+838 dł. 4,858 km	2023	4,858
8	Rozbudowa drogi powiatowej nr 2118L Biskupice — Boniewo od km 4+614 do km 5+735 o dł. 1,121 km	2023	1,121
9	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3147L Wóka Orłowska — Kalinówka — Skierbieszów od km 5+080 do km 7+589 dł. 2,509 km	2023	2,509
10	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3120L Zakręcie — Jaslików — Majdan Krzywski — Kolonia Krzywe od km 5+785 do km 8+232 o dł. 2,447 km	2023	2,447
11	Rozbudowa dr nr 3121L Krasnystaw — Niemienice od km 2+188 do km 8+694 dł. 6,506 km	2023	6,506
12	Rozbudowa drogi nr 3134L Siennica Nadolna — Siennica Królewska Mała od km 0+000 do km 4+350; od km 4+760 do km 4+860 dł. 4,450	2023	4,450
13	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3146L Brzeziny — Majdan Surhowski — Franciszków — Orłów Murowany — Izbica od km 1+516 do km 2+747 dł. 1,231 km	2023	1,231
14	Rozbudowa drogi powiatowej nr 3122L Łopiennik — Żulin — Rejowiec od km 12+150 do km 12+436,45	2023	0,286.45

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok	Długość odcinka [km]
15	Rozbudowa drogi powiatowej 3103L Żółkiewka — Celin od km 0+470 do km 1+350	2023	0,880
16	Przebudowa drogi powiatowej 3103L Żółkiewka — Celin od km 1+350 do km 1+700 oraz przebudowa przepustu w km 1+368	2023	0,350

Starostwo Powiatowe w Kraśniku

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2022 i następnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zestawienie realizacji inwestycji w 2019r.			
Lp.	Droga Nr	Chodniki (km)	Drogi (km)
1	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Rachów Stary	0,211	
2	Nr 2713L Zaklików-Borów		1,630
3	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Grabówka		0,146
4	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w gm. Gościeradów i Dzierzkowice		6,010
5	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Wyżnianka	0,3427	
6	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Wyżnica Kolonia	0,249	
7	Nr 2714L Gościeradów-Zdziechowice w gm. Gościeradów		4,1754
8	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Aleksandrów	0,124	
9	Nr 2711L Gościeradów-Kosin w m. Gościeradów Plebański	0,163	
10	Nr 2706L Księżomierz-Gościeradów w m. Księżomierz Gościeradowska	0,102	
11	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Księżomierz Kolonia	0,080	
12	Nr 2716L Wólka Gościeradowska-Trzydnik w m. Marynopol	0,211	
13	Nr 2714L Gościeradów-Zdziechowice w gm. Gościeradów		0,148
14	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Księżomierz Kościelna	0,076	
15	Nr 2721L w m. Podlesie		2,00
16	Nr 2721L w m. Podlesie		0,120
17	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Suchynia		0,110
18	Nr 2746L ul. Al. Niepodległości		0,150
19	Nr 2717L Kol. Słodków-Rzeczycyca-Węglin	0,694	
20	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Urzędów		0,105
21	Nr 2251L Kłodnica-Białowoda-Zalesie w m. Zalesie		2,618
22	Nr 2724L Ostrów-Rudnik w gm. Wilkołaz		2,605
	RAZEM	2,1123	19,8174

Zestawienie realizacji inwestycji w 2020r.

Lp.	Droga Nr	Chodniki (km)	Drogi (km)
1	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Grabówka	0,226	
2	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Rachów Nowy	0,238	
3	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Wyżnianka	0,504	
4	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Wyżnica Kolonia	0,165	
5	Nr 2735L Stróża-Sulów w m. Stróża Kolonia	0,238	
6	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik w m. Suchynia	0,255	
7	Nr 2717L Kol. Słodków-Rzeczyca-Węglin w m. Rzeczyca Ziemiańska	0,605	
8	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik na odcinku Zakościelne-Skorczyce-Popkowice	0,802	
9	Nr 2622L Opole-Skoków-Boby w m. Majdan Bobowski		0,998
10	Nr 2732L i Nr 2731L w m. Majdan Grabina		9,884
11	Nr 2289L Strzyżewice-Zakrzówek-Sulów-Blinów-Polichna III w m. Zakrzówek		0,081
12	Nr 2738L Brzozówka-Blinów I w m. Blinów		0,205
13	Nr 2622L Opole-Skoków-Boby w m. Majdan Bobowski		0,115
	RAZEM	3,033	11,283

Zestawienie realizacji inwestycji w 2021r.

Lp.	Droga Nr	Chodniki (km)	Drogi (km)
1	Nr 2289L Zakrzówek- Sulów		4,899
2	Nr 2718L Trzydnik -Potoczek		7,45
3	Nr 2721L Kraśnik-Mikulín w m. Podlesie		0,76
4	Nr 2712L Gościeradów-Wólka Szczeka w m. Wólka Szczeka		0,45
5	Nr 2721L Krasnik-Mikulín w m. Podlesie		0,51
6	Nr 2631L Ratoszyn-Wierzbica w m. Wierzbica Kol.		2,214
7	2736L Stróża-Blinów-Batorz w m. Stróża Kol.	0,146	
8	2717L Słodków-Rzeczyca-Węglín w m. Rzeczyca Ziemiańska, Rzeczyca Ziemiańska Kolonia	0,429	
9	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Skorczyce	0,427	
10	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Popkowice	0,164	
11	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Aleksandrów	0,103	
12	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Księżomierz Kolonia	0,085	
13	Nr 2706L Księżomierz-Gościeradów w m. Księżomierz Goscieradowska	0,105	
14	Nr 2711L Gościeradów-Kosin w m. Łany	0,100	
15	Nr 2716L Wólka Gościeradowska-Trzydnik w m. Marynople	0,093	
16	Nr 2711L Gościeradów-Kosin w m. Gościeradów Plebański	0,158	
17	Nr 2639L Józefów-Dzierzkowice w m. Dzierzkowice Wola	0,081	
18	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Sucha Wólka	0,085	
19	Nr 2249L Kol. Kępa-Skorczyce w m. Leszczyna	0,021	
	RAZEM	1,997	16,283

Zestawienie realizacji inwestycji w 2022 r.

Lp.	Droga Nr	Chodniki (km)	Drogi (km)
1	Nr 2717L Słodków-Rzeczyca-Węglin w m. Trzydnik Duży	0,420	
2	Nr 2702L Dzierzkowice-Kraśnik	0,148	
3	Nr 2736L Stróża-Blinów-Batorz	0,160	
4	Nr 2720L Kraśnik-Owczarnia	0,086	
5	Nr 2701L Annopol-Dzierzkowice-Urzędów-Dabrowa Bór-Kraśnik w m. Urzędów	0,303	
6	Nr 2700L Urzędów-Bęczyn-Boby		10,350
7	Nr 2737L Słodków II-Szastarka-stacja kol. Szastarka		0,650
8	Nr 2741L Polichna II-Wolica II		0,200
9	Nr 2720L Kraśnik-Owczarnia		0,998
10	Nr 2740L Polichna IV-Błażek		0,998
11	Nr 2701L ul. Budzyńska		0,645
12	Nr 2725L Zdrapy-Pułankowice		5,39
13	Nr 2745L Al. Tysiąclecia		1,24
	Razem	1,040	20,47

Inwestycje planowane

Lp.	Droga Nr	Chodniki (km)	Drogi (km)
1	Nr 2289L Strzyżewice-Zakrzówek-Sulów-Blinów-Polichna III w m. Szastarka		7,45
2	Nr 2726L Wilkołaz-Zakrzówek		6,18
3	Nr 2712L Gościeradów-Wólka Szczeka w m. Szczecyn		2,69
4	Nr 2644L Bliskowice-Księżomierz w m. Bliskowice		5,16
	Razem		21,48

Starostwo Powiatowe w Lubartowie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2022 i następnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

L.p.	Działanie	2019	2020	2021	RAZEM
1.	MODERNIZACJA DRÓG Przebudowa / rozbudowa dróg	15,9 km	11,5 km	16,8 km	44,2 km
2.	BUDOWA DRÓG	-	2,6 km	-	2,6 km
3.	REMONTY OBIEKTÓW MOSTOWYCH	9,6 m	12,5 m	16,2 m	38,3 m
4.	Budowa / przebudowa chodniki	3,532 km	2,324 km	2,918 km	8,774 km
5.	Budowa / przebudowa ścieżki rowerowe	pasy dla rowerów 1,536 km	Ciąg pieszo- rowerowy 960,6 m Ścieżki rowerowe 888 m	-	
6.	Przejścia dla pieszych oznakowane (nowe)	5 szt.	19 szt.	3 szt.	27 szt.
7.	Ustawienie/ wymiana oznakowania pionowego	335 szt.	270 szt.	234 szt.	839 szt.
8.	Odnowienie i wprowadzenie oznakowania poziomego	1570 m ²	955 m ²	2 750,5 m ²	5 275,5 m ²
9.	Zmiana stałej organizacji ruchu	24	23	21	68

PLANOWANE PRZEZ ZDP W LUBARTOWIE INWESTYCJE I DZIAŁANIA MAJĄCE NA CELU ZWIĘKSZENIE BRD

Modernizacja dróg

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1252 L (Lipniak – Górka) na dł. ok. 2,77 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1546 L (Kozłówka – Dąbrówka) na dł. ok. 2 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1557 L na odcinku od m. Łucka do m. Serniki na dł. ok. 1,5 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1560 L na odcinku od m. Czerniejów do dr. pow. nr 1559 L, na dł. ok. 1 km,
- Przebudowa drogi pow. nr 1547 w m. Biadaczka , dł. ok. 1 km,
- Przebudowa drogi nr 1502 L na dł. ok. 1 km (wraz z przebudową mostu) w m. Poizdów.

Zmiany organizacji ruchu związane z wykonanymi modernizacjami dróg, w tym m.in. nowe przejścia dla pieszych, pasy dla rowerów i bariery energochłonne.

Bieżące działania, podejmowane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie, związane z utrzymaniem oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń brd.

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2022 i następnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ilość (w km) zmodernizowanych i wybudowanych dróg:

- 2019 r. – 13,603 km,
- 2020 r. – 29,309 km,
- 2021 r. – 27,148 km.

Zadania realizowane w latach 2019-2021 mające na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym pn.:

- „Przebudowa mostów przez rzekę Giełczew w km 4+930 w ciągu drogi powiatowej Nr 2302L w m. Sobieska Wola i w km 6+467 w ciągu drogi powiatowej Nr 2129L w m. Sobieska Wola II wraz z dojazdami Gmina Krzczonów”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2296L ”Wola Gałęzowska - Krasławek”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2235L Wąwolnica – Stary Gaj na terenie Gminy Wojciechów”,
- „Utwardzenie dna i odwodnienie wąwozu lessowego w ciągu drogi powiatowej nr 2279L od km 4+369 do km 5+839 w miejscowości Bychawka Druga, gmina Bychawa”,
- „Zabezpieczenie osuwiska nasypu drogi powiatowej nr 2420L Bogucin (skrzyżowanie z S17) – Lublin od km 596+540 do km 597+390 w m. Piotrawin I i Panieńszczyzna, gmina Jastków”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259L Bełżyce ul. Lubelska – Strzeszkowice – Krężnica Jara – Lublin (ul. Krężnicka – ul. Żeglarska)” z wyłączeniem odcinka pod budowę S19,
- „Przebudowa ciągu komunikacyjnego obejmującego drogi powiatowe nr 2236L, 2238L poprawiająca bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie gminy Bełżyce i Wojciechów”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2288L Kielczewice – Leśniczówka – Bychawa poprawiającej bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie gmin Bychawa i Strzyżewice”,
- „Rozbudowa DP 2272L na odcinku od ul. Głuskiej do pętli nawrotowej w m. Dominów”,
- „Rozebranie istniejącego mostu i budowa nowego przez rzekę Wierzbówkę na dr. pow. Nr 2297L w km 11+892 w m. Wysokie wraz z dojazdami”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2297L Zaraszów – Katy – Wysokie poprawiająca bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie gm. Bychawa i Wysokie”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2423L Krężnica Okrągła – Bełżyce na odcinku ulicy Kościuszki w Bełżycach”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2271L Wólka Abramowicka – Dominów”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2100L Łuszczów – Janowice - Trzeszkowice”,
- „Przebudowa skrzyżowania dróg powiatowych 2305L i 2306L w miejscowości Boża Wola”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2249L Kol. Kępa - Łopiennik – Skorczyce”,
- „Rozebranie istniejącego mostu i budowa nowego przez rzekę Bystrycę m. Osmolice w km 2+030 w ciągu drogi powiatowej nr 2277L wraz z dojazdami”.

Planowane zadania w zakresie infrastruktury drogowej pn.:

- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2264L Lublin – Zemborzyce Tereszyńskie – rondo „Marynin” na odcinku od obwodnicy do granicy z miastem Lublin (skrzyżowanie z ul. Sarnią) - etap I”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej Nr 2290L Sobieszczany - Załucze, gmina Niedrzwica Duża i gmina Strzyżewice z wyłączeniem odcinka pod budowę S-19”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2294L Gałęzów – Kowersk - Zakrzówek”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2268L Nowiny – Osmolice”,
- „Rozbudowa skrzyżowania dróg powiatowych 2107L i 2109L w m. Wilczopole”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2233L Miłocin - Stasin - Podole w zakresie wykonania chodnika w miejscowości Miłocin Kolonia”,
- „Przebudowa drogi powiatowej nr 2226L w zakresie wykonania opaski bezpieczeństwa w miejscowości Pietrzakowizna”,
- „Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2200L”,
- „Przebudowa drogi powiatowej Nr 2272L w zakresie budowy chodnika w m. Chmiel Pierwszy i Chmiel Drugi”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej Nr 2218L dr. kraj. Nr 19 - Wola Niemiecka – Dys w zakresie budowy chodnika”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2301L w miejscowości Krzczonów Pierwszy i Krzczonów Drugi”,
- „Rozebranie istniejącego obiektu inżynierskiego i budowa mostu przez rzekę Radomirkę na dr. pow. Nr 2123 w km 5+731,38 w m. Żuków wraz z dojazdami”,
- „Rozbudowa drogi powiatowej Nr 2211L w miejscowości Barak i Dąbrowica, gmina Jastków z wyłączeniem odcinka drogi ekspresowej S-17”.

Starostwo Powiatowe w Łęcznej

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2023, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

DROGI POWIATOWE – POWIAT ŁĘCZYŃSKI			
Rok 2019			
Lp.	Zmodernizowane (km)	Wybudowane (km)	Działania w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym
1	12,81	0	Utwardzenie poboczy (620 m) Wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych (3 szt.)
Rok 2020			
Lp.	Zmodernizowane (km)	Wybudowane (km)	Działania w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym
1	4,62	0	-
Rok 2021			
Lp.	Zmodernizowane (km)	Wybudowane (km)	Działania w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym
1	6,27	0	Utwardzenie poboczy (400 m)

PLANOWANE INWESTYCJE W 2023 R.			
Lp.	Modernizacja (km)	Budowa (km)	Działania w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym
1	22,25	0	Wykonanie ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych (11,20 km)

Starostwo Powiatowe w Łukowie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w kolejnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Starostwo Powiatowe w Łukowie informuje, że w latach 2019 - 2021 zmodernizowano (przebudowa, remont) 91 km dróg powiatowych.

W celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym wykonano 1 przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną, wybudowano skrzyżowanie typu „rondo”, wykonano 91 km oznakowania poziomego oraz 7 km chodników dla pieszych.

W roku 2022 zmodernizowano (przebudowa, remont) 5,0 km dróg powiatowych oraz rozpoczęto modernizację 37,1 km dróg (do odbioru końcowego 27.02.2023 r.), wybudowano 7 skrzyżowań typu „rondo” w tym 1 na skrzyżowaniu z drogą krajową 63 i 1 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 806.

W kolejnych latach planowana jest przebudowa około 31 km dróg powiatowych.

Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w 2023 roku, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

- Powiat opolski w latach 2019-2021 przebudował 65,993 km.
- W roku 2022 zostało oddane do użytkowania kolejne 15,233 km dróg.
- Obecnie realizowane są działania na 24,056 km dróg.
- Ilość dróg przewidzianych do realizacji w roku 2023 wyniesie 11,821 km.

Starostwo Powiatowe w Parczewie

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w kolejnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zestawienie Inwestycji przeprowadzonych na drogach powiatowych w latach 2019-2021

ROK 2019			Wartość ogółem 15 372 796,04 zł		
138	Siemień Parczew	Przebudowa drogi powiatowej 1250L od km 24+439 do km 34+300 od dr woj 815 w Siemieniu do dr woj. 813 w Parczewie	Dł. 9861m	13 862 920,41zł	RPO WL Powiat Parczewski Gmina Siemień Gmina Parczew
139	Jabłoń Milanów	Remont drogi powiatowej Nr 1228L od km 24+515 do km 25+765 i km 27+247 do km 27+967	Dł 0,069m	18 517,53zł	Gmina Milanów Powiat Parczewski
140	Jabłoń Milanów	Remont drogi powiatowej Nr 1228L od km 24+515 do km 25+765 i km 27+247 do km 27+967	Dł. 1,970	567 390,08zł	Wojewoda lubelski Powiat parczewski Gmina Milanów
141	Milanów	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej Nr 1601L Milanów ul. Kościelna	8+077 do km 9+057 dł. 0,980km	343 509,96zł	Powiat Parczewski Gmina Milanów
142	Jabłoń	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej nr 1600L Kalinka płatność 3 lata	0,300km	20 890,92zł	Powiat Parczewski Gmina Jabłoń
143	Jabłoń	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej nr 1099L Kudry płatność 3 lata	0,150km	8 985,71zł	Powiat Parczewski Gmina Jabłoń
144	Sosnowica	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1572L	0,250km	67 514,47zł	Powiat Parczewski Gmina Sosnowica

ROK 2019			Wartość ogółem 15 372 796,04 zł		
145	Dębowa Kłoda	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1567L	1,118km	340 367,53zł	Powiat Parczewski Gmina Dębowa Kłoda
146	Sosnowica	Modernizacja drogi powiatowej nr 1625 L w m. Lejno w kierunku m. Komarówka	350 m	142 699,43 zł	Powiat Parczewski Gmina Sosnowica

ROK 2020			Wartość ogółem 7 605 938,48zł Długość dróg 9,303km		
147	Dębowa Kłoda	Odnowa Nawierzchni dróg powiatowych 2020 Dr. 1567L Stępków-Makoszka	Od km 13+279 do km 13+684 dł. 0,405km Od km 15+388 do km 15+738 dł. 0,350 14+232 do km 14+331 dł. 0,099km Od km 14+331 do km 14+722 dł 0,391km	429 649,75zł	Gmina Dębowa Kłoda 214 824,87zł Powiat Parczewski 214 824,88zł
148	Parczew	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej nr 1601L ul. Lipowa	12+344 do 12+854 dł. 0,510 km 14+321 do 14+395 dł 0,074km 13+872 do km 14+087 dł. 0,215km	240 279,02zł	Powiat Parczewski 240 279,02zł
149		Przebudowa Al. Jana Pawła II (droga powiatowa 1635L) od ronda ul. Kościelna do ronda ul. Wojska Polskiego	1+420 do km 1+826 dł 0,406 km	2 568 021,49zł	WL 1 501 182,00zł Gmina Parczew 537 894,24zł

ROK 2020			Wartość ogółem 7 605 938,48zł Długość dróg 9,303km		
					Powiat Parczewski 537 894,24zł
150		Przebudowa Chodnika Al. Jana Pawła II	0+000 do 0+403	296 339,97zł	Powiat Parczewski 296 339,97zł
151	Milanów	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1095L i 1261L	Dł. 1,797km 1261L - 1,237km 1095L - 0,560km	521 257,58zł	WL 310 540,00zł Gmina Milanów 105 358,79zł Powiat Parczewski 105 358,79zł
		Przebudowa drogi powiatowej Nr 1095L i 1261L roboty dodatkowe		44 800,00 zł	Gmina Milanów 22 400,00zł Powiat Parczewski 22 400,00zł
152	Sosnowica	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1626L Nowy Orzechów-Lejno- Łomnica	Od km 0+000 do km 4+600 dł 4,600	3 192 017,18 zł	WL 2 220 419,00zł Gmina Sosnowica 488 874,09zł Powiat Parczewski 482 724,09zł
153		Przebudowa drogi powiatowej nr 1604L w m. Paszenki	19+118 do km 19+518 dł. 0,400km	249 573,59zł	WL 170 827,00zł Gmina Jabłoń 39 373,29zł Powiat Parczewski 39 373,30zł
154	Jabłoń	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1600L Kalinka	2019 wykonano	30 000,00zł	Powiat parczewski 15 000,00zł Gmina Jabłoń 15 000,00zł
155		Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1099L Kudry	2019 wykonano	14 000,00zł	Powiat parczewski 7 000,00zł Gmina Jabłoń 7 000,00zł

ROK 2020			Wartość ogółem 7 605 938,48zł Długość dróg 9,303km		
156	Jabłoń	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1604L Kolano- kolonia	13+154 do 13+210,7 Dł 0,0567km	19 999,90zł	Powiat parczewski 9 999,95zł Gmina Jabłoń 9 999,95zł

ROK 2021			Wartość ogółem 9 292 934,07zł Długość dróg 16,541km		
157	Jabłoń	Przebudowa drogi powiatowej 1600L od Dr. woj. 815 w km 9+210 do końca miejscowości Kol. Kolano w km 12+111	9+210 do 12+111 dł. 2,901 km	2 691 246,08zł	
158		Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1604L w m. Kolonia Kolano	Od km 13+209 do km 13+434 dł.0,225 km	26 000,00zł	Gmina Jabłoń, Powiat Parczewski Płatność 3 lata
159		Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1600L Kalinka	2019 wykonano	30 000,00zł	Powiat parczewski 15 000,00zł Gmina Jabłoń 15 000,00zł
160		Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1099L Kudry	2019 wykonano	14 000,00zł	Powiat parczewski 7 000,00zł Gmina Jabłoń 7 000,00zł
161	Gmina Dębowa Kłoda	Odnowa nawierzchni drogi powiatowej 1567L z przepustem w km 11+884	10+799 do 11+009 dł. 0,210 km 11+794 do 11+967 dł. 0,173km 13+002 do 13+362 dl. 0,360km	262 420,00zł	Gmina Dębowa Kłoda Powiat Parczewski
162		Odnowa Nawierzchni drogi powiatowej 1615L Kodeniec Zadębie	9+702 do 10+852 dł 1,150km	385 000,00zł	Gmina Dębowa Kłoda Powiat Parczewski

163	Gmina Podedwórze i Gmina Dębowa Kłoda	Przebudowa drogi powiatowej 1096L Rusiły - Kodeniec	Od 5+789 do 6+345,5 dł. 556,5m Od 7+306 do 15+664,5 dł. 8,358,5 km Od 16+882 do 19+489 dł. 2,607km	5 884 267,99zł	WL 3 513 273,36zł , Powiat Parczewski 1 778 416,98zł ; Gmina Podedwórze 0,00zł; Gmina Dębowa Kłoda 592 577,65zł
-----	---------------------------------------	---	--	----------------	---

Starostwo Powiatowe w Puławach

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w kolejnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Powiatowy Zarząd Dróg wykonał łącznie:

1. W 2019 roku:

- 13,429 km nowych nawierzchni bitumicznych,
- 1,656 km nowych nawierzchni chodników.

2. W 2020 roku:

- 23, 536 km nowych nawierzchni bitumicznych,
- 1, 969 km nowych nawierzchni chodników.

3. W 2021 roku:

- 4,761 km nowych nawierzchni bitumicznych,
- 1,567 km nowych nawierzchni chodników.

Ponadto Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach w przyszłych latach planuje przebudowę kolejnych odcinków dróg powiatowych.

Starostwo Powiatowe w Radzynie Podlaskim

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w 2023 roku i kolejnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W latach 2019-2021 Powiat radzyński przebudował i wyremontował 85,34 km dróg powiatowych. W ramach wykonanych inwestycji zbudowano 6,8 km chodników dla pieszych oraz 34,6 km jednostronnych poboczy bitumicznych. W roku 2022 oddano do użytku kolejne 27,94 km przebudowanych i wyremontowanych dróg powiatowych. Drogi zostały wyposażone w 8,6 km chodników oraz 21,1 km jednostronnych poboczy bitumicznych.

W trakcie realizacji znajdują się inwestycje na odcinkach o łącznej długości 16,4 km oraz przebudowywany jest 1 most, które zostaną oddane do użytku w 2023 roku. W ramach inwestycji wybudowane zostanie 0,96 km chodników oraz 14,6 km jednostronnych poboczy bitumicznych.

Inwestycje planowane do rozpoczęcia w 2023 roku dotyczą przebudowy odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 20,45 km z udziałem środków zewnętrznych oraz 7,1 km dróg powiatowych ze środków samorządów powiatu radzyńskiego.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Powiat Radzyński na bieżąco uzupełnia i prowadzi wymianę oznakowania pionowego. Sukcesywnie zwiększa się ilość oznakowania poziomego (linie krawędziowe). W 2022 roku odnowiono i wykonano nowe oznakowanie poziome o łącznej długości 72,01 km.

Starostwo Powiatowe w Rykach

Dane dotyczące ilości zmodernizowanych dróg na terenie Powiatu Ryckiego oraz wszelkich działań, które były prowadzone w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w latach 2019 - 2021.

Ilość km zmodernizowanych dróg w Powiecie Ryckim w lata 2019 - 2021

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok modernizacji	Ilość km
1.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1434L na odcinku dr. krajowej nr 48 - Ułęż	2021	1,575
2.	Odtworzenie nawierzchni drogi powiatowej nr 1402L po remoncie wałów przeciwpowodziowych.	2020	4,15
3.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1448L, gm. Stężyca	2021	0,999
4.	Szybciej i bezpieczniej z Dębłina do Ryk – projekt „Wygodniej, szybciej, bezpieczniej”	2019-2020	2,345
5.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1438L od km 1+535 do km 8+670 oraz drogi powiatowej Nr 1440L od km 2+941 do km 4+372 w ramach zadania pn.: „Szybciej i bezpieczniej z Dębłina do Ryk – II etap”	2020-2021	2,51
6.	Przebudowa dróg powiatowych Nr 1425L i 1426L.	2020-2021	9,236
7.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1349L od km 0+616,5 do km 1+615,6 – ul. Młynarskiej w Rykach	2021	0,999
8.	Modernizacja drogi powiatowej Nr 1425L ul. Spacerowej w Leopoldowie	2021	0,65
9.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1423 L w m. Zielony Kąt, gm. Nowodwór	2021	3,26
10.	Modernizacja drogi powiatowej Nr 1414L w miejscowości Wygranka	2020	0,85
11.	Modernizacja drogi powiatowej Nr 1416L - ul. Klonowej w Kłoczewie	2021	0,999
12.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1422L w m. Czernic	2021	3,46
13.	Przebudowa przejścia dla pieszych w miejscowości Sobieszyn przy drodze powiatowej Nr 1435L w 0+102 3.	2021	
14.	Budowa chodnika przy ul. Królewskiej w Rykach	2021	
15.	Przebudowa przejścia dla pieszych w Powiecie Ryckim - m. Swaty	2021	

Lp.	Nazwa inwestycji	Rok modernizacji	Ilość km
16.	Przebudowa przejścia dla pieszych w miejscowości Nowodwór przy drodze powiatowej Nr 1428L w km 7+190	2021	
SUMA			31,033

Planowane inwestycje przez Powiat Rycki

Lp.	Nazwa inwestycji
1.	Przebudowa dróg powiatowych Nr 1408L (Dąbia – Zalesie) oraz 1409L (Dąbia – Ownia – Wylezin) w powiecie ryckim .
2.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1410L od km 5+195 do km 9+600 w m. Wylezin, Janopol, Kłoczew.
3.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1400 w miejscowości Paprotnia.
4.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1411L od km 5+900 do km 8+087 w m. Zaryte, Stare Zadybie oraz drogi powiatowej Nr 1412L od km 0+000 do km 4+008 w m. Wola Zadybska, Rybaki, Zaryte.
5.	Budowa mostu w drodze powiatowej Nr 1400L w miejscowości Paprotnia.
6.	Przebudowa drogi powiatowej nr 1446L - ul. Żytniej i ul. Janiszewskiej w Rykach wraz z przebudową mostu w ul. Janiszewskiej.
7.	Przebudowa dróg powiatowych Nr 1405L (ul. Swatowska w Rykach) Nr 1406L (Swaty - Edwardów - Niwa Babicka).
8.	Przebudowa dróg powiatowych Nr 1420L, 1424L - ul. Leśna w Kłoczewie - Jagodne - Gózd - Sokola oraz 1346L.
9.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1349L - ul. Łukowskiej i ul. Młunarskiej w Rykach oraz Nr 1415L - ul. Poniatowskiego w Rykach.
10.	Przebudowa infrastruktury drogowej na terenie powiatu ryckiego - Etap II.

Starostwo Powiatowe w Świdniku

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2023, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Na sieci dróg powiatowych powiatu świdnickiego (o długości 208 km) zmodernizowano odcinki dróg o łącznej długości:

- 2019 r. – 12,1 km (w tym drogi o nawierzchni twardej – 12,1 km),
- 2020 r. – 8,7 km (w tym drogi o nawierzchni twardej – 6,4 km, gruntowe – 2,3),
- 2021 r. – 3,6 km (w tym drogi o nawierzchni twardej – 2,3 km, gruntowe – 1,3).

Korzystając ze środków zewnętrznych (program „Bezpieczne przejścia”) w roku 2021 zmodernizowano 3 przejścia dla pieszych:

- w miejscowości Świdnik – 1,
- w miejscowości Oleśniki, gm. Trawniki – 1,
- w miejscowości Krzesimów, gm. Mełgiew – 1.

Wartość robót modernizacyjnych wyniosła ponad 114 tys. złotych.

W 2023 roku Zarządca dróg powiatowych planuje modernizację przejścia dla pieszych (wykonanie sygnalizacji świetlnej wzbudzonej), zlokalizowanego w drodze powiatowej nr 2108L (Lublin – Kalinówka) w m. Kalinówka. Szacowana wartość robót to około 700 tys. złotych. Warunkiem przystąpienia do realizacji zamierzenia jest pozyskanie środków pozabudżetowych.

Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Lubelskim

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w kolejnych latach, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

WYKONANE INWESTYCJE

1. W 2019 roku wykonano następujące inwestycje:

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3505L Tarnawatka – Werechanie dł. 8,940 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3514L Lubycza Królewska – Machnów Nowy – Dyniska Stare dł. 17,625 km,
- Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 3537L relacji Lubycza Królewska – Dęby – Pawliszcze dł. 0,625 km,
- Przebudowa drogi powiatowej nr 3516L od drogi wojewódzkiej nr 850 w miejscowości Górno do miejscowości Wola Gródecka dł. 14,199 km,
- Wykonano aktywne przejście na ul. Kopernika w Tomaszowie Lubelskim przy Szkole Podstawowej Nr 1 im. Orłąt Lwowskich i na ul. Kościelnej w Tyszowcach przy Szkole Podstawowej im. Jana Kilińskiego zrealizowanych w ramach programu „Moje miejsce na ziemi” sfinansowanego przez fundację „Orlen – Dar Serca”,

- Wykonanie dwóch przejść aktywnych na ul. Kościuszki w Tomaszowie Lubelskim w ramach projektu „Bezpieczne przejścia dla pieszych przy ul. Kościuszki w Tomaszowie Lubelskim”.

2. W 2020 roku wykonano następujące inwestycje:

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3266L od drogi krajowej nr 17 w miejscowości Krynice do miejscowości Polany dł. 2,498 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3517L od drogi wojewódzkiej nr 852 w miejscowości Steniatyn do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3516L w miejscowości Rokitno dł. 6,665 km,
- Wykonanie 4 aktywnych przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury i ul. Jana Pawła II w Tomaszowie Lubelskim w ramach projektu „Kontynuacja bezpiecznych przejść dla pieszych przy drogach powiatowych w Tomaszowie Lubelskim”,
- Przebudowa pobocza przy drodze powiatowej nr 3504L w miejscowości Szarowola – dł. 0,310 km.

3. W 2021 roku wykonano następujące inwestycje:

- Rozbudowa łącznika dróg powiatowych nr 3544L i nr 2407R relacji Chyże – Podlesina – Etap I dł. 0,320 km,
- Rozbudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3504L oraz drogi powiatowej Nr 3526L od miejscowości Tarnawatka-Tartak do miejscowości Podhorce – 10,835 km,
- Remont, modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 3540L Bełzec - Szalenik - Lubycza Królewska w miejscowości Szalenik i Zatyłe do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3514L w Lubyczy Królewskiej - 2,928 km,
- Remont pobocza przy drodze powiatowej Nr 3521L na odcinku Chorążanka - Przewłoka – 1,232 km,
- Remont pobocza przy drodze powiatowej Nr 3504L na odcinku Zamiany - Szarowola – 0,590 km,
- Remont, modernizacja odcinka drogi powiatowej Nr 3525L Józefówka - Pawłówka - Podhorce w miejscowości Pawłówka – 0,999 km,
- Przebudowa obiektu mostowego na rzece Szyszła wraz z rozbudową, przebudową odcinka drogi powiatowej Nr 3531L od miejscowości Jurów do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3514L w miejscowości Machnów Stary – 0,300 km,
- Wykonanie trzech nowych przejść dla pieszych w gminie Lubycza Królewska oraz jednego przejścia w gminie Telatyn,
- Odnowiono 7 przejść dla pieszych poprzez wykonanie malowania grubowarstwowego linii P-10 (przejście dla pieszych) oraz P-14 (linia warunkowego zatrzymania), a także pozostałego oznakowania poziomego w odległości do 100 m od przejść na terenie Gminy Tomaszów Lubelski i Lubycza Królewska wraz z wyminą oznakowanie pionowego przejść dla pieszych na znaki D-6 na tle żółto –zielonym.

Łącznie wyremontowano, przebudowano, rozbudowano i wybudowano w latach 2019 – 2021 65,934 km dróg powiatowych. Wykonano również remont poboczy w celu podniesienia bezpieczeństwa dla pieszych na długości łącznie 2,132 km.

4. W 2022 roku wykonano następujące inwestycje:

- Budowa odcinka drogi powiatowej Nr 3544L Maziły – Podlesina do granicy województwa, od km 4+181 do km 5+171 - dł. 0,990 km,
- Przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3521L w Tomaszowie Lubelskim – dł. 0,859 km.

PLANOWANE INWESTYCJE

1. W roku 2022 zostały ogłoszone zamówienia na następujące roboty budowlane:

- Przebudowa obiektu mostowego na rzece Szyszła wraz z rozbudową, przebudową odcinka drogi powiatowej Nr 3531L od miejscowości Jurów do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3514L w miejscowości Machnów Stary - dł. 3,0172 km,
- Rozbudowa odcinków drogi powiatowej Nr 3508L od km 0+020 do km 2+003 i od km 2+066 do km 4+327 w miejscowościach Rachanie, Michalów - Kolonia, Michalów i Siemnice – dł. 2,56631 km,
- Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 3549 L od km 0+000 do km 5+190 w miejscowościach Kunki i Grabowica – dł. 5,190 km,
- Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 3265L od km 0+000 do km 6+202 w miejscowości Polany i Polanówka – dł. 4,53 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3521 L relacji Rzeczyca - Ulhówek o utwardzone pobocze w technologii mas bitumicznych - dł. 2,460 km,
- Rozbudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3528L od drogi powiatowej Nr 3516L w miejscowości Podhorce do miejscowości Nowa Wieś - dł. 0,920 km,
- Przebudowa, rozbudowa drogi powiatowej Nr 3547L od drogi wojewódzkiej Nr 853 do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3546L w miejscowości Pasieki – dł. 4,2692 km.

2. W roku 2022 zostały ogłoszone również zamówienia na wykonanie dokumentacji projektowej oraz programu funkcjonalno – użytkowego na następujące planowane inwestycje:

- Rozbudowa odcinka drogi powiatowej Nr 2953L – dł. 2,80 km,
- Przebudowa, rozbudowa drogi powiatowej Nr 3535L Machnów Stary – Kornie – Hrebenne – dł. 4,10 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3530L od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3521L do miejscowości Jarczów wraz z włączeniem drogi powiatowej Nr 3531L – dł. 3,60 km.

3. W latach następnych planowane są także następujące inwestycje:

- Przebudowa drogi powiatowej nr 3561L ul. Rolnicza – dł. 0,991 km,
- Przebudowa, rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 3515L od drogi wojewódzkiej 852 w miejscowości Telatyn do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3514L – dł. 5,34232 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 3514L Rzeplin – Nowosiółki – dł. 5,7756 km.

Informacje dotyczące wykonanych zadań drogowych w latach 2019-2021 oraz zrealizowane i planowane inwestycje w roku 2023, które prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zmodernizowano następujące odcinki dróg:

2019

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1623L w m. Zahajki - długość przebudowanego odcinka - 0,25 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1624L Urszulin - Hańsk - długość przebudowanego odcinka - 2,88 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1716L Nadrybie - Urszulin - długość przebudowanego odcinka - 4,05 km,
- Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej Nr 1627L w m. Wytyczno - długość przebudowanego odcinka 2,15 km.

2020

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1705L w m. Korolówka - długość przebudowanego odcinka - 1,2 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1702L Dołhobrody - Zaświatycze - długość przebudowanego odcinka - 2,83 km,
- Budowa i przebudowa drogi powiatowej Nr 171%L Stare Załucze - Grabniak - długość przebudowanego odcinka - 2,18 km,
- Przebudowa dróg powiatowych Nr 1700L i Nr 1095L Nowy Holeszów - Holeszów - długość przebudowanego odcinka - 4,4 km.

2021

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1718L w m. Wereszczyn - długość przebudowanego odcinka - 2,74 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1737L ul. Długa we Włodawie - długość przebudowanego odcinka - 0,82 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1702L Zaświatycze - Lack - długość przebudowanego odcinka - 3,61 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L w m. Stulno - długość przebudowanego odcinka - 1,49 km.

2022

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1722L na odcinku od km 2+690 do km 6+300 w m. Kosyń - długość przebudowanego odcinka - 3,61 km.

2023 - planowane

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1736L - ul. Chełmska we Włodawie - długość przebudowywanego odcinka - 0,45 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1624L Urszulin - Hańsk od km 8+300 do km 10+930 - długość przebudowywanego odcinka - 2,63 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1703L - DW 816 - Dołhobrody - DW 816 - długość przebudowywanego odcinka - 2,7 km,
- Remont drogi powiatowej Nr 1718L w m. Sęków - długość przebudowywanego odcinka - 2,4 km,
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1708L Hola - Lipówka - od km 1+685 do km 5+450 - długość przebudowywanego odcinka 3,76 km.

Ponadto wykonano następujące ilości oznakowania poziomego:

- 2019 - 1713 m²
- 2020 - 1550 m²
- 2021 - 1800 m²
- 2022 - 3156 m²

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ustawiono bariery energochłonne na 4 przepustach pod drogami.

1. Działania przeprowadzone w 2019 roku na drogach powiatowych powiatu zamojskiego.

- Ilość dróg zmodernizowanych - 56,243 km,
- Ilość wybudowanych chodników - 1,097 km,
- Ilość odnowionego oznakowania poziomego - 1442 m²,
- Wprowadzenie zmian w stałych organizacjach ruchu - 42 szt.

2. Działania przeprowadzone w 2020 roku na drogach powiatowych powiatu zamojskiego.

- Ilość dróg zmodernizowanych - 80,044 km,
- Ilość wybudowanych chodników - 4,345 km,
- Ilość wyremontowanych chodników - 1,28 km,
- Ilość odnowionego oznakowania poziomego - 10536 m²,
- Wprowadzenie zmian w stałych organizacjach ruchu - 24 szt.

3. Działania przeprowadzone w 2021 roku na drogach powiatowych powiatu zamojskiego.

- Ilość dróg zmodernizowanych - 28,134 km,
- Ilość rozpoczętych modernizacji dróg - 20,549 km,
- Ilość wybudowanych chodników - 4,117 km,
- Ilość wyremontowanych chodników - 5 km,
- Ilość ulepszonych poboczy gruntowych - 26 km,
- Ilość odnowionego oznakowania poziomego - 13238 m²,
- Wprowadzenie znaków aktywnych D-6 na przejściach dla pieszych - 4 szt,
- Wprowadzenie zmian w stałych organizacjach ruchu - 33 szt.

4. Działania planowane i przeprowadzone w 2022 roku na drogach powiatowych powiatu zamojskiego.

- Ilość dróg zmodernizowanych - 44,349 km,
- Ilość rozpoczętych modernizacji dróg - 13,975 km,
- Ilość rozpoczętych budów dróg - 4,4 km,
- Ilość wybudowanych chodników - 5,016 km,
- Ilość wyremontowanych chodników - 0,8 km,
- Ilość ulepszonych poboczy gruntowych - 5,544 km,
- Ilość odnowionego oznakowania poziomego - 1534 m²,
- Wprowadzenie zmian w stałych organizacjach ruchu - 32 szt.

Propozycje dotyczące usprawnienia ruchu w Lublinie w tym dojazdu służb ratowniczych do zdarzeń.

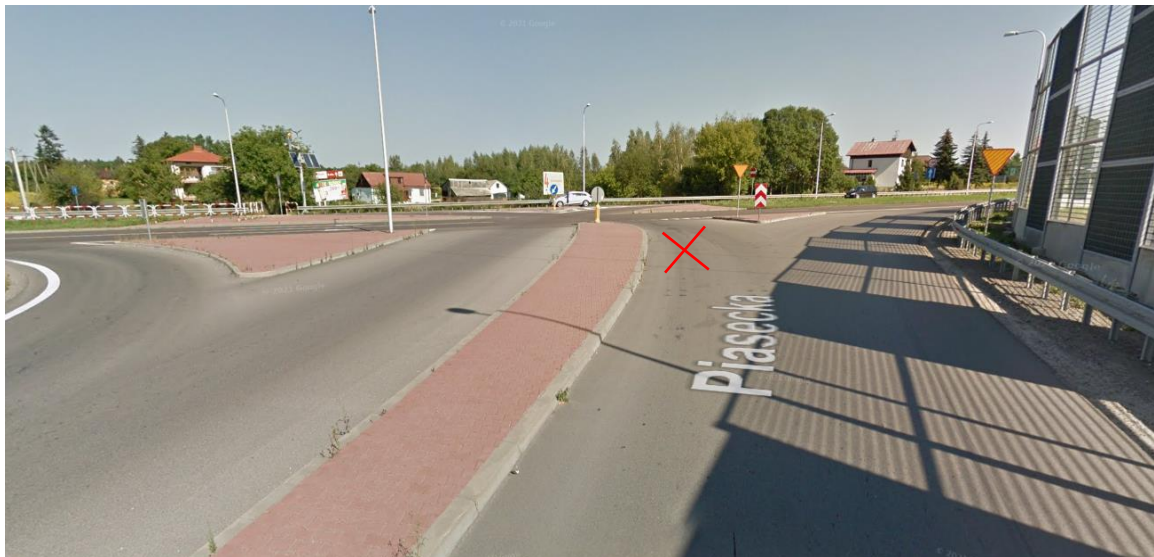
1. Rondo Mohyły - zastosować sygnalizację świetlną i zgrać z sygnalizacją świetlną z rondem im. Dmowskiego; – wersja tańsza środkowy pas zmienić na możliwość jazdy na wprost i w lewo (obecnie jest tylko na wprost) – pojazdy wyjeżdżające z ul. Ruskiej na blokują skrzyżowanie aby dostać się na lewy pas który jest tylko jeden do skrętu w lewo (kierunek Świdnik).



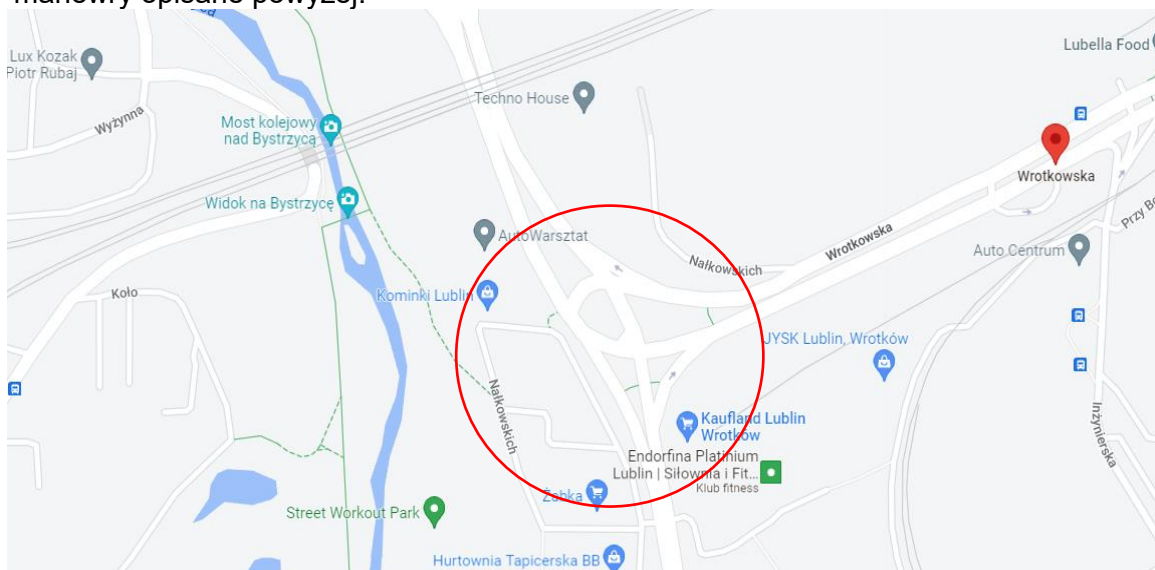
Analogicznie od strony ulicy Unii Lubelskiej w kierunku Al. Tysiąclecia (kierunek Warszawa) umożliwić jazdę na wprost i w lewo na drugim pasie (od lewej).



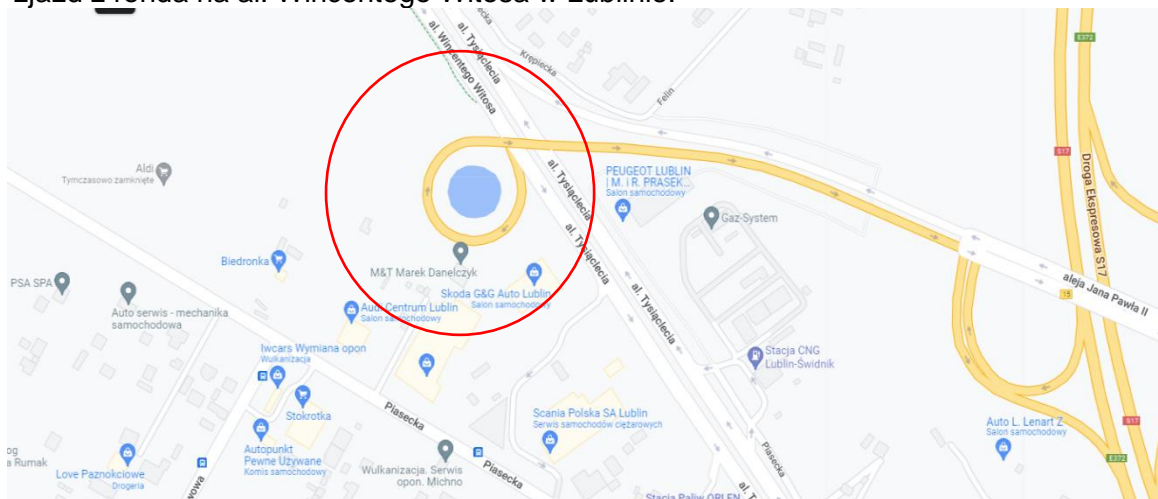
2. Ulica Piasecka skrzyżowanie z al. Tysiąclecia – zlikwidować lewoskręt w kierunku Lublina (bardzo niebezpieczne miejsce gdyż występuje konieczność przejechania przez 4 pasy drogi, gdzie pojazdy poruszają się z dużą prędkością i dużym natężeniem ruchu). Analogicznie usunąć lewoskręt z al. Tysiąclecia w lewo na ul. Piasecką w Lublinie.



3. Skrzyżowanie Diamentowa – Wrotkowska zmienić na skrzyżowanie z ruchem okrężnym – umożliwi to zjazd w lewo z ul. Wrotkowskiej w Diamentową (kierunek os. Nałkowskich) oraz z ul. Diamentowej w ul. Wrotkowską (kierunek ul. Wyścigowa). Należy zaznaczyć, że skrzyżowanie to jest w bardzo często zakorkowane w całości i obecnie trudno wykonać manewry opisane powyżej.



4. Wykonać połączenie al. Jana Pawła II z ul. Piasecką w Lublinie, ewentualnie wykonać zjazd z ronda na al. Wincentego Witosa w Lublinie.



INWESTYCJE PROWADZONE NA TERENIE WOJ. LUBELSKIEGO W LATACH 2019 – 2021 ORAZ ROZPOCZĘTE W TYM OKRESIE I TRWAJĄCE:

Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją (RPO)

W latach 2017-2020 realizowano umowę na zaprojektowanie i wykonanie robót polegających m.in. na elektryfikacji linii nr 68 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów, który w większości jest położony na terenie woj. lubelskiego. W ramach prac zmodernizowano część przejazdów kolejowo-drogowych a także peronów na stacjach i przystankach osobowych. Dzięki realizacji Projektu został podniesiony poziom bezpieczeństwa w rejonie przejazdów oraz nastąpiła poprawa dostępności kolei. Elektryfikacja linii pozwoliła na korzystanie z ekologicznych lokomotyw elektrycznych oraz obniżenie poziomu hałasu związanego z korzystaniem z lokomotyw spalinowych.

Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I (POIiŚ)

Na terenie woj. lubelskiego były realizowane prace w ramach Projektu POIiŚ. W 2020r. zakończono LOT B od granicy województwa do st. Dęblin, LOT C1 od st. Dęblin do Nałęczowa został zakończony w 2021 roku, natomiast prace w ramach LOTu C2 pomiędzy Nałęczowem a st. Lublin Główny były kontynuowane w 2022 roku.

W ramach Projektu przebudowano m.in. przejazdy kolejowo-drogowe – została wymieniona nawierzchnia drogowa a także zostały zabudowane nowoczesne urządzenia srk służące do zabezpieczenia ruchu na stuku dróg publicznych i linii kolejowej. W przypadku likwidacji części przejazdów zostały zabudowane drogi dojazdowe w celu zabezpieczenia ciągów komunikacyjnych. Ponadto na modernizowanych przejazdach zabudowano oświetlenie i oznakowanie dostosowane do danej kategorii przejazdu.

Dzięki zabudowie nowej nawierzchni kolejowej oraz nowoczesnych peronów spełniających standardy obowiązujące w Unii Europejskiej podróżni korzystający z połączeń kolejowych na zmodernizowanym odcinku linii nr 7 uzyskali możliwość podróżowania w komfortowych i bezpiecznych warunkach.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew (RPO)

Prace w ramach Projektu realizowane na odcinku Lubartów – Parczew oraz w rejonie przystanku osobowego Ciecierzyn zostały rozpoczęte w 2019 roku. Zakończenie planowano w 2022 roku ale w trakcie trwania prac został zwiększony zakres. Uzyskano dodatkowe środki finansowe na zaprojektowanie i budowę kładki w Lubartowie, co zostanie wykonane do III kwartału 2023 roku. W ramach Projektu m.in. zmodernizowano przejazdy kolejowo-drogowe, w tym nawierzchnię drogową na przejazdach, zmodernizowano nawierzchnię kolejową oraz wybudowano nowoczesne perony spełniające standardy UE. W efekcie został skrócony czas przejazdu pociągów na odcinku Parczew-Lubartów a także został znacznie podniesiony poziom bezpieczeństwa na styku linii kolejowej i dróg publicznych. Dzięki budowie nowoczesnych peronów wraz z korektą lokalizacji części istniejących przystanków podróżni zyskali nie tylko możliwość bezpiecznego, komfortowego korzystania z infrastruktury kolejowej lecz również został poprawiona dostępność kolei.

Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T (CEF 14-20)

Na terenie woj. lubelskiego trwają nadal prace w ramach Projektu, który rozpoczął się w 2018 roku. Celem projektu jest wdrożenie interoperacyjnego Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami. Korzyści płynące z realizacji projektu to przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów. Inwestycja realizowana jest spójna z założeniami Narodowego Planu Wdrażania Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej. Sprawniejsze zarządzanie ruchem kolejowym pozytywnie wpłynie na punktualność pociągów. Wprowadzenie systemu umożliwi także swobodne przekraczanie granic na europejskich liniach kolejowych bez konieczności wymiany lokomotyw.

System ETCS zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa, poprzez przekazywanie do kabiny maszynisty zunifikowanych informacji ruchowych odczytanych z warstwy podstawowej systemów srk oraz przez ciągły nadzór prowadzenia pociągu.

Na terenie woj. lubelskiego znajdują się linie objęte Projektem, w tym:

- Linia nr 7,
- Linia nr 26,
- Linia nr 30,
- Linia nr 68,
- Linia nr 69,
- Linia nr 101.

Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Dorohusk – Jagodin (KPK – budżet państwa, realizacja – IZ Lublin)

W 2021 roku prowadzono prace nawierzchniowe w torze szlakowym i GZ linii nr 63 na odcinku pomiędzy st. Dorohusk a Zawadówka Naftobaza. W ramach prac zrewitalizowano nawierzchnię torową na w/w odcinku. W 2022 roku kontynuowane są prace w ramach Projektu ale zakres obejmuje tory boczne, punkty przeładunkowe itd. IZ Lublin wystąpił o zabezpieczenie środków na kontynuowanie prac w rejonie transgranicznym również w 2023 roku.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021- 2025

Celem Projektu jest poprawa dostępności do infrastruktury kolejowej i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Perony są budowane zgodnie z obowiązującymi standardami technicznymi z zapewnieniem dostępu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, niewidomych oraz niedowidzących.

W wybranych przypadkach budowy nowych peronów w rejonie przejazdów kolejowo drogowych kat. D przewiduje zmianę do kat. C. Budowa nowych peronów zapewnia podwyższenie standardów bezpieczeństwa dla pasażerów korzystających z przewozów kolejowych.

Lista lokalizacji na terenie woj. Lubelskiego (będących pod zarządem IZ Lublin):

- Sarnów,
- Leopoldów,
- Długi Kąt,
- Szczepieszyn Miasto,
- st. Klemensów,
- Żurawica,
- Wólka Niedzieliska,
- Łagiewniki,
- Zamość Starówka,
- Zamość Wschód,
- st. Kraśnik,
- st. Bystrzyca,
- Aleksandrów,
- Jaski,
- Bezwola,
- Lisiowólka,
- Milanów,
- Grabów Szlachecki,
- Chełm Miasto,
- Złojec.

Prace zostały rozpoczęte w 2021 roku. Zakończenie robót budowlanych w ramach projektu przewidywane jest w 2024 roku.

INWESTYCJE PLANOWANE NA TERENIE WOJ. LUBELSKIEGO:

Inwestycje planowane w ramach KPO 2022-2024 przez IZ Lublin

Zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacjach Zawada, Zamość, Zamość Szopinek, Jarosławiec, Werbkowice, Hrubieszów, ze sterowaniem ze stacji Zawada.

Zakres rzeczowy obejmuje sporządzenie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych oraz wykonanie robót budowlanych. W ramach Projektu zostanie wybudowany nowy budynek, w którym utworzony zostanie LCS Zawada. Przewiduje się wymianę przestarzałych technologicznie urządzeń srk. Zostanie zaprojektowany i wykonany odcinek zdalnego prowadzenia ruchu Zawada – Hrubieszów Miasto sterowany ze stacji Zawada obejmujący również stację Zamość Bortatycze na linii nr 83. Na wybranych przejazdach zostanie zmieniona kategoria z kat. A do kat. B. Przewiduje się przeniesienie UZK przejazdów kat. C na nastawnię Zawada. Część rozjazdów zostanie wymieniona. Szczegółowy zakres prac nawierzchniowych będzie wynikał z konieczności dostosowania nawierzchni kolejowej każdej stacji do zaprojektowanego układu urządzeń srk. W branży energetycznej przewiduje się remont, przebudowę lub budowę urządzeń oświetlenia zewnętrznego stacji: Zawada, Zamość, Jarosławiec, Miączyn, Werbkowice, Hrubieszów Miasto, Zamość Bortatycze w zakresie niezbędnym dla prawidłowej obsługi zabudowanych urządzeń srk. Ponadto zakres obejmuje budowę lub przebudowę oświetlenia przejazdów, montaż EOR, przebudowę kolizji a także zapewnienie zasilania zabudowanych urządzeń.

Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom na odcinku Łuków Łapiguz – Dęblin

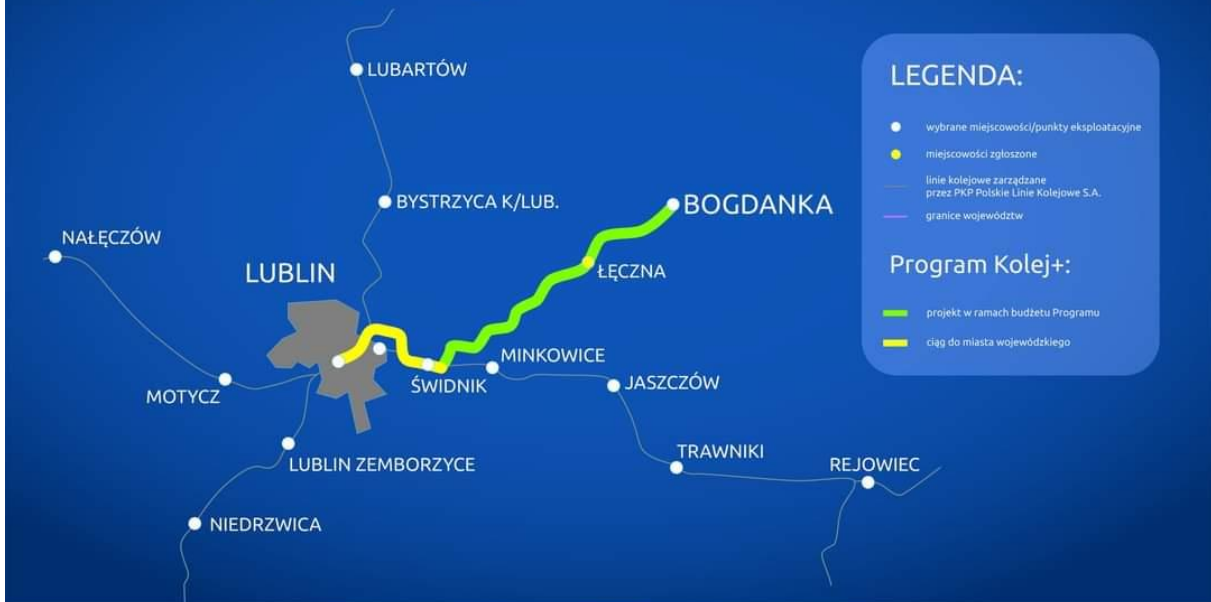
W zakresie zadania przewidziano m.in.:

- roboty torowe, w tym mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej w km 6,000 – 31,500, podbicie mechaniczne rozjazdów nr 1, 2, 3, 4 w stacji Okrzeja oraz wymiana nawierzchni S49 na typ 60 E1 na podkładach strunobetonowych w torze nr 1 w km 6,000 – 30,760,
- budowa nowych peronów na przystanku osobowym w Borowinie i Hordzieżce (modernizacja Przystanków Osobowych),
- likwidacja części przejazdów kolejowo – drogowych i przejść w poziomie szyn,
- zmiana (podwyższenie) kat. wybranych przejazdów kolejowo-drogowych lub wymiana nawierzchni torowej i drogowej przejazdach,
- rewitalizacja oświetlenia w obszarze objętym zadaniem,
- rewitalizacja odwodnienia.

Kolej Plus (IR)

- budowa linii kolejowej Szastarka - Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik,
- utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/KWK Bogdanka,
- rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa,
- elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin,
- prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada.

Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PROGRAM Kolej+

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Budowa linii kolejowej Szastarka - Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik

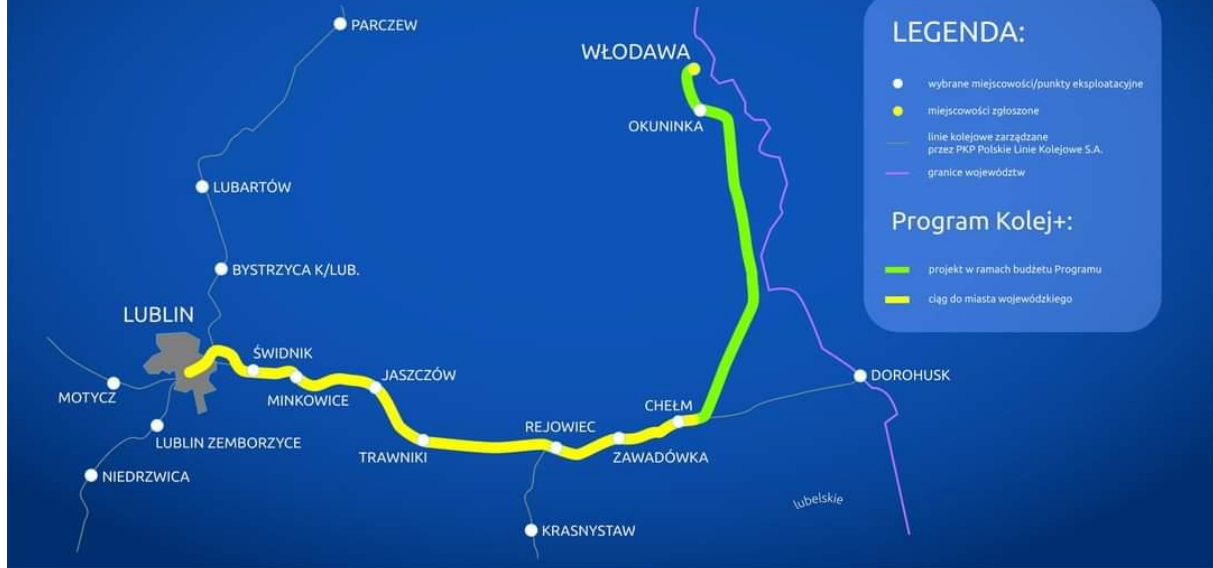


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

PROGRAM Kolej+

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa

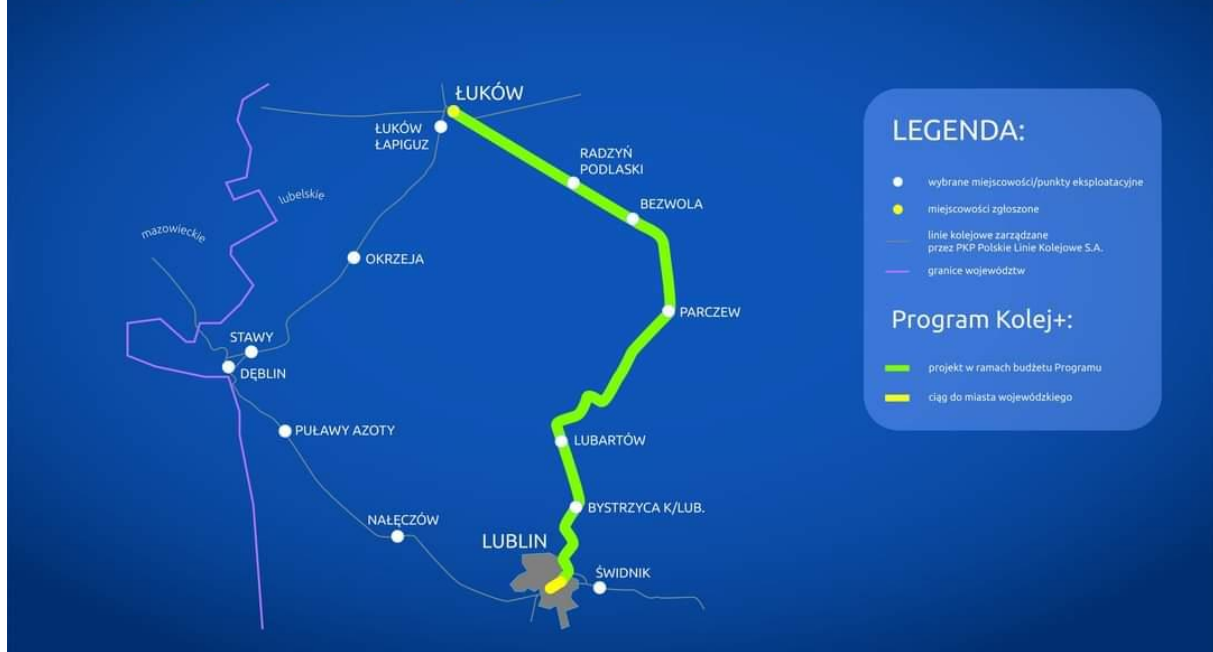


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin

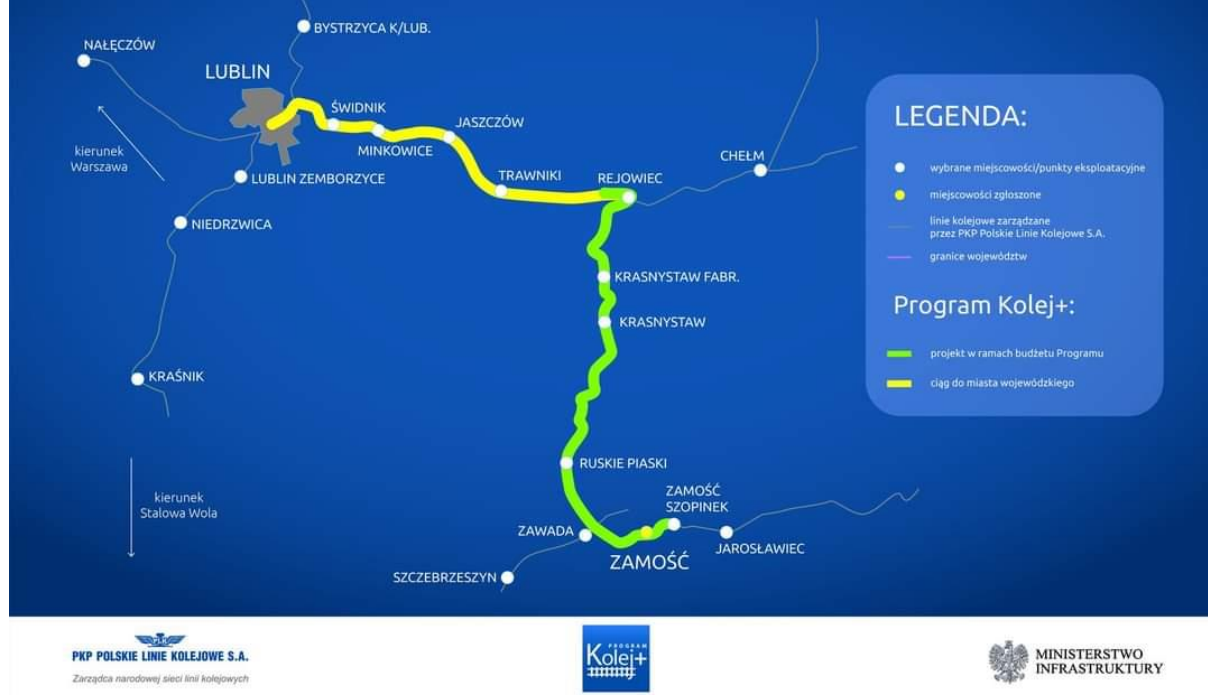


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łączy omijającej stację Zawada



W ramach poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych prowadzone są następujące działania:

- wykonywanie pasów wibracyjno – akustycznych na min. 2 przejazdach własnych oraz występowanie do zarządców dróg o rozpatrzenie możliwości wykonania takich pasów,
- przeprowadzanie wspólnie z przedstawicielami Policji oraz Straży Ochrony Kolei akcji uświadamiającej kierowców pn.: „Bezpieczny przejazd”,
- w ramach prowadzonych działań ciągłych: naprawa oraz wykonywanie remontów przejazdów kolejowo – drogowych, współpraca z zarządcami dróg w zakresie uzupełniania/odnowienia oznakowania pionowego i poziomego dróg, naprawa nawierzchni na dojazdach do przejazdów,
- weryfikacja iloczynu ruchu oraz innych warunków terenowych w celu ewentualnego podwyższenia kategorii przejazdu,
- występowanie do SOK oraz Policji o zwiększenie patroli na tych przejazdach kolejowo-drogowych,
- organizowanie akcji prewencyjno-edukacyjnych w ramach kampanii społecznej "Bezpieczny przejazd - Szlaban na ryzyko".

Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap I – część przejazdowa (POLiŚ)

W 2017 roku podpisano umowę na przebudowę przejazdów m.in. na terenie woj. lubelskiego. Najważniejsze rezultaty projektu to poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach z drogami publicznymi oraz likwidacja ograniczeń prędkości.

Przejazdy objęte Projektem na terenie woj. lubelskiego, i będące pod zarządem IZ Lublin:

Nr linii	km osi obiektu [km]
7	210,960
7	217,122
7	224,786
7	237,096
7	251,704
7	252,911
7	254,609
7	261,058
7	262,495
26	7,716
26	13,381
26	42,862
69	1,422
69	5,902
69	21,743

Wymiana urządzeń przejazdowych typu SPA-1 i SPA-2 na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe SA - IZ Lublin - Etap 1-3 oraz Zabudowa, wymiana urządzeń przejazdowych na sieci PKP PLK - IZ Lublin Etap 4

Projekt obejmuje lokalizacje:

- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 241,546 linia kolejowa nr 7 - Przejazd kat. C SSP typu COB-63, zlokalizowany na szlaku Zawadówka – Uherka,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km+ 6,828 linia kolejowa nr 68 - Przejazd kat. C SSP typu COB-63, zlokalizowany na szlaku Lublin Rury – Lublin Zemborzyce,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 39,284 linia kolejowa nr 68 - Przejazd kat. C SSP typu COB-63, zlokalizowany na szlaku Wilkołaz – Kraśnik,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 107,626 linia kolejowa nr 69 - Przejazd kat. C SSP typu COB-63, zlokalizowany na szlaku Susiec – Bełżec,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 3,980 linia kolejowa nr 72 - Przejazd kat. C SSP typu COB-63, zlokalizowany na szlaku Zawada – Zamość,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 95,216 linia kolejowa nr 68 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-2A, zlokalizowany na szlaku Lipa – Charzewice,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 61,458 linia kolejowa nr 68 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-2, zlokalizowany na szlaku Szastarka – Rzeczyca,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 208,229 linia kolejowa nr 7 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-1, zlokalizowany na szlaku Jaszczów – Trawniki,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 236,134 linia kolejowa nr 7 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-1, zlokalizowany na szlaku Rejowiec – Zawadówka,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 17,160 linia kolejowa nr 69 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-1, zlokalizowany na szlaku Krasnystaw Fabryczny – Krasnystaw,
- Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 119,092 linia kolejowa nr 69 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-1, zlokalizowany na szlaku Susiec – Bełżec,

- 1 2 . Przejazd kolejowo – drogowy kat. „C” w km 48,873 linia kolejowa nr 68 - Przejazd kat. C SSP typu SPA-2A, zlokalizowany na szlaku Kraśnik – Szastarka.

Dla każdego z wymienionych przejazdów kolejowo – drogowych koniecznym jest:

- Opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej wielobranżowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego;
- Uzyskanie niezbędnej decyzji administracyjnej i pozwoleń związanych z realizacją inwestycji; -Uzyskanie niezbędnych uzgodnień, opinii, warunków usunięcia kolizji;
- Zabudowa nowych urządzeń przejazdowych wraz z niezbędnymi pracami w branży energetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej.

NA TERENIE ZAKŁADU LINII KOLEJOWYCH W LUBLINIE NA TERENIE WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH ZAISTNIAŁO:

W roku 2019 – 10 wypadków w których śmierć poniosła 1 osoba, 1 osoba ciężko ranna, 2 osoby ranne.

W roku 2020 – 6 wypadków w których śmierć poniosła 1 osoba, 2 osoby ciężko ranne. rok 2021 – 11 wypadków w których śmierć poniosła 1 osoba, 2 osoby ciężko ranne. rok 2022 (do dnia 31.10.2022 r.) – 7 wypadków w których 5 osób zostało rannych.