

Konferencja

**GAMBIT
Mazowiecki**

Patronat:

Adam Struzik

- Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- Przewodniczący Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Jacek Kozłowski

- Wojewoda Mazowiecki

Organizator:

**Wojewódzki Ośrodek
Ruchu Drogowego w Radomiu**

Redakcja:

**Wojewódzki Ośrodek
Ruchu Drogowego w Radomiu**

Konsultacja naukowa:

dr Mirosław Gidlewski

Projekt graficzny:

Marusz Zając

ISBN 978-83-62805-20-4

Współpraca wydawnicza
Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM”
26-600 Radom, ul. Czachowskiego 34
tel./fax +48 48 369 80 74

Konferencja

GAMBIT Mazowiecki

**działania wdrożeniowe
w regionie radomskim**

Jedlnia-Letnisko, 25–26 sierpnia 2011

■ Spis treści

Wstęp	
<i>Mirosław Szadkowski</i> – Dyrektor WORD w Radomiu	7
Wystąpienia	
<i>Adam Struzik</i> – Marszałek Województwa Mazowieckiego . .	9
<i>Jacek Kozłowski</i> – Wojewoda Mazowiecki	15
<i>nadinsp. Ryszard Szkotnicki</i> – Mazowiecki Komendant Wojewódzki Policji	17
<i>nadbryg. Gustaw Mikołajczyk</i> – Mazowiecki Komendant Państwowej Straży Pożarnej	19
Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie radomskim w latach 2002–2010	
– <i>Mirosław Gidlewski, Leszek Jemioł</i>	21
GAMBIT Mazowiecki – synteza działań wdrożeniowych	
– <i>Tomasz Matuszewski</i>	35
Działania lokalne w świetle europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego	
– <i>Maria Dąbrowska-Loranc, Dagmara Jankowska</i>	45
Inspekcja Transportu Drogowego a bezpieczeństwo ruchu drogowego – <i>Andrzej Łuczycycki</i>	58
Zarządzanie drogami wojewódzkimi – obowiązki wynikające z przepisów prawa oraz przykłady zrealizowanych zadań dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	
– <i>mgr inż. Zbigniew Ostrowski</i>	65
Realizacja programu GAMBIT Mazowiecki	
– <i>Andrzej Szklarski</i>	75
Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj”	
– <i>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</i>	78
GAMBIT Zwoleński Powiatowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	84
Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gminie Przyłęk	109
Wychowanie komunikacyjne jako element umiejętności społecznych – <i>Maria Krzak</i>	123
Profilaktyka BRD w działaniach policyjnych	
– <i>asp. Andrzej Lewicki</i>	128

Portal Edukacyjny Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna Droga do Szkoły” – narzędzie wsparcia dla nauczycieli i rodziców – <i>Bożenna Chlabicz</i>	136
Efekty Gambitu Warmińsko-Mazurskiego – <i>Krzysztof Piskorz</i>	142
Wydatki Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w aspekcie podatkowym i naruszenia dyscypliny finansów publicznych – <i>Ewa Trendowicz</i>	147
Powiatowy Zespół Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – <i>Jacek Kobyliński</i>	153
Postawiliśmy na bezpieczeństwo – <i>Elżbieta Osuch</i>	156
Działalność Publicznej Szkoły Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – <i>mgr Ewa Borowiecka,</i> <i>mgr Agata Dmochowska, mgr Urszula Pomarańska</i>	164
„Od przedszkolaka po absolwenta gimnazjum” czyli jak realizujemy tematykę BRD w szkołach w Wilkowie? – <i>mgr Tomasz Augustewicz</i>	186
Realizacja „Wychowania komunikacyjnego” w gimnazjach na przykładzie Publicznego Gimnazjum nr 3 im. Jana Kochanowskiego w Radomiu – <i>Marek Skoczylas</i>	197
Gambit Mazowiecki – działania wdrożeniowe WORD w Radomiu – <i>Marcin Dąbrowski</i>	214
Elementy profilaktyki wypadkowej w szkoleniu kandydatów na kierowców – <i>Marcin Suwała</i>	220

Mirosław Szadkowski

Dyrektor WORD w Radomiu

■ Wstęp

Działania zmierzające do ciągłego zmniejszania liczby wypadków i ich ofiar są obecnie swego rodzaju oczywistością. Wynika to z przekonania, że koszty społeczne i gospodarcze wypadków drogowych nie mogą być traktowane jako naturalna konsekwencja rozwoju motoryzacji. Doświadczenia wielu krajów wskazują, że istotną poprawę BRD można uzyskać tylko przez prowadzenie skoordynowanych działań, a podstawę sukcesu stanowią dobrze przygotowane i konsekwentnie wdrażane programy BRD. Okoliczności wypadków drogowych są zazwyczaj bardzo złożone, a zatem poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga interdyscyplinarnych działań, szczególnie edukacyjnych i prewencyjnych.

Powyższe fakty wystarczająco określają powód, aby bliżej przyrzeć się problemom związanym ze wstępnym etapem wdrażania GAMBIT-u Mazowieckiego w regionie radomskim. Tym bardziej, iż są one prawdopodobnie porównywalne z występującymi w pozostałych subregionach województwa mazowieckiego.

Zasadniczą intencją Konferencji jest zdefiniowanie najważniejszych zagrożeń BRD i priorytetowych zadań w zakresie ich eliminowania dla jednostek samorządowych na szczeblu powiatów i gmin.

Materiały konferencyjne zawierają wiele przykładów działań zapobiegawczych i naprawczych w BRD.

Na próżno jednak szukać podpowiedzi samorealizujących się rozwiązań. Każdy program to swoisty katalog problemów, ale bez instrukcji ich skutecznego wdroże-

nia w konkretnych okolicznościach. Wyrażam przekonanie, iż niniejsza publikacja przyczyni się do pogłębienia wiedzy, ugruntowania świadomości na temat zagrożeń BRD i sposobów ich redukcji w regionie radomskim.

W imieniu organizatorów Konferencji pragnę podziękować przede wszystkim autorom referatów. Powstało wiele ciekawych opracowań w wykonaniu nauczycieli, pracowników administracji samorządowej, bez których niniejsza publikacja nie byłaby kompletna. Dyrektorowi WORD w Olsztynie dziękuję za tekst z optymistycznym wydźwiękiem, w którym znajdziemy argumenty potwierdzające skuteczność wdrożonego tam wcześniej GAMBIT-u.

Szczególne podziękowania składam Panu Adamowi Struzikowi, Marszałkowi Województwa Mazowieckiego oraz Panu Jackowi Kozłowskiemu, Wojewodzie Mazowieckiemu, którzy objęli patronatem honorowym Konferencję.



Adam Struzik

Marszałek
Województwa Mazowieckiego
Przewodniczący Mazowieckiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Samorząd województwa mazowieckiego uznał potrzebę prowadzenia działań mających na celu stałą poprawę bezpieczeństwa publicznego mieszkańców, za jeden z najważniejszych priorytetów. W roku 2004 podjęto działania mające na celu opracowanie i uruchomienie mechanizmów (programów) mogących wpłynąć na poprawę stanu bezpieczeństwa w regionie. Mając świadomość, iż bezpieczeństwo publiczne to ogromny pakiet zagadnień, działań i obszarów składających się w konsekwencji na subiektywne i obiektywne odczucie każdego z nas, działaniami tymi objęto najważniejsze sfery bezpieczeństwa w tym zagrożenia pożarowego, wypadkiem na drodze i na wodzie oraz przestępczością. Na indywidualne poczucie bezpieczeństwa ma wpływ zarówno obserwowana skuteczność zabezpieczeń przed sytuacjami, w których obywatel może stać się ofiarą przestępstwa, wypadku, pożaru czy katastrofy, jak i świadomość otrzymania szybkiej oraz profesjonalnej i skutecznej pomocy w sytuacji wystąpienia zagrożenia. Aktualnie jednym z najważniejszych segmentów bezpieczeństwa publicznego, ze względu na największą liczbę ofiar, jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, któremu poświęcona jest dzisiejsza konferencja. Mając pełną świadomość wagi tego problemu samorząd województwa prowadził i kontynuuje działania mające

na celu ograniczenie liczby zdarzeń drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych, a także skutków wypadków komunikacyjnych.

Uznaliśmy, iż znaczącą poprawę stanu bezpieczeństwa publicznego, w tym bezpieczeństwa w ruchu drogowym, mogą przynieść tylko wszechstronne działania prowadzone zarówno w sferze modernizacji wyposażenia technicznego służb ratowniczych i prewencyjnych, szkolenia ratowników jak i w sferze edukacji publicznej mającej na celu kształtowanie świadomości i postaw społeczeństwa.

W wyniku podjętych działań modernizacyjnych służby ratownicze funkcjonujące w województwie, dysponują dziś bardzo dobrze wyszkolonymi ratownikami wyposażonymi w nowoczesny, specjalistyczny sprzęt co umożliwia natychmiastowe podjęcie profesjonalnych i skutecznych działań ratowniczych w sytuacji każdego zagrożenia. Osiągnięcie tak wysokiego poziomu wyposażenia służb ratowniczych wymagało podjęcia przez samorząd województwa ogromnego wysiłku finansowego i organizacyjnego. Podjęto działania na skalę nie mającą do dziś precedensu w innych województwach. **Na program poprawy wyposażenia OSP, PSP i Policji wydaliśmy łącznie ponad 72 mln zł.** W ramach programów modernizacyjnych połączyliśmy środki samorządów wszystkich szczebli oraz instytucji będących beneficjentami programów. Pozwoliło to na zakup wyposażenia o łącznej wartości przekraczającej **120 mln zł**, w tym ponad **500** samochodów pożarniczych, **381** samochodów policyjnych, **15** łodzi i **8** motocykli oraz różnego typu sprzętu pożarniczego i policyjnego. Efektem wspólnego działania są rewolucyjne wręcz zmiany w dziedzinie wyposażenia służb ratowniczych i prewencyjnych w najnowszej generacji specjalistyczny sprzęt techniczny. Samorząd województwa, także w roku 2011, kontynuuje program pomocowy mający na celu dalsze doposażenie jednostek ratowniczych.

Inwestycje w bezpieczeństwo, w tym inwestycje w BRD, okazały się bardzo potrzebnymi i trafionymi z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, o czym najlepiej świadczą przedstawione tendencje i liczby. Przede wszystkim odnotowujemy trwałą tendencję spadkową liczby wypadków drogowych oraz liczby osób rannych i zabitych. **Odnotowujemy także, na czym nam szczególnie zależało, znaczący spadek liczby zdarzeń drogowych, których sprawcami są dzieci i młodzież oraz znaczący spadek liczby ofiar tych zdarzeń.**

Młode pokolenie uczestników ruchu drogowego objęte zostało wieloma programami z zakresu wychowania komunikacyjnego realizowanymi przez różne instytucje, w tym Policję, instytucje samorządowe, a także coraz aktywniej działające organizacje społeczne. Programem Samorządu Województwa Mazowieckiego „Bezpieczna droga do szkoły” objęto wszystkie szkoły podstawowe i gimnazja działające na Mazowszu. W programie tym, w latach 2009–2011 (do końca br.) weźmie udział ponad 200 tys. dzieci i młodzieży. Na realizację programu Samorząd Województwa, wraz z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego, przeznaczył kwotę ponad 3 mln zł. Program jest kontynuowany.

Osiągnięte pozytywne efekty prowadzonych działań są dobrym prognozą i stanowią zachętę do ich kontynuowania. W celu dalszej poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego Mazowiecka Rada BRD przyjęła dokument „GAMBIT Mazowiecki 2010” z zaleceniem, adresowanym do Pełnomocników regionalnych ds. BRD, jak najszybszego przyjęcia i realizacji założeń GAMBIT-u w wymiarze powiatowym i gminnym. Są to kolejne działania jakie należy podjąć w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te, to nie tylko praca samorządów polegająca na edukacji, modernizacji czy kontroli, to także umożliwienie społecznościom lokalnym i organizacjom społecznym partycypacji

w pracach na rzecz BRD. Społeczeństwo staje się w coraz większym stopniu świadomym uczestnikiem działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Przejawy aktywności społecznej widoczne są w najróżniejszych obszarach, a sygnały płynące od mieszkańców jednoznacznie wskazują, iż poczucie bezpieczeństwa i zaufanie do służb ratowniczych i porządkowych stale i zasadnie rośnie. Obserwujemy wiele pozytywnych przykładów inicjatyw społecznych, takich jak tworzenie organizacji „Motocyklowe Ratownictwo Medyczne” w Radomiu czy Warszawie, jak powołanie Drużyny ratownictwa wodnego w OSP w Siecieni czy odbudowa całych jednostek OSP zdolnych do podjęcia działań ratowniczych na drodze – przykład jednostki OSP w Kuninie. Jednostka ta, dzięki osobistemu zaangażowaniu dh Józefa Kacperskiego (proboszcza parafii) przechodzi w szybkim tempie drogę od stanu likwidacji do KSRG. To także przykład Stowarzyszenia „Bezpieczna droga” z Gostynina, które na własną rękę i z własnych środków prowadzi działania edukacyjne w przedszkolach na terenie całego powiatu. Prezentowane przykłady społecznej aktywności wskazują, iż mieszkańcy widząc dokonujące się pozytywne zmiany w zakresie poprawy bezpieczeństwa, chcą w tym procesie aktywnie uczestniczyć. To ogromny kapitał, którego nie wolno nam zmarnować. Obserwujemy także potrzebę zwiększania udziału mieszkańców w konsultacjach społecznych w trakcie przygotowywania inwestycji drogowych. Bezpośrednio do Marszałka Województwa i Mazowieckiej Rady BRD wpływa wiele próśb od przedstawicieli społeczności lokalnych (np. z miejscowości Wielogóra, Barak, miasta Radom) o interwencję w sprawie zmiany organizacji ruchu drogowego, także w miejscach, które niedawno zostały oddane do użytku. Mamy świadomość, iż przy przygotowaniu inwestycji czegoś nie dopatrzono zarówno po stronie samorządów jak i po stronie mieszkańców. Słuszne wnioski obywateli w sprawie

poprawy rozwiązań komunikacyjnych powinny być zgłaszane i wzięte pod uwagę na etapie planowania, projektowania, również w fazie realizacji inwestycji. Po jej ukończeniu przebudowa miejsc uznanych przez mieszkańców za niebezpieczne może być utrudniona lub wręcz niemożliwa ze względu na uwarunkowania terenowe, także ze względu na brak środków. W dobrze pojętym interesie wspólnym powinna funkcjonować aktywna partycypacja społeczności lokalnych w przemianach infrastrukturalnych zachodzących w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Umożliwianie i zachęcanie do korzystania z prawa do uczestnictwa w konsultacjach, na każdym etapie realizacji inwestycji, przynieść może wiele pozytywnych efektów w postaci akceptacji społecznej dla realizowanego projektu, a przede wszystkim w postaci poprawy bezpieczeństwa mieszkańców. Dziś nikogo już nie trzeba przekonywać jak ważnymi dla bezpieczeństwa są właściwe rozwiązania komunikacyjne (np. połączone z separacją ruchu, przejściami dla pieszych, sygnalizacją świetlną) służące mieszkańcom i wpływające na poprawę bezpieczeństwa. Zatem szczególnie niepokoić może fakt, iż niedogodności czy błędy w rozwiązaniach komunikacyjnych mieszkańcy dostrzegają dopiero po zakończeniu inwestycji. To zdecydowanie za późno. Aby uniknąć wielu niepotrzebnych ofiar i dramatów (np. w Wielogórze) o bezpieczeństwie trzeba rozmawiać na co dzień a szczególnie przed rozpoczęciem inwestycji. Dialog społeczny z mieszkańcami to niezwykle ważny instrument działania samorządów mający wpływ na wzrost poziomu akceptacji i udziału mieszkańców w działaniach na rzecz BRD. Społeczności lokalne stają się ważnym partnerem w działaniach na rzecz bezpieczeństwa. Potencjału tego, jakim jest aktywność społeczna, nie wolno nam zmarnować. Przedstawione powyżej działania nakierowane na edukację komunikacyjną, szkolenie i doposażenie

służb ratowniczych i prewencyjnych, także na przebudowę infrastruktury drogowej, skutkujące zmniejszeniem liczby zdarzeń drogowych oraz znacznym zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych, w pełni wpisują się w przyjęty przez Polskę w 2004 roku III Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego jesteśmy uczestnikami.



Jacek Kozłowski
Wojewoda Mazowiecki

Z prawdziwą przyjemnością objąłem patronatem tegoroczną edycję programu GAMBIT Mazowiecki. Gdy kilka lat temu wspólnymi siłami utworzyliśmy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanęliśmy twarzą w twarz ze smutną prawdą. Drogi na terenie województwa mazowieckiego, mimo wielu akcji podjętych w celu zmniejszenia tragicznych statystyk, nadal są jednymi z najniebezpieczniejszych w całej Polsce. Wg raportu GAMBIT-u z 2010 roku, na mazowieckich trasach ginie o 23% więcej osób, niż w całej Polsce, i o 300% więcej niż przeciętnie w krajach UE. Ufam, że projekt ten będzie początkiem zmian. Zmian, które pozwolą nam podróżować bezpiecznie, bez jakichkolwiek obaw o życie i zdrowie najbliższych.

Ogromne znaczenie dla danej sprawy mają projekty realizowane wspólnie przez rząd i samorządy. Działania te dają dużo lepsze efekty niż podejmowane wyłącznie na jednym ze szczebli władzy. Przykładem jest Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008–2011, który stanowi dodatkowe źródło pieniędzy na rozwój infrastruktury drogowej. W 2009 roku na budowę i modernizację lokalnych tras na Mazowszu przeznaczono aż 62,5 mln zł, co w znaczny sposób wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa drogowego. Niestety w dalszym ciągu myślenie wielu ludzi

nt. bezpieczeństwa i podejmowanych programów charakteryzuje swojego rodzaju akcyjność i brak spójności. Ważne jest, aby nie wkładać wysiłku w organizację przedsięwzięć, których efekty są w rzeczy samej raczej trudne do zbadania i oceny. Program musi być spójny i konstruktywny, a jego wdrażanie powinno podlegać nieustannej kontroli. Na szczęście coraz więcej osób potrzeby te dostrzega, czego najlepszym przykładem jest stworzenie i realizacja GAMBIT-u.

Nadrzędnym celem Mazowieckiego GAMBIT-u jest systematyczne zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych tak, aby statystyki województwa były niższe niż średnie w kraju. Mając na uwadze fakt, że każdego roku na mazowieckich drogach ginie ponad 900 osób, ufam, iż nasze wspólne działanie przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa drogowego. Podwińmy rękawy, bo czeka nas okres ciężkiej pracy!



nadinsp. Ryszard Szkotnicki

Mazowiecki
Komendant Wojewódzki Policji

*Ratowanie istnień ludzkich –
najważniejsze z zadań!*

Jednym z głównych kryteriów, którymi się kierujemy przy ocenie poziomu naszego życia jest poczucie bezpieczeństwa – w miejscu pracy, zamieszkania, w szkołach, w miejscach wypoczynku i rekreacji. Istotne obawy i zarazem oczekiwania wiążą się z bezpieczeństwem na drogach.

Konferencja, której jesteście Państwo uczestnikami, koncentruje się głównie na ograniczeniu zagrożeń w ruchu drogowym na obszarze naszych wsi, miast powiatów i wreszcie całego regionu. Cieszę się, że dzięki programowi poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu – GAMBIT Mazowiecki, debata nad tą niezwykle ważną kwestią odbędzie się w gronie przedstawicieli samorządów lokalnych z regionu radomskiego.

Główne aspekty naszej społecznej egzystencji zależą w przeważającej mierze od samorządów lokalnych, które ustalają priorytety i rezerwują środki budżetowe na ich realizację. Liczę, że wśród tych priorytetów poczesne miejsce zajmie rozwój przyjaznej dla uczestników ruchu drogowego infrastruktury.

W zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zadania Policji są precyzyjnie określone i w największym skrócie polegają na identyfikowaniu

zagrożeń i zapewnieniu przeciwdziałania im, wykorzystując wszelkie dostępne metody, środki, czy też taktyki. Wokół tego zadania koncentrujemy nasze wysiłki, traktując z równą powagą działania doraźne, jak i te, na których efekty trzeba będzie czekać wiele lat.

W tym kontekście zachęcam wszystkich do współpracy z mazowiecką Policją na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób starszych (Program NURD 60+) oraz promocji programu Edukacja dla Bezpieczeństwa, o którego wprowadzenie do szkół stale apelujemy. Przed nami wiele nowych wyzwań, dalszych poszukiwań sposobów na zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego i nieustających starań w celu ratowania istnień ludzkich – najważniejszego z zadań! Chcemy służyć każdej społeczności lokalnej i wspólnie zmieniać sytuację na naszych drogach. Wszystkim organizatorom konferencji składam serdeczne podziękowania za zaangażowanie i trud włożony w jej przygotowanie, zaś wszystkim uczestnikom życzę, aby nawiązane lub odnowione kontakty oraz wynikające z wystąpień i dyskusji wnioski były inspiracją do podejmowania skoordynowanych i efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach regionu radomskiego.

Szczególne podziękowania składam na ręce Mirosława Szadkowskiego – dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu. Jego niezwykła konsekwencja w dążeniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez rzetelną edukację komunikacyjną oraz promocję bezpieczeństwa ruchu drogowego zasługują na najwyższe uznanie, wdzięczność i szacunek.



nadbryg. Gustaw Mikołajczyk

Mazowiecki Komendant Wojewódzki
Państwowej Straży Pożarnej

Państwową Straż Pożarną powołano jako zawodową, umundurowaną i wyposażoną w specjalistyczny sprzęt formację, przeznaczoną do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami. Jako inne miejscowe zagrożenia rozumie się min. wypadki drogowe, niestety tak powszechne w obecnych czasach. Ponadto, Państwowa Straż Pożarna jako organizator Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, mającego na celu ochronę życia, zdrowia i mienia, koordynuje działania podmiotów systemu podczas akcji ratowniczych w następstwie wypadków drogowych. Chcąc skutecznie nieść pomoc ofiarom wypadków należy podjąć szereg działań planistyczno-organizacyjnych mających na celu odpowiednie przeszkolenie ratowników, a także doposażenie podmiotów ratowniczych w odpowiedniej jakości specjalistyczny sprzęt. Aby pomoc podczas akcji ratunkowych w wypadkach drogowych była szybka, sprawna i skuteczna w jednostkach Państwowej Straży Pożarnej na terenie woj. mazowieckiego powołano specjalistyczne grupy ratownictwa technicznego stosujące techniki ratownicze i wykorzystujące specjalistyczny sprzęt do działań ratowniczych podczas katastrof i wypadków budowlanych, komunikacyjnych oraz infrastruktury technicznej.

Istotnym punktem i wzmocnieniem działań podczas prowadzenia akcji ratowniczych było wprowadzenie szkoleń dla strażaków PSP w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy. Wszystkie działania miały na celu zapewnienie, że na miejscu zdarzenia ratownicy KSRG będą w stanie udzielić ofiarom wypadku drogowego kompleksowej i profesjonalnej pomocy.

Wyrażam głębokie przekonanie, że konferencja nt. „GAMBIT Mazowiecki – działania wdrożeniowe w regionie radomskim” przyczynią się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa nie tylko na drogach regionu ale także całego województwa mazowieckiego.

Mirosław Gidlewski
Leszek Jemioł

Politechnika Radomska, Wydział Mechaniczny,
Instytut Eksploatacji Pojazdów i Maszyn

Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie radomskim w latach 2002–2010

1. Wstęp

Stały wzrost liczby pojazdów, zadań transportowych i ruchliwości społeczeństwa doprowadził do wysokiego natężenia ruchu drogowego oraz narastania wynikających z tego zagrożeń, głównie w rezultacie wypadków drogowych. Utrzymująca się wysoka liczba wypadków drogowych i ich ofiar obecnie staje się jednym z najważniejszych problemów społecznych. Zatem przeciwdziałanie powstawaniu wypadkom drogowym i ich skutkom jest jednym z poważnych zadań dla władz samorządowych i administracji publicznej. W tym zakresie są konieczne takie działania, aby rosnący ruch drogowy przestał powodować tak duże, jak obecnie, zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców.

Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego ma wymiar lokalny, regionalny, krajowy i ponadnarodowy. Szeroko publikowane dane statystyczne i liczne wypowiedzi oraz publikacje pokazują wysoki poziom zagrożenia w ruchu drogowym w Polsce, na Mazowszu oraz w regionie radomskim. Wysoka liczba wypadków i ich ofiar oraz wynikające z tego zagrożenia dla uczestników ruchu drogowego powodują, że te zagadnienia niepokoją i absorbują uwagę społeczeństwa, bo mają coraz poważniejszy wpływ na bezpieczeństwo i porządek publiczny. Wypadki drogowe i ich konsekwencje, które jeszcze parę lat temu dla wielu ludzi były nieistotne, teraz postrzegane są (nawet przez małe społeczności), jako szkodliwy element naszego życia. W rezultacie szybko narastają oczekiwania społeczne na zdecydowane działania na rzecz zmiany tej sytuacji.

Jednym z ważnych czynników umożliwiających planowanie i koordynowanie działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest gromadzenie i ciągła analiza danych o wypadkach drogowych i ich skutkach.

W Instytucie Eksploatacji Pojazdów Maszyn Wydziału Mechanicznego Politechniki Radomskiej powstał zespół, którego celem jest tworzenie bazy danych opisującej stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim na tle całej Polski, jak również na tle całej Unii Europejskiej. Instytutowa baza danych powstaje przy współpracy z Wojewódzką Komendą Policji w Radomiu, wykorzystuje dane zgromadzone w bazach SEWIK i GUS i obejmuje lata od 2002 do chwili obecnej. Istniejącą bazę danych wykorzystano do napisania prezentowanego artykułu.

2. Ogólna charakterystyka regionu radomskiego

Region radomski obejmuje swoim zasięgiem południową część województwa mazowieckiego. W jego skład wchodzi wszystkie powiaty stanowiące wcześniej województwo radomskie. W skład regionu radomskiego wchodzi osiem powiatów ziemskich (białobrzeski, grójecki, kozienicki, lipski, przysuski, radomski, szydłowiecki, zwoleński) i jeden powiat grodzki (miasto Radom).

W tabeli 1 przedstawiono parametry i wskaźniki charakteryzujące region radomski na tle województwa mazowieckiego i na tle Polski w aspektach mających istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

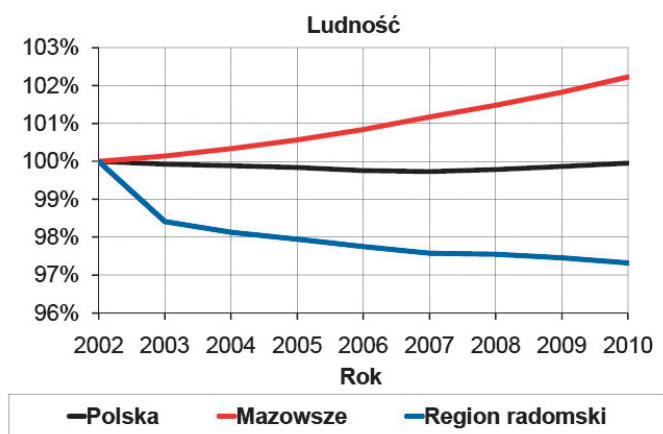
W 2010 roku w regionie radomskim mieszkało prawie 720 tysięcy osób, stanowiło to prawie 14% mieszkańców Mazowsza i prawie 2% mieszkańców Polski. Zmiany liczby ludności w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim w ostatnich dziewięciu latach przedstawiono na rys. 1. Z rysunku wynika, że w latach 2002–2010 liczba ludności Polski utrzymywała się w przybliżeniu na stałym poziomie, na Mazowszu nieznacznie rosła, a w regionie radomskim nieznacznie zmniejszała się.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ważny jest wiek uczestników ruchu drogowego. Na rys. 2 przedstawiono procentowe udziały grup wiekowych ludności w ogólnej liczbie mieszkańców Polski, Mazowsza i regionu radomskiego obliczone za przedział lat 2002–2010. Grupy wiekowe ludności zostały tak dobrane, aby odpowia-

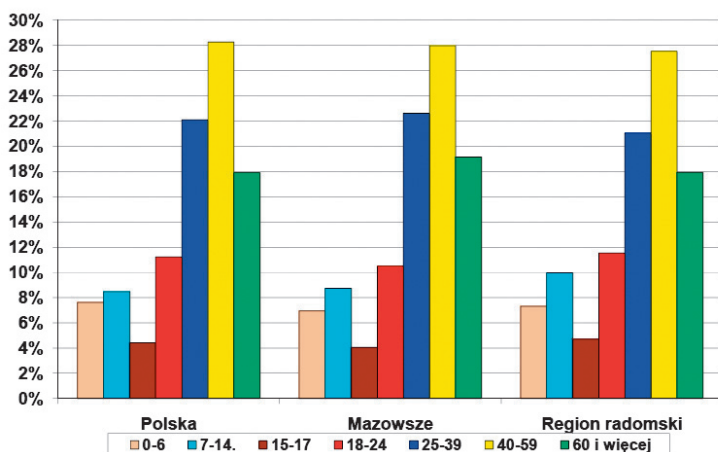
Tabela 1. Charakterystyczne parametry i wskaźniki opisujące region radomski na tle województwa mazowieckiego i Polski

Wielkość lub wskaźnik	Polska	Mazow- sze	Region radomski		
				Udział w Polsce [%]	Udział na Mazowszu [%]
Liczba ludności (2010)	38200037	5242911	717303	1,9	13,7
Powierzchnia (2010) [km ²]	312 679	35 558	7 031	2,2	19,8
Gęstość zaludnienia (2010) [os./km ²]	122	147	102	83,6	69,4
Długość dróg o twardej nawierzchni (2007) [km]	258 899	30 850	5 820,6	2,2	18,9
Długość dróg krajowych (2007) [km]	18 521	2 360	499,9	2,7	21,2
Długość dróg wojewódzkich (2007) [km]	28 444	2 819	585,6	2,1	20,8
Liczba pojazdów samocho- dowych (2010)	23037149	3541044	486461	2,1	13,7
Wskaźnik motoryzacji obliczony za wszystkie pojazdy samochodowe (2010)	603	675	678	112,5	100,4
Średnie natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych (2005) [poj./doba]	8 244	9 275	8 382	101,7	90,4
Średnie natężenie ruchu drogowego na drogach woje- wódzkich (2005) [poj./doba]	2 769	3 279	2 534	91,5	77,3
Liczba wypadków drogowych (2010)	38831	5190	1007	2,6	19,4
Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców (2010)	102	99	140	138,1	141,8
Liczba zabitych w wypadkach drogowych (2010)	3907	655	117	3,0	17,9
Liczba zabitych w wypadkach drogowych na 100 tys. miesz- kańców (2010)	10,2	12,5	16,3	159,5	130,6

dały grupom wiekowym wykorzystywanym w statystykach wypadków drogowych. Procentowe udziały grup wiekowych mieszkańców w ogólnej liczbie ludności w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim nieznacznie różnią się między sobą. W regionie radomskim daje się zauważyć większy procentowy udział dzieci i młodzieży, a mniejszy udział procentowy osób powyżej 24 lat w ogólnej liczbie mieszkańców niż w całym województwie mazowieckim i w całej Polsce.



Rys. 1. Procentowe zmiany liczby ludności Polski, Mazowsza i regionu radomskiego w latach 2002–2010



Rys. 2. Procentowe udziały grup wiekowych ludności w ogólnej liczbie mieszkańców Polski, Mazowsza i regionu radomskiego obliczone za lata 2002–2010

Powierzchnia regionu radomskiego stanowi prawie 20% powierzchni województwa mazowieckiego i ponad 2% powierzchni Polski.

Region radomski charakteryzuje się relatywnie niską gęstością zaludnienia (ponad 30% mniejsza niż na Mazowszu i ponad 16% mniejsza niż w całej Polsce).

Drogi o twardej nawierzchni znajdujące się w regionie radomskim stanowią prawie 19% dróg o nawierzchni twardej na Mazowszu i ponad 2% takich dróg w całej Polsce.

Pojazdy samochodowe zarejestrowane w regionie radomskim stanowią prawie 14% pojazdów samochodowych zarejestrowanych na Mazowszu i prawie 2% wszystkich pojazdów samochodowych zarejestrowanych w całej Polsce. Region radomski charakteryzuje się wyższym niż cała Polska wskaźnikiem motoryzacji i porównywalnym jak w całej Polsce średnim natężeniem ruchu drogowego na drogach krajowych i wojewódzkich.

W 2010 roku w regionie radomskim zdarzyło się 1007 wypadków drogowych, co stanowiło 2,6% wypadków drogowych w całej Polsce i 19,4% wypadków na Mazowszu.

W wypadkach tych zginęło 117 osób (3,0% zabitych w całej Polsce i 17,9% zabitych na Mazowszu).

3. Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie radomskim

Do opisu stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystuje się wiele różnych wskaźników. Najważniejsze z nich to liczba wypadków i liczba ofiar tych wypadków. Te podstawowe informacje są uzupełniane przez inne, odnoszące powyższe liczby do liczby ludności, pojazdów, kilometrów dróg i natężenia ruchu drogowego. Istotną sprawą są ciągle wahania wartości wskaźników opisujących stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, brane pod uwagę w okresach miesięcznych, kwartalnych i rocznych. Z tego względu wskazane jest przedstawianie wartości średnich rocznych poszczególnych wskaźników BRD obliczanych dla wieloletnich przedziałów, jak również obserwacja przebiegów zmian wartości wskaźników BRD w wieloletnich okresach. Pozwala to na pokazanie kierunków zmian wskaźników BRD. Może być podstawą do tworzenia prognozy i wskazywania najpilniejszych działań w najbliższej przyszłości.

Liczby wypadków i ich ofiar w ostatnich dziewięciu latach w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim przedstawiono tabeli 2.

W ostatnich ośmiu latach w regionie radomskim średnio w roku dochodziło do 1138 wypadków drogowych, w których ginęło 152 osoby. Stanowiło to 17,6% wszystkich wypadków na Mazowszu i 17,2% wszystkich ofiar śmiertelnych w województwie mazowieckim oraz 2,4% wszystkich wypadków i 2,9% wszystkich zabitych w wypadkach drogowych w Polsce.

Na rys. 3 przedstawiono liczby wypadków i zabitych w tych wypadkach w poszczególnych powiatach województwa mazowieckiego, w tym regionu radomskiego.

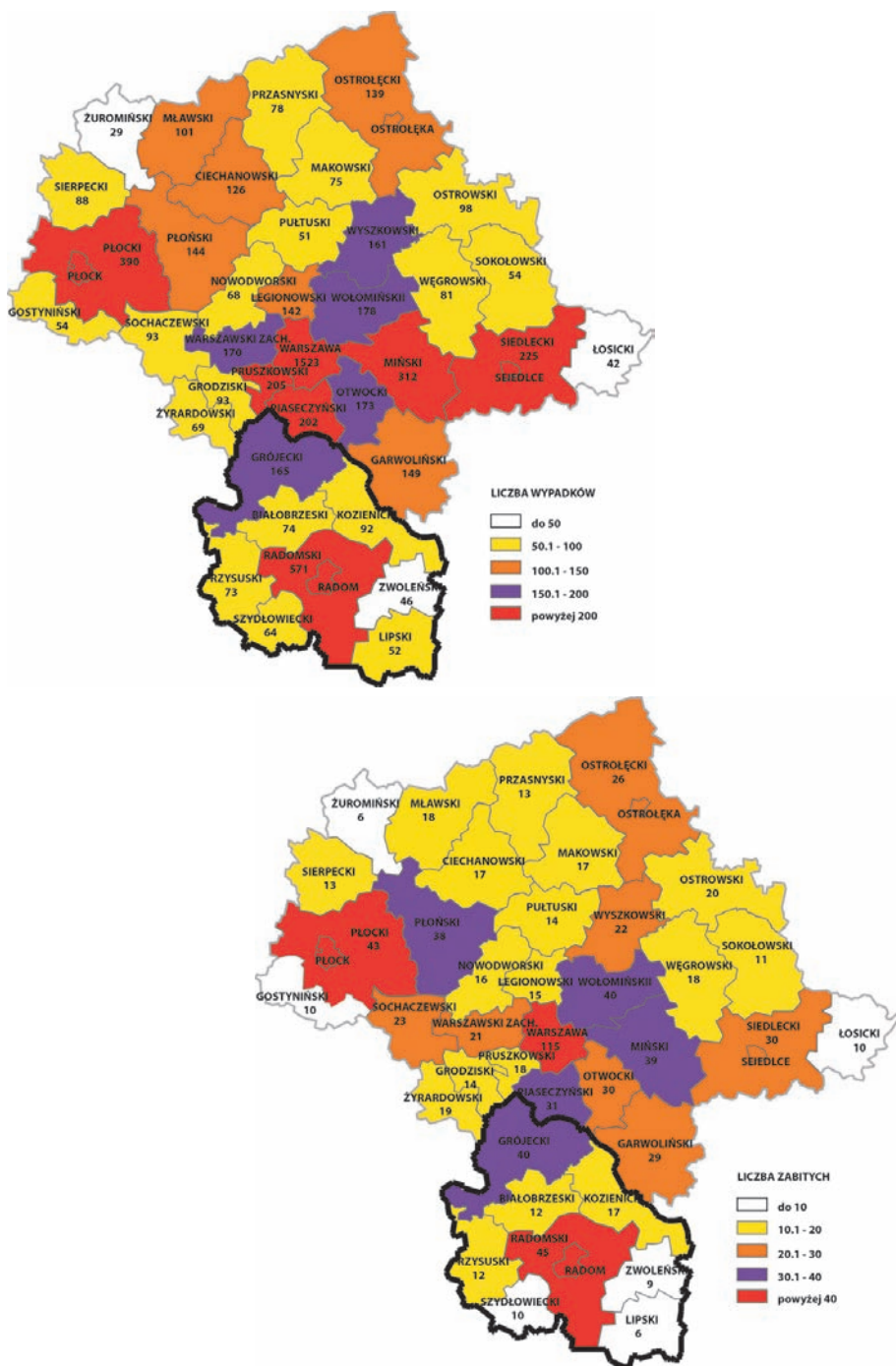
Tabela 2. Liczby wypadków drogowych, zabitych i rannych w tych wypadkach w latach 2002–2010 w Polsce, na Mazowszu i regionie radomskim

Obszar \ Lata	Polska			Mazowsze			Region radomski		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
2002	53494	5840	67432	7158	1017	8687	1248	194	1576
2003	51010	5647	63855	6784	903	8224	1198	183	1480
2004	50966	5714	64557	6302	965	7666	1121	148	1418
2005	48100	5460	61240	6437	896	7997	1047	135	1360
2006	46951	5258	59229	6639	856	8211	1142	125	1450
2007	49589	5595	63322	6873	959	8469	1174	162	1446
2008	49083	5441	62137	6910	921	8394	1177	145	1390
2009	44186	4573	56031	5779	788	7098	1125	157	1379
2010	38831	3907	48952	5 190	655	6 339	1 007	117	1 209
Razem	432210	47435	546755	58072	7960	71085	10239	1366	12708
Średnio rocznie	48023	5271	60751	6452	884	7898	1138	152	1412

W regionie radomskim największymi liczbami wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych tych wypadków charakteryzowały się powiat radomski i powiat grójecki, natomiast najmniejszymi liczbami powiaty zwoleński, lipski i szydłowiecki.

Na rysunkach 4 i 5 przedstawiono zmiany ilościowe i procentowe liczby wypadków drogowych i liczby ofiar tych wypadkach w Polsce, w województwie mazowieckim oraz w regionie radomskim w ostatnich dziewięciu latach. Z rysunków wynika, że w Polsce i w województwie mazowieckim liczby wypadków i ich ofiar wykazywały nieznaczne tendencje spadkowe, przy czym tempo spadku uległo wyraźnemu zwiększeniu w ostatnich dwóch latach. W regionie radomskim było inaczej. Liczba wypadków drogowych i liczba rannych w tych wypadkach zmniejszała się do roku 2005, a liczba zabitych nawet do roku 2006, znacznie szybciej niż w całej Polsce i w całym województwie mazowieckim.

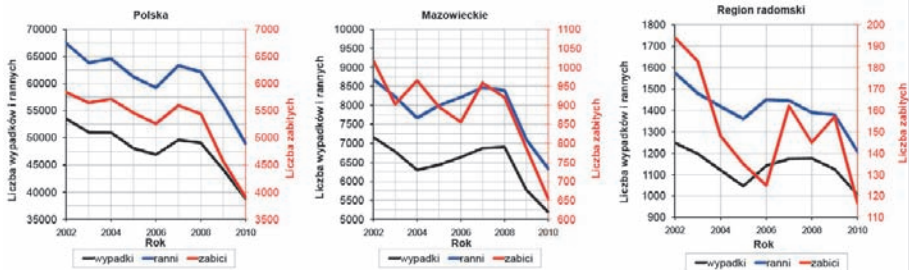
W następnych latach wystąpiły jednak wyraźne tendencje wzrostowe, a znaczący spadek liczby wypadków drogowych, a przede wszystkim liczby zabitych wystąpił dopiero w 2010 r. Ta niekorzystna tendencja wystąpiła praktycznie we wszystkich powiatach regionu radomskiego z wyjątkiem powiatu grójeckiego, w którym z kolei (inaczej niż w całym regionie) wzrost liczby zabitych wystąpił



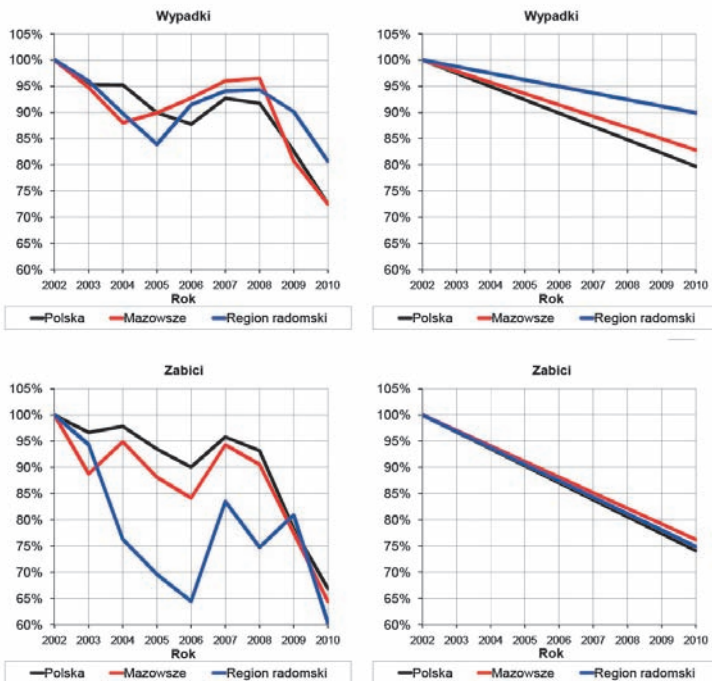
Rys. 3. Liczby wypadków drogowych i zabitych w tych wypadkach w powiatach województwa mazowieckiego i regionu radomskiego, średnio rocznie w latach 2002–2010 (czarna linia – granica regionu radomskiego)

w 2010 roku. W konsekwencji, w ostatnich dziewięciu latach, w regionie radomskim średnie tempo spadku liczby wypadków drogowych było mniejsze, a liczby zabitych porównywalne jak całym województwie mazowieckim i w całej Polsce.

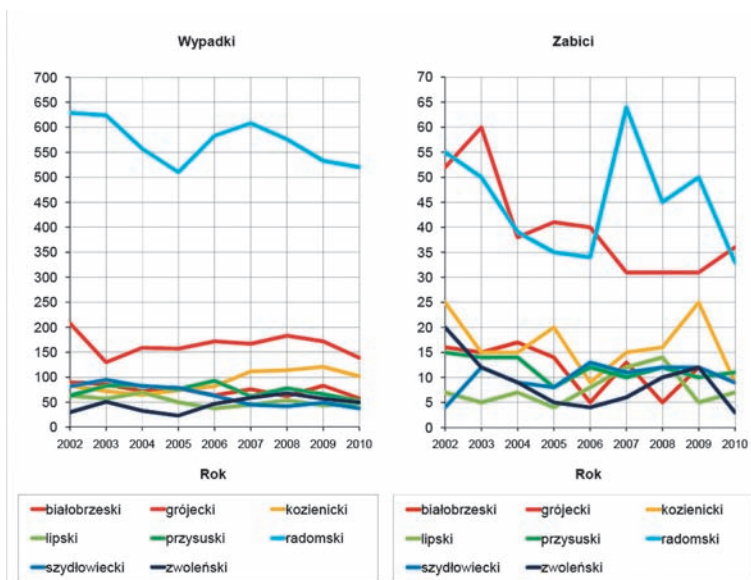
Do oceny stanu BRD wykorzystywane są również inne wskaźniki niż liczby wypadków i liczby ich ofiar. Wskaźniki te odnoszą liczbę wypadków drogowych, liczbę rannych i liczbę zabitych w tych wy-



Rys. 4. Zmiany liczby wypadków drogowych, rannych i zabitych w tych wypadkach w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim w latach 2002–2010



Rys. 5. Procentowe zmiany liczby wypadków drogowych i zabitych w tych wypadkach oraz liniowe trendy tych zmian w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim w latach 2002–2010



Rys. 6. Zmiany liczby wypadków drogowych i zabitych w tych wypadkach i w powiatach regionu radomskiego w latach 2002–2010

padkach do liczby ludności, liczby pojazdów samochodowych, długości różnych dróg czy natężenia ruchu na tych drogach i dzięki temu pozwalają na porównania stanu BRD w różnych krajach, województwach, powiatach czy gminach. Oczywiście stan BRD jest tym lepiej oceniany niż ww. wskaźniki przyjmują mniejsze wartości.

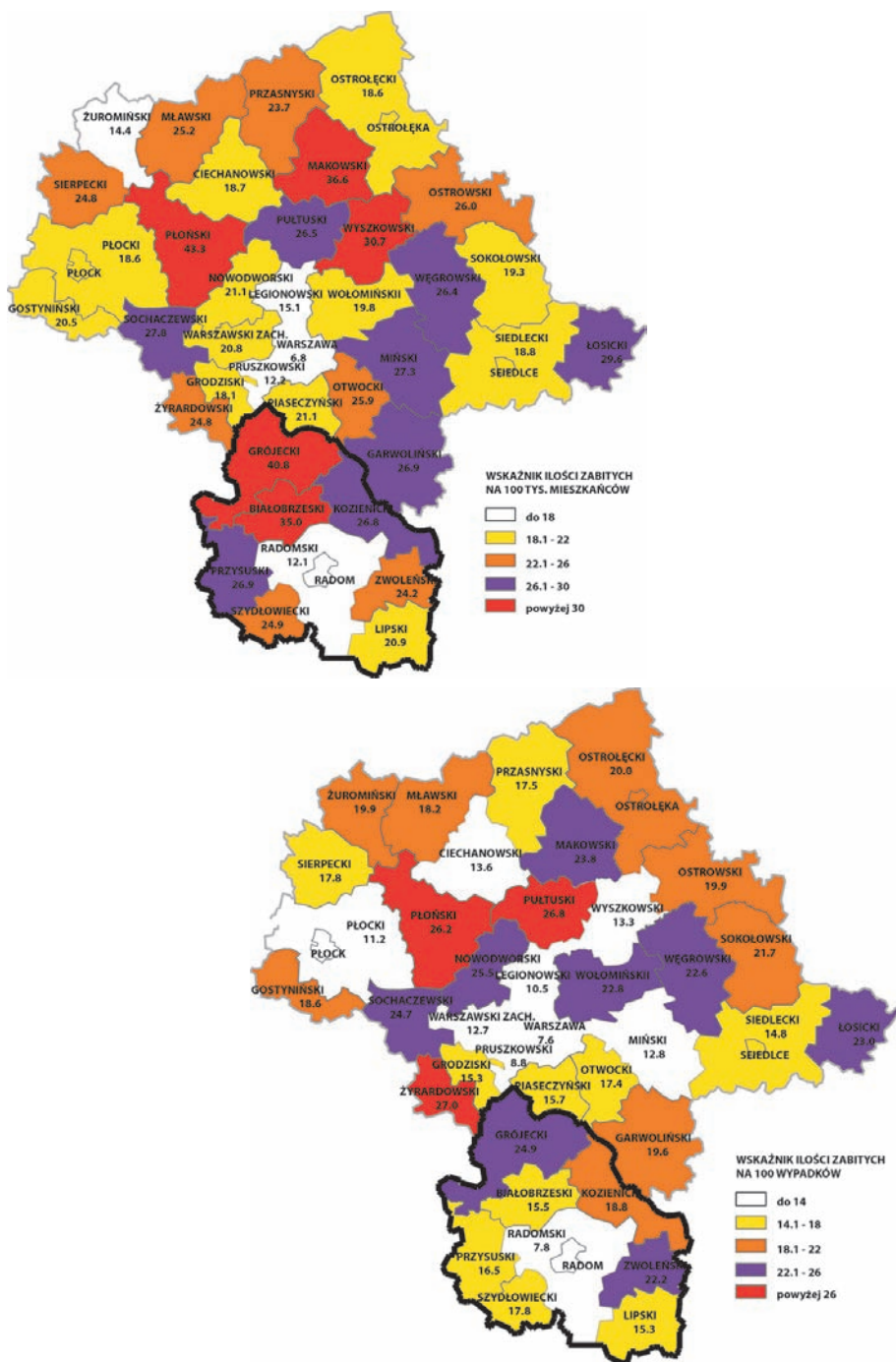
Wartości kilku wskaźników BRD obliczone dla Polski, Mazowsza i dla regionu radomskiego przedstawiono w tabeli 3. Z tabeli wynika, że zarówno wartości wskaźników uwzględniających liczbę wypadków drogowych, jak i liczbę zabitych w tych wypadkach, w regionie radomskim są wyższe niż obliczone dla Mazowsza i dla całej Polski. Świadczy to o tym, że region radomski negatywnie wyróżnia się na tle Mazowsza i Polski relatywnie dużą liczbą wypadków drogowych i relatywnie dużą zabitych w tych wypadkach. Warto jeszcze zwrócić uwagę na wskaźnik BRD odnoszący liczbę ofiar śmiertelnych do liczby wypadków. Wartość tego wskaźnika nazywanego wskaźnikiem ciężkości wypadków pokazuje wprost ile osób ginie w każdym stu wypadkach drogowych. Niestety wartość wskaźnika ciężkości wypadków obliczonego dla regionu radomskiego utrzymuje się na podobnym poziomie jak na Mazowszu i jest ponad 20% większa niż wartość tego wskaźnika obliczonego dla całej Polski i ponad 4 razy wyższa niż wartość tego wskaźnika obliczonego dla całej Unii Europejskiej.

Na rysunku 7 pokazano wartości wskaźników demograficznego i ciężkości wypadków w poszczególnych powiatach województwa mazowieckiego, w tym regionu radomskiego. Wartości wskaźnika demograficznego i wartości wskaźnika ciężkości wypadków są znacznie wyższe we wszystkich powiatach regionu radomskiego (z wyjątkiem powiatu radomskiego ziemskiego i grodzkiego traktowanych łącznie) od wartości tych wskaźników obliczonych dla całej Polski i województwa mazowieckiego (tabela 3). Zwracają uwagę bardzo wysokie wartości wskaźnika demograficznego w powiatach grójeckim i białobrzeskim, oraz wysokie wartości wskaźnika ciężkości wypadków w powiatach grójeckim, zwoleńskim i kozienickim.

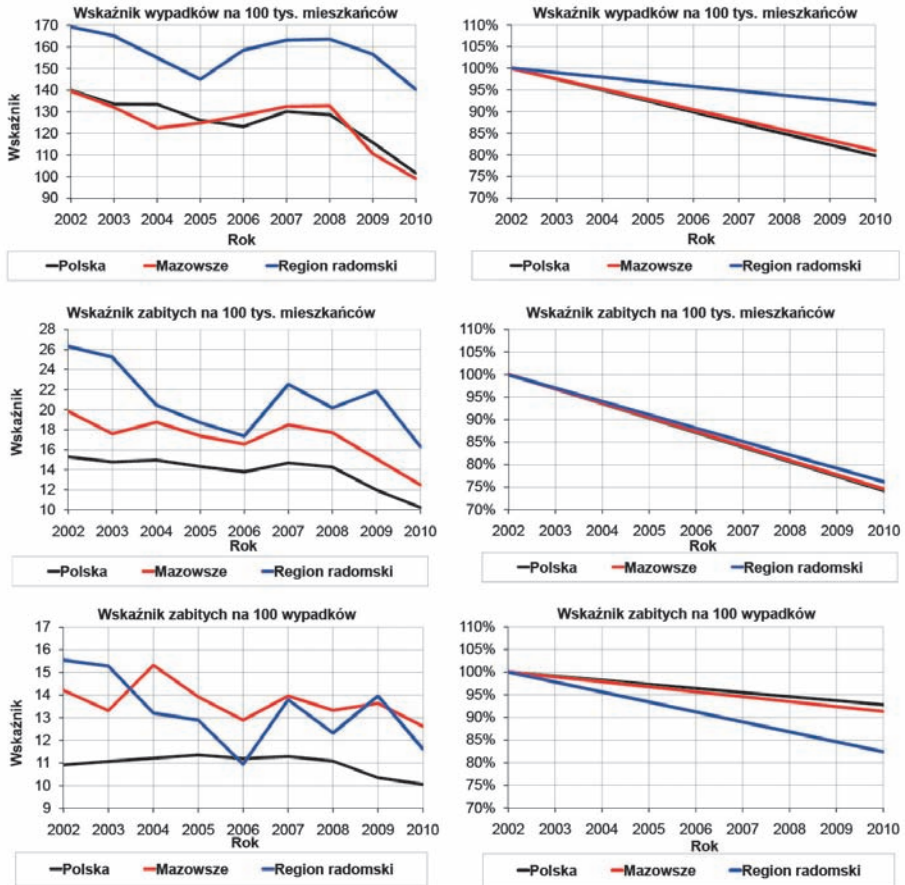
Tabela 3. Średnie wartości kilku wskaźników BRD w Polsce, w województwie mazowieckim i w regionie radomskim obliczone za lata 2002–2010 (w nawiasach wartości wskaźników obliczone dla roku 2010)

	Liczba wypadków				Liczba zabitych				
	na 100 tys. mieszkańców	na 10 tys. pojazdów samochodowych	na 1mln pojazdokilometrów – drogi krajowe	na 1mln pojazdokilometrów – drogi wojewódzkie	na 100 tys. mieszkańców	na 10 tys. pojazdów samochodowych	na 1mln pojazdokilometrów – drogi krajowe	na 1mln pojazdokilometrów – drogi wojewódzkie	na 100 wypadków
Polska	126 (102)	26,2 (16,9)	177 (144)	223 (193)	13,8 (10,2)	2,9 (1,7)	31 (22)	32 (25)	10,9 (10,1)
Mazowsze	125 (99)	22,7 (14,7)	160 (121)	176 (147)	17,1 (12,5)	3,1 (1,8)	36 (26)	31 (31)	13,7 (12,6)
Region radomski	157 (140)	bd (20,7)	bd	bd	21,0 (16,3)	bd (2,4)	bd	bd	13,3 (11,6)

Na rysunku 8 pokazano zmiany kilku wskaźników BRD w Polsce, na Mazowszu i w regionie radomskim w ostatnich dziewięciu latach. Wartości wskaźników odnoszących liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych do liczby mieszkańców, wyznaczone dla regionu radomskiego, utrzymywały się w całym analizowanym okresie powyżej wartości wyznaczonych dla Mazowsza i Polski. Dodatkowo średnie tempo spadku wskaźnika wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców w regionie radomskim było



Rys. 7. Wartości wskaźnika demograficznego i wskaźnika ciężkości wypadków, obliczone za lata 2002–2010 dla Warszawy i powiatów województwa mazowieckiego (czarna linia – granica regionu radomskiego)



Rys. 8. Zmiany wartości wskaźnika liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, odniesione do liczby mieszkańców oraz wskaźnika ciężkości wypadków w regionie radomskim, na Mazowszu i w Polsce w latach 2002–2010

zdecydowanie najmniejsze i wyniosło w analizowanym okresie ok. 8%. Natomiast na Mazowszu wskaźnik ten obniżył się w ciągu dziewięciu lat o około 19%, a w Polsce o ok. 20%. Średnie tempo spadku wskaźnika ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców w ostatnich dziewięciu latach było w regionie radomskim również mniejsze (w tym przypadku nieznacznie) niż na Mazowszu i w Polsce i wyniosło ok. 23% (na Mazowszu i w Polsce ok. 26%). Region radomski wyróżnia się pozytywnie jedynie wyraźnie szybszym spadkiem wskaźnika ciężkości wypadków w porównaniu z Mazowszem i z Polską. Tempo spadku tego wskaźnika w regionie radomskim w całym analizowanym okresie wyniosło ok. 17%, na Mazowszu 8%, a w Polsce ok. 7%.

Cel podstawowy GAMBIT-u Mazowieckiego to: systematyczne zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, tak aby wartości wskaźników województwa mazowieckiego były niższe niż średnio w kraju. Wartości wskaźników BRD uwzględniające liczbę ofiar śmiertelnych obliczone dla regionu radomskiego są znacznie wyższe niż obliczone dla całej Polski, a w przypadku wartości wskaźnika demograficznego również wyższe niż obliczone dla całego województwa mazowieckiego. Oznacza to, że realizacja głównego celu GAMBIT-u Mazowieckiego w regionie radomskim będzie trudniejsza niż w innych regionach województwa mazowieckiego.

4. Wnioski

Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie radomskim nie jest zadowalająca.

Region radomski wyróżnia się niekorzystnie na tle całego województwa mazowieckiego i na tle całej Polski następującymi cechami:

- ▶ relatywnie dużą liczbą wypadków drogowych (wysoka wartość wskaźnika odnoszącego liczbę wypadków do liczby ludności) i wolnym tempem spadku liczby wypadków w kolejnych latach, wyraźnie mniejszym niż na Mazowszu i w całej Polsce,

- ▶ relatywnie dużą liczbą zabitych w wypadkach drogowych (wysoka wartość wskaźnika odnoszącego liczbę ofiar śmiertelnych do liczby ludności) i wolnym tempem spadku liczby zabitych w kolejnych latach.

- ▶ wysoką wartością wskaźnika ciężkości wypadków drogowych.

Fakty te pozwalają stwierdzić, że realizacja głównego celu GAMBIT-u Mazowieckiego w regionie radomskim będzie trudniejsza niż w innych regionach województwa mazowieckiego.

LITERATURA

- [1] Gidlewski M., Matuszewski T., Prochowski L., Wicher J.: Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT Mazowiecki. Warszawa 2010.
- [2] Jemioł L., Gidlewski M.: Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim w latach 2002–2008. Zeszyty Naukowe Instytutu Pojazdów Politechniki Warszawskiej nr 1/2010.
- [3] Jemioł L., Gidlewski M., Prochowski L.: Analiza zmian wartości wskaźników stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim. Zeszyty Naukowe Instytutu Pojazdów Politechniki Warszawskiej nr 4/2009.
- [4] Gidlewska G., Gidlewski M., Jemioł L.: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce na tle wybranych krajów Unii Europejskiej. Logistyka nr 6/2010.

- [5] Gidlewski M., Jemioł L.: Zmiany infrastruktury drogi nr 7 w województwie mazowieckim i ich wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu na tej drodze. *Logistyka* nr 6/2010.
- [6] Baza danych Instytutu Eksploatacji Pojazdów i Maszyn Wydziału Mechanicznego Politechniki Radomskiej.
- [7] Wyciąg danych z bazy SEWIK za lata 2002–2010.
- [8] Baza danych GUS, www.stat.gov.pl

Tomasz Matuszewski

Egzaminator nadzorujący WORD w Warszawie

GAMBIT Mazowiecki – synteza działań wdrożeniowych

Dzieło powstało na podstawie Uchwały nr 2/2008 Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 4 lutego 2008 roku. Opracowanie zostało sfinansowane ze środków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w Ciechanowie, Ostrołęce, Płocku, Radomiu, Siedlcach i Warszawie. Wykonawcą dzieła, w wyniku ogłoszonego przetargu zostało Przedsiębiorstwo Projektowo-Wdrożeniowe „AWAT” Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Koordynatorem przedsięwzięcia był dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie. Podstawowym celem opracowania było wskazanie możliwości i kierunków działania do osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na Mazowszu. Dzieło zawiera pełne nawiązanie do działań ogólnokrajowych, wskazuje specyficzne problemy regionu i najpilniejsze działania. Pokazuje wiele propozycji projektów o zasięgu lokalnym, jak również obejmujących całe województwo. Program jest opracowany tak, aby stworzyć warunki instytucjom i organizacjom oraz całym społecznościom do rozszerzenia dotychczasowych i zaplanowania nowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przeprowadzone przez autorów rozważania doprowadziły do wskazania trendów zmian stanu BRD w ostatnich latach. Pokazano je w sposób uwzględniający specyfikę miasta stołecznego Warszawy i województwa mazowieckiego w skali kraju. Uchwałą nr 2/2009 z dnia 28 września 2009 roku Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Mazowszu – GAMBIT Mazowiecki oraz zarekomendowała Marszałkowi Województwa Mazowieckiego wnioski organizacyjne wynikające z jego treści. W związku z tym zasadne staje się odniesienie do głównych założeń programu oraz propozycji organizacyjnych wynikających z jego treści. Jest faktem, iż obecnie wiele

wskaźników, określających poziom BRD w województwie, ma wartości zdecydowanie gorsze niż średnio w kraju. Nie sprzyja to budowaniu konkurencyjnej pozycji regionu. Warunkiem harmonijnego rozwoju województwa jest m.in. likwidowanie, bądź neutralizowanie problemów stanowiących bariery jego rozwoju. Rozwój regionu wymaga zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podstawą osiągnięcia sukcesu, którego miarą będzie zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych, jest stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa mieszkańców Mazowsza. Fundamentem zmian jest stworzenie systemu planowania, koordynowania oraz zarządzania działaniami, których celem jest osiągnięcie większego bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. W województwie mazowieckim system taki należy zbudować poprzez postawienie zadań osobom odpowiedzialnym za działania na rzecz BRD, wykorzystanie kompetencji Mazowieckiej Rady BRD i przy szerszym niż dotychczas wykorzystaniu profesjonalnie przygotowanych kadr WORD-ów, służb nadzoru, zarządów dróg oraz ośrodków naukowych regionu. Życzliwa, aczkolwiek krytyczna ocena dotychczasowych działań i programów utworzonych w innych województwach wskazuje na to, iż jedyną szansą powodzenia programu poprawy BRD w województwie mazowieckim jest uzyskanie dlań poparcia lokalnych społeczności. Programu nie narzuci nikt i nie wdroży odgórnie. Musi być chciany i animowany przez ludzi, którzy znając poziom ponoszonego ryzyka, będą chcieli dążyć do jego zmniejszenia. Będą rozumieli potrzebę finansowania działań, których efektem będzie ich bezpieczeństwo. System BRD powinien więc być oparty na instytucjach samorządowych. W świetle powyższego konieczne jest poparcie propozycji zaproponowanych w Programie. Należą do nich następujące działania:

▸ Bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze województwa musi stać się przedmiotem obrad nie tylko rad gmin (miast) czy powiatów. Powinno również być zagadnieniem ujętym w plan pracy Sejmiku Województwa Mazowieckiego i jego komisji. Tym bardziej, że aktualna *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego* do słabych stron województwa zaliczyła wysoki poziom zagrożenia w transporcie drogowym.

▸ Zasadne jest, aby każdy wójt, burmistrz, prezydent, starosta powołali pełnomocników do spraw wdrożenia programu; pozwoli to nadać formę organizacyjną systemowi poprzez ustanowienie jedno-

litych zasad koordynacji, planistyki, ustaleń priorytetów, a przede wszystkim odpowiedzialności.

► Utworzenie funkcji pełnomocników, których głównym zadaniem byłaby koordynacja działań; z uwagi na realia finansowe powinno to zostać dokonane na bazie istniejących instytucji. Urzędy gmin (miast), starostwa czy wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego to miejsca przystające do pracy przyszłych pełnomocników.

► Pełnomocnicy gminni, miejscy, powiatowi i regionalni powinni organizować system BRD na obszarach swojego działania; koordynatorem wojewódzkiego systemu BRD powinien być pełnomocnik powołany przez marszałka województwa.

► Podstawą działań jest informacja. Dlatego powinna powstać wojewódzka baza danych o wypadkach drogowych utworzona na bazie dotychczas istniejących. Gminy, miasta i powiaty powinny ją zasilać zgodnie z jednolitymi zasadami kwalifikacji poszczególnych zdarzeń. Z drugiej strony ww. powinny posiadać do bazy wojewódzkiej nieskrępowany dostęp.

► Niezbędne jest utworzenie regionalnego systemu informacji o BRD. Wszelkie podjęte działania, których celem będzie poprawa BRD powinny być monitorowane. Celem monitoringu będzie wykorzystywanie bieżącej informacji na temat efektywności podejmowanych działań, szybkie podejmowanie ewentualnych korekt oraz składanie sprawozdań na wszystkich szczeblach (gmina, miasto, powiat, województwo).

Ruchowi drogowemu towarzyszą wypadki drogowe. Liczba wypadków drogowych, liczba zabitych oraz liczba rannych w tych wypadkach to podstawowe wskaźniki stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Autorzy posługiwali się przede wszystkim wskaźnikami względnymi, obliczanymi za przedziały wieloletnie i pokazujące zmiany procentowe.

W województwie mazowieckim prawie połowę wszystkich wypadków stanowią zderzenia pojazdów w ruchu, a ponad jedna trzecia to wypadki polegające na najechaniu na pieszego. Do tych dwóch rodzajów wypadków na Mazowszu dochodzi relatywnie częściej niż w Polsce. Jednym z podstawowych stwierdzeń programu była teza, iż średnie tempo spadku liczby wypadków jest widoczne, ale małe i mniejsze od tempa zmniejszania się liczby tych wypadków w całej Polsce. Do istotnych niedoskonałości systemu BRD program zaliczył: brak skutecznego planowania i zarządzania działaniami na rzecz BRD, niską aktywność społeczności lokalnych w ww. zakresie, słabe

wsparcie idei i działań na rzecz BRD przez lokalne i regionalne media, brak dostatecznej liczby dobrze przeszkolonej kadry w zakresie BRD w instytucjach samorządowych, oświacie i wielu innych, niska jakość lub brak lokalnych baz danych o zdarzeniach drogowych i umiejętności ich analizy na potrzeby planowania działań instytucji wojewódzkich, powiatowych i gminnych, brak ciągłych i aktualnych badań naukowych specyficznych problemów ruchu drogowego i na tej podstawie ujawniania zagrożeń oraz wskazywania najlepszych rozwiązań. Niepokojącym sygnałem jest wysoka ciężkość wypadków w naszym regionie oraz szybko rosnąca liczba wypadków z udziałem motocyklistów i motorowerystów, a także nadmierna liczba ofiar wypadków wśród pieszych. Jako główny cel program wskazał systematyczne zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych tak, aby wskaźniki województwa mazowieckiego były niższe niż średnio w kraju. W 2009 roku czyli w momencie przyjęcia programu do realizacji na Mazowszu zginęło 786 osób. Było to o 17% mniej niż w 2008 roku. W Polsce analogiczny spadek wyniósł 16%. Niestety ówczesny wskaźnik ciężkościowy (liczba zabitych w 100 wypadkach) na Mazowszu wyniósł 13,3 przy ogólnopolskim wynoszącym 10,3. W półroczu 2010 roku na Mazowszu zginęło 247 osób. Było to o 27% mniej niż w 2009 roku. W Polsce ww. spadek wyniósł 23%. Wskaźnik liczby zabitych w 2010 roku na 100 wypadków w województwie mazowieckim wyniósł 12,3. W odniesieniu do całego kraju było to jedynie o 0,3 więcej. W zakresie liczby rannych w 100 wypadkach sytuacja naszego regionu wypadła jeszcze korzystniej. Krajowy wskaźnik wynoszący 146,9 przewyższył mazowiecki (121,8) o 25,1. W stosunku do roku 2009 Mazowsze odnotowało spadek zabitych o 16,9% (kraj – 14,7%). W odniesieniu do rannych nastąpił spadek o 10,6% (kraj – 12,8%). Można więc mówić o zauważalnym postępie. Na ile jednak były to efekty wdrażania programu? Niezależnie od odpowiedzi należy stwierdzić, iż wiele pól wskazanych przez GAMBIT Mazowiecki nie zostało jeszcze dostatecznie zagospodarowanych. Należy do nich choćby utworzenie sprawnego systemu zarządzania BRD obejmującego planowanie działań spójną koordynację, przygotowanie podstaw finansowania, promocję BRD, organizację trwałego procesu podnoszenia wiedzy oraz okresową ocenę działań. System zarządzania BRD powinien tak działać, aby skutecznie zainteresować problematyką BRD władze samorządowe wszystkich szczebli, doprowadzić do powołania lokalnych (co najmniej powiatowych) pełnomocników ds. problematyki

BRD oraz stworzyć ogólnodostępną wojewódzką bazę danych o wypadkach drogowych. Uzyskanie poprawy BRD można osiągnąć jedynie poprzez ciągłe, konsekwentne i efektywne działania. Etapem podstawowym jest zbudowanie struktury organizacyjnej, zdolnej do koordynowania całości działań na rzecz BRD w województwie, trwałe finansowanie i posiadanie wyszkolonej kadry. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym są trudne, bo wieloaspektowe i czasochłonne. W tym bardzo złożonym systemie człowiek – pojazd – otoczenie trudno znaleźć łatwe i proste rozwiązania, choć często takie właśnie jednostronne widzenie tego problemu bywa prezentowane. Wydaje się celowym przypomnieć parę podstawowych tez programu. W części dotyczącej kształtowania postaw koniecznym wydaje się poważnie zabrać za wychowanie komunikacyjne na każdym etapie edukacyjnym, poprawę jakości szkolenia kandydatów na kierowców, szkolenie lokalnych kadr BRD oraz permanentne szkolenia w zakresie pierwszej pomocy. Edukacji ma towarzyszyć racjonalna prewencja i nadzór. Należy istotnie skoordynować działania prewencyjno-nadzorcze poprzez m.in. permanentne szkolenia osób odpowiedzialnych za realizację zadań z zakresu kontroli ruchu drogowego, szkolenia pracowników sprawujących nadzór nad szkoleniem kandydatów na kierowców i kierowców oraz badaniami technicznymi pojazdów. Poza tym należy roztropnie rozważyć ideę wdrożenia szkoleń pracowników wymiaru sprawiedliwości zajmujących się problematyką szeroko rozumianego ruchu drogowego. Na koniec należy ujednoczyć obecny system reedukacji kierowców generujących ryzyko poprzez jazdę agresywną i niezgodną z przepisami. W części dotyczącej infrastruktury ruchu drogowego konieczne jest wdrożenie monitoringu zagrożeń i miejsc niebezpiecznych, stworzenie planów modernizacji dróg w zależności od stopnia generowanego ryzyka, poprawa efektywności okresowych przeglądów oznakowania oraz kształtowanie bezpiecznego otoczenia dróg.

Program GAMBIT Mazowiecki powinien być podstawą do działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w systemie transportu drogowego, jednocześnie wskazując możliwości uratowania życia wielu osobom w regionie. Wdrożenie programu przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej województwa oraz umocni przekonanie, że nasze województwo jest coraz bardziej bezpieczne. Zmniejszenie liczby ofiar i rannych nie tylko ograniczy skutki społeczne wypadków drogowych oraz zredukuje ludzkie cierpienie. Zmniejszy istotnie finansowe obciążenie jakie każdy z nas – podat-

ników – ponosi z tytułu skutków tych niepożądanych zdarzeń. Warto w tym momencie za Instytutem Badawczym Dróg i Mostów przytoczyć dane ukazujące najrzadziej podnoszony problem związany ze sferą działań z zakresu BRD, a mianowicie problem kosztów wypadków:

	Ofiary śmiertelne (PLN)	Ranni (PLN)
KOSZT JEDNOSTKOWY W OBSZARZE ZABUDOWANYM		
mężczyźni	1 073 271	163 154
kobiety	511 503	130 609
średnio	929 990	150 698
KOSZT JEDNOSTKOWY W OBSZARZE NIEZABUDOWANYM		
mężczyźni	1 230 462	200 731
kobiety	843 567	159 721
średnio	1 158 910	187 671
KOSZT JEDNOSTKOWY ŚREDNIO		
ogółem	994 089	161 051
MAZOWSZE 2009		
ilość	786	7 086
koszt	781 353 954	1 141 207 386

Dla porównania warto zaznaczyć, iż średni koszt jednostkowy szacowany w Polsce jest cztery razy mniejszy niż liczony w krajach starej Unii, gdzie od dawna przyjmuje się, że jedna osoba zabita w wypadku drogowym „kosztuje” społeczeństwo 1 milion EUR. Przy tej okazji warto wspomnieć o jakże ważnym problemie występującym w programie GAMBIT Mazowiecki, a mianowicie o źródłach jego finansowania. Finansowanie realizacji programu należy podzielić na dwie główne części: finansowanie pierwotne (środki WORD-ów oraz innych instytucji przeznaczone na poprawę BRD, środki Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego – w ramach priorytetu III – Regionalny System Transportowy oraz pozyskiwane na bieżąco inne unijne) oraz finansowanie przyszłościowe – utworzenie wojewódzkiego funduszu BRD. Rozważania dotyczące finansowania działań na rzecz BRD powinny bazować na generalnym założeniu, że transport drogowy jest działalnością ekonomiczną i wszystko co tej działalności służy powinno podlegać zasadom komercyjnym. Sektor ten powinien generalnie pokrywać całość kosz-

tów związanych z potrzebną mu infrastrukturą oraz usługami, a także kompensować wszystkie szkodliwe jego oddziaływania na środowisko i społeczeństwo. Transport jest generatorem wypadków. Dlatego w ramach środków transportowych powinny być realizowane zadania zmierzające do poprawy BRD. Niedobłą praktyką jest przeznaczanie ich w całości na inwestycje drogowe. Zasadna jest propozycja, w ramach której część środków, w granicach 3% rocznie, należących do obszaru transport jest przeznaczana na działania zmierzające do poprawy BRD, inne niż inwestycje w infrastrukturę. Użytkownicy dróg – zgodnie z powyższym – powinni pokrywać wszystkie koszty inwestycji i usług związanych z ratownictwem drogowym. Z kolei ciężkie pojazdy samochodowe, powodujące w sytuacjach kolizyjnych znaczne zniszczenia powinny ponosić (przez swoich producentów i posiadaczy) część kosztów na stosowaną profilaktykę albo w postaci odpowiednich inwestycji albo poprzez zredukowanie swojej mobilności. Spełnianie wymagań odnośnie jakości dróg i ich infrastruktury oraz ich używanie powinno być finansowane opłatami drogowymi, wnoszonymi albo w formie podatku dochodowego albo też w formie podatku zawartego w cenie paliwa. Te opłaty powinny również pokrywać wszystkie zadania i działania na rzecz BRD. Licencjonowanie kierowców (prawa jazdy) i pojazdów (dowody rejestracyjne) oraz sprawowanie nadzoru nad tym powinno pozostawać w gestii odpowiednich agend samorządowych; koszty z tym związane powinny być pokrywane przez odpowiednie opłaty licencyjne wnoszone przez zainteresowanych. Innego rodzaju działania na rzecz BRD wymagane dla uzyskaniażądanego jego poziomu można finansować przez odpowiedni dodatek do urzędowych dopłat – łączna jego wysokość rzędu 3 EUR rocznie na zarejestrowany pojazd byłaby na początek wystarczająca. Pożądanymi – dla skuteczności gromadzenia i zarządzania przedstawionymi opłatami – stworzenie autonomicznego urzędu ds. finansowania BRD – Wojewódzkiego Funduszu BRD. Fundusz w odpowiedniej proporcji byłby zasilany środkami własnymi instytucji i organizacji, częścią zysków WORD-ów, częścią z zysków firm ubezpieczeniowych, środkami budżetowymi państwa i samorządów, środkami z europejskich funduszy strukturalnych oraz środkami sektora prywatnego. Fundusz miałby prawo zaciągać pożyczki np. z Banku Światowego czy Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Spełnienie powyższych warunków powinno doprowadzić do osiągnięcia podstawowego celu programu GAMBIT Mazowiecki.

Egzaminator kandydatów na kierowców lokalnym liderem BRD

Przyjęcie Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Mazowszu oraz pierwsze działania wdrożeniowe uświadomiły, że nie ominą nas problemy, które dotyczą wszystkich na etapie stawiania pierwszych kroków inicjujących działanie Programów Poprawy Bezpieczeństwa Drogowego. Chodzi o wyłonienie osób odpowiedzialnych za realizację Programu na obszarze województwa, subregionu, powiatu i gminy. Wydaje się, że uczyniono w tym zakresie w naszym województwie wiele. Widać jednak, że zdecydowanie intensywniej należy rozwijać dobrze rozpoczęte dzieło.

Marszałek województwa powołał swojego Pełnomocnika ds. wdrażania Programu. Zostali w tym samym czasie ustanowieni Pełnomocnicy subregionalni. Wszyscy razem weszli w skład Zespołu Monitorującego wdrażanie Programu, który działa na zasadach stałych Komisji Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Bieżąca współpraca z Sekretarzem Rady oraz Przewodniczącymi Komisji Stałych pozwala na optymalne planowanie, realizowanie i monitorowanie działań. Na tym poziomie dochodzi do efektu realizowania skoordynowanej i jednolitej wojewódzkiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nie można jednakże stwierdzić, że w powyższy sposób dokonano stworzenia ostatecznego kształtu struktur zarządzania i ustalenia poziomów odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa. Przypomnijmy, że problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim należą do kompetencji wojewody, marszałka, prezydenta miasta stołecznego Warszawy oraz pozostałych prezydentów miast, starostów, burmistrzów, wójtów, policji, kuratora oświaty, straży miejskiej, Inspekcji Transportu Drogowego, Państwowej Straży Pożarnej, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – oddziału w Warszawie, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie oraz odpowiednich zarządów dróg powiatowych.

Zagadnienia BRD są przedmiotem badań instytutów (m.in. Instytutu Transportu Samochodowego, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji oraz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów) oraz uczelni wyższych. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest również domeną działań różnorodnych stowarzyszeń, zrzeszeń i fundacji (m.in. Polskiego

Związku Motorowego, Automobilklubu Polskiego, Automobilklubu Radomskiego, Automobilklubu Stołecznego, Ligi Obrony Kraju, Polskiego Związku Automobilowego, Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Szkolenia Kierowców, Izby Gospodarczych i innych). Wspólnym mianownikiem ich działania jest związek z szeroko rozumianą rzeczywistością bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Reforma administracyjna kraju rozpoczęta w roku 1989 wygenerowała w Polsce (na wzór innych krajów kontynentu europejskiego) sytuację, w której tylko część zadań lokalnych i regionalnych jest realizowana przez agendy administracji rządowej, które bezpośrednio (hierarchicznie) podlegają Radzie Ministrów, Premierowi bądź poszczególnym ministrom. Zasadnicza część zadań administracyjnych jest realizowana przez samorząd terytorialny. Wykonują ją organy samorządowe, które są podporządkowane odpowiedniej wspólnotocie lokalnej (gminnej, powiatowej) bądź regionalnej (wojewódzkiej) i które reprezentują jej interesy. W takiej sytuacji bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze województwa powinno być ujęte w system zapewniający wzajemną koordynację wszystkich działań, pełną wymianę informacji oraz przejrzysty i stały sposób finansowania.

Górna warstwa systemu została już stworzona. Pozostaje powołać struktury systemu działające na niższym niż region i subregion poziomie. Powinny być one oparte o pełnomocników powiatowych w liczbie co najmniej 42 osób odpowiedzialnych za wdrażanie programu na obszarach mazowieckich powiatów. Należy dążyć również do powołania pełnomocników gminnych, którzy stanowiliby główny zrąb powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasadnym jest rozważenie propozycji oparcia się w tworzeniu ww. systemu na wyspecjalizowanej kadrze mazowieckich egzaminatorów kandydatów na kierowców. Mamy ich w województwie 507, z czego jest zatrudnionych jedynie 190. Każdy z nich ma wyższe wykształcenie, ukończył wysoko specjalistyczne szkolenia (w tym część ukończyła studia podyplomowe z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym) oraz zdał niełatwy egzamin kwalifikacyjny przed Komisją Weryfikacyjną powołaną przez ministra właściwego ds. transportu. Wielu z nich pracowało lub nadal pracuje w komórkach wprost lub pośrednio związanych z problematyką BRD. Część z nich posiada status biegłych sądowych oraz rzeczoznawców w dziedzinie ruchu drogowego. Nie sposób marnować takiego potencjału lub wykorzystywać go jedynie do zadań wyłącznie egzami-

nacyjnych. Należy dodać, iż nie mała część mazowieckich egzaminatorów posiada wykształcenie pedagogiczne. Wielu z nich zanim rozpoczęło działalność w zakresie egzaminowania pracowało w szkołach lub/i było nauczycielami nauki jazdy. Jeżeli więc starostowie, burmistrzowie i wójtowie poszukiwaliby osób przygotowanych merytorycznie do funkcji pełnomocników ds. BRD powinni uwzględnić w swoich decyzjach kadrowych osoby z tego środowiska.

Jeśli priorytetem naszych działań w obszarze poprawy bezpieczeństwa jest edukacja – ww. kadra idealnie do takich zadań przystaje. Egzaminator może wspomagać nauczycieli realizujących wychowanie komunikacyjne na każdym etapie edukacyjnym. W części przypadków – w uzgodnieniu z władzami oświatowymi i samorządowymi – może sam prowadzić takie zajęcia. Może sprawdzać kwalifikacje w zakresie karty rowerowej i motorowerowej. W niedalekiej przyszłości może być wykorzystywany do przeprowadzania egzaminów w zakresie prawa jazdy kategorii AM. Przeprowadzanie pogadanek i pokazów ilustrujących zagrożenia w ruchu drogowym to następna potencjalna domena pracy egzaminatorów, którzy z uwagi na swoje relacje z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego mogą wykorzystywać ich wyposażenie dydaktyczne. Idea „Dnia Bezpieczeństwa” w każdej szkole pozostaje w większości mazowieckich szkół nadal w sferze potencji, a sama w sobie może stanowić oryginalny i skuteczny program działań z uwagi na możliwość realizacji w każdym roku szkolnym. Egzaminator to wreszcie idealny opiekun i koordynator działań w ramach miasteczek ruchu drogowego (gminnych czy dzielnicowych). Pierwsze doświadczenia pracy takich egzaminatorów wskazują na ich potrzebę i skuteczność.

Egzaminatorzy są w zadowalający sposób przygotowani do prowadzenia różnego typu szkoleń z zakresu tematyki ruchu drogowego dla różnych odbiorców. Doskonalenie nauczycieli, instruktorów nauki jazdy, kierowników ośrodków szkolenia kierowców, diagnostów, kierowców zawodowych, policjantów czy pracowników zarządów dróg to tylko niektóre propozycje obszarów, w których można będzie wykorzystywać kompetencje egzaminatorów.

Omawiana grupa zawodowa o tyle wydaje się atrakcyjna do działań w ramach programu GAMBIT Mazowiecki, o ile nie wymaga zaangażowania środków i czasu na przygotowanie do pracy. Egzaminatorzy już są do tych działań przygotowani. Wystarczy więc tylko wola działania, aby chcieć z ich usług skorzystać.

Maria Dąbrowska-Loranc

Dagmara Jankowska

Instytut Transportu Samochodowego

Działania lokalne w świetle europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z najpoważniejszych problemów społecznych i gospodarczych rozpatrywanych na poziomie światowym, regionalnym, krajowym i lokalnym. Organizacje międzynarodowe coraz częściej zwracają uwagę rządów i społeczeństw poszczególnych krajów na ogromne zagrożenie na drogach. Większość krajów opracowuje swoją strategię oraz programy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Okresowo tworzone są plany działań, których realizacja podlega ścisłej ewaluacji. W oparciu o krajowe strategie tworzone są lokalne programy działań. Programy te powinny mieć wizję, czyli cele długoterminowe oraz cele realizacji konkretnych działań w okresach kilkuletnich. Ważne jest jednak, aby działania lokalne uwzględniały wytyczne krajowe, a te z kolei były tworzone z uwzględnieniem zaleceń międzynarodowych.



Wg ostatnich danych ONZ co roku na świecie 1,3 mln osób traci życie na drodze, a ponad 20 mln zostaje rannych. Są to liczby, których nie można akceptować. Działania podejmowane w tym zakresie są niewystarczające i ciągle zbyt wiele ludzi traci życie na drogach. Biorąc to pod uwagę Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w marcu 2010 roku podjęło rezolucję inicjującą Dekadę Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020. Jednocześnie zobowiązano Światową Organizację Zdrowia oraz Komisje Regionalne ONZ do opracowania planów działań w ramach Dekady. Wszystkie działania mają służyć zachęceniu rządów, organizacji społecznych jak i obywateli do podjęcia intensywnych działań i połączenia sił



na rzecz bezpieczeństwa na drogach. Przesłanie Dekady brzmi „*Razem możemy ocalić milion istnień ludzkich*”.

W ramach przygotowanego Globalnego Planu Dekady określono współczesne główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również cele i kierunki działań.

Ogólnym celem działań Dekady jest oczywiście redukcja liczby ofiar na drogach poprzez:

- ▶ opracowanie i wdrożenie strategii i programów poprawy bezpieczeństwa drogowego,
- ▶ ustanowienie ambitnych i osiągalnych celów zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków do 2020 roku,
- ▶ poprawę skuteczności zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- ▶ monitorowanie postępu realizacji przyjętych działań,
- ▶ zwiększanie i skuteczne wykorzystywanie środków przeznaczonych na bezpieczeństwo.

Jako główne czynniki ryzyka wypadkowego wskazano:

- ▶ niestosowanie pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci,
- ▶ nieużywanie kasków ochronnych,
- ▶ jazdę pod wpływem alkoholu lub narkotyków, leków,
- ▶ brak dostosowania prędkości i jazda z niedozwoloną prędkością,
- ▶ czynniki rozpraszające uwagę kierowcy, np. pisanie i odbieranie SMS-ów czy rozmawianie przez telefon,
- ▶ brak odpowiedniej infrastruktury drogowej.

Działania na rzecz bezpieczeństwa powinny być realizowane w oparciu o pięć podstawowych filarów:

▶ **Filar 1. Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego**

Tworzenie partnerstwa wielu różnych podmiotów oraz ustanowienie instytucji, której zadaniem będzie tworzenie strategii, programów i planów oraz monitorowanie i ocena skuteczności prowadzonych działań.

▶ **Filar 2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz zapewnienie mobilności i dostępu dla wszystkich uczestników ruchu**

Poprawa bezpieczeństwa i zapewnienie odpowiedniej jakości dróg poprzez ocenę infrastruktury drogowej pod kątem bezpieczeństwa (audyt BRD) na etapie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji drogi. Jakość dróg powinna uwzględniać potrzeby wszystkich uczestników, a w szczególności niechronionych oraz niepełnosprawnych uczestników ruchu.

► Filar 3. Poprawa bezpieczeństwa pojazdów

Powszechne wdrażanie i zachęty do stosowania udoskonalonych nowych technologii bezpieczeństwa czynnego i biernego.

► Filar 4. Kształtowanie i zmiana zachowań uczestników ruchu

Opracowanie i realizacja kompleksowych programów edukacyjnych uwzględniających aktualne problemy bezpieczeństwa (prędkość, alkohol, stosowanie pasów bezpieczeństwa, fotelików, kasków ochronnych). Wzrost egzekwowania przepisów prawa w połączeniu z programami edukacyjnymi.

► Filar 5. Ratownictwo drogowe i opieka powypadkowa

Poprawa skuteczności ratownictwa drogowego i opieki medycznej oraz wprowadzenie systemu opieki nad ofiarami wypadków i ich rodzinami (ubezpieczenia, pomoc prawna, zadośćuczynienie, zatrudnienie osób niepełnosprawnych).

Cele i zadania określone w ramach działań światowych są zbieżne z polityką Unii Europejskiej. Dwa europejskie dokumenty są kluczowe dla bezpieczeństwa ruchu drogowego: polityka transportowa na lata 2011–2020, tzw. Biała Księga oraz czwarty europejski program „Kierunki działań w bezpieczeństwie ruchu drogowego na lata 2011–2020”. W obu dokumentach określono cel główny, jako redukcję liczby zabitych o 50 % do 2020 roku. Cel ten jest taki sam jak w ramach trzeciego europejskiego programu realizowanego w latach 2001–2010. Warto w tym momencie wspomnieć, że cel z ten nie został osiągnięty.



Jak wynika z przeprowadzonego przez ETSC raportu na temat realizacji trzeciego europejskiego programu tylko ośmiu krajom Unii Europejskiej udało się osiągnąć ambitny cel i zredukować o więcej niż 50% liczbę ofiar śmiertelnych. Do tych krajów należą: Łotwa (–61%), Litwa (–58%), Hiszpania (–55%), Luksemburg (–54%), Francja (–51%), Szwecja (–50%), Słowenia (–50%). Kolejne 7 krajów zanotowało spadek liczby zabitych większy niż średnia europejska (–43%). W tym czasie w Polsce udało się obniżyć liczbę zabitych na drogach tylko o 29% i miało to niewątpliwy wpływ na ogólny wynik w skali Unii Europejskiej. Gorsze od Polski były Rumunia, Malta i Bułgaria.

W ramach czwartego europejskiego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisja Europejska określiła następujące cele strategiczne działań europejskich jako:

► poprawa działań z zakresu edukacji i szkolenia kierowców (młodzi oraz starsi),

- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa,
 - wzrost bezpieczeństwa pojazdów,
 - promocja najnowszych technologii na rzecz BRD,
 - poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg
- szczególnie motocyklistów,
- skuteczniejsze egzekwowanie przepisów,
 - poprawa pierwszej pomocy i opieki powypadkowej.

Zasady realizacji programu europejskiego opierają się na regionalnym i światowym zobowiązaniu politycznym z jednej strony, a indywidualnej odpowiedzialności państw członkowskich z drugiej strony.

Każde państwo powinno dążyć do osiągnięcia celów państw liderów.

Unia Europejska ze swej strony określa kierunki działań, a jednocześnie stwarza warunki pomocy wszystkim krajom w celu stosowania środków jak najbardziej efektywnych. Ze środków europejskich finansowane są projekty badawcze, których celem jest analiza działań prowadzonych w różnych krajach i wskazywanie praktyk najbardziej skutecznych. Również ze środków europejskich tworzone jest Europejskie Obserwatorium BRD zawierające bardzo szczegółowe dane o bezpieczeństwie, jego analizach oraz dobrych praktykach stosowanych w różnych krajach.

Instytut Transportu Samochodowego jako reprezentant Polski uczestniczy w realizacji lub ocenie wielu europejskich projektów. Ich wyniki są szeroko publikowane, również w Polsce. Projekty dotyczą wielu problemów bezpieczeństwa drogowego. Jeden z pierwszych projektów jaki został zamówiony przez Komisję Europejską w 2004 roku w związku z rozszerzeniem Unii o nowe kraje, ROSE 25 dotyczył wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży. Chodziło o zebranie informacji o prowadzonych w poszczególnych krajach działaniach oraz określenie standardów europejskich. Również pierwsza europejska kampania bezpieczeństwa ruchu drogowego EUCHIRES była skierowana do dzieci. Komisja Europejska kładzie duży nacisk na działania w stosunku do dzieci. Chodzi o wychowanie młodego Europejczyka, który będzie potrafił bezpiecznie zachować się na drogach całej Europy. Zrealizowano również wiele projektów dotyczących różnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymienić warto projekty dotyczące szkolenia i egzaminowania kierowców (MERID, CLOSE TO, ERIC, HERMES, TEST, ADVANCED), kampanii społecznych (CAST, SUPRIME), badania opinii kierowców Europy

(SARTRE), wpływu alkoholu, narkotyków i leków (DRUID). Projekty mają na celu popularyzację dobrych praktyk oraz wskazanie kierunków europejskich uregulowań prawnych.

Do projektów, które mogą być wdrożone w ramach zadań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego należą: SOL, ISEMOA, AVENUE.

Tematyka tych projektów jest zgodna z głównymi filarami wskazanymi w ramach Dekady BRD. Filarowi 1 odpowiada projekt SOL, filarowi 2 odpowiada projekt ISEMOA, filarowi 3 odpowiada projekt AVENUE.

Projekt SOL – *Save Our Lives* – Kompleksowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Europy



Środkowej jest współfinansowany z funduszy europejskich z Programu Operacyjnego – Europa Środkowa, w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Program jest finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) na lata 2007-2013.

Projekt SOL jest realizowany w ramach priorytetu 2. Programu: Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności obszaru Europy Środkowej. Projekty realizujące ten



priorytet mają na celu poprawę dostępności, która jest warunkiem koniecznym rozwoju gospodarczego oraz kluczowym elementem redukującym dysproporcje na terenach objętych programem.

W projekt jest zaangażowanych 12 partnerów z obszaru Europy Środkowej: z Włoch, Austrii, Niemiec, Czech, Polski, Słowacji, Słowenii i Węgier. Partnerem wiodącym jest ALOT (*Agency of East Lombardy for Transport and Logistic*) z Włoch. Polscy partnerzy projektu to: Instytut Transportu Samochodowego z Warszawy i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum BRD z Olsztyna.

Projekt SOL rozpoczął się w kwietniu 2010 roku i będzie trwał 3 lata. Jego nadrzędnym celem jest opracowanie strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, która będzie dawała się łatwo formować i adaptować w zróżnicowanych warunkach Europy Środkowej na poziomie społeczności lokalnych oraz jednocześnie stworzenie w ramach tych społeczności kompetentnych struktur zarządzających, które będą rozwiązywały problemy związane z negatywnymi i nieprzewidywanymi skutkami transportu drogowego.

Projekt SOL składa się z sześciu pakietów zadaniowych. Instytut Transportu Samochodowego jest odpowiedzialny za realizację pa-

kietu dotyczącego oceny stanu BRD w obszarze Europy Środkowej, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum BRD z Olsztyna – za pilotażowe wdrożenie środków poprawiających stan BRD, które będą indywidualnie dobrane dla każdej ze społeczności lokalnych. Wdrożenie rozwiązań w regionach ma za zadanie sprostać zasadzie subsydiarności, która mówi, że to społeczności lokalne powinny odgrywać główną rolę w działaniach zmierzających do redukcji liczby ofiar wypadków drogowych.

Podjęcie tej tematyki przez realizatorów projektu SOL opiera się na następujących uzasadnieniach:

- ▶ bezpieczeństwo ruchu drogowego jest bardzo często przedmiotem sporów politycznych w krajach Europy Środkowej oraz jest elementem programów politycznych;

- ▶ nakłady finansowe kierowane są w stronę rozwoju infrastruktury drogowej, ale już niekoniecznie w stronę zrównoważonego transportu;

- ▶ brakuje profesjonalistów – ludzi z odpowiednią wiedzą i umiejętnościami, którzy umieliby podejmować efektywne działania w ramach kreowania zrównoważonego transportu;

- ▶ brakuje systemów koordynacji, planowania i ewaluacji działań, również na poziomie lokalnym.

Jednocześnie istnieje wiele przykładów już zrealizowanych dobrych i skutecznych działań z regionów Programu rozwiązujących pozytywnie problemy zrównoważonego transportu. Te przykłady udanych działań zawsze związane są ze ścisłą współpracą zainteresowanych podmiotów. Współpraca w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego ma ogromne znaczenie. W związku z tym w projekcie SOL jest tworzona sieć zaangażowanych społeczności lokalnych, które będą wymieniać się dobrymi praktykami i doświadczeniami. Działalność tej sieci to też mobilizowanie ludzi do działań redukujących liczbę ofiar wypadków drogowych na swoim terenie oraz wypracowanie efektywnych i skutecznych rozwiązań w kontekście zrównoważonego transportu.

Projekt SOL ma kilka faz realizacji. Działania w jego ramach zaczynają się od ustanowienia regionalnych grup interesariuszy problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Następnie przeprowadzana jest ocena stanu BRD przy wykorzystaniu specjalnie do tego celu stworzonych narzędzi. Kadra zajmująca się w swoim regionie problemami BRD przechodzi szkolenie, którego celem jest przygotowanie jego uczestników do właściwego posługiwania się wspomnianymi

mi narzędziami oraz wiedzą pochodzącą z przeprowadzonych analiz stanu BRD, tak aby mogli oni tworzyć strategie i plany działań dla swojej wspólnoty lokalnej. Kolejnym etapem jest wdrożenie i realizacja strategii i planów działań w miastach/regionach.

Na cały okres trwania projektu powołana została Rada Doradcza SOLAB (*SOL Advisory Board*), która ocenia kolejne fazy realizacji projektu. Zadaniem Rady jest wsparcie merytoryczne oraz monitorowanie postępów działań realizowanych przez członków konsorcjum projektu SOL. Członkami Rady są organizacje obejmujące zakresem swojej działalności w wymiarze międzynarodowym opracowywanie programów poprawy BRD i planów działań, szkolenia w zakresie BRD, zagadnienia zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwo dzieci oraz bezpieczeństwo transportu ładunków. Do Rady należą przedstawiciele ETSC (*European Transport Safety Council*) z Belgii, GRSP (*Global Road Safety Partnership*) przy Międzynarodowym Czerwonym Krzyżu ze Szwajcarii, CfM (*Cities for Mobility*) i CfC (*Cities for Children*) z Niemiec, FAI (*Italia Federation of Truck Transporters*) z Włoch. Organizacje te wyraziły chęć zaangażowania się w proces zapewnienia jakości dotyczący wszystkich rozwiązań opracowywanych w ramach projektu SOL.

Do zadań każdego partnera projektu należy powołanie Rady Konsultacyjnej SOL na poziomie krajowym (regionalnym) i lokalnym. Do głównych zadań Rady Konsultacyjnej SOL należy wspieranie instytucji uczestniczących w projekcie, monitorowanie podejmowanych działań w czasie jego trwania oraz rozpowszechnianie rezultatów po zakończeniu projektu. Członkami Rady mogą być przedstawiciele administracji państwowej oraz organizacji zajmujących się działalnością w zakresie BRD. W Polsce członkami Rady na poziomie krajowym są między innymi: Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady BRD, dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

Celem działalności Rady na poziomie krajowym (regionalnym) jest pomoc w integracji rozwiązań z obowiązującą polityką BRD, programami poprawy BRD oraz interesariuszami w celu poinformowania ich o celach projektu i otrzymaniu wskazówek i wytycznych dotyczących współpracy na szczeblu lokalnym.

Rada na poziomie lokalnym powinna bazować na istniejącej sieci powiązań interesariuszy zaangażowanych w proces poprawy BRD. We współpracy z krajowymi partnerami projektu jej członkowie po-

winni być zaangażowani w proces analizy stanu BRD w mieście/regionie poprzez udostępnienie kontaktów do odpowiednich jednostek, mających w swojej dyspozycji dane oraz potrzebne informacje, a także aktywnie uczestniczyć w przeprowadzeniu oceny stanu BRD. Rada powinna udzielać wsparcia przy organizacji warsztatów i seminariów, jak również monitorować projekt w trakcie jego realizacji oraz oceniać jego efekty.

Oczekiwanyimi rezultatami projektu SOL są:

- ▶ lepsze i skuteczniejsze planowanie działań z zakresu BRD w miastach/regionach,
- ▶ skoordynowana, wielosektorowa i multidyscyplinarna współpraca w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego transportu w miastach/regionach,
- ▶ wdrażanie projektów, których realizacja wynika z analiz i badań, a nie z niczym nie popartych decyzji,
- ▶ rozwój międzynarodowej sieci powiązań osób i instytucji mających wspólną wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ▶ stworzenie zestawu narzędzi dla miast/regionów, pozwalającego na samodzielne wdrożenie idei SOL.

Efektem końcowym projektu SOL będzie podręcznik, który pomoże miastom/regionom działać dalej i osiągać kolejne efekty w poprawie stanu BRD, a nowym zainteresowanym społecznościom lokalnym służyć jako pomoc do podjęcia działań. Korzystanie z podręcznika pozwoli na powielanie działań projektu SOL w regionach nieobjętych projektem.

Projekt ISEMOA – Wolna od barier i energooszczędna mobilność dla wszystkich (*Improving seamless energy-efficient mobility chains for*



all) jest współfinansowany przez Komisję Europejską w ramach programu IEE 2009 STEER – Inteligentna Energia – Program dla Europy. Projekt realizowany jest od maja 2010 roku do maja 2013 r. W realizację projektu zaangażowanych jest 19 partnerów z 14 państw europejskich. Polska w projekcie reprezentowana jest przez Instytut Transportu Samochodowego.

Każdego dnia około jedna trzecia populacji napotyka na różnego rodzaju bariery w przestrzeni i transporcie publicznym. Utrudnienia dotyczą osób z dziećmi w wózkach, z ciężkimi bagażami, mających trudności w poruszaniu się, z wadami słuchu i wzroku, niepełnosprawnych intelektualnie. Ze względu na istniejące bariery

dla większości z nich problemem jest samodzielne poruszanie się w przestrzeni publicznej. Osoby te zmuszone są często do korzystania z transportu indywidualnego. Władze lokalne i regionalne wspierane przez przedsiębiorstwa transportu publicznego i organizacje lokalne mogą pomóc mieszkańcom oraz turystom odwiedzającym ich gminy, miasta czy regiony zmienić nawyki transportowe, zapewniając im pełną dostępność przestrzeni i transportu publicznego. Poprawa dostępności przestrzeni i transportu publicznego dla pieszych (w tym osób niepełnosprawnych na wózkach), rowerzystów oraz pasażerów transportu publicznego bezpośrednio przyczynia się do poprawy jakości ich życia. Łatwiejszy dostęp do edukacji, zatrudnienia, opieki nad dziećmi, codziennych usług, sklepów, służby zdrowia, sportów i rozrywek dzięki zrównoważonemu transportowi wpływa na jego energooszczędność oraz redukcję emisji szkodliwych substancji do atmosfery. ISEMOA wspiera gminy, miasta i regiony w ich dążeniach do likwidacji barier w przestrzeni publicznej i transporcie publicznym oraz do poprawy dostępności codziennych usług i zajęć dzięki zrównoważonemu transportowi.

W ramach projektu ISEMOA opracowywany jest ujednolicony system zarządzania jakością, dzięki któremu przedstawiciele gmin, miast i regionów mają szansę na poprawę dostępności przestrzeni publicznej i transportu publicznego oraz stworzenie warunków do korzystania z alternatywnych środków transportu. System zarządzania jakością ISEMOA ma służyć zwiększaniu dostępności w perspektywie „od drzwi do drzwi” w całej Europie. System ten jest kontynuacją ujednoliconego procesu zarządzania jakością opartego na systemach BYPAD, MaxQ i MEDiate.

ISEMOA przeznaczona jest dla wszystkich gmin, miast i regionów, które mają odpowiednią motywację i wyrażają chęć poprawy dostępności na swoim terenie. Nie istnieją żadne ograniczenia dotyczące specyficznych cech danej lokalizacji (jak np. liczba mieszkańców, powierzchnia, struktura gospodarcza, itp.). Nie jest istotne również czy na danym terenie wdrożono już wcześniej jakieś inne środki poprawy dostępności. Dlatego też każda gmina, miasto czy region może u siebie wprowadzić system zarządzania jakością ISEMOA, który dostarcza narzędzi służących do oceny i poprawy prac nad dostępnością.

Trzonem systemu ISEMOA jest moderowany proces audytu. Wspólnie z audytorem zewnętrznym, interesariusze z gminy, miasta lub regionu poddają ocenie kwestie związane z dostępnością

przeźreni i transportu publicznego w gminach/miastach/regionach oraz opracowują strategie i plany dziaan w tym zakresie.

W systemie ISEMOA stosuje się podejście holistyczne, które uwzględnia:

- ▶ potrzeby osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (np. osób niepełnosprawnych trwale lub czasowo, osób z ciezkimi lub niewymiarowymi bagażami, z małymi dzieci, osób starszych itd.),

- ▶ cały łańcuch mobilności w perspektywie „od drzwi do drzwi” (waczajc zrównoważone formy transportu takie jak chodzenie pieszo, jazd rowerem, korzystanie z transportu publicznego i mobilnoc multimodalną),

- ▶ różnego rodzaju bariery (np. bariery fizyczne, organizacyjne, nastawienie innych osób itp.).

W trakcie opracowywania systemu ISEMOA odpowiadającego na potrzeby interesariuszy, szczególny nacisk w projekcie położony jest na ciągle zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron (osoby z ograniczonymi możliwościami poruszania się, władze i urzędy lokalne/regionalne, konsultanci, itp.) od samego początku realizacji projektu. Ważne jest, aby zarówno użytkownicy (zwłaszcza osoby z ograniczoną mobilnością PRM – *People with Reduced Mobility*), jak i osoby odpowiedzialne za poszczególne etapy łańcucha mobilności w perspektywie „od drzwi do drzwi” (m.in. za zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, planowanie transportu, konstrukcj i utrzymanie dróg, itp.) były zaangażowane w proces ISEMOA.

ISEMOA pomaga:

- ▶ zwiększyć swiadomoc ważności dostępności i jej roli w kreowaniu energooszczędnego i zrównoważonego systemu transportu dla wszystkich,

- ▶ zwiększyć odpowiedzialnośc oraz poprawić efektywnoc i wydajnoc prac nad dostępnością,

- ▶ zidentyfikować mocne i słabe strony prac nad dostępnością,

- ▶ pozyskać nowe pomysły na popraw prac nad dostępnością,

- ▶ stworzyć struktur dla systematycznego i efektywnego planowania, wdrazania i oceny prac nad dostępnością,

- ▶ utworzyć kanały komunikacyjne pomiędzy poszczegolnymi interesariuszami,

- ▶ promować gminy, miasta i regiony aktywnie pracujące nad popraw dostępności,

- ▶ uzyskać całościowy poglad na dostepnoc w gminach, miastach i regionach.

Otwarte zaproszenie na warsztaty szkoleniowe

Zainteresowani konsultanci, agencje i organizacje współpracujące z przedstawicielami władz i urzędów gmin, miast i regionów w całej Europie mogą wziąć udział w szkoleniach dla audytorów zewnętrznych organizowanych w okresie jesień/zima 2012 r. Szkolenia te będą organizowane w 15 krajach europejskich w celu umożliwienia wszystkim zainteresowanym osobom z całej Europy wykorzystanie systemu ISEMOA w codziennej pracy z lokalnymi i regionalnymi władzami.

► **Projekt AVENUE** – *Actions for Vulnerable, Elderly, Novice Drivers and Road Users in Europe – for traffic safety* (Działania skierowane do niechronionych uczestników ruchu, osób starszych, młodych kierowców i użytkowników dróg w Europie – dla bezpieczeństwa ruchu drogowego) jest realizowany przez Instytut Transportu Samochodowego w ramach grantu Komisji Europejskiej DG MOVE. W skład konsorcjum realizującego projekt wchodzi trzynastu partnerów z dziewięciu państw europejskich, a koordynatorem projektu jest Instytut Panos Mylonas z Grecji. Projekt rozpoczął się w 2010 roku i trwa 3 lata.



Celem projektu AVENUE jest prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te polegają na stworzeniu Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego tzw. NEST (*Networks & Education for Safety in Traffic*) oraz na wykorzystaniu stworzonych centrów do celów edukacyjnych i propagatorskich w zakresie BRD. Zgodnie z założeniami projektu powstaną cztery



typy takich centrów: jedno europejskie, a także krajowe, lokalne i mobilne. Zadaniem NEST jest rozpowszechnianie informacji i materiałów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wcześniej zostały opracowane w ramach innych projektów EU. Centra te będą funkcjonowały jako „serce” działalności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie organizowane będą różnego rodzaju działania edukacyjne skierowane do wybranych uczestników ruchu drogowego. Szczególny nacisk zostanie położony na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, w tym osób starszych, oraz młodych kierowców. Tworzone będą i realizowane programy szkoleniowe i wysokiej jakości kampanie, które wpłyną na

zmianę zachowań tych osób w ruchu drogowym. Aktywne zaangażowanie ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz odpowiednio przygotowanych i zaangażowanych wolontariuszy wpłynie na zapewnienie efektywności tych działań.

Wytyczne i zalecenia, które powstaną w oparciu o przebieg realizacji projektu, a także na podstawie jego ewaluacji mają doprowadzić do utworzenia podobnych ośrodków w całej UE.

Cele główne projektu to:

- ▶ promowanie centrów bezpieczeństwa ruchu drogowego jako najlepszych praktyk,
- ▶ wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ▶ ograniczenie liczby wypadków i zabitych w ruchu drogowym,
- ▶ promowanie bezpiecznej jazdy i kultury na drodze, które mają prowadzić do lepszego porozumienia pomiędzy różnymi uczestnikami ruchu,
- ▶ udział w Europejskim Roku Wolontariatu 2011 jako wzmocnienie pozycji wolontariuszy.

Cele szczegółowe projektu:

- ▶ zaprojektowanie i stworzenie czterech rodzajów centrów NEST: europejskiego, krajowych, lokalnych i mobilnych,
- ▶ opracowanie i wdrożenie działań bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz programów edukacyjnych w tym zakresie,
- ▶ opracowanie i przeprowadzenie kampanii wpływających na zmianę świadomości uczestników ruchu drogowego oraz wdrożenie programów coachingowych dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ▶ organizacja interaktywnych warsztatów z udziałem min. dwóch grup uczestników ruchu,
- ▶ zapewnienie wytycznych odnoszących się do centrów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzanie działań w celu zapewnienia kontynuacji po zakończeniu projektu,
- ▶ opracowanie i wdrożenie metodologii do oceny wpływu centrów bezpieczeństwa ruchu drogowego i przeprowadzonych akcji na uczestników ruchu, co pokaże efektywność wybranej metodologii.

Instytut Transportu Samochodowego jest zaangażowany w realizację zadań związanych z utworzeniem Krajowego Centrum BRD w Warszawie przy ITS, bazującego na rozwiązaniach podobnych ośrodków z Islandii, Holandii i Niemiec. Centrum to będzie otwarte dla wszystkich zainteresowanych osób chcących skorzystać z dostępnych materiałów oraz rozwiązań/sprzętu przeznaczonego do

wsparcia szkoleń z BRD. Zadaniem ITS jest również przygotowanie Mobilnego Centrum BRD, które zostanie zaopatrzone w materiały i sprzęt służący edukacji BRD. Tworzone Mobilne Centrum BRD przy ITS już bierze czynny udział w wielu wydarzeniach promujących bezpieczeństwo na drodze. Projekt AVENUE ma również być wskazówką dla jednostek samorządu terytorialnego w Polsce jak tworzyć lokalne centra BRD.

Andrzej Łuczycki

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor
Transportu Drogowego

Inspekcja Transportu Drogowego a bezpieczeństwo ruchu drogowego

Dnia 6 września 2001 r. ustawą o Transporcie Drogowym powołano do życia wyspecjalizowaną służbę cywilną, jaką jest Inspekcja Transportu Drogowego. Dzień ten jest nieformalnym świętem Inspekcji. W tworzeniu struktur ITD uczestniczyli eksperci zagraniczni z Niemiec i Francji w ramach projektu PHARE PL 9908.01 – „Przygotowanie podstaw prawnych i utworzenie Inspekcji Transportu Drogowego”. W szczególności określono zakres zadań i organizacji Inspekcji Transportu Drogowego, system szkolenia kandydatów i wdrożenie środków informatycznych. Służby tych krajów pomagały nam w tym czasie materialnie; dostarczały samochody, komputery i inny sprzęt potrzebny nowo powstającej instytucji. Warto nadmienić, że analogiczne do ITD formacje działają na terenie wielu państw Unii Europejskiej m.in. we Francji, Niemczech, Belgii czy Wielkiej Brytanii. W procesie tworzenia Inspekcji wykorzystywane były doświadczenia tych służb. Powstanie Inspekcji było jednym z wymogów akcesyjnych Unii Europejskiej.

Od 1 października 2002 r. pierwsi inspektorzy rozpoczęli pracę na drogach w całej Polsce. W chwili obecnej w wojewódzkich inspektoratach zatrudnionych jest ponad 570 inspektorów. Ich charakterystyczne zielone mundury na stałe wpisały się w krajobraz polskich dróg.

Na czele Inspekcji Transportu Drogowego stoi Główny Inspektor Transportu Drogowego, którym od dnia 21 grudnia 2007 r. jest Tomasz Poleć, powołany przez Prezesa Rady Ministrów.

Inspekcja Transportu Drogowego powołana została do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego krajowego oraz międzynarodowego przewozu drogowego pojazdami samochodowymi – tak

mówi art. 48 ustawy o Transporcie Drogowym. Niestety, mimo starań wielu ministrów, nie udało się do tej pory określić działania Inspekcji w oddzielnej, dotyczącej tylko tej instytucji ustawie. Działa ona na podstawie ustawy o transporcie drogowym.

Misją Inspekcji jest przede wszystkim:

- ▶ poprawa bezpieczeństwa w transporcie drogowym,
- ▶ ograniczenie degradacji dróg,
- ▶ ochrona środowiska naturalnego,
- ▶ ochrona rynku transportowego przed nieuczciwą konkurencją,
- ▶ zwiększenie poziomu przestrzegania prawa przez kierowców i przedsiębiorców zajmujących się przewozami drogowymi,
- ▶ przeciwdziałanie nieprawidłowościom w organach wydających zezwolenia i licencje upoważniające do transportu drogowego.

Od 1.07. 2011 r. Ustawodawca nałożył na Inspekcję nowe zadania:

- ▶ elektroniczny pobór opłat,
- ▶ pomiar prędkości.

Zadania te realizowane są poprzez kontrole:

- ▶ przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących,
- ▶ stanu technicznego pojazdów,
- ▶ przeprowadzane w siedzibie przedsiębiorcy,
- ▶ przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy,
- ▶ przestrzegania szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt,
- ▶ przestrzegania zasad i warunków dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

1 lipca bieżącego roku wraz z kolejną nowelizacją ustawy o drogach publicznych zmieniono zasady uiszczania opłat za przejazd po wybranych odcinkach dróg krajowych, wprowadzając zamiast winiet tzw. e-myto. Będą je płacili kierowcy ciężarówek, autobusów i samochodów osobowych z przyczepą, jeśli masa zestawu pojazdów przekroczy 3,5 tony. Inspekcja Transportu Drogowego stoi na straży przestrzegania obowiązków, jakie na kierowców nałożyła wspomniana nowelizacja ustawy o drogach publicznych. Jest to nowe zadanie, które absorbuje znaczne siły tej formacji. ITD otrzymała nowe, przystosowane do kontroli via-boksów samochody

z nowoczesnym oprzyrządowaniem pozwalającym na skuteczną kontrolę.

Od pewnego czasu docierały do ITD informacje o nieprawidłowościach w rejestrowaniu przerobionych busów ciężarowych na autobusy. Po przeprowadzonych wspólnie z Policją działań kontrolnych, okazało się to prawdą. Przedsiębiorcy kupują ciężarowe busy (o wiele tańsze niż autobusy), przerabiają je w „przygodnych” warsztatach na autobusy. Problem wywołuje nieumiejętna zmiana konstrukcyjnie przystosowanych przez producenta pojazdów do przewozu towarów (samochód ciężarowy) na samochody do przewozu osób.

Stacje kontroli pojazdów, diagności wydają zaświadczenia o dopuszczeniu „przebudowanych autobusów” do ruchu. Większość skontrolowanych przez nas pojazdów nie spełnia kryteriów technicznych i wymogów bezpieczeństwa. Poniżej przedstawiono zapisy w dowodzie rejestracyjnym pojazdu przerobionego na autobus, które wzbudziły zastrzeżenia kontrolujących.

Po zatrzymaniu zważono ten pojazd i okazało się, iż jego masa własna wynosi 3100 kg. Po przeliczeniu wynika, że pojazd mógł być zarejestrowany na 21 osób a nie jak było wpisane w dowód rejestracyjny 28.

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego

›(A). F. ₁, F. ₂ dopuszczalna maksymalna masa całkowita.

›(B). G masa własna.

›(C). S. ₁, S. ₂ liczba miejsc siedzących/stojących.

masę z ważenia **3100kg**

71kg x 28 miejsc = 1988kg

daje masę rzeczywistą 5088kg

w dowodzie jest 4600 kg

4600kg – 3100kg = 1500kg

1500kg : 71kg = 21,126

Dopuszczalna liczba osób w pojeździe wynosi: 21.

A →	E ₁	4600 kg	E ₂	4600 kg	E ₃	---
B →	G	2475 kg		J	---	
	K	---				
	L	2	O ₁	2000 kg	O ₂	750 kg
	P ₁	2148,00 cm ³		P ₂	95,00 kW	
	P ₃	D		Q	---	
C →	S ₁	24	S ₂	4		

Wpływ przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej na zachowanie się pojazdu na drodze to:

▶ zmiana punktu ciężkości – utrudnione jest szczególnie przy większych prędkościach utrzymanie stabilnego kierunku jazdy. W skrajnych przypadkach może spowodować wywrócenie pojazdu,

▶ zmiana obciążeń układu kierowniczego, może spowodować zmianę konstrukcyjnych parametrów; pojazd podsterowny może zachowywać się na drodze jak pojazd nadsterowny i odwrotnie. Stan taki może być przyczyną wypadnięcia auta na zakręcie drogi,

▶ zmiana parametrów układu hamulcowego, może być przyczyną braku skuteczności hamowania.

To nie wszystkie zagrożenia spowodowane przez przerobione pojazdy. Najbardziej niebezpieczne są elementy konstrukcyjne samochodów, mające zapewnić bierne bezpieczeństwo pasażera. Na zdjęciu widać jak mocowane są fotele pasażerów. Brak wzmocnień bocznych pojazdu, brak elementów konstrukcyjnych, do których można przymocować pasy bezpieczeństwa, mocowanie foteli do płyty podłogowej. Wszystkie wykryte przez nas nieprawidłowości powodują konieczność wyeliminowania takich „autobusów” z naszych dróg. Są to jeżdżące bomby stwarzające poważne zagrożenie dla pasażerów.

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego

Nieprawidłowe mocowanie siedzeń



Rok 2011 przynosi zmiany w zadaniach ITD. Inspekcja uzyskała nowe uprawnienia. Od 1 lipca 2011 r. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego mogą przeprowadzać kontrolę ruchu drogowego w odniesieniu do kierującego pojazdem:

- ▶ który wykonuje przewóz drogowy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym,
- ▶ w stosunku do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że kieruje pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- ▶ który naruszył przepisy ruchu drogowego, w przypadku zarejestrowania tego naruszenia przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych, przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urzędzeń rejestrujących,
- ▶ który rażąco naruszył przepisy ruchu drogowego lub spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa.

Krótko mówiąc ITD ma prawo dokonywać kontroli w wyżej określonym zakresie nie tylko kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, ale również kierowców pojazdów osobowych. Ponadto, od połowy tego roku ITD zarządza stacjonarnymi fotoradarami i stworzy strukturę nadzoru nad ruchem drogowym.

ITD realizuje swoje zadania współdziałając z różnymi podmiotami. Przykładem jest współpraca z samorządem województwa mazowieckiego. Zakupione przez samorząd przenośne wagi, przekazane następnie ITD, będą wykorzystywane na drogach wojewódzkich w celu ochrony dróg przed „przeładowanymi” samochodami ciężarowymi. Podobną współpracę nawiązano z innymi samorządami – starosta Szydłowca i Zwolenia również zakupili na potrzeby ITD wagi do ważenia pojazdów. Wspólnie opracowywane są punkty kontrolne zabezpieczające drogi administrowane przez samorządy. Inspektorzy ITD uczestniczą w spotkaniach z miejscowymi przedsiębiorcami, na których wypracowane są zasady bezpiecznego i zgodnego z uwarunkowaniami prawnymi, ruchu pojazdów ciężarowych.

Inspektorzy uczestniczą również w konkursach i wydarzeniach kulturalnych lokalnych społeczności promując wiedzę na temat bezpieczeństwa na drogach oraz zachęcając do przestrzegania przepisów prawa. W tym roku inspektorzy brali udział w zorganizowanych przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Ciechanowie turniejach powiatowych i okręgowych Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeznaczonych dla rowerzystów. Wzięli udział w pikniku

informacyjnym „Bezpieczne dziecko w podróży i na drodze” na terenie parku Szymańskiego na warszawskiej Woli, i w wielu innych imprezach promujących bezpieczeństwo na drodze.

Podczas szeregu akcji, od początku roku, Inspektorzy wraz z policją prowadzą wspólne kontrole busów. Ma to na celu wyeliminowanie z ruchu pojazdów przewożących więcej osób niż jest to dopuszczalne (pokłosie tragicznego wypadku pod Nowym Miastem), sprawdzenie stanu technicznego tych pojazdów oraz kontrole kierowców w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdów i wymaganych przerw.

Od 1 stycznia bieżącego roku, po kilkuletnich staraniach, siedzibą Mazowieckiego Inspektoratu Transportu Drogowego stał się Radom. Remont oraz termomodernizacja budynku biurowo-garażowego przy ul. Limanowskiego 29a sfinansowana została we współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Dnia 6 czerwca 2011 r. podpisana została preumowa dotycząca dofinansowania realizacji Centralnego Ośrodka Szkolenia Inspekcji Transportu Drogowego w Radomiu. Umowę podpisał Andrzej Łuczycycki Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego z Marcinem Kierwińskim wicemarszałkiem oraz Leszkiem Ruszczykiem członkiem zarządu Mazowsza.

W uroczystości podpisania umowy wzięli udział, poza podpisującymi umowę m.in. Jacek Kozłowski Wojewoda Mazowiecki, Tomasz Połec Główny Inspektor Transportu Drogowego, Radosław Witkowski Poseł na Sejm RP, Wiesław Wędzonka radny Rady Miejskiej w Radomiu. Realizacja projektu bezpośrednio przyczyni się do wzmocnienia roli Radomia w województwie mazowieckim. Umożliwi także zrównoważony rozwój województwa. Radom po utracie statusu miasta wojewódzkiego stracił na znaczeniu. Lokalizacja tego typu instytucji ogólnopolskiej pozwoli na podniesienie rangi miasta, jako subregionalnego ośrodka wzrostu gospodarczego.

W ramach projektu powstanie ogólnopolskie centrum szkoleniowe dla inspekcji transportu drogowego. Tomasz Połec Główny Inspektor Transportu Drogowego stwierdził, że projekt jest ważny dla inspekcji zarówno jeśli chodzi o miejsce – Radom, centrum Polski, jak i czas – nowe zadania stojące przed inspekcją oraz potrzebę doszkalania istniejącej kadry. Wojewoda Mazowiecki Jacek Kozłowski uważa, że najważniejszą przesłanką do lokalizacji mazowieckiej inspekcji w Radomiu są zdecydowanie lepsze warunki pracy oraz niż-

sze koszty funkcjonowania niż dotychczas w Warszawie. Oprócz inspekcji, w budynkach Centrum znajdzie się świetlica dla dzieci i młodzieży z pobliskiej dzielnicy oraz wypożyczalnia sprzętu rehabilitacyjno-medycznego. Funkcje te prowadzone będą przez partnerów społecznych projektu. Inwestycja otrzyma 5,2 mln zł dofinansowania unijnego.

ITD to nowa służba, która jak pokazało życie jest instytucją potrzebną dla zapewnienia zgodnego z prawem korzystania z naszych dróg. Ustawodawca widząc jej skuteczną pracę, powierza wciąż nowe zadania. ITD swoim działaniem udowodni, że nie zawiedzie pokładanych w niej nadziei. Cieszę się, iż dane mi jest być częścią tej formacji.

mgr inż. Zbigniew Ostrowski

Dyrektor Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

Zarządzanie drogami wojewódzkimi – obowiązki wynikające z przepisów prawa oraz przykłady zrealizowanych zadań dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

1. Zadania zarządców dróg (wybrane)

► Utrzymanie nawierzchni dróg, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą.

► Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu, w tym zadań technicznych polegających na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych.

► Wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych.

► Przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

► Wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających oraz pełnienie funkcji inwestora.

► Wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

► Utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew i krzewów.

2. Organizacja ruchu – aspekty prawne

Akty prawne dotyczące zarządzania drogami i zarządzania ruchem (wybrane):

► Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity z dnia 25 stycznia 2007 r. DzU 2007, nr 19, poz. 115 z późn. zm.)

► Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity z dnia 2 czerwca 2005 r. DzU 2005, nr 108, poz. 908 z późn. zm.)

► Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (DzU. 2003, nr 177, poz. 1729)

► Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (DzU. 2003, nr 220, poz. 2181).

Organizacja ruchu

Pojęcie to obejmuje:

- a) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi, w tym geometrię włączeń dróg niższych kategorii i zjazdów,
- b) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- c) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.

Organizacja ruchu:

- stała (nowa lub przywracana po zakończeniu robót),
 - czasowa dla zabezpieczenia długotrwałych robót,
 - czasowa uproszczona dla zabezpieczenia robót utrzymaniowych
- wprowadzana jedynie w czasie wykonywania czynności na drodze.

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.

Na drogach wojewódzkich organem zarządzającym ruchem jest Marszałek Województwa Mazowieckiego.

Projekt organizacji ruchu – dokumentacja sporządzona w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem.

Projekt organizacji ruchu może sporządzić i przedstawić do zatwierdzenia:

- zarząd drogi,
- organ zarządzający ruchem,
- inwestor zmian, kolejowa jednostka organizacyjna, przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w obiekcie przy drodze, organizacje turystyczne lub osoby realizujące zamówienia tych jednostek.

Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.

Dotyczy to również dokumentacji budowy lub przebudowy drogi niższej kategorii krzyżującej się z drogą wojewódzką, której elementem jest zatwierdzona organizacja ruchu na skrzyżowaniu oraz dokumentacji budowy lub przebudowy zjazdu.

Organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu na drogach wojewódzkich zawiadamia organ zarządzający ruchem, MZDW w Warszawie oraz właściwego Komendanta Wojewódzkiego Policji o terminie wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu lub co najmniej na 24 godziny przed terminem wprowadzenia organizacji ruchu w przypadku czasowej organizacji ruchu dla zabezpieczenia robót związanych z utrzymaniem drogi wprowadzanej na podstawie projektu uproszczonego.

3. W ramach realizacji zadania zastosowano następujące środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) budowa chodnika,
- 2) budowa azyli centralnych w osi jezdni,
- 3) poprawa szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniu,
- 4) budowa zatoki autobusowej,
- 5) usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów,
- 6) wprowadzenie linii środkowej i linii krawędziowych na jezdni,
- 7) poprawa oznakowania ostrego zakrętu,
- 8) uspokojenie ruchu – fizyczne wymuszenie odgięcia toru jazdy poprzez instalację elementów centralnych lub bocznych i/lub zmiany geometrii drogi,
- 9) wydzielenie pasów dla lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej.

4. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonach szkół i placówek oświatowych zlokalizowanych w pobliżu dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim

Sposoby oznakowania przewidziane w prawie:

1) **Znaki A-17 „dzieci”** – stosuje się w celu ostrzeżenia o miejscu na drodze szczególnie uczęszczanym przez dzieci w wieku od 7 do 15 lat lub o bliskości takiego miejsca.



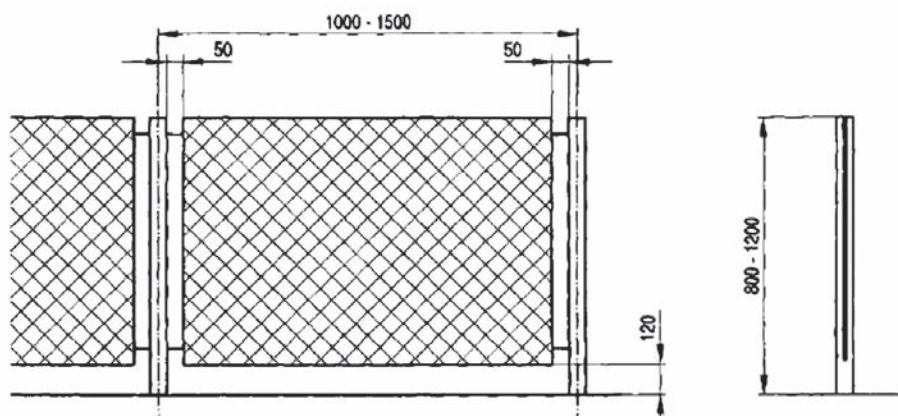
Przykład zrealizowanego zadania „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze wojewódzkiej nr 744 w m. Mazowszany/Kotarvice”

2) **Tabliczki T-27** – stosuje się je pod znakami D-6 lub D-6b dla oznaczenia miejsca przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych przez dzieci. Znaki D-6 lub D-6b z tabliczkami T-27 umieszcza się przy przejściach w bezpośrednim sąsiedztwie wyjść z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat.

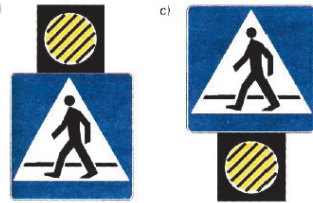
Dopuszcza się stosowanie folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej do wykonania lic znaków odblaskowych A-17, tabliczek T-27 zlokalizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych bądź o dużej wypadkowości. Dopuszcza się wykonywanie lic znaków D-6, D-6b na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej.

3) **Ogrodzenia U-12** stosuje się w celu ochrony pieszych i oddzielenia ich od jezdni, uniemożliwienia im przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych lub skanalizowania ruchu pieszych.

4) **Ogrodzenia segmentowe U-12a** występują w postaci ram z prętami, siatkami, przezroczystymi płytami itp. Wysokość tych ogrodzeń wynosi od 0,80 m do 1,20 m, przy czym mniejszą wysokość należy stosować w miejscach, w których ogrodzenie może ograniczyć widoczność kierującym pojazdami, np. w obrębie skrzyżowań, przejść dla pieszych itp. Barwa elementów ogrodzeń segmentowych jest szara lub żółta. Ogrodzenia można umieszczać obok jezdni, w chodnikach, na krawędzi pobocza, na pasie dzielącym jezdnie, na wysepkach przystanków tramwajowych od strony jezdni dla ogrodzenia torowiska tramwajowego.



Sygnal ostrzegawczy nakazujący wszystkim kierującym i pieszym zachowanie szczególnej ostrożności jest to migający sygnał żółty nadawany przez sygnalizatory dla pojazdów lub sygnalizatory jednokomorowe. Szczególnym przypadkiem zastosowania sygnału ostrzegawczego jest sygnał ostrzegawczy połączony ze znakiem D-6 zainstalowanym nad lub obok przejścia dla pieszych, tzw. przejście aktywne.



W ramach programu poprawy BRD w rejonach szkół i placówek oświatowych na drogach wojewódzkich zarządzanych przez MZDW w Warszawie przyjęto następujące standardowe zasady poprawy jakości oznakowania:

- ▶ stosowanie oznakowania ostrzegawczego A-17 z licem z folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej barwy pomarańczowej,
- ▶ stosowanie ewentualnych dodatkowych czasowych ograniczeń prędkości powiązanych z funkcjonowaniem obiektu, o odblaskowości wyższej od minimalnej wymaganej przez prawo,
- ▶ stosowanie ogrodzenia segmentowego U-12a z wypełnieniem prętowym pionowym barwy żółtej o wysokości wynikającej ze szczegółowej lokalizacji,



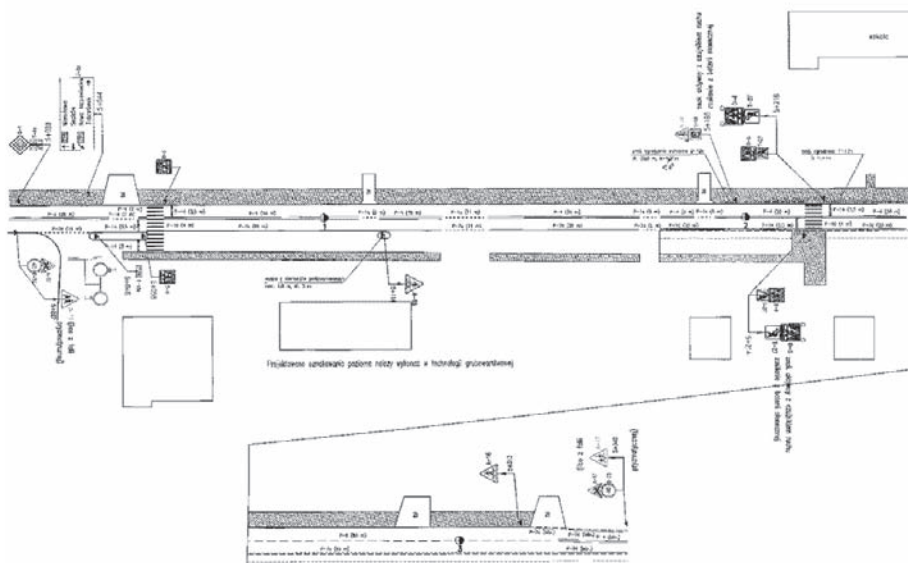
Szkoła w m. Mazowszany/Kotarwice droga wojewódzka nr 744 – realizacja w 2010 r.

▸ stosowanie aktywnych przejść dla pieszych ze znakami D-6 i sygnalizatorami ostrzegawczymi diodowymi z własnym zasilaniem bateriami słonecznymi w zestawie z czujnikami ruchu pieszego,

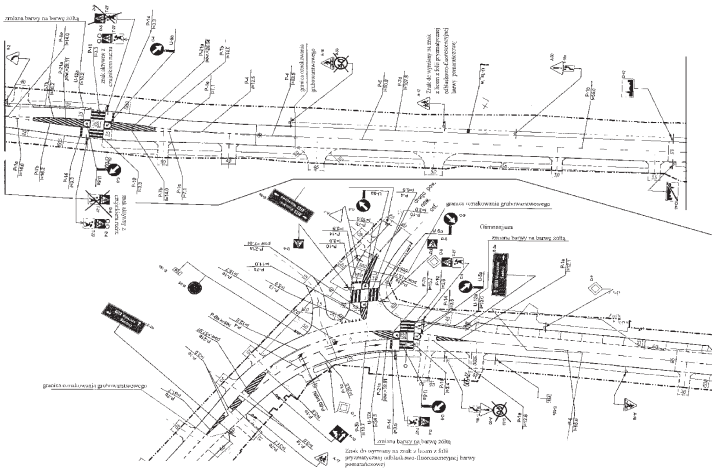
▸ wykonanie oznakowania poziomego w technologii grubowarstwowej.



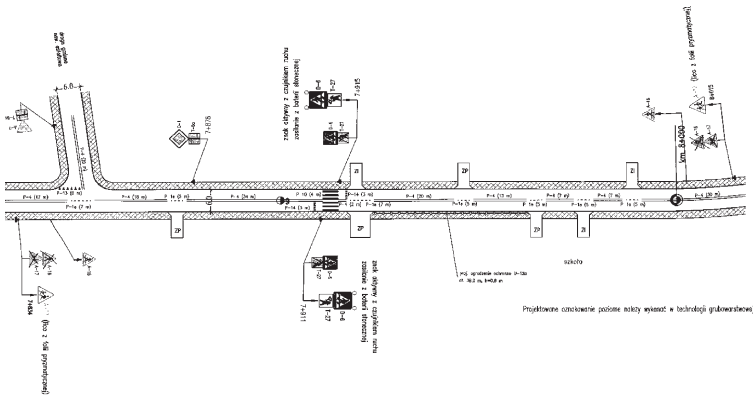
Szkoła w m. Mazowszany/Kotarvice droga wojewódzka nr 744 – realizacja w 2010 r.



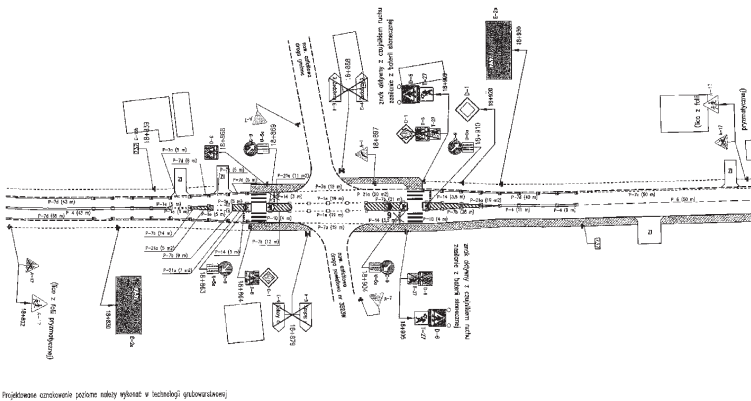
Szkoła w m. Belsk Duży droga wojewódzka nr 728 – realizacja planowana w 2011 r.



Szkoła w m. Mogielnica droga wojewódzka nr 728 – realizacja planowana w 2011 r.

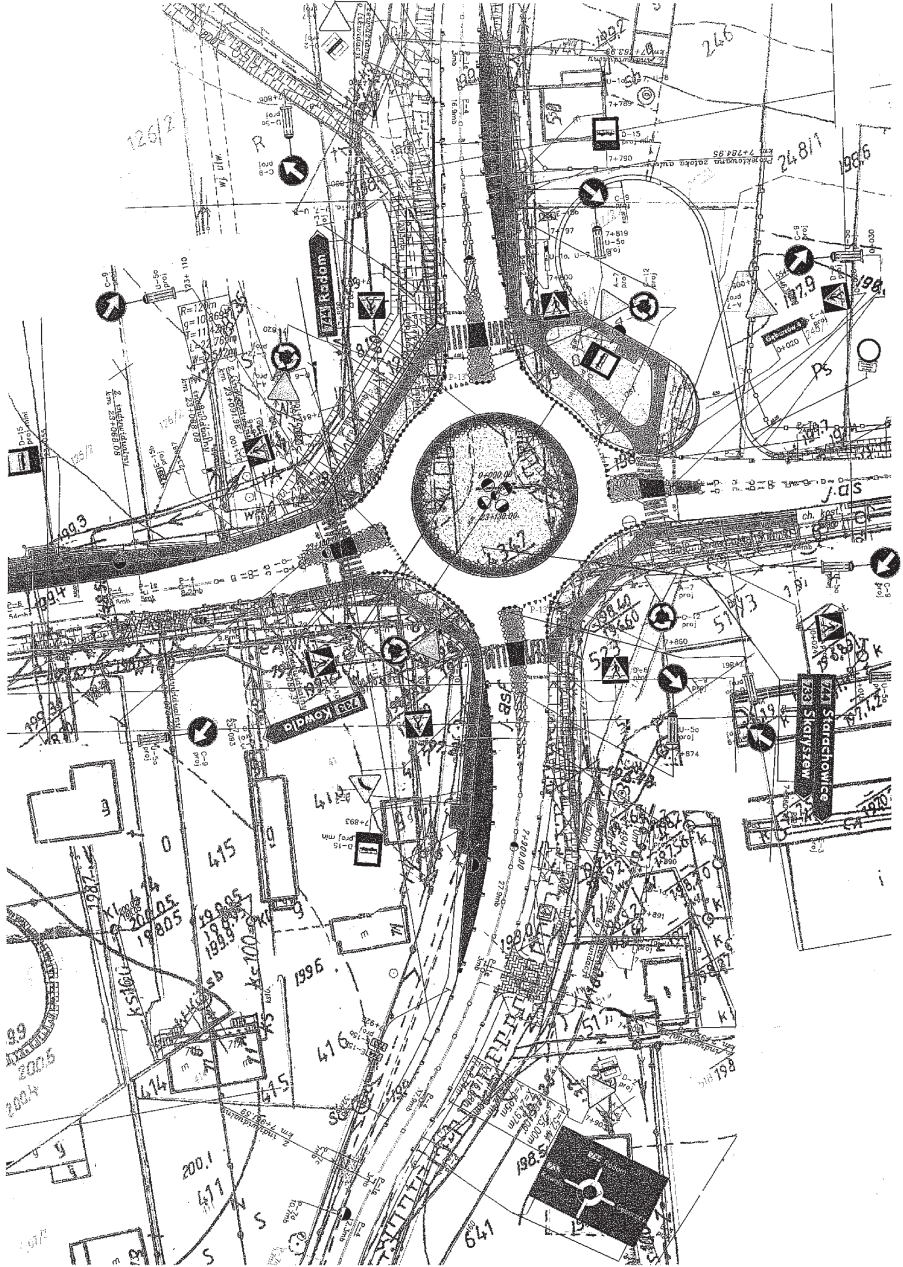


Szkoła w m. Jedlnia Letnisko droga wojewódzka nr 699 – realizacja planowana w 2011 r.



Szkoła w m. Jedlnia Kościelna droga wojewódzka nr 737 – realizacja planowana w 2011 r.

5. Zastosowanie rond na drogach wojewódzkich na przykładzie skrzyżowania dróg nr 733 i 744 w m. Parznice



Andrzej Szklarski

Dyrektor WORD w Warszawie

Pełnomocnik Marszałka Województwa Mazowieckiego
ds. wdrażania programu GAMBIT Mazowiecki

Realizacja programu GAMBIT Mazowiecki

1. Rok 2011 przyniósł zwiększenie liczby ofiar wypadków drogowych. W tym kontekście należy dokonać krótkiej analizy stanu wdrożenia wojewódzkiego programu poprawy BRD – GAMBIT Mazowiecki.

2. Po przyjęciu programu poprawy BRD – GAMBIT Mazowiecki środkami finansowymi WORD-ów wydrukowano pełną wersję Programu, przygotowano skróconą wersję – syntezę oraz przekazano ww. egzemplarze do większości instytucji na obszarze województwa.

3. Rozpoczęto wdrażanie Programu. Trzeba obecnie przygotować i wdrożyć system monitoringu i oceny podejmowanych działań. Ważne jest wypracowanie systemu okresowego przekazywania informacji od pełnomocników regionalnych do pełnomocnika marszałka. W dalszej, choć niedalekiej przyszłości, należy wdrożyć system przekazywania informacji od powołanych pełnomocników gminnych do powiatowych, a następnie regionalnych. Realizację zaplanowanych lokalnie działań należy na bieżąco sprawdzać.

4. Funkcjonuje w podstawowym zakresie system zbierania informacji o zdarzeniach drogowych (kolizje i wypadki). Stworzono działającą w podstawowym zakresie wojewódzką mapę zagrożeń. Komenda Główna Policji w sposób cykliczny przekazuje do wydziału BRD funkcjonującego w strukturze WORD-u dane wypadkowe, które po przetworzeniu zasilają ww. mapę.

5. Niestety WORD-y są jak na razie jedynymi podmiotami zobowiązanymi do wdrożenia programu. Tymczasem doświadczenie pokazuje, że to zdecydowanie za mało. Jeden człowiek od BRD w małym ośrodku nie zdoła sam zrealizować postawionych zadań. Powinno nastąpić wzmocnienie kadrowe. A okres dla WORD-ów jest

niesprzyjający. Wojewoda i marszałek powinni rozważyć pomysł uaktywnienia w tym zakresie Delegatur. Również bez postawienia konkretnych zadań powiatowym komendantom policji nie dźwigniemy sami programu. Marszałek swego czasu wystosował list do wszystkich starostów podpisany również przez komendanta wojewódzkiego policji. Może warto starostom oraz komendantom powiatowym policji przypomnieć ten fakt oraz uświadomić, że GAMBIT sam się nie wdroży.

6. Jest odczuwany brak istotnego impulsu ze strony nadzoru pedagogicznego do faktycznego wdrożenia programu w części dotyczącej realizacji wychowania komunikacyjnego. Wychowanie komunikacyjne w gimnazjach nie może być sprawą loterii. Kurator powinien rozważyć czy nie wydać polecenia realizacji na etapie gimnazjalnym wychowania komunikacyjnego.

7. Realizacja wychowania komunikacyjnego w szkołach nie może być pozostawiona społecznikom, których nota bene jest coraz mniej. Nauczyciel realizujący treści z zakresu wychowania komunikacyjnego musi być przez przełożonych dostrzeżony i doceniony.

8. Wychowanie komunikacyjne jest atrakcyjne w małych środowiskach, a w dużych trudne do aktywacji. Należy zaproponować, aby nadzór pedagogiczny szczególniejszy nacisk położył na realizację treści wychowania komunikacyjnego w dużych miejscowościach.

9. Należy przemyśleć rolę samorządów szczebla gminnego oraz powiatowego w realizacji programu. Nie może ta chęć realizacji pozostawać na poziomie deklaratywnym. Problematyka realizacji zadań z BRD powinna być ujęta w plan (także finansowy) w części nie tylko infrastrukturalnej, ale także edukacyjnej. Tu potrzeba wyartykułować mocny głos w kierunku wójtów i starostów. W ramach prac odpowiednich komisji Rad gminnych, miejskich, powiatowych oraz sejmiku województwa powinna być podejmowana dyskusja nad sposobami wdrożenia programu. Raz w roku na jednym z posiedzeń Rady Gminy, Miasta, Powiatu oraz Sejmiku powinno być przedkładane sprawozdanie z działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ww. sprawozdania nie powinny być ograniczane do statystyk wypadkowych czy pokazujących elementy kontroli ruchu drogowego. Winny być kompleksowe z wyraźnym pokazaniem i analizą skuteczności podejmowanych działań edukacyjnych.

10. Jednostki samorządu aktywne na polu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym powinny być przez wojewódzki szczebel

rządowy i samorządowy dostrzegane oraz odpowiednio do skuteczności podejmowanych działań traktowane przy podejmowaniu strategicznych inwestycyjnie decyzji.

11. Jednym z warunków skuteczności wdrażanego programu jest podanie stabilnych źródeł finansowania działań na rzecz poprawy BRD. Tu warto wskazać na pomysł utworzenia Wojewódzkiego Funduszu BRD. Fundusz w odpowiedniej proporcji byłby zasilany środkami własnymi instytucji i organizacji, częścią zysków WORD-ów, częścią z zysków firm ubezpieczeniowych, środkami budżetowymi państwa i samorządów, środkami z europejskich funduszy strukturalnych oraz środkami sektora prywatnego. Fundusz miałby prawo zaciągać pożyczki np. z Banku Światowego czy Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Dobrym pomysłem jest zawarcie w opłacie egzaminacyjnej oraz innej związanej z kierowaniem oraz używaniem pojazdu części, która byłaby wprost przekazywana na ww. Fundusz.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!”

Rozmowa z **Krzysztofem Łańcuckim**,
rzecznikiem prasowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ile osób zginęło w wypadkach na przejazdach kolejowych w zeszłym i w tym roku?

W 2010 r. w wypadkach na przejazdach zginęło 29 osób. W pierwszym półroczu bieżącego roku – 14 osób.

Zabrzmie to ohydnie, ale to niewielki odsetek ofiar, które co roku giną na polskich drogach. Skąd więc pomysł na kampanię „Bezpieczny przejazd...”?

Rzeczywiście, wypadki na przejazdach stanowią zaledwie ułamek procenta wszystkich wypadków drogowych w Polsce. Nie jest to dla nas istotne. Ważne, że dochodzi do tragedii, a my chcemy im zapobiegać.





Zdecydowaliśmy się na kampanię społeczną, ponieważ skutki kolizji z pociągiem są najczęściej bardzo groźne: niemal regułą jest śmierć lub poważne obrażenia kierowców i pasażerów samochodów.

Przeważała analiza przyczyn: do przytłaczającej większości wypadków na przejazdach dochodzi z powodu niestrożności kierowców. Przyjęliśmy więc założenie: staramy się wyeliminować przyczyny 2% wypadków, do których dochodzi z winy kolei, ale nie możemy pozostawić bez naszego działania pozostałych 98%.

Kampania ma wpływać na zachowania kierowców. Przypominamy im, że z jednej strony mamy zwykle do czynienia z samochodem ważącym 1–1,5 tony, z drugiej z pociągiem ważącym kilkaset i nawet kilka tysięcy ton. Uświadamiamy, że pociąg nie ma możliwości żadnego manewru, a jego droga hamowania to kilkaset metrów, często nawet ponad kilometr.

Wciąż trudno mi uwierzyć, jak zbliżając się do przejazdu kolejowego nie można zauważyć nadjeżdżającego pociągu. W jakich sytuacjach najczęściej dochodzi do tych wypadków?

Okazuje się, że można być nieuwważnym w stopniu trudnym do wyobrażenia. Do dziś zastanawiam się, o czym myślał (trzeźwy!)



kierowca, który trafił w... 26. wagon pociągu towarowego? To rekordzista Polski. Na szczęście nie zginął.

Przyczyną wypadków bywa nie tylko nieuwaga. Nagminne jest przekonanie, że „jeszcze zdążę”, choć pociąg się zbliża. Kierowcy często omijają „slalodem” zamknięte półrogatki, wjeżdżają pod zamykające się zaporę, lekceważą sygnalizację świetlną i dźwiękową. Starają się zaoszczędzić kilka minut, a często tracą przez to życie.

Zawsze przed przejazdem wyhamujmy i uważnie rozejrzyjmy się. Nie tylko dlatego, że tego wymaga od nas prawo.

Jakie są kategorie tych przejazdów i których jest najwięcej w Polsce? Kto formalnie decyduje, że dany przejazd będzie należał do tej, a nie innej kategorii?

Mamy 4 podstawowe kategorie przejazdów: A – z zaporami obsługiwanymi przez pracownika kolei, B – z samoczynnymi zaporami oraz sygnalizacją świetlną i dźwiękową, C – z sygnalizacją bez zapor i D – ze znakami drogowymi. Która z nich ma zastosowanie na konkretnym przejeździe – decydują kryteria określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z marca 1996 r. Musimy przestrzegać ich bardzo ściśle.

Najwięcej jest przejazdów kategorii D. Są to skrzyżowania mało ruchliwych dróg z torami o małym natężeniu ruchu pociągów, czę-

sto na przecięciu drogi polnej czy leśnego duktu z linią, po której przejeżdża kilka składów dziennie. Na takich też dochodzi do wypadków. Zwykle dlatego, że kierowca lekceważy taki przejazd: „tu przecież nic nie jeździ”. Bywa to zgubne. Lepiej zatrzymać się nawet przed takim przejazdem, nawet jeżeli linia wydaje się nieczynna. Nawet na takiej może pojawić się pociąg roboczy czy drezyna.

Obecnie modernizowane są główne linie kolejowe. Czy w związku z tym, np. na E-65 Warszawa-Gdynia, skrzyżowania torów z drogami przebudowywane są na wielopoziomowe, czy stawiane są tradycyjne zapory?

Dzięki środkom z Unii Europejskiej i budżetu państwa budujemy ok. 100 wiaduktów na tej trasie. To konieczne, bo pociągi będą rozpędzać się na niej nawet do 200 km/h, a prawo nakazuje skrzyżowania dwupoziomowe tam, gdzie pociąg jedzie szybciej niż 160 km/h.

Po wypadkach często koncentrujemy się na ich ofiarach, czasem na bliskich tych osób. Zapominamy więc o maszynistach, dla których również jest to traumatyczne przeżycie. W jaki sposób PKP pomaga im w przywróceniu równowagi psychicznej?

Nie PKP, lecz przewoźnicy z Grupy PKP, samorządowi i prywatni. Wiem, że maszynistom jest zapewniana pomoc psychologa. Każdy taki wypadek wiąże się dla nich z traumą. Opowiadają, że widząc samochód, który wjechał przed pociągiem na przejazd, mogą już tylko włączyć nagłe hamowanie i czekać na zderzenie.

Czy podobne akcje prowadzone są w innych krajach? Jak tam wygląda bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych?

Kiedy już nasza kampania nabrała rumieńców, okazało się, że nie tylko my wpadliśmy na taki pomysł. Już w ponad 50 krajach świata kolejarze, drogowcy, policjanci, kierowcy rajdowi apelują: przed przejazdem upewnij się, czy nie zbliża się pociąg. W starciu z nim nie masz szans. Najtrafniej ujęli to Czesi: pociąg ma zawsze pierwszeństwo: z mocy prawa i z pozycji siły.

Problem występuje na całym świecie, a liczby wypadków są porównywalne ze skalą problemu w Polsce. Kampanie społeczne ruszyły najpierw w krajach najwcześniej doświadczających masowej motoryzacji: w Japonii i USA. W latach 60. w obu tych krajach co roku ginęły na przejazdach tysiące ludzi. Kampanie przyniosły skutki, ale nie od razu, zwykle po kilkunastu latach. Problem mają do dziś: w USA, np. ofiar śmiertelnych jest 300–400 rocznie.

Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!” trwa już 6 lat, to dobra okazja do jej podsumowania i przedstawienia planów na przyszłość...

Wolałbym refleksje niż podsumowania. Kiedy zaczynaliśmy 6 lat temu, wystarczyło pojechać na dowolny przejazd z kamerą lub aparatem i w pół godziny można było mieć materiał mogący wypełnić stronę internetową www.tylkodlaidiotow.pl (polecam). Teraz też nie brakuje złych zachowań, ale są zauważalnie rzadsze. Coraz częściej widzimy kierowców zatrzymujących się przed przejazdem i uważnie rozglądających.

Reakcje społeczeństwa na wszelkie apele zawsze charakteryzują się pewną bezwładnością, więc trzeba być w tym apelowaniu i przekonywaniu bardzo wytrwałym.

Do porównywania liczby wypadków przed i w trakcie kampanii podchodzimy bardzo ostrożnie. Statystyka bez refleksji jest tylko zabawą cyframi, często mylącą. Mogłoby się wydawać, że tendencja jest pozytywna: co roku przybywają przecież w Polsce setki tysięcy samochodów, a liczba wypadków nie ulega większym zmianom. Mniej jest ofiar śmiertelnych. Zauważamy te zjawiska, ale ich nie przeceniamy.



Liczymy, że za kilka lat zaczną przynosić owoce nasze działania z dziećmi i młodzieżą. Już zasiadają za kierownicami pierwsze roczniki, które odwiedzaliśmy w szkołach i na koloniach letnich. Będziemy im się przyglądać i ani na chwilę nie zwolnimy tempa kampanii.

Będziemy ją prowadzić jak Jurek Owsiak swoją Wielką Orkiestrę: do końca świata i jeden dzień dłużej.

Czy w kampanii biorą udział partnerzy z zewnątrz?

W VII edycji kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!” mamy wsparcie ze strony wielu partnerów, w tym:

- ▶ Ministra Edukacji Narodowej;
- ▶ Ministra Infrastruktury;
- ▶ Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- ▶ Komendy Głównej Policji;
- ▶ Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej;
- ▶ Komendy Głównej Straży Granicznej;
- ▶ Głównego Inspektoratu Ruchu Drogowego;
- ▶ Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej;
- ▶ Kwatery Głównej Związku Harcerstwa Polskiego;
- ▶ Clear Channel Poland Sp. z o.o.;
- ▶ Jedynki Polskiego Radia;
- ▶ Telewizji Polskiej S.A.;
- ▶ PKP Intercity S.A.

Jak wygląda praca kampanii z samorządem?

Współpracujemy bezpośrednio z samorządowymi jednostkami organizacyjnymi, np. z domami kultury, bibliotekami. Często inicjatywa należy do ich kierownictwa lub rodzi się przy okazji organizacji imprez masowych, na których możemy prezentować idee naszej kampanii.

**Zespół ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego
i realizacji programu GAMBIT Powiatu Zwoleńskiego
Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Powiatu Zwoleńskiego**

GAMBIT Zwoleński Powiatowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Cel główny Programu:

Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych

i liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych

1. Wstęp

Unia Europejska postawiła swoim członkom ambitne zadanie, polegające na zmniejszeniu w ciągu dekady liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę. Polska podpisując dokument akcesyjny, podjęła także to wyzwanie i w kwietniu 2005 r. Rada Ministrów przyjęła nowy program „GAMBIT 2005”, jako Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013. Efektem programu powinno być uratowane życie kilkunastu tysięcy oraz uniknięcie inwalidztwa kilkuset tysięcy osób. Poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach wpłynie także na polepszenie naszego wizerunku na arenie międzynarodowej, co powinno przyczynić się do uatrakcyjnienia Polski zarówno pod względem turystycznym jak i gospodarczym.

W ślad za Krajowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowany został „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu GAMBIT Mazowiecki”, którego postanowienia dotyczą wszystkich powiatów województwa mazowieckiego.

Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Zwoleński jest formułą lokalnego wdrażania wojewódzkiego „Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Mazowszu GAMBIT Mazowiecki”.

Skuteczna realizacja programów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) – GAMBIT będzie możliwa, jeżeli do ich wdrażania po-

dejdą wszyscy w sposób partnerski – służby, instytucje, lokalne jednostki samorządu terytorialnego oraz ci, którzy rozumieją, że zagrożenie zdrowia i życia dotyczy bezpośrednio każdego uczestnika ruchu drogowego.

Układ komunikacyjny którego dotyczy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Zwoleński przedstawia się następująco: przez teren powiatu przebiegają dwie drogi krajowe o długości prawie 47 km, dwie drogi wojewódzkie o długości blisko 22 km oraz 40 odcinków dróg powiatowych o łącznej długości ponad 239 km (wykaz dróg powiatowych. Ponadto drogi gminne zapewniające połączenia lokalne o łącznej długości ponad 515 km. Szczegółowy wykaz długości poszczególnych kategorii dróg na terenie powiatu zwoleńskiego przedstawiono w tabeli 1.

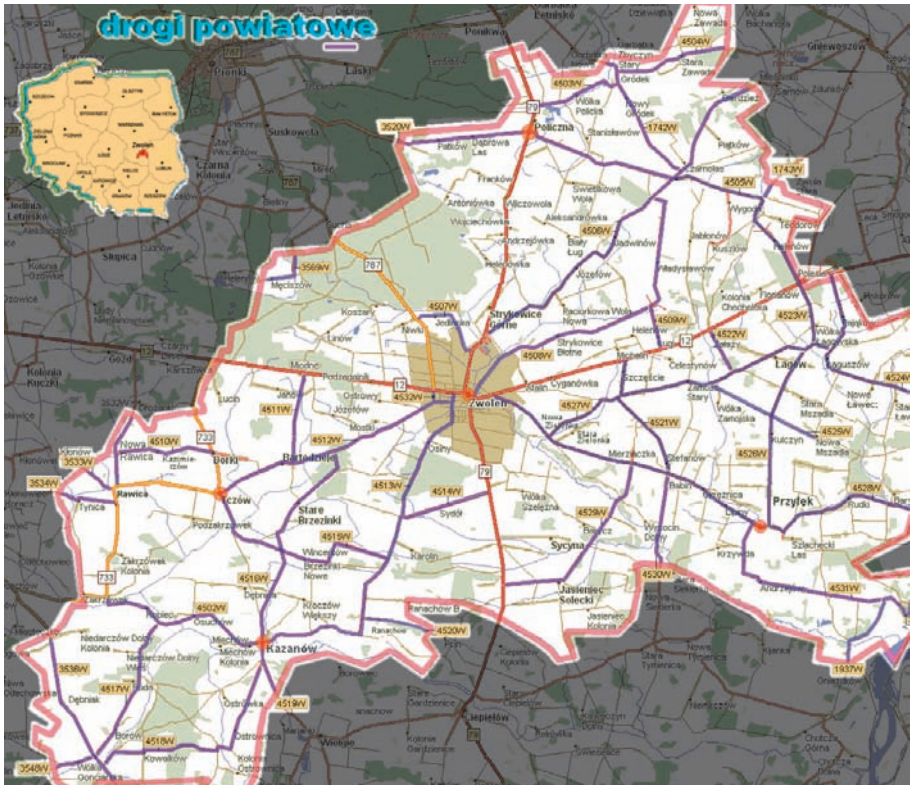
Tabela 1. Długość dróg na terenie powiatu zwoleńskiego w rozbiciu na poszczególne gminy [km]

Lp.	Gmina	Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Drogi gminne
		Nr 12+79	Nr 733 i 787		(w tym ulic)
1.	Zwoleń	13,132 + 13,9 = 27,032	6,54	47,967	182 (40)
2.	Policzna	0,958 + 8,059 = 9,017	—	46,167	107
3.	Kazanów	—	4,05	46,336	76,1
4.	Tczów	4,510	11,2	33,568	35
5.	Przyłek	6,363	—	65,199	115
Razem		24,963+21,959 = 46,922	21,79	239,237	515,1

Układ szlaków komunikacyjnych uwzględniający drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe wraz z obowiązującą numeracją przedstawiono na rysunku 1.

Zakłada się, że docelowo Powiatowy Program BRD GAMBIT Zwoleński zawierać będzie trzy perspektywy czasowe:

- ▶ dotychczasowy stan realizacji zadań BRD w powiecie,
- ▶ niniejszy program realizacyjny BRD na lata 2011–2013,
- ▶ kierunki funkcjonowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata kolejne.



Rysunek 1. Mapa powiatu zwoleńskiego z uwzględnieniem dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych

2. Cele Powiatowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Zwoleński

Pamiętając o głównym celu programu tj. zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych, dla właściwego ukierunkowania i ustalenia aktywności w realizacji, określone zostały cele szczegółowe oraz priorytety Powiatowego Programu BRD GAMBIT Zwoleński:

Cel 1

Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Priorytety:

- ▶ struktura organizacyjna ułatwiająca realizację,
- ▶ zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- ▶ działania instytucjonalne bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Sposoby realizacji (działania)

Powszechne wdrażanie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu wymaga usprawnień w zakresie struktur organizacyjnych i kadry. Należy zatem skoncentrować się na działaniach, dla których opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie Zwoleńskim, powinno stanowić punkt wyjścia. Oto najważniejsze zadania:

- ▶ powołanie Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Realizacji Programu GAMBIT powiatu zwoleńskiego Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Powiatu Zwoleńskiego zwanego dalej „zespołem”,
- ▶ wdrożenie audytu BRD jako systemu kontroli planowania, projektowania i wykonania inwestycji drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu,
- ▶ stworzenie systemu stałego monitoringu BRD, a w pierwszej kolejności wykonanie diagnozy BRD w całym powiecie,
- ▶ opracowanie i wdrożenie systemu finansowania zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
 - ▶ usprawnienie zasad komunikowania się ze społeczeństwem,
 - ▶ edukacja dzieci w szkołach i przedszkolach.

Cel 2

Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów

Priorytety:

- ▶ piesi,
- ▶ dzieci,
- ▶ rowerzyści.

Sposoby realizacji (działania)

Piesi należą do grupy największego ryzyka ofiar wypadków drogowych. Poprawa bezpieczeństwa pieszych, dzieci i rowerzystów wiąże się z koniecznością udoskonalenia systemu edukacji i komunikacji ze społeczeństwem, unowocześnienia nadzoru nad ruchem pieszych i rowerzystów oraz powszechnym stosowaniu drogowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, chroniących pieszych i rowerzystów. Działania te powinny doprowadzić do wyeliminowania udziału niechronionych uczestników ruchu jako ofiar wypadków.

Cel 3**Kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego**

Priorytety:

- ▶ prędkość,
- ▶ pasy bezpieczeństwa,
- ▶ alkohol i inne podobnie działające środki,
- ▶ młodzi kierowcy.

Sposoby realizacji (działania)

Nadmierna prędkość, przejazd na czerwonym świetle, ignorowanie praw innych uczestników ruchu, jazda pod wpływem alkoholu, niestosowanie zabezpieczeń w pojazdach to najczęściej występujące niebezpieczne i agresywne zachowania kierowców. Takie zachowania uczestników ruchu drogowego są okolicznościami występującymi przy wypadkach drogowych o dużej ciężkości. Istnieje więc pilna potrzeba dokonania zmian zachowań uczestników ruchu drogowego. Działania te powinny zmierzać do:

- ▶ podniesienia świadomości społeczeństwa o zagrożeniach w ruchu drogowym,
- ▶ zwiększenia działań Policji na drogach i automatyzację rejestracji wykroczeń,
- ▶ podniesienia poziomu szkolenia kierowców, prowadzenia akcji informacyjnych (w tym prowadzenie w palcówkach oświatowych kursów na karty rowerowe i motorowerowe dla dzieci i młodzieży).

Należy także skupić się na działaniach wymuszających poprawne zachowania uczestników ruchu drogowego poprzez:

- ▶ zastosowanie efektywnych metod nadzoru ruchu drogowego (w tym wykorzystanie systemu monitoringu wizyjnego miasta w pomocy identyfikacji ewentualnych zdarzeń i wykroczeń drogowych),
- ▶ zastosowanie drogowych środków fizycznych, a w szczególności metod uspokajania ruchu.

Cel 4**Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej**

Priorytety:

- ▶ działania kontrolne,
- ▶ rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic,
- ▶ zarządzanie ruchem drogowym z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań.

Sposoby realizacji (działania)

W zakresie drogowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu, należy wymienić:

- ▶ wykonanie przeglądu głównych ciągów drogowych i ulicznych (z punktu widzenia BRD i wyeliminowanie ewidentnych mankamentów sieci drogowej),

- ▶ powszechne promowanie i wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji ulic, uspokojeniu ruchu,

- ▶ promowanie i wdrażanie środków zmniejszających wielkość ruchu samochodowego przez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach,

- ▶ usuwanie wielu, często drobnych, wad i nieprawidłowości w geometrii i oznakowaniu dróg,

- ▶ zwracanie większej uwagi na bezpieczeństwo ruchu na etapie projektowania i planowania dróg oraz obiektów wokół drogi.

Działania te powinny spowodować:

- ▶ objęcie audytem BRD wszystkich projektów budowy, przebudowy i modernizacji dróg,

- ▶ eliminację miejsc najbardziej niebezpiecznych,

- ▶ uspokojenie ruchu we wszystkich obszarach strefy zamieszkania.

Cel 5

Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych

Priorytety:

- ▶ bezpieczne otoczenie dróg,

- ▶ optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”.

Sposoby realizacji (działania)

Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków można osiągać poprzez wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze, inżynierskie i edukacyjne, a w szczególności poprzez kształtowanie otoczenia drogi pozbawionego niebezpiecznych obiektów, usprawnienie ratownictwa na drogach i edukację w zakresie pierwszej pomocy.

W zakresie ratownictwa drogowego niezbędne jest zastosowanie metod organizacji ruchu umożliwiających przejazd pojazdom spieszącym na ratunek (drogi pożarowe, priorytety), uzupełnienie wyposażenia jednostek zajmujących się ratownictwem drogowym.

3. Stan realizacji zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie zwoleńskim

3.1. Analiza wyników realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.1.1. Zdarzenia drogowe:

Wypadki i kolizje drogowe	2009 r.	2010 r.
Wypadki drogowe	50	50
Osoby zabite	12	3
Osoby ranne	58	63
Kolizje drogowe	324	328

3.1.2. Miejsca zagrożone wypadkami drogowymi:

- ▶ Miasto Zwoleń – 11 (1 osoba zabita, 15 osób rannych)
 - ul. Kochanowskiego – 1 (4 osoby ranne)
 - ul. Wojska Polskiego – 7 (1 osoba zabita, 8 osób rannych)
- ▶ Gmina Zwoleń – 7 (12 osób rannych)
 - Mostki – 2 (5 osób rannych)
 - Niwki – 2 (2 osoby ranne)
 - Wólka Szeleźna – 1 (2 osoby ranne)
- ▶ Gmina Kazanów – 5 (2 osoby ranne)
- ▶ Trasa nr 12 – 2 (2 osoby ranne)
- ▶ Trasa nr 79 – 8 (8 osób rannych)
 - Sydół – 2 (2 osoby ranne)
 - ul. Żeromskiego 2 (2 osoby ranne)
 - Strykowice Górne – 1 (1 osoba ranna)
- ▶ Gmina Przyłęk – 7 (1 osoba zabita, 8 osób rannych)
 - Rudki – 2 (1 osoba zabita, 2 osoby ranne)
- ▶ Gmina Tczów – 5 (8 osób rannych)
 - Lucin – 2 (5 osób rannych)
- ▶ Gmina Policzna – 5 (1 osoba zabita, 5 osób rannych)
 - Jabłonów – 1 (1 osoba zabita)
 - Władysławów 1 (2 osoby ranne)

3.1.3. Z powyższych danych wynika, że większość miejsc zagrożonych kolizjami drogowymi zlokalizowanych jest w Zwoleniu i wiąże się z przebiegiem przez miasto i teren powiatu dwóch dróg krajowych:

- ▶ Miasto Zwoleń – 117 kolizji drogowych
- ▶ Gmina Zwoleń – 16 kolizji drogowych
- ▶ Trasa nr 12 – 94 kolizji drogowych
 - ul. Wojska Polskiego – 37
 - Al. Jana Pawła II – 18
- ▶ Trasa nr 79 – 33 kolizji drogowych
 - ul. Żeromskiego – 13

3.1.4. Inne działania w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

	2009	2010
▶ Mandaty karne	1 887	2 114
▶ Wnioski o ukaranie	91	90
▶ Pouczenia	2 911	2 605
▶ Zatrzymane prawa jazdy	71	78
▶ Zatrzymane dowody rejestracyjne	817	850
▶ Art.87 kw	28	22
▶ Art.178 kk	160	138

Podsumowując powyższą analizę, należy podkreślić zauważalny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z 12 do 3. Wskaźnik ten jest wyraźnym sygnałem właściwego ukierunkowania prowadzonych działań. Nadal intensywne prace potrzebne są w zakresie zmniejszenia liczby wypadków i kolizji. Przede wszystkim należy zintensyfikować działania kontrolne i monitorujące w obrębie dróg krajowych, a w szczególności na odcinkach usytuowanych w Zwoleniu.

3.2. Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.2.1. W pierwszym kwartale 2011 r. zorganizowano posiedzenie Komisji Bezpieczeństwa i Porządku Powiatu Zwoleńskiego z udziałem dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu (pełnomocnika Marszałka Województwa Mazowieckiego ds. GAMBIT-u Mazowieckiego), na którym po wcześniejszych uzgodnieniach i przygotowaniach, powołano Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Realizacji programu GAMBIT Zwoleński jako organ wewnętrzny Komisji. Przyjęto następujący skład zespołu:

► Przewodniczący – Stefan Bernaciak etatowy członek zarządu powiatu zwoleńskiego pełniący jednocześnie funkcję pełnomocnika starosty ds. programu GAMBIT;

► Członkowie:

- Komendant Powiatowy Policji w Zwoleniu
- Komendant Powiatowy PSP w Zwoleniu
- Dyrektor Rejonu Zwoleń GDDKiA
- Burmistrz Zwolenia
- Wójt Gminy Kazanów
- Wójt Gminy Tczów
- Wójt Gminy Policzna
- Wójt Gminy Przyłęk
- Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Zwoleniu
- Naczelnik Wydziału Komunikacji

(przyjęto możliwość wyznaczenia, zastępczo do prac w Komisji pracowników problemowych z poszczególnych instytucji).

Jako jedno z zadań Zespołu, określono wdrożenie audytu BRD jako systemu kontroli planowania, projektowania i wykonania inwestycji drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu. Także członkowie Zespołu zostali zobligowani do stałego monitoringu BRD poprzez reprezentowane instytucje i składanie okresowych informacji na ten temat.

3.2.2. Przyjęto za zasadne, umieszczanie zadań dotyczących BRD w planowaniu budżetowym poszczególnych jednostek. Problem ten znajdzie swoje odzwierciedlenie w zapisach budżetów, od nowego roku budżetowego.

3.2.3. W zakresie przekazywania informacji i komunikatów o lokalnym bezpieczeństwie w ruchu drogowym, nawiązano kontakty z miejscową firmą zajmującą się obsługą telewizji kablowej (możliwość edytowania komunikatów na pasku ekranu) oraz regionalnymi wydawnictwami prasowymi m.in. „Echo Dnia”, „Tygodnik Radomski”, „Głos Zwoleński”. W przypadkach poważnych utrudnień i ograniczeń w ruchu drogowym informacje przekazywane są do rozgłośni radiowych, np. RMF, Radio ZET itp. w celu bezpośredniego dotarcia do szerokiej rzeszy użytkowników dróg, szczególnie w ruchu tranzytowym.

3.2.4. Problem kształcenia w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym został zauważony i uwzględniony w procesie nauczania

realizowanym na wszystkich szczeblach edukacyjnych i we wszystkich placówkach oświatowych powiatu zwoleńskiego.

3.2.4.1. W nauczaniu przedszkolnym realizowany program zawiera wiele elementów związanych bezpieczeństwem w ruchu drogowym, a w szczególności z nauką zachowania pieszych. Corocznie organizowane są spotkania z przedstawicielami policji, konkursy, wycieczki oraz festyny rodzinne, podczas których dzieci zapoznają się z pracą policji, a także bezpiecznymi zachowaniami na drodze. Wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego odbywają się spotkania z policjantami w ramach akcji, tzw. „Bezpieczny tydzień”. Akcja ta jest powtarzana jeszcze dwukrotnie, zazwyczaj w lutym oraz czerwcu w trakcie roku szkolnego. Dzieci przejawiają ogromne zainteresowanie prezentowaną problematyką. Wycieczki do Komendy Powiatowej Policji połączone są z prezentacją właściwych zachowań pieszych przy poruszaniu się w sąsiedztwie dróg oraz przy przekraczaniu jezdni na pasach i skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną.



Fot. 1 i 2. Policjant uczy właściwego zachowania pieszych



Fot. 3 i 4. Festyn zorganizowany z okazji „Dnia Dziecka”

W czasie festynów „Piknik rodzinny w przedszkolu” i „Festyn z okazji Dnia Dziecka” propagowane są idee bezpiecznych zachowań oraz tematyka edukacja z zakresu BRD.

Akcja „Pies na mojej drodze” uświadamia dzieciom zagrożenia, jakie mogą wynikać z kontaktu z psem oraz prawidłowe zachowanie się podczas ataku psa przez przyjęcie obronnej postawy ciała. Dzieci w trakcie spotkania poznały pracę przewodnika psa oraz rolę i zadania psa policyjnego. Wielkie zainteresowanie wzbudził pokaz tresury psa oraz symulowany atak.



Fot. 5. Pokaz prawidłowego zachowania przy kontaktach z psami i w czasie ataku psa

3.2.4.2. Na poziomie szkół podstawowych i gimnazjalnych realizowane są bardzo liczne zadania i różnorodne inicjatywy z zakresu BRD. Praktycznie od początku funkcjonowania GAMBIT-u Mazowieckiego szkoły z terenu powiatu uczestniczą w realizacji jego postanowień. Na szczególne wyróżnienie w tym zakresie zasługuje PSP im. Wł. Jagiełły w Zwoleniu. Corocznie od 2005 r. organizowane są tzw. „Szkolne tygodnie BRD”. Wszystkie klasy szkolne wg roczników są włączone w proces edukacyjny poprzez organizację konkursów plastycznych, konkursów o tematyce związanej z zachowaniem się pieszych, spotkania i pogadanki ze specjalistami różnych dziedzin z obszaru bezpieczeństwa, rajdy i wycieczki, festyny itp. Edukacja komunikacyjna w młodszych klasach ma na celu uzyskanie przez dzieci karty rowerowej. Uczniowie klas 5–6 uczestniczą corocznie w „Szkolnym Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”. Turniej składa się z dwóch części, wiedzy teoretycznej i praktycznego pokonywania toru przeszkód na rowerze. W szkołach podstawowych podejmowane były inicjatywy przygotowania materiałów propagujących BRD w formie gazetek, np. „Piechurek” czy „Kół-



Fot. 6. Uroczystość wręczenia nagród Powiatowego Finału IX Edycji Programu „Bezpieczna droga do szkoły”

ka dwa”. W realizacji wymienionych zadań bardzo duży wkład merytoryczny ma WORD w Radomiu, który jednocześnie pomaga zorganizować imprezy oraz pozyskać cenne nagrody.

Ponadto w programie nauczania przedmiotu technika dla klas IV znajduje się materiał dotyczący BRD. Problematyka wychowania motoryzacyjnego (komunikacyjnego) występuje w treściach programowych wszystkich klas szkół podstawowych i gimnazjalnych. W formie kół zainteresowań BRD dla klas IV–VI odbywają się dodatkowe zajęcia z wymiarze dwóch godzin tygodniowo. Znacząca rola w kształceniu dzieci i młodzieży przypada KPP w Zwoleniu, przy której to udziale i zaangażowaniu realizowane były zadania dotyczące:

- ▶ prowadzenia zajęć dla dzieci i młodzieży z zakresu bezpieczeństwa komunikacyjnego;
- ▶ prowadzenia zajęć dla dzieci i młodzieży z zakresu bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania oraz na terenie szkoły;
- ▶ prowadzenia szkoleń dla dyrekcji i nauczycieli z zakresu stosowania procedur postępowania nauczycieli i metod współpracy szkół z policją w sytuacjach zagrożenia dzieci i młodzieży przestępczością i demoralizacją;
- ▶ organizacja „Dnia Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym”;



Fot. 7 i 8. Prowadzenie konkursów plastycznych nt. BRD dla uczniów szkół podstawowych



Fot. 9 i 10. Zajęcia w miasteczku ruchu drogowego



Fot. 11. Akcja „Zabłyśnij na drodze”

► współtworzenie z Urzędem Miejskim w Zwoleniu Miasteczka Ruchu Drogowego;

► w ramach akcji „Zabłyśnij na drodze” w październiku 2010 roku zorganizowano przejazd rowerami po ulicach Zwolenia by pokazać, że dzięki kamizelkom odblaskowym piesi i rowerzyści są lepiej widoczni na drogach, a tym bardziej bezpieczni (w akcji wzięli udział: Komendant Powiatowej Policji i jego Zastępca, przedstawiciele władz samorządowych, pracownicy Starostwa Powiatowego i Urzędu Miejskiego w Zwoleniu, przedstawiciele i uczniowie szkół podstawowych, gimnazjum i szkół średnich, Sanepidu, Straży Leśnej, Uniwersytetu III Wieku a także mieszkańcy Zwolenia). Akcja realizowana była także przy wsparciu Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu.

Realizowano także działania prewencyjno-profilaktyczne „Bezpieczne Ferie” i „Bezpieczne wakacje”, jak również działania ukierunkowane na przestrzeganie ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi oraz ujawnianie nieletnich sprawców czynów karalnych i zagrożonych demoralizacją.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa najmłodszych na drodze prowadzono między innymi akcje: „Bezpieczny wypoczynek dzieci



Fot. 12. Patrol policyjny podczas akcji „Bezpieczne wakacje”



Fot. 13. „Stop. Mikołaj na drodze”



Fot. 14. „Bezpieczne skrzyżowanie”

i młodzieży”, „Rowerem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczne skrzyżowanie”, „Jabłko czy cytryna”, „Stop. Mikołaj na drodze”, „Zabłyśnij na drodze”, Dzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym – prowadzenie konkursów, stanowiska profilaktyczne, znakowanie rowerów, VI edycja „Szkolnego Tygodnia Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym” organizowanego przez Publiczną Szkołę Podstawową w Zwoleniu. Współpraca ze szkołami w realizacji przedsięwzięć edukacyjnych propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprzez uczestnictwo policjantów m.in. w takich akcjach jak: „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczne skrzyżowanie”, „Stop. Mikołaj na drodze”, itp.

3.2.4.3. Dwie szkoły średnie powiatu zwoleńskiego tj. Zespół Szkół Rolniczo-Technicznych oraz Liceum Ogólnokształcące w Zwoleniu mają także znaczące osiągnięcia w edukacji z zakresu BRD.

Funkcjonujące w ramach ZSR-T wybrane kierunki Zasadniczej Szkoły Zawodowej, tj. mechanik samochodowy oraz mechanik-operator pojazdów i maszyn rolniczych, Technikum Rolniczego w specjalnościach: technik rolnik, architekt krajobrazu, spedytor i technik agrobiznesu a także Liceum Ogólnokształcącego w klasach mundurowych o profilu policyjnym i profilu strażackim, w programie nauczania mają włączony przedmiot „przepisy ruchu drogowego” w wymiarze 36 godzin. Zajęcia przygotowują uczniów do egzaminów na prawo jazdy. Ponadto programy obejmują 30 godzin praktycznej nauki jazdy samochodem, która kończy się wewnętrznym egzaminem, a następnie kursanci przystępują do egzaminu końcowego w WORD w Radomiu. Na terenie ZSR-T urządzono plac manewrowy do nauki jazdy samochodami, ciągnikiem, kombajnem oraz

ciągnikiem z maszynami rolniczymi i przyczepami. Na drogach wewnętrznych zainstalowano oświetlenie oraz założono wymagane znaki drogowe pionowe i poziome. Wybrane klasy TR i ZSZ mają w programie nauczania także przygotowanie do egzaminu na prawo jazdy kategorii T. Przy udziale mechanizmów projektu „Bezpieczna szkoła” w obiekcie zainstalowano trzy spowalnicze prędkości, wykonano monitoring miasteczka ruchu drogowego, oznakowano drogi wewnętrzne, zainstalowano fotoradar przy przejściu dla pieszych na drodze krajowej (przed szkołą).

W ramach współpracy z KPP w Zwoleniu i prowadzonej profilaktyki w obydwu szkołach systematycznie organizowane są kursy i szkolenia dla nauczycieli i uczniów w zakresie udzielania pierwszej pomocy, obowiązujących przepisów BRD jak również odpowiedzialności za wykroczenia w ruchu drogowym i inne.

Organizowane są różnego rodzaju imprezy propagujące i kształcące w zakresie BRD, np. cykliczne rajdy rowerowe, spotkania (np. ze skazanymi za przestępstwa drogowe), konkursy, festyny, wycieczki itp.

3.2.4.4. Prowadzono wzmożone działania kontrolne Ognia Ruchu Drogowego zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w czasie wyjazdów i powrotów z wakacji m.in. kontrolowanie autokarów przewożących dzieci i młodzież, sprawdzanie trzeźwości kierujących i stan techniczny pojazdów (w szczególności kontrole autokarów przewożących młodzież szkolną).

3.3. Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów

3.3.1. W celu znacznego ograniczenia udziału dzieci i młodzieży w ruchu pieszym w związku z dotarciem do szkół, poszczególne gminy naszego powiatu zorganizowały dowożenie. Sytuację w tym zakresie przedstawiono w tabeli 2.

3.3.2. Przy projektowaniu budowy i generalnych remontów dróg uwzględnia się zadania dotyczące bezpieczeństwa pieszych, dzieci i rowerzystów. W obrębie szkół na terenie powiatu zwoleńskiego, w miejscach gdzie istnieje możliwość bezpośredniego wtargnięcia dzieci na jezdnię wykonano bariery oddzielające ciągi piesze od drogowych m.in. w PSP w Zwoleniu, Tczowie, Sycynie. Wykonano ścieżki rowerowe o łącznej długości ponad 20 km. Skrzyżowania dróg o najwyższym nasileniu ruchu wyposażono w sygnalizację

Tabela 2. Dowóz dzieci do szkół w poszczególnych gminach powiatu zwoleńskiego

Lp.	Gmina	Liczba dowożonych dzieci	Liczba własnych autobusów GIMBUS	Liczba autobusów wynajmowanych	Liczba opiekunów dowozu
1.	Kazanów	360	1	2	3
2.	Policzna	367	—	4	4
3.	Przyłęk	340	1	2	3
4.	Tczów	260	—	4	4
5.	Zwoleń	694	1	3	4
Razem:		2021	3	15	18

świetlną (trzy skrzyżowania) oraz oznakowanie i oświetlenie ostrzegawcze (osiem skrzyżowań i przejść dla pieszych).

3.3.3. Cyklicznie realizowane są także różnego rodzaju programy profilaktyczne ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów np.:

- NIECHRONIENI – działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów);

- GMINA ODBŁASKOWA – program realizowany w poszczególnych gminach, promujący elementy odbłaskowe dla pieszych i rowerzystów dla poprawy ich widoczności na drodze.

3.4. Kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego

Do kalendarza imprez powiatu zwoleńskiego na stałe weszły już cyklicznie organizowane festyny integracyjne „Pokonaj Bariery Niepełnosprawności” i „Dzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym”. Ich głównym celem jest podniesienie świadomości obywateli w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Impreza organizowana jest przy współpracy z KPP w Zwoleniu, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Radomiu oraz Stowarzyszeniem na Rzecz Pomocy Rodzinie i Poszkodowanym w Wypadkach Komunikacyjnych. Partnerami wspierającymi jest Wydział Ruchu Drogowego KWP zs. w Radomiu, KP PSP w Zwoleniu, Pogotowie Ratunkowe, Publiczne Szkoły Podstawowe, Nadleśnictwo Zwoleń, Stacje Diagnostyczne i firmy ubezpieczeniowe. Podczas festynów realizowane są następujące zagadnienia:

- a) pokaz pierwszej pomocy,
- b) bezpłatne badania pojazdów,
- c) konkursy rysunkowe i wiedzy dla dzieci,
- d) testy znajomości przepisów ruchu drogowego dla dorosłych,
- e) pokazy sprzętu policyjnego i ratownictwa drogowego,
- f) przekazywanie kamizelek odblaskowych niechronionym uczestnikom ruchu drogowego.

Na terenie powiatu zwoleńskiego funkcjonuje siedem ośrodków szkolenia kierowców, przygotowujących kandydatów do egzaminów na prawo jazdy. Szkolenia obejmują także kształcenie w zakresie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.

3.5. Zadania związane z budową i utrzymaniem bezpiecznej infrastruktury drogowej

Na przestrzeni ostatnich lat, a w szczególności po 2005 r. podejmowane były działania celem zniwelowania niebezpieczeństwa wypadków w miejscach, gdzie dochodzi do nich najczęściej. Na podstawie analizy policyjnych danych o wypadkach drogowych, w miejscach koncentracji wypadków uznanych za szczególnie niebezpieczne planowane i wykonywane były prace inżynierskie, polegające na przebudowie odcinków dróg i skrzyżowań, lub zmianie organizacji ruchu.

Spośród wielu zadań, które zostały zaplanowane i zrealizowane w minionym okresie wymienić należy:

- ▮ przebudowę odcinków niebezpiecznych,
- ▮ budowę chodników i ciągów pieszo-jezdnych,
- ▮ przebudowę skrzyżowań, dobudowę pasów do lewoskrętów,
- ▮ budowę zatok autobusowych,
- ▮ objęcie skrzyżowań, przejść dla pieszych sygnalizacją świetlną,
- ▮ poprawę stanu nawierzchni,
- ▮ rozdzielenie kierunków ruchu,
- ▮ wprowadzenie zmian w oznakowaniu pionowym i poziomym,
- ▮ ustawianie dodatkowego oznakowania, oświetlenia – budowa wysp azylu dla pieszych, wysp kanalizujących,
- ▮ usunięcie przeszkód stojących zbyt blisko jezdni, które stanowią śmiertelne, zagrożenie w przypadku zjechania z pasa ruchu.

Corocznie prowadzona jest przez zarządców dróg obserwacja oraz usuwanie przeszkód (drzewa, konary drzew), które ograniczają widoczność. Ich usunięcie, lub podcinka zwiększają pole widoczności kierowcom.

Równocześnie prowadzone są akcje informacyjne, uwidaczniające problem ofiar wypadków drogowych i zagrożenie na drogach.

3.5.1. W analizowanym okresie na drogach krajowych zlokalizowanych w powiecie Zwoleńskim na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu zostało wykonanych szereg działań, z czego do najważniejszych zostały zestawione w tabeli 3.

Tabela 3. Zadania wykonane dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych

Lp.	Opis robót	długość w km	wartość w tys. zł
Rok 2004			
1.	Przebudowa drogi krajowej nr 79 w Sycynie	0,64	2 882,2
2.	Budowa chodnika w Policznie	0,36	90,0
3.	Rehabilitacja drogi krajowej nr 12 Zwoleń – Pająków	15,01	19 157,6
Rok 2005			
1.	Rehabilitacja drogi krajowej nr 12 Podgóra – Zwoleń	8,40	12 959,8
2.	Budowa chodnika w Policznie	0,50	115,1
3.	Budowa kładki dla pieszych w Policznie	0,01	40,8
4.	Budowa chodnika w Policznie	0,58	168,4
Rok 2006			
1.	Odnowa odc. dr. kr. nr 79 Wilczowola-Zwoleń km 100+700-105+500	4,80	6 418,4
2.	Przebudowa odc. dr. kr. nr 12 w Zoleniu km 532+487-533+282	0,80	4 043,9
3.	Przebudowa chodnika w Policznie km 95+229 – 95+711	0,48	80,0
Rok 2007			
1.	Budowa chodnika w Policznie w km 95+004-95+229 str. pr.	0,23	113,2
2.	Przebudowa dr. kr. nr 79 odc. Zwoleń – Jasieniec Płd.	8,10	10 384,4
3.	Bud.chodnika w Janowie dr. 12 km 527+074-527+347 i 527+694-528+164 str.p.	0,74	224,1
Rok 2008			
1.	Rozb. skrzyż. dr. kr. nr 12 z dr. woj. nr 738 i dr. gm. w Zwoleniu - rondo	0,30	2 703,7
Rok 2010			
1.	Bud. chodnika dr. kr. nr 12 Zwoleń-Podzagajnik 529+288-532+323	3,03	408,1
2.	Rozb.dr.kr.nr 79 ul. Perzyny w Zwol. km 105+505,5-108+108,97	2,60	15 158,3
3.	Bud.chodnika dr. kr. nr 12 Zwoleń od ul. Wiślanej do Słonecznej km 534+675-535+130	0,46	11,7
Razem wartość inwestycji ze środków GDDKiA O/Warszawa			74 959,8

Budowa chodników uwzględnia wydzielenie ścieżek rowerowych.

3.5.2. W analizowanym okresie na drogach wojewódzkich zlokalizowanych w powiecie Zwoleńskim na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego podjęto prace w zakresie kompleksowej przebudowy mocno wyeksploatowanego odcinka drogi nr 733 pomiędzy Podgórzem a Tczowem o długości ok. 5,6 km. Prace uwzględniają budowę chodników i ścieżek rowerowych, przebudowę skrzyżowań, kompleksowe dla bezpieczeństwa oznakowanie poziome i pionowe, budowę zatok autobusowych, wymianę nawierzchni z wcześniejszą rekonstrukcją podłoża, usunięcie przeszkód z sąsiedztwa drogi itp. Przewidywany termin zakończenia robót – 2011 r.

W następnych latach przewiduje się wykonanie przebudowy także pozostałych odcinków dróg wojewódzkich.

3.5.3. Sytuację w zakresie poprawy stanu infrastruktury drogowej oraz bezpieczeństwa na drogach powiatowych w analizowanym okresie przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Nakłady na poprawę stanu dróg powiatowych w latach 2006–2009

Gmina	Ogółem wartość robót w latach 2006-2009		Długość dróg powiatowych		Długość przebud. dróg		2006		2007		2008		2009		Nakłady na 1 km drogi
	zł	%	km	%	m	%	m	zł	m	zł	m	zł	m	zł	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Policzna	1 607 023	19,2%	46,167	19,3%	8 515	18,4%	1 460	256 656	1 890	1 350 367	2 635	537 517	2 630	539 923	34 809
Zwoleń	1 392 363	16,6%	47,967	20,0%	8 245	17,2%	1 850	369 964	2 160	1 022 399	1 780	385 159	2 455	485 307	29 028
Przyłęk	1 694 135	20,2%	65,199	27,3%	7 751	11,9%	400	98 372	1 360	1 595 763	3 451	705 284	2 540	642 033	25 984
Tczów	1 222 040	14,6%	33,568	14,0%	7 181	21,4%	615	99 946	4 348	1 122 094	1 055	181 067	1 163	199 976	36 405
Kazanów	2 454 907	29,3%	46,336	19,4%	11 738	25,3%	1 660	340 540	3 285	2 114 367	2 540	618 879	4 253	1 039 935	52 981
Powiat	8 370 468	100%	239,237	100,0%	43 430	18,2%	5 985	1 165 478	13 043	7 204 990	11 361	2 428 906	13 041	2 908 174	

W roku 2010 dokonano przebudowy ponad 17 km dróg powiatowych o wartości łącznej ponad 3 mln złotych.

A oto zaplanowane działania w zakresie poprawy infrastruktury drogowej na drogach powiatowych w 2011 r.:

- a) przebudowa dróg powiatowych o nawierzchni bitumicznej:
 - ▮ Zwoleń – Sarnów 5 km
 - ▮ Tczów – Wincentów 0,7 km
 - ▮ Zwoleń – Baryczka 1,2 km
 - ▮ Kazanów – Wielgie 0,61 km
 - ▮ Zwoleń – Tczów 0,27 km

- ▶ Lipiny – Lucimia 7,84 km
- ▶ Chotcza – Lucimia 0,66 km
- ▶ Kazanów – Kopiec 0,5 km
- ▶ Załazy – Zamość 0,5 km

b) budowa chodnika przy drodze powiatowej w Zwoleniu ul. Targowa

W kolejnych latach przewiduje się także prowadzenie prac inwestycyjnych w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach powiatowych m.in. poprzez przebudowę dróg:

- ▶ Zwoleń – Tczów 8 km
- ▶ Zwoleń – Sarnów 5 km
- ▶ Kazanów – Kopiec 2 km
- ▶ Łągów – Przyłęk 2 km
- ▶ Jasieniec – Mierziączka 1,1 km

3.5.4. Także stan bezpieczeństwa na drogach gminnych stale ulega poprawie, poprzez poprawę infrastruktury drogowej, oto wybrane działania planowane tylko w roku 2011:

a) Miasto i Gmina Zwoleń:

▶ przebudowa wybranych ulic miasta w ramach „Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008–2011” m.in. ul. Gen. Andersa

▶ przebudowa 11,5 km dróg gminnych o nawierzchni bitumicznej

b) Gmina Tczów:

▶ budowa dróg gminnych m.in. Bartodzieje – Brzezinki (1,5 km)

▶ przebudowa 5 km dróg gminnych o nawierzchni bitumicznej

c) Gmina Kazanów:

▶ przebudowa dróg gminnych m.in. w miejscowościach Osuchów, Ostrownica, Kroców W., Kowalków, Zakrzówek o łącznej długości ok. 10 km dróg o nawierzchni bitumicznej

d) Gmina Policzna

▶ przebudowa dróg gminnych m.in. w miejscowościach Patków, Kuszłów, Zawada N., Gródek, Stanisławów, Świetlikowa Wola, Czarnolas Kol., Jabłonów, Chechły, Policzna o łącznej długości ok. 17 km dróg o nawierzchni bitumicznej

e) Gmina Przyłęk

▶ przebudowa dróg gminnych m.in. w miejscowościach Zamość Nowy, Mszadla Dolna, Andrzejów, Borowiec, Lucimia, Ruda, Lipiny, Przyłęk, Babin o łącznej długości ok. 11 km.

3.6. Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych

W zakresie zmniejszenia ciężkości i konsekwencji wypadków podejmowano działania w wielu obszarach mających wpływ na kształtowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze i edukacyjne, spośród których należy wymienić programy:

- ▶ PRĘDKOŚĆ – działania wobec kierujących niestosujących się do ograniczeń prędkości jazdy;

- ▶ TRZEŻWOŚĆ – działania ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie z ruchu nietrzeźwych użytkowników dróg;

- ▶ NIECHRONIENI – działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów);

- ▶ GMINA ODBLASKOWA – program realizowany w poszczególnych gminach, promujący elementy odblaskowe dla pieszych i rowerzystów;

- ▶ ADR – działania ukierunkowane na eliminowanie nieprawidłowości w transporcie materiałów niebezpiecznych;

- ▶ EKO – działania ukierunkowane na eliminowanie z ruchu pojazdów naruszających wymagania ochrony środowiska oraz dot. zorganizowania na terenie powiatu zwoleńskiego parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

Policjanci Ognia Ruchu Drogowego KPP w Zwoleniu na drogach powiatu zwoleńskiego prowadzili ponadto działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, oraz wpływ na zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków m.in. „Alkohol i Narkotyki”, „Trzeźwy Poranek”, „Rowerem bezpiecznie do celu”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Bezpieczny niechroniony”, „Bus”, „Taxi”, „Truck”, „Bezpieczny Weekend”, „Bezpieczne Święta”, „Znicz”.

Działania inżynierskie polegające na projektowaniu i wykonaniu elementów technicznych zabezpieczeń w miejscach szczególnie zagrożonych dla pieszych, np. instalowanie barier oddzielających pasy ruchu pieszych i pojazdów (w obrębie skrzyżowań, szkół, przejść dla pieszych itp.), wykonanie progów spowalniających w obszarach zamieszkania czy w sąsiedztwie szkół i przedszkoli, dodatkowe oświetlenie ostrzegające o przejściach dla pieszych lub informujące o miejscach niebezpiecznych (ostre zakręty, skrzyżowania itp.), czy kształtowanie otoczenia drogi pozbawionego niebezpiecznych obiektów.

tów. Także projektowanie i wykonanie elementów związanych z oznakowaniem, ukierunkowaniem i ograniczeniami w ruchu drogowym, z materiałów bezpiecznych, tzn. miękkich i elastycznych w miejsce dotychczasowych betonowych czy metalowych.

Usprawnienia z zakresu ratownictwa drogowego oraz doposażenie jednostek straży pożarnych w specjalistyczny sprzęt pozwalający na szybsze podejmowanie i wykonanie działań ratowniczych tj.:

- zakup samochodów ratownictwa drogowego np. zakupiony w 2006 r. dla KPPSP w Zwoleniu IVECO DAILY z wyposażeniem m.in. w zestaw LUKAS, rozpieracz kolumnowy, torbę PSP R1, deskę ortopedyczną;

- wymiana w jednostkach OSP, a w szczególności wchodzących do KSRG samochodów ratowniczo-gaśniczych i doposażenie ich w zestawy ratownictwa drogowego, np. w czerwcu br. dla OSP Grabów Mercedes ATEGO, w 2008 r. dla OSP Mszadla Nowa Ford Transit oraz dla OSP Kazanów Mercedes ATEGO;

- zakup specjalistycznego sprzętu ratownictwa drogowego, np. w 2007 r. namiot ewakuacyjny i torba PSP R1, w 2006 r. zestaw LUKAS KOMBI oraz zestawy kluczy nieiskrzących, w 2008 r. poduszki nisko- i wysokociśnieniowe oraz platforma ratownicza, piła ratownicza LES i wiele innych;

W latach 2005–2010 przeprowadzono cykl specjalistycznych szkoleń dla strażaków OSP w zakresie ratownictwa drogowego (przeszkolono 97 osób) oraz w zakresie ratownictwa medycznego (przeszkolono 76 osób). Dzięki zdobyciu nowych umiejętności strażacy ochotnicy mogą podejmować samodzielne działania w pełnym zakresie ratownictwa drogowego.

Wszystkie zakupy oraz szkolenia mają na celu skrócenie czasu oraz jakości prowadzonych działań, a co zatem idzie szybsze uwalnianie poszkodowanych, udzielanie im pomocy medycznej i transport do szpitali dzięki czemu znacznie wzrastają szanse na przeżycie oraz zmniejszenie ciężkości obrażeń i powikłań mogących wystąpić w wyniku późnego podjęcia pomocy medycznej.

Podsumowując tę część programu należy podkreślić, że w przypadku działań wynikających z programów GAMBIT w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w powiecie Zwoleńskim doskonale udaje się przenieść je na praktyczny grunt, z pożytkiem dla wszystkich obecnych i przyszłych uczestników procesu komunikacji drogowej.

4. Kierunki działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na kolejne lata

Celem nadrzędnym programu pozostaje nadal idea ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych i poszkodowanych w wypadkach drogowych.

4.1. Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz BRD.

4.1.1 Stworzenie przy ścisłej współpracy z samorządami gminnymi powiatu zwoleńskiego programu edukacyjnego w zakresie BRD.

4.2. Prowadzenie działań kontrolno-profilaktycznych na terenie powiatu zwoleńskiego mających na celu wyeliminowanie z ruchu zarówno kierujących, jak i pojazdów zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym, tj.:

▶ Prędkość – podstawowym celem działań jest zminimalizowanie liczby zdarzeń drogowych, których przyczyną jest nadmierna prędkość, poprzez wyegzekwowanie przestrzegania obowiązujących w tym zakresie przepisów. Ponadto celem działań jest wywołanie w społeczeństwie powszechnej dezaprobaty wobec kierujących przekraczających dozwoloną prędkość. Odzwierciedleniem efektywności prowadzonych działań nie powinna być liczba nałożonych mandatów, lecz spadek liczby zdarzeń drogowych, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

▶ Alkohol i narkotyki – podstawowym celem działań jest poprawa bezpieczeństwa uczestników w ruchu drogowym poprzez eliminowanie zarówno nietrzeźwych kierujących, jak i pieszych. Ponadto celem działań jest wyeliminowanie w społeczeństwie powszechnej aprobaty wobec kierujących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających oraz zminimalizowanie liczby zdarzeń drogowych z udziałem tej kategorii uczestników ruchu drogowego.

▶ Pasy bezpieczeństwa – uświadomienie zmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego korzyści płynących z użytkowania podczas pasów bezpieczeństwa i urządzeń bezpieczeństwa do przewozu dzieci.

▶ Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego – podstawowym celem działań jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ogra-

niczenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego.

► Truck, Bus – podstawowym celem działań jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego poprzez zwiększenie świadomości kierujących pojazdami ciężarowymi, autobusami, oraz pojazdami typu BUS, którzy lekkomyślnie przekraczają dozwolone prędkości oraz dozwolony czas pracy kierowców. Ponadto celem jest kreowanie w społeczeństwie powszechnej dezaprobaty wobec negatywnych zachowań pogarszających stan bezpieczeństwa na drogach.

4.3. Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.

4.3.1 Szkolenie w podległych placówkach oświatowych kandydatów na kierowców kat. B i T, ze szczególnym naciskiem na kształtowanie u przyszłych kierowców postaw dezaprobaty wobec kierujących przekraczających dozwoloną prędkość, kierujących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

4.3.2 Zajęcia i prelekcje z przedstawicielami Ognia Ruchu Drogowego KPP w Zwoleniu prowadzone w podległych placówkach oświatowych z kandydatami na kierowców kat. B i T.

4.3.3. Działania edukacyjne dla dzieci i młodzieży prowadzone w placówkach oświatowych (przedszkolach, szkołach podstawowych, gimnazjach itp.), organizowanie konkursów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym propagujących bezpieczne zasady poruszania się pieszych, rowerzystów i motorowerzystów oraz innych.

4.4. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej.

4.4.1 Uczestnictwo przedstawicieli KP Policji w Zwoleniu przy konstrukcji programów budowy, remontów oraz modernizacji dróg celem wypracowania optymalnych rozwiązań gwarantujących bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

4.4.2. Realizacja działań w zakresie poprawy infrastruktury drogowej przez poszczególnych zarządców dróg, oznakowania ulic i dróg w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz utrzymanie w należytym stanie nawierzchni dróg.

U W A G A !

Program ma charakter otwarty. W trakcie jego realizacji promowane będzie wdrażanie najefektywniejszych działań na rzecz BRD, a eliminowanie działań nieefektywnych.

Gminny Zespół do Spraw Bezpieczeństwa przy Urzędzie Gminy w Przyłęku

Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gminie Przyłek

1. Cele programu poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
2. Działania realizowane.
 - 2.1. Edukacja szkolna w zakresie Wychowania Komunikacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
 - 2.2. Działania Samorządu Lokalnego na rzecz poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
3. Planowane działania i ich kierunki.

Wstęp

Dzieci uczestniczą w ruchu drogowym od najwcześniejszych lat, najpierw w rodzinie, a następnie w przedszkolu, w szkole i w dalszym otoczeniu społecznym.

Ze względu na małą odporność na urazy oraz wysokie ryzyko trwałego kalectwa, dzieci są jedną z najbardziej zagrożonych grup uczestników ruchu drogowego. Wychowanie motoryzacyjne już od najmłodszych lat powinno koncentrować się na kształtowaniu u dzieci poczucia ryzyka w ruchu drogowym oraz rozwijaniu umiejętności radzenia sobie w niebezpiecznych sytuacjach. Musimy jednak pamiętać, że doświadczenia dzieci są zbyt małe, aby mogły one oceniać i przewidywać skutki działań własnych i innych osób w ruchu drogowym.

Na zachowania dzieci w ruchu drogowym największy wpływ wywierają rodzice oraz bliskie dzieciom osoby. W edukacji motoryzacyjnej potrzeba integracji wielu środowisk, wypracowania konkretnych długofalowych działań realizowanych z konsekwencją i uznania zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego za problem całego

społeczeństwa. Szkoła musi wypracować własny model działań w tym zakresie, integrując swoje środowisko, włączając do nich nauczycieli wszystkich przedmiotów. Treści wychowania motoryzacyjnego uczeń powinien przyswajać przede wszystkim poprzez bezpośredni udział w różnych sytuacjach drogowych. Z tego też względu ważne jest preferowanie metod aktywnych, opartych na działaniu i przeżywaniu dzieci. Dają one możliwości konkretyzacji poznawanych zjawisk, przedmiotów, utrwalania wiedzy oraz pogłębiania doświadczeń i przeżyć. Nauczyciel powinien stwarzać takie sytuacje, aby dziecko miało okazję przekonać się, że istniejące zasady ruchu drogowego zostały stworzone w trosce o bezpieczeństwo wszystkich uczestników dróg.

W ramach Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **zarządzeniem Wójta Gminy Przyłek powołany został Zespół do Spraw Bezpieczeństwa**, który stworzył ww. program i koordynuje jego wdrażanie. W skład zespołu wchodzi nauczyciele – koordynatorzy edukacji motoryzacyjnej ze szkół z terenu gminy (Renata Klimowicz, Antoni Pawlukowski, Marek Dziadosz, Grzegorz Papis) którzy działają pod przewodnictwem Mirosława Madejskiego – kierownika Referatu Oświatowo-Gospodarczego Urzędu Gminy w Przyłęku.

1. Cele Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Celem Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gminy Przyłek jest:

▶ dążenie do całkowitego zlikwidowania liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych oraz liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych poprzez:

- poprawę infrastruktury drogowej,
- prowadzenie akcji prewencyjnych o charakterze medialno-informacyjnym,
- prowadzenie działań propagujących Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego.

▶ poprawa bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenie gminy poprzez:

- zmianę organizacji ruchu na dwóch niebezpiecznych skrzyżowaniach (zrealizowane, planowana realizacja trzeciego skrzyżowania),
- budowanie zatoczek autobusowych i przejść dla pieszych,

- zwiększenie widoczności przy drogach poprzez usuwanie zakrzaczeń, reagowanie na potrzeby mieszkańców oraz wspieranie ich inicjatyw;
- propagowanie i kształcenie wzrostu świadomości społecznej mieszkańców w zakresie podjęcia wspólnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym:
 - prowadzenie akcji profilaktycznych np. pogadanki,
 - konkursy BRD podczas festynów gminnych,
 - dystrybucja ulotek, plakatów przez sołtysów, szkoły, straż pożarną;
- kreowanie właściwych postaw obywatelskich w zakresie przestrzegania prawa i bezpiecznego poruszania się zgodnie z przepisami ruchu drogowego;
- prowadzenie skutecznych działań o charakterze informacyjno-prewencyjnym wpływających na kształtowanie w społeczeństwie postaw przykładowego, bezpiecznego obywatela oraz skuteczne eliminowanie bądź ograniczanie niepożądanych zdarzeń, nieprawidłowości i zagrożeń występujących na terenie gminy:
 - pedagogizacja rodziców na wywiadówkach,
 - spotkania z policją na wywiadówkach,
 - rozpowszechnianie ulotek i plakatów charakterze informacyjnym;
- stworzenie uznania dla BRD w społecznościach lokalnych, uświadomienie mieszkańcom, że działania te służą poprawie jakości zdrowia i życia ich samych oraz ich dzieci. Skutecznymi narzędziami do tego celu są: odpowiednia pedagogizacja rodziców przez szkoły oraz akcje prewencyjno-informacyjne.

Długofalowym celem programu jest wzmocnienie spójności społecznej, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa ogólnego, aby każdy mieszkaniec Gminy Przyłęk, jak też każdy gość naszych terenów mógł się czuć bezpiecznie, co wpłynie pozytywnie na atrakcyjność naszego terenu.

2. Działania realizowane

Działania realizowane dążące do poprawy BRD na terenie Gminy Przyłęk można podzielić na dwie sfery:

- Edukacja szkolna w zakresie Wychowania Komunikacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Działania Samorządu lokalnego na rzecz poprawy BRD.

2.1. Edukacja szkolna w zakresie Wychowania Komunikacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Na terenie Gminy Przyłęk znajduje się sześć szkół: cztery szkoły podstawowe (PSP Babin, PSP Grabów nad Wisłą, PSP Łaguszów, PSP Mszadla Stara) i dwa gimnazja (PG w Przyłęku, PG w Wólce Zamojskiej). We wszystkich szkołach zarówno na zajęciach obowiązkowych jak pozalekcyjnych realizowane są treści i zagadnienia związane z BRD oraz zagadnienia przygotowujące dzieci i młodzież do sprawdzianu na kartę rowerową lub motorowerową. Działania wszystkich szkół w zakresie BRD wykraczają poza ramy programów szkolnych.

Działania w zakresie BRD realizowane w szkołach podstawowych:

- ▶ Zapoznavanie uczniów klas 0–III z podstawowymi przepisami dotyczącymi bezpiecznego poruszania się po drogach.

- ▶ Przygotowanie uczniów klasy IV do sprawdzianu na kartę rowerową (w ramach lekcji techniki – przepisy i w-f – praktyczna jazda na rowerze), przeprowadzenie egzaminu, wydanie kart rowerowych uczniom, którzy pozytywnie zdali egzamin – co roku wydawanych jest około 60 kart rowerowych na terenie gminy.

- ▶ Utrwalanie wiedzy i podwyższanie umiejętności z zakresu BRD w klasach IV–VI na wydzielonych lekcjach techniki, wychowania fizycznego, informatyki, godzin do dyspozycji wychowawcy.

- ▶ Przygotowanie i udział uczniów w Ogólnopolskim Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

- ▶ Przygotowanie i udział uczniów w programie „Bezpieczna droga do szkoły” pod patronatem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego (osiągnięcia: IX Powiatowy Finał Programu „Bezpieczna droga do szkoły”) kategoria szkoły podstawowe dziewczęta – I, II i III miejsce, kategoria szkoły podstawowe chłopcy – III miejsce.

- ▶ Pogadanki i prezentacje z udziałem funkcjonariuszy policji co najmniej dwa razy w roku.

- ▶ Szkolenia z zakresu ochrony przeciwpożarowej i udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej z udziałem przedstawicieli straży pożarnej.

- ▶ Przygotowanie i udział uczniów w Ogólnopolskim Turnieju Wiedzy Pożarniczej „Młodzież zapobiega pożarom”, coroczne przeprowadzanie szkolnych i gminnych eliminacji Ogólnopolskim Turnieju Wiedzy Pożarniczej.

▸ Szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej przeprowadzone przez Harcerską Drużynę Ratowniczą ze Starachowic.

▸ Szkolenie rady pedagogicznej z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej przeprowadzone na podstawie programu „Pierwsza pomoc dzieci i dorosłych”, cyklicznie, raz w roku w każdej szkole.

▸ Szkolenie rodziców z zakresu bezpieczeństwa drogowego cykliczne spotkania w szkołach co najmniej raz w roku.

▸ Działalność szkolnych koordynatorów edukacji motoryzacyjnej: gazetki, prelekcje dla uczniów i rodziców, przedstawienia, spotkania z zaproszonymi gośćmi – policjanci, ratownicy, strażacy (działanie ciągłe – długofalowe).

▸ Umieszczanie informacji o działaniach z zakresu BRD na szkolnych stronach internetowych, na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy, szkołach, sołectwach, bibliotekach, sklepach itp.

▸ Współpraca z WORD Radom, MSCDN Radom w zakresie szkolenia nauczycieli edukacji motoryzacyjnej oraz pozyskiwania pomocy dydaktycznych dla szkół. W roku szkolnym 2011/2012 przewidziane szkolenie dla 3–6 nauczycieli z zakresu edukacji motoryzacyjnej.

▸ Udział w projekcie edukacyjnym „Szkolna edukacja motoryzacyjna w regionie radomskim w latach 2007–2010” – rozwój szkolnej bazy dydaktyczno-technicznej i wyposażenia metodycznego. Projekty: „SZKOLNA EDUKACJA MOTORYZACYJNA – Bądź bezpieczny na drodze”. Efektem udziału są: 3 zestawy rowerów górskich, tor przeszkód, kąciki BRD w szkolnych pracowniach komputerowych, zbiory książek, testów programów komputerowych, płyt CD/DVD z filmami z zakresu BRD.

▸ Coroczny szkolny konkurs plastyczny „Bezpieczne ferie” – w czterech szkołach podstawowych.

▸ „Bezpieczne wakacje” – pogadanki o niebezpieczeństwach grożących w okresie wakacyjnym (ostatnie lekcje techniki, informatyki, godziny do dyspozycji wychowawcy) we wszystkich szkołach na terenie gminy.

▸ Przedwakacyjne prelekcje policjanta poparte filmem na temat bezpieczeństwa podczas wakacji, a w szczególności bezpieczeństwa w gospodarstwach domowych podczas prac gospodarskich.

▸ Udział w programie Fundacji Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy – „Ratujemy i uczymy ratować”:

a) przeszkolone po dwie osoby z każdej ze szkół podstawowych (8 osób);

b) szkoła otrzymała 1 duży manekin i 4 małe, płyty CD/DVD z filmami instruktażowymi np. „Czy potrafisz ratować życie?“, zbiór książek i innych pomocy;

c) przeszkolenie uczniów klas I–III. W ramach programu zostały przeszkolone dzieci z klas I–III oraz rada pedagogiczna.

▶ W ramach zajęć lekcyjnych dzieci poznają postępowanie w razie wypadków drogowych, zasady przestrzegania przepisów przeciwpożarowych, przepisów BHP dotyczących korzystania m.in. z urządzeń elektrycznych, zasady ewakuacji, bezpiecznego zachowania się placach zabaw, kontaktów z obcymi i bezpiecznego korzystania z Internetu.

Działania w zakresie BRD realizowane w szkołach gimnazjalnych:

▶ W szkołach prężnie działają szkolni koordynatorzy Edukacji Motoryzacyjnej.

▶ Udział nauczycieli w szkoleniach zewnętrznych (np. kurs „Koordynator szkolnej edukacji motoryzacyjnej” – 6 osób, studia podyplomowe na kierunku „Edukacja dla Bezpieczeństwa” – 1 osoba).

▶ Udział koordynatorów Edukacji Motoryzacyjnej w „I Mazowieckim Forum Edukacji dla Bezpieczeństwa, Radom 2009”.

▶ Na lekcjach techniki realizowany jest kilkugodzinny dział Wychowania Komunikacyjnego w klasie III (według starej podstawy programowej) – uczestniczą wszyscy uczniowie.

▶ Na lekcjach zajęć technicznych według nowej podstawy programowej z 2009 roku uczniowie II klas gimnazjum przez cały rok realizują moduł z Wychowania Komunikacyjnego.

▶ Włączenie treści z Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w postaci tematów do realizacji w ramach projektów edukacyjnych dla klas III (opracowanie projektów w postaci: gazetek ściennych, prezentacji multimedialnych, scenariuszy imprez poświęconych tematyce BRD).

▶ Organizowanie dla uczniów pokazów strażackich z zakresu gaszenia pożarów, jak również ratownictwa drogowego, ewakuacji z budynku szkolnego i próbnych alarmów.

▶ Organizowanie i przeprowadzanie co roku dla młodzieży, rodziców i nauczycieli szkoleń z udzielania pierwszej pomocy prowadzone przez oficera Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej.

▶ Pedagogizacja rodziców na temat Bezpieczeństwa Ruchu po-

przez organizowanie spotkań, prelekcji dla uczniów i rodziców prowadzonych przez policjantów w zakresie BRD.

▶ Prowadzenie szkoleń i sprawdzianów na kartę motorowerową z udziałem Policji z Ogniwa Ruchu Drogowego z Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu – co roku wydawanych jest około 50 kart motorowerowych na terenie gminy.

▶ Wielogodzinne pozalekcyjne przygotowania i szkolenia uczniów do konkursu „Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym” oraz „Bezpieczna Droga do Szkoły”.

▶ Coroczne organizowanie szkolnych i gminnych konkursów BRD dla dzieci i młodzieży.

▶ Każda szkoła gimnazjalna posiada pracownię BRD wraz z planszami poglądowymi, zbiorem testów, książek i filmów z zakresu BRD i zaplecze techniczne

▶ Posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego, tj. rowery, rowerowy tor przeszkód.

▶ Prelekcje wychowawców, nauczycieli poszczególnych przedmiotów i szkolnej pielęgniarki na temat bezpiecznych ferii zimowych, bezpiecznych wakacji itp.

▶ Artykuły w lokalnym piśmie „Głos Ziemi Zwoleńskiej” oraz na stronach internetowych szkół o sukcesach uczniów w konkursach BRD.

▶ W trakcie roku szkolnego wykonywanie plakatów i gazetek ściennych o tematyce poświęconej bezpieczeństwu dzieci, młodzieży i dorosłych.

▶ Szkoły włączają się również w takie akcje społeczne jak: „Użyj wyobraźni”, „Zatrzymaj się i żyj”, „Przypnij duszę do ciała”, „Z odblaskiem żyje się dłużej”, „Zdejmij nogę z gazu”, „Włącz myślenie”.

▶ Współpraca z: Komendą Powiatową Policji w Zwoleniu, Komendą Powiatową Państwowej Straży Pożarnej w Zwoleniu, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Radomiu, Ośrodkiem Zdrowia w Przyłęku, Urzędem Gminy w Przyłęku.

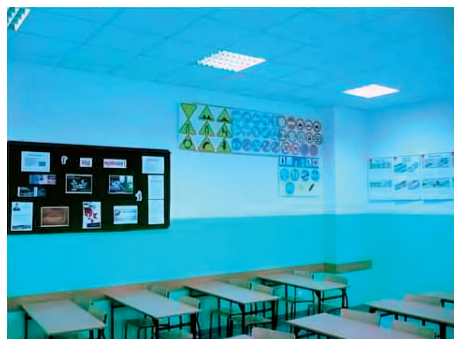
Rezultaty osiągnięte przez uczniów w rywalizacjach międzyszkolnych:

▶ **szkoły podstawowe:**

Osiągnięcia w Ogólnopolskim Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

– 2008 – I miejsce na szczeblu powiatowym (Zwoleń),

– 2008 – IV miejsce na szczeblu międzypowiatowym (rejonowym – Radom),



Szkolna pracownia BRD



Spotkanie z policjantem – prelekcja



Szkolenie z pierwszej pomocy dla rodziców



Pokazy straży pożarnej ratownictwa drogowego w inscenizowanym wypadku

- 2010 – I miejsce na szczeblu powiatowym (Zwoleń),
- 2010 – II miejsce na szczeblu międzypowiatowym (rejonowym – Radom),
- 2010 – VI miejsce na szczeblu wojewódzkim (Warszawa).
- 2011 – I miejsce na szczeblu powiatowym (Przyłęk),
- 2011 – III miejsce na szczeblu międzypowiatowym (rejonowym – Radom).

Osiągnięcia uczniów w programie „Bezpieczna droga do szkoły”:

▀ dziewczęta:

- I miejsce – Karolina Kniec;
- II miejsce – Martyna Mazur;
- III miejsce – Kamila Kowalczyk;

▀ chłopcy:

- III miejsce – Maksymilian Binięda.

► **szkoły gimnazjalne**

W konkursach „Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” i „Bezpieczna droga do szkoły” w ciągu ostatnich trzech lat największe osiągnięcia uzyskali uczniowie Publicznego Gimnazjum w Przyłęku zajmując:

- 2009 – IV miejsce na szczeblu powiatowym (Policzna),
- 2010 – IV miejsce na szczeblu powiatowym (Zwoleń),
- I miejsce na szczeblu powiatowym w kwietniu 2011 (Przyłęk),
- II miejsce na szczeblu regionalnym w maju 2011 (Radom),
- VII miejsce na szczeblu wojewódzkim w Finale Mazowsza w maju 2011 (Warszawa).

Osiągnięcia w programie „Bezpieczna droga do szkoły”:

► dziewczęta:

- II miejsce Beata Fijałkowska na szczeblu międzypowiatowym w październiku 2008 r. w Pawłowicach,
- III miejsce Edyta Mazurkiewicz na szczeblu międzypowiatowym w październiku 2008 r. w Pawłowicach,
- I miejsce Beata Fijałkowska na szczeblu powiatowym w kwietniu 2010 r. w Zwoleniu.

Również w Ogólnopolskim Turnieju Wiedzy Pożarniczej uczniowie gimnazjów zajmowali:

- I miejsce w 2007 r. w eliminacjach na szczeblu powiatowym (PG Wólka Zamojska),
- II miejsce w 2007 r. – eliminacje wojewódzkie, udział w finale krajowym (PG Wólka Zamojska),
- II miejsce w 2009 r. na szczeblu powiatowym (PG Przyłęk),
- III miejsce 2010 r. na szczeblu powiatowym (PG Przyłęk).

2.2. Działania samorządu lokalnego na rzecz poprawy BRD

Do zadań podejmowanych przez samorząd należy zaliczyć:

► Poprawę infrastruktury drogowej na terenie gminy poprzez położenie nowych dywaników:

- 2007 r. – 6 029 m za kwotę 848 tys. zł (dotacja – 340 tys.)
- 2008 r. – 17 803 m za kwotę 2 684 tys. zł (dotacja – 370 tys.)
- 2009 r. – 9 250 m za kwotę 1 536 tys. zł (dotacja – 348 tys.)
- 2010 r. – 9 642 m za kwotę 1 902 tys. zł (dotacja – 562 tys.)

Razem 42 724 m za kwotę 6 970 tys. w tym dotacja 1 620 tys.

W 2011 r. planuje się przebudowę 5 172 m za kwotę 1 229 tys.

► Budowę chodników i parkingów zrealizowaną za kwotę 180 tys. zł.



Bezpieczna Droga do Szkoły, Pawłowice 2008



Bezpieczna Droga do Szkoły, Zwoleń 2010



I miejsce na szczeblu gminy, Przyłęk 2011



II miejsce na szczeblu regionalnym w maju 2011 w Radomiu



VII miejsce na szczepku wojewódzkim w Finale Mazowsza w maju 2011 w Warszawie

- ▮ Poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez:
 - w latach 2007–2010 na remonty dróg wydatkowano kwotę 1 484 tys. zł wyremontowano 5 obiektów mostowych za kwotę 489 tys. zł,
 - postawiono 14 przystanków autobusowych za kwotę 38 tys. zł.
- ▮ Przekazano dotacje dla Policji m.in. na zakup radiowozów:
 - 2008 – 27 tys. zł
 - 2009 – 15 tys. zł
 - 2010 – 10 tys. zł

W 2011 r. planowana dotacja 10 tys. zł

Statystyka Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu o wypadkach w Gminie Przyłęk

	2008	2009	2010
Wypadki	7	5	4
Kolizje	31	36	24

- ▮ Dofinansowanie Powiatu Zwolenńskiego na przebudowę dróg:
 - 2007 r. – 100 tys. zł.
 - 2008 r. – 100 tys. zł.
 - 2009 r. – 100 tys. zł.
- ▮ Wykonano modernizację całkowitego oświetlenia ulicznego na terenie gminy na łączną kwotę 638 tys. zł.
- ▮ Zmieniono organizację ruchu na bardziej bezpieczną drugiego skrzyżowania (Mszadla Nowa, Lucimia), w 2011 r. planowane kolejne skrzyżowanie (Lucimia-Brzeście).
- ▮ Organizacja i zapewnienie bezpiecznych dowozów dzieci i młodzieży do szkół – 5 autobusów z opiekunami.
- ▮ Sponsorowanie nagród rzeczowych w gminnych konkursach Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ogólnopolskim Turnieju Wiedzy Pożarniczej.

▶ Zapewnienie bezpiecznego transportu dla dzieci i młodzieży wyjeżdżających na konkursy powiatowe, regionalne i wojewódzkie oraz na zawody sportowe.

▶ Zakup odblasków i kamizelek odblaskowych rozdawanych dzieciom i młodzieży w szkołach przez policjantów przy okazji prowadzenia akcji prewencyjnych (zakupy finansowane przez Urząd Gminy). Na terenie gminy można zakupić kamizelki odblaskowe i odblaski w kilku miejscach, w tym na dwóch stacjach benzynowych.

▶ Zakup nowych pojazdów bojowych (ratowniczo-gaśniczych) oraz sprzętu ratownictwa drogowego dla jednostek OSP wchodzących w skład Krajowego Systemu Ratowniczo Gaśniczego.

▶ Zakupiono nowe samochody strażackie:

- 2007 r. Ford Transit lekki sam. do ratownictwa drogowego za kwotę 130 tys. zł (dotacja 112 tys.),
- 2010 r. Mercedes 4×4 średni sam. za kwotę 592 tys. zł (dotacja 442 tys. zł),
- zakupiono 3 zestawy do ratownictwa drogowego za kwotę 69 tys. zł (dotacja 65 tys. zł)

W 2011 r. planuje się zakup sam. średniego 4×4 za kwotę ok. 600 tys. zł.

▶ Organizowanie dla społeczności lokalnej pokazów ratownictwa drogowego w wykonaniu gminnych jednostek OSP – 2 razy w roku.

▶ Powołanie zarządzeniem nr 17/2011 Wójta Gminy Przyłęk Gminnego Zespołu Bezpieczeństwa. Za realizację zadań związanych z BRD odpowiedzialny jest przewodniczący zespołu.

Planowane działania i ich kierunki

Działania planowane do realizacji:

W dalszym ciągu realizowane będą zajęcia z wychowania komunikacyjnego. Aby zrealizować projekt należy wykorzystać zapis o realizacji przez nauczyciela w ramach czasu pracy innych zajęć i czynności wynikających z zadań statutowych szkoły (tzw. „19 godzina”);

▶ Szkolenie kadry kierowniczej i pedagogicznej szkół w zakresie związanym z BRD.

▶ Zwiększenie aktywizacji i pedagogizacji rodziców. Ukształtowane w szkole postawy powinny mieć możliwość utrwalenia w środowisku domowym. Organizowanie spotkań i pogadarek z rodzicami, w czasie których w różnorodnych formach będą omawiane zagadnie-

nia BRD. Rodzice będą otrzymywać odpowiednie do poziomu edukacyjnego dzieci materiały. Organizowanie dla rodziców lokalnych akcji o tematyce BRD, np. „Daj dziecku dobry przykład – Bądźcie bezpieczni”.

▶ Szkoły będą doposażane w odpowiednią bazę dydaktyczną, np. fantomy, filmy, plansze pogładowe itd.

▶ Doskonalenie form konkursów i turniejów o tematyce BRD, poprzez uatrakcyjnienie corocznych konkursów oraz wprowadzanie do kalendarza konkursów, nowych np. „Gminny Turniej BRD o Puchar Wójta Gminy Przyłęk”. Coroczne organizowanie w naszym powiecie konkursu „Bezpieczna Droga do Szkoły”.

▶ Publikacja artykułów o tematyce Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pokazujących dobre praktyki w tym zakresie i kształtujące właściwe postawy bezpiecznego obywatela.

▶ Propagowanie treści BRD w postaci plakatów, ulotek skierowanych do mieszkańców, ich dystrybucja na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy szkołach, sołectwach, Straży Pożarnej, sklepach.

▶ Propagowanie akcji rozdawania dzieciom odblasków oraz kamizelek odblaskowych dla młodzieży i dorosłych – monitorowanie skuteczności akcji przez przedstawicieli samorządu i policji.

▶ Wyróżnianie właściwych postaw mieszkańców gminy np. pieszy lub rowerzysta poruszający się zawsze w kamizelce odblaskowej.

▶ Zabezpieczanie i poprawa oznakowania miejsc szczególnie niebezpiecznych, lub częściej uczęszczanych przez dzieci (patrz punkt 2.2).

▶ Kontynuowanie zapewnienia dzieciom i młodzieży bezpiecznego dowozu do szkół i powrotu do domu (patrz punkt 2.2).

▶ Kontynuacja współpracy Gminnego Zespołu Bezpieczeństwa z Policją, Strażą Pożarną, WORD w Radomiu, MSCDN w Radomiu.

Maria Krzak

Konsultant

Mazowieckie Samorządowe Centrum Doskonalenia Nauczycieli

Wydział w Radomiu

Wychowanie komunikacyjne jako element umiejętności społecznych

1. Cele i zadania wychowania komunikacyjnego

Wychowanie to pojęcie bardzo szerokie i odnoszące się do wielu aspektów i dziedzin życia. Najogólniej rzecz biorąc termin wychowanie oznacza wszelkie zamierzone oddziaływania środowiska społecznego oraz naturalnego na każdą jednostkę ludzką. Oddziaływanie to trwa całe życie i na różnych etapach ma różne nasilenie.

Wychowanie to także celowe działanie człowieka, ukierunkowane na zmianę zachowań i osobowości drugiej osoby. Aby takie działanie mogło przynieść oczekiwane rezultaty, to musi być ono długotrwałe, ciągłe, nierozzerwalne, dynamiczne i obejmować wszystkie aspekty życia, także zachowania wobec użytkowników struktury drogowej zwane wychowaniem komunikacyjnym. Wychowanie to powinno być ukierunkowane na zmniejszenie liczby i konsekwencji wypadków drogowych przez edukację, czyli świadomą działalność społeczną.

Efektom edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być względnie trwałe zmiany w zachowaniu człowieka, objawiające się odpowiedzialnością za własne życie i innych uczestników ruchu drogowego, poszanowaniem prawa oraz gotowością do współdziałania. Miarą efektywności edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest spadek liczby wypadków drogowych, odpowiednia wiedza, postawy i zachowania na drogach oraz prawidłowa ocena ryzyka. Wychowanie komunikacyjne powinno gwarantować, że dzieci i młodzież nauczą się szanować fundamentalne prawo do życia człowieka, co powinno motywować młodych ludzi do rozsądnych, bezpiecznych i rozważnych postaw nie tylko na drodze, ale również w codziennym życiu. Od najmłodszych lat dziecko powinno rozumieć, że prowadzenie pojazdu to nie tylko

przyjemność, ale czynność, która wymaga rozsądku, poczucia odpowiedzialności, szacunku dla innych ludzi.

Efektywność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być mierzona tylko spadkiem liczby wypadków, ale głównie określoną wiedzą, dostrzeganiem ryzyka, postawą na drodze.

Edukacja jest jednym z podstawowych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego obok działań inżynierskich, ekonomicznych oraz prawa i nadzoru.

Edukacja z zakresu bezpieczeństwa powinna obejmować:

- ▶ wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży,
- ▶ szkolenie i reedukację kierowców,
- ▶ komunikację społeczną,

Działania dydaktyczno-wychowawcze powinny zmierzać do osiągnięcia takich celów jak:

▶ wyposażenie uczniów w wiadomości niezbędne do rozumienia zasad świadomego uczestnictwa w ruchu drogowym,

▶ kształtowanie umiejętności obserwacji i oceny sytuacji na drodze oraz podejmowania właściwych decyzji,

▶ kształtowanie postawy szacunku dla siebie, zbiorowości społecznej, środowiska naturalnego, urządzeń użyteczności publicznej i miejsc związanych z transportem,

▶ kształtowanie postaw i nawyków, zapewniających bezpieczeństwo i wygodę wszystkich uczestników ruchu drogowego,

▶ kształtowanie wyobraźni przestrzennej,

▶ rozwijanie wyobraźni i umiejętności przewidywania skutków lekceważenia zasad i przepisów,

▶ usprawnianie ruchowe dziecka.

Nauczyciele realizujący treści wychowania komunikacyjnego w szkołach, mają do spełnienia niebagatelną rolę. Cele wychowawcze zawarte w wychowaniu komunikacyjnym mają przełożenie na cały proces wychowania młodego człowieka. Należy dążyć do tego, aby wychowanie komunikacyjne stało się interdyscyplinarnym zadaniem szkoły, aby nauczyciele wielu przedmiotów uwzględnili tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania. Dyrektorzy szkół i rady pedagogiczne, tworząc program wychowawczy na dany rok szkolny, powinni umieścić w nim zadania z zakresu wychowania komunikacyjnego, powinni też podjąć współpracę z rodzicami, komendami policji, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego i innymi instytucjami. Na

zajęciach wychowania komunikacyjnego można poruszać wiele istotnych kwestii społecznych, moralnych jak i etycznych np.:

- ▶ zdrowie i życie jako największa wartość,
- ▶ poczucie odpowiedzialności za siebie i innych,
- ▶ wzajemna pomoc i tolerancja,
- ▶ poczucie przynależności do grupy,
- ▶ agresja, jej przyczyny i konsekwencje,
- ▶ życie bez nałogów,
- ▶ ochrona środowiska naturalnego.

Ważnym zadaniem szkoły jest również inicjowanie i kontynuowanie współpracy z rodzicami w zakresie bezpieczeństwa komunikacyjnego dzieci. Warto też przypomnieć dorosłym, że to oni są dla dzieci wzorem zachowań. Dziecko obserwuje, w jaki sposób dorośli zachowują się w rzeczywistych sytuacjach życiowych, konfrontuje to z wcześniej zdobytą wiedzą lub tworzy własne uogólnienia. I często to, co robią dorośli, jest ważniejsze od tego, co mówią. Rodzice, jeżeli otrzymają odpowiednie wskazówki, mogą dużo pomóc w przygotowaniu dziecka do bezpiecznego poruszania się po drodze. Znajdują się oni w dużo lepszej sytuacji niż nauczyciele, odprowadzając dziecko do szkoły, czy przy innych okazjach wspólnego przebywania na ulicy, mogą mu przekazywać informacje i wskazówki w najbardziej sprzyjających warunkach jakie tworzy naturalny ruch drogowy.

Czy tak postawione cele i zadania są realizowane w szkole?

2. Wychowanie komunikacyjne w praktyce

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 23 grudnia 2008 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół precyzuje podstawy programowe, także do edukacji komunikacyjno-drogowej.

Edukacja komunikacyjna dzieci w Polsce rozpoczyna się w przedszkolu. Wprowadza się wtedy dziecko w życie najbliższego środowiska i otoczenia. Uczy się także dzieci rozpoznawania miejsc, sygnałów i właściwego zachowania na drodze. Po I etapie kształcenia uczeń wie, jak bezpiecznie poruszać się po drodze i umie korzystać ze środków lokomocji. II etap edukacyjny (kl. IV–VI) to przygotowanie do zdobycia karty rowerowej, a w gimnazjum wychowanie komunikacyjne realizowane jest na zajęciach technicznych – przedmiocie uzupełniającym, gdzie uczeń wybiera rodzaj zajęć technicz-

nych wg swoich zainteresowań, w których będzie uczestniczył. Zdara się, że garstka uczniów wybiera zajęcia z bezpieczeństwa ruchu drogowego, albo takich zajęć nie ma w gimnazjum, bo szkoła uczniom ich nie proponuje. Jest to bardzo niepokojące, gdyż uczeń kończy edukację w tym zakresie na poziomie szkoły podstawowej.

Tak w gimnazjum, jak i w szkole ponadgimnazjalnej na przedmiocie „Edukacja dla bezpieczeństwa” uczniowie przygotowują się do działania ratowniczego, udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Tu duży problem stanowi brak odpowiednio przygotowanej kadry pedagogicznej.

Realizacja w szkołach programu wychowania komunikacyjnego jest bardzo trudna ze względu na małą liczbę godzin przeznaczonych na jego realizację oraz skąpe wyposażenie dydaktyczne, a także nie angażowanie się nauczycieli innych przedmiotów, środowiska szkolnego i lokalnego do wspólnych działań na rzecz BRD.

W latach 2007–2010 realizowany był przez Mazowieckie Samorządowe Centrum Doskonalenia Nauczycieli Wydział w Radomiu i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu projekt „*Szkolna edukacja motoryzacyjna w regionie radomskim w latach 2007–2010*” opracowany w oparciu o Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit – 2005 i od ubiegłego roku włączony w regionalne działania ujęte w programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu – GAMBIT Mazowiecki.

Głównym celem projektu było wsparcie szkół w zakresie wychowania komunikacyjnego.

W ramach projektu przeszkolono 259 koordynatorów szkolnej edukacji motoryzacyjnej, którzy mają podejmować i koordynować działania w szkole i środowisku lokalnym w obszarze edukacji komunikacyjno-drogowej.

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu na realizację projektu w tym wyposażenie szkół w pomoce dydaktyczne oraz sprzęt techniczny (rowery, rowerowe tory przeszkód, skutery itp.) wydatkował około 2 mln zł.

Niemniej jednak szkoły mają jeszcze wiele braków i trudności we właściwej realizacji wychowania komunikacyjnego co wykazał raport z przeprowadzonej ewaluacji projektu. Podejmując dalsze działania wynikające z programu GAMBIT Mazowiecki propozycje działań szkolnych i środowiskowych się następujące:

► realizować treści wychowania komunikacyjnego na wszystkich etapach kształcenia w ramach: lekcji, godzin do dyspozycji dyrek-

tora, ścieżek edukacyjnych, zajęć pozalekcyjnych, „19”godz., projektów edukacyjnych,

- ▶ zasadne i celowe jest realizowanie wychowania komunikacyjnego w szkołach ponadgimnazjalnych,

- ▶ przeszkolić wg jednolitych standardów nauczycieli wychowania komunikacyjnego, tak aby w każdej szkole danego typu pracował co najmniej jeden koordynator,

- ▶ do szkolnych programów wychowawczo-profilaktycznych wprowadzić i realizować zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- ▶ wprowadzić jednolite standardy uzyskiwania uprawnień kierowania rowerami i motorowerami oraz dokonywać oceny tego procesu edukacyjnego,

- ▶ przygotować pracowników nadzoru pedagogicznego do oceny realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach,

- ▶ utworzyć w każdej szkole pracownię BRD,

- ▶ prowadzić edukację rodziców (spotkania, szkolenia, ulotki, broszury),

- ▶ organizować środowiskowe imprezy i uczestniczyć w organizowanych ogólnopolskich akcjach i kampaniach (informacyjno-promocyjnych) społecznych,

- ▶ korzystać w procesie dydaktycznym z portalu edukacyjnego – Wychowanie komunikacyjne – Bezpieczna Droga do Szkoły.

- ▶ rozszerzać ofertę konkursów o tematyce BRD. Laureatów konkursów promować w lokalnych społecznościach,

- ▶ zapewnić środki finansowe na potrzeby wychowania komunikacyjnego.

3. Zadania dla samorządu terytorialnego w zakresie realizacji programu GAMBIT Mazowiecki

Opracowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu GAMBIT Mazowiecki został przekazany do realizacji instytucjom realizującym ustawowo i statutowo zadania w zakresie BRD. Zadania dla samorządów to:

1. Działania na rzecz organizacji systemu w rejonie:

- ▶ powołanie zespołu roboczego ds. GAMBIT-u Mazowieckiego,

- ▶ opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2013 w regionie działania,

- ▶ utworzenie funkcji pełnomocnika (koordynatora) – koordynacja działań realizowanych na bazie istniejących instytucji,

▸ zabezpieczenie środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego w regionie.

2. Aktywizacja społeczności lokalnych i promocja działań na rzecz BRD:

▸ przeprowadzenie akcji informacyjnej dla mieszkańców,
▸ współpraca ze szkołami w organizacji imprez środowiskowych promujących bezpieczne korzystanie z dróg,

▸ wykorzystanie lokalnych i regionalnych mediów do podejmowania problematyki ryzyka wypadków drogowych i właściwej wobec nich postawy.

3. Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego:

▸ zabezpieczenie środków finansowych na realizację wychowania komunikacyjnego w szkołach (wyposażenie pracowni, dodatkowe godziny na edukację, organizację imprez, nagrody dla uczniów biorących udział w konkursach i turniejach BRD, elementy odblaskowe dla dzieci, itp.),

▸ szkolenia rad pedagogicznych w szkołach,
▸ szkolenia kadr ds. BRD w rejonie działania.

4. Działania na rzecz ochrony pieszych, rowerzystów oraz dzieci:

▸ wprowadzenie zabezpieczeń infrastrukturalnych w okolicy szkół i w miejscach zagrożonych wypadkowością,

5. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej:

▸ uwzględnienie wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego w projektach remontów i budowy dróg (między innymi ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych itp.).

6. Koordynacja działań prewencyjnych służb samorządowych oraz podmiotów funkcjonujących w lokalnym środowisku.

7. Monitorowanie i kontrola realizacji programu.

Działania te są niezbędne w środowisku lokalnym. Uzyskanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego można osiągnąć tylko poprzez ciągłe, konsekwentne i efektywne działania w różnych aspektach całej społeczności. Ważną sprawą jest, aby przy stałym wzroście liczby pojazdów powodować zmiany zachowań uczestników ruchu drogowego, co jest najskuteczniejszym sposobem zmniejszenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Dlatego wychowanie komunikacyjne w szkole powinno stanowić priorytet w kształceniu i wychowaniu młodego pokolenia.

asp. Andrzej Lewicki

Komenda Miejska Policji w Radomiu

Profilaktyka BRD w działaniach policyjnych

Miasto Radom oraz powiat radomski należą prawdopodobnie do rejonów o najbardziej rozbudowanej sieci drogowej w kraju. Przez teren miasta i powiatu przebiegają trzy drogi krajowe, osiem dróg wojewódzkich, 80 dróg powiatowych oraz cała sieć dróg gminnych. Stan techniczny tych dróg jest bardzo różny a natężenie ruchu z roku na rok jest większe.

Systematycznie rośnie liczba pojazdów poruszających się po drogach, zmienia się też ich rodzaj. Coraz więcej dzieci i młodzieży z rowerów przesiada się na pojazdy wyposażone w silnik. Coraz powszechniejsze stają się skutery, motorowery.

W latach 2009–2010 na terenie całego powiatu radomskiego doszło do 1053 wypadków drogowych, w których 83 osoby zostały zabite, a 1234 zostały ranne.

Przyczyny tych zdarzeń oraz ich sprawcy i ofiary są każdego roku podobne. Trzy podstawowe przyczyny wypadków w tym okresie to

- ▶ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: 266 wypadków, 10 osób zabitych, 350 rannych,
- ▶ nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu: 212 wypadków, 9 zabitych, 271 rannych,
- ▶ nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu: 156 wypadków, 6 osób zabitych, 165 rannych.

Sprawcy tych zdarzeń to kierujący pojazdem, najczęściej w wieku 25–39 lat. Spowodowali oni 260 wypadków drogowych.

Zarówno główne przyczyny wypadków, jak i ich sprawcy są podobne na przestrzeni ostatnich lat. Można zatem wnioskować, że wielu uczestników ruchu drogowego, zarówno pieszych jak i kierujących wciąż nie jest świadomych zagrożeń, jakie niosą za sobą pewne zachowania.

Aby zwiększyć świadomość społeczną dotyczącą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a co za tym idzie ograniczyć liczbę zdarzeń drogowych i ich ofiar organizuje się szereg działań i kampanii, które mają pomóc w osiągnięciu powyższych celów. Kampanią o największym zasięgu i rozmachu jest GAMBIT, którego głównym założeniem jest systematyczne zmniejszanie liczby ofiar wypadków drogowych poprzez:

- ▶ stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz BRD;
- ▶ kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego;
- ▶ ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów;
- ▶ budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej;
- ▶ zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

Policja, jako instytucja, do której należy zapewnienie i utrzymanie bezpieczeństwa oraz porządku na drogach jest z urzędu zobligowana do przeprowadzania wszelkich działań, zwłaszcza profilaktycznych, które mogą przynieść w efekcie poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komenda Miejska Policji w Radomiu od wielu lat organizuje i przeprowadza działania, które mają w przyszłości procentować poprawą bezpieczeństwa na drogach. Organizowane są prelekcje, spotkania, konkursy i inne akcje profilaktyczne. Prowadząc takie działania, należy dotrzeć do wszystkich potencjalnych uczestników ruchu drogowego. Dlatego adresatami działań KMP Radom są wszyscy uczestnicy ruchu drogowego, w każdym wieku. Począwszy od dzieci w wieku przedszkolnym a skończywszy na osobach starszych. Działając samodzielnie, policjanci nie mieliby możliwości przeprowadzenia i zorganizowania wielu działań, jednak radomska policja w swojej działalności edukacyjno-profilaktycznej zyskała sprzymierzeńców. Na rzecz BRD aktywnie działa radomski WORD, Miejski Dom Kultury oraz wiele placówek oświatowych. Również media radomskie aktywnie angażują się w organizowane na rzecz BRD akcje.

Mimo różnych grup wiekowych, dla których organizowane są spotkania poświęcone BRD, największą grupę stanowią uczniowie szkół podstawowych. Im poświęca się najwięcej uwagi, dla nich przygotowuje się największe ilości materiałów dydaktycznych. Można założyć, że jest to prawidłowe działanie. Im wcześniej rozpocznie się edukację w danej dziedzinie, tym wcześniej widoczne będą jej efekty. W latach 2009–2010, Komenda Miejska Policji w Radomiu

była współorganizatorem lub organizatorem szeregu działań skierowanych do najmłodszych dzieci i młodzieży. Oprócz całego cyklu prelekcji, przygotowano też wiele konkursów i turniejów, w których ich uczestnicy mogli się wykazać znajomością przepisów ruchu drogowego, zasad udzielania pierwszej pomocy oraz umiejętnościami praktycznymi kierowania rowerem lub motorowerem.

Dla uczniów najmłodszych, klas I–III, Szkoła Podstawowa nr 13 w Radomiu organizuje od kilku lat „Konkurs wiedzy o ruchu drogowym”.

Uczniowie starszych klas szkół podstawowych mogą uczestniczyć w organizowanych cyklicznie imprezach:

- ▶ „Komputerowy rower” – konkurs przygotowany głównie przez Miejski Dom Kultury w Radomiu,
- ▶ „Zimowy rower”,
- ▶ „Bezpieczna droga”,
- ▶ „Pierwszaki echa” – spotkanie organizowane przez „*Echo Dnia*” uczniów klas pierwszych, na którym dzieci zapoznają z podstawowymi zagrożeniami i zasadami bezpieczeństwa.

W ww. imprezach wykorzystuje się sprzęt komputerowy, na którym używa się programów, w formie gier komputerowych symulujących poruszanie się rowerem lub motorowerem w ruchu drogowym z wykorzystaniem znajomości przepisów ruchu drogowego. Dzięki temu, dzieci i młodzież bawiąc się, sprawdzają swoją wiedzę, nabywając jednocześnie nowych wiadomości. Cyklicznie organizowane są eliminacje do „Ogólnopolskiego Turnieju BRD”, w którym biorą udział uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych.

Zupełnie nowatorski na skalę krajową jest organizowany przez Komendę Miejską Policji w Radomiu konkurs „Czuję się bezpiecznie”. Jako pierwsi w Polsce podjęliśmy wyzwanie dla wszystkich dzieci z Radomia i powiatu radomskiego i od 11 lat organizujemy konkurs wiedzy prewencyjnej „Czuję się bezpiecznie” dla uczniów klas IV–VI szkół podstawowych. Z terenu miasta w konkursie w roku 2011 uczestniczyło 19 szkół, a z powiatu 48. Do finałów zakwalifikowały się trzyosobowe drużyny z każdej ze szkół. Konkurs o puchar Komendanta Miejskiego Policji, objęty jest patronatem przez Prezydenta Miasta Radomia i Starosty Powiatowego. Celem konkursu jest nauczenie dzieci przepisów ruchu drogowego, bezpiecznych zachowań, unikania zagrożeń, propagowanie zdrowego i wolnego od uzależnień stylu życia, a także zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Ogółem na przestrzeni ostatnich dwóch lat policjanci z KMP Radom przeprowadzili 237 spotkań i prelekcji, których tematem było bezpieczeństwo ruchu drogowego. Uczestnikami tych spotkań byli głównie uczniowie szkół podstawowych. Szkoły tego typu, z reguły chętnie organizują działania na rzecz BRD. Jednak po zakończeniu edukacji na poziomie podstawowym, w szkołach gimnazjalnych edukacja ta już zanika.

Zarówno gimnazja, ich kadra nauczycielska a zwłaszcza uczniowie nie wykazują zainteresowania edukacją z dziedziny BRD. Utrzymanie takiego stanu rzeczy może okazać się groźne w skutkach. Coraz więcej gimnazjalistów używa tzw. skuterów, poruszając się w ruchu drogowym rzadko posiadając do tego uprawnienia i niejednokrotnie nie mając żadnej wiedzy z zakresu ruchu drogowego. Za priorytet należy uznać dotarcie do tej młodzieży, zapoznanie jej zagadnieniami i zagrożeniami związanymi z ruchem drogowym. Niezbędne do tego są odpowiednie materiały multimedialne, które dla tych grup wiekowych praktycznie nie są dostępne. W Radomiu podjęto już pierwsze próby zaangażowania młodzieży gimnazjalnej w działalność BRD. Publiczne Gimnazjum nr 3, od trzech lat organizuje „Gimnazjadę skuterową”. Jest to forma turnieju, w której uczniowie gimnazjów muszą się wykazać wiedzą teoretyczną oraz praktyczną z zakresu kierowania skuterem. Każda kolejna edycja konkursu przyciąga większą liczbę uczestników.

Jedyną i niepowtarzalną w swoim rodzaju inicjatywę wykazali uczniowie Gimnazjum w Zakrzewie, którzy sami zorganizowali akcję, która miała uświadamiać tragiczne skutki kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu. Młodzież samodzielnie przygotowała wszystkie materiały i bez udziału dorosłych przeprowadzała rozmowy z kierowcami.

Oczywiście jest jeszcze Ogólnopolski Turniej BRD w kategorii szkół gimnazjalnych, ale na tym uczestnictwo młodzieży gimnazjalnej w przedsięwzięciach związanych z BRD się kończy.





Omawiając poszczególne grupy wiekowe dzieci i młodzieży, nie sposób pominąć szkół średnich. Od kilku lat w Radomiu organizowane są spotkania z uczniami klas maturalnych. Corocznie uczestniczy w nich młodzież wszystkich radomskich szkół średnich. W ramach tych spotkań prezentowana jest między innymi prezentacja multimedialna „Pamiętaj – masz jedno życie”.

Większość wiedzy i umiejętności związanych z BRD dzieci i młodzież uzyskują w szkole. Jednak ani placówki oświatowe, ani policja, ani żadna instytucja nie są w stanie zapewnić ciągłości tej nauki. Edukacja w tej dziedzinie musi mieć też miejsce tam, gdzie dziecko uczy się najczęściej. W rodzinnym domu. Jaki efekt przyniosą prelekcje i wykłady na temat bezpieczeństwa organizowane w szkole, jeżeli poza nią odpowiedzialny za wychowanie dziecka rodzic prezentuje zachowania skrajnie przeciwne. Przykładowo, dzieci i młodzież zapoznaje się z prawidłowym wyposażeniem roweru, w domu rodzinnym używa się pojazdu zupełnie innego od tego, o którym słyszał w szkole, ale musi z niego korzystać. Podobnie zachowują się rodzice i znajomi. Na prelekcjach i w szkole dzieci zapoznają się z wieloma zagrożeniami i problemami dotyczącymi ruchu drogowego, ale wiedza ta nie jest utrwalana przez rodziców. Po pewnym czasie zaciera się obraz prawidłowego zachowania, zaczyna dominować ten ogólnie stosowany, niestety nieprawidłowy. Aby powstrzymać ten proces, wraz z Wojewódzkim Ośrodkiem Ru-



Pilot rajdowy, Maciej Wisławski demonstrował na symulatorze samochodu efekty kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu

chu Drogowego, KMP Radom organizuje prelekcje dla rodziców uczniów szkół podstawowych. Uczestnicy tych spotkań są zapoznawani z tym, o czym uczą się dzieci a jednocześnie informowani o tym, co sami powinni robić, aby ich dzieci miały prawidłowe wzorce do naśladowania. Spotkania te mają formę prelekcji, na których prezentowane są różnego rodzaju materiały multimedialne dotyczące ruchu drogowego oraz niebezpieczeństw i problemów z nim związanych. Zawsze też istnieje możliwość swobodnej dyskusji na temat bieżących problemów dotyczących bezpieczeństwa. Dorośli uczestnicy ruchu drogowego są ponadto adresatami wielu działań profilaktyczno propagandowych. Aby trafić z przekazem do odbiorcy radomska policja korzysta z niekonwencjonalnych form. Wielokrotnie w działaniach na rzecz BRD czynny udział brały znane osoby. W roku 2009 aktorka, Monika Mrozowska, wraz z policjantami uświadamiała kierowców, jakie są konsekwencje niezapięcia pasów bezpieczeństwa oraz niewłaściwego przewożenia dzieci.

Odrębnym zagadnieniem, dotyczącym zarówno dorosłych jak i dzieci oraz młodzieży jest używanie wszelkiego rodzaju elementów odblaskowych. Jak do tej pory prawo o ruchu drogowym, praktycznie w żaden sposób nie obliuguje uczestników ruchu drogowego

do używania tzw. odblasków. Pozostaje, więc agitacja i zachęcanie do używania kamizelek odblaskowych, opasek, różnego rodzaju wiśniaków i wszystkiego, co poprawia widoczność pieszego bądź rowerzysty. Radomska policja ma



w tym wielkiego sojusznika, którym jest oczywiście Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu. Używanie „odblasków” propaguje się zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży, ale też wiele działań adresowanych jest do dorosłych uczestników ruchu drogowego. Aby zachęcić, zwłaszcza rowerzystów i pieszych do korzystania z „odblasków” organizowane są oczywiście prelekcje i wykłady temu poświęcone. Jednak nie jest to forma przekazu, którą można dotrzeć do każdego i każdego przekonać. Konieczne są też inne metody i formy. Przykładowo – na ulicach Radomia oraz na drogach podradomskich miejscowości do używania kamizelek odblaskowych przekonywały rowerzystów osobiście: Miss Polonia, Andżelika Jakubowska oraz Miss Mazowsza, Klaudia Natarska.

Inną formę działania policjanci zorganizowali wraz z WORD-em jesienią 2010 roku. Wówczas na ulicach Radomia, każdy uczestnik ruchu drogowego mógł spotkać ruchomy baner, „namawiający” do używania „odblasków”. Oczywiście każda z organizowanych akcji miała odpowiednią oprawę medialną za sprawą życzliwej współpracy lokalnych mediów. Dzięki temu prowadzone akcje zostały szeroko rozpropagowane. Przy okazji tych wszystkich spotkań, w szkołach, na różnego rodzaju festynach rozdano, zwłaszcza wśród dzieci młodzieży tysiące elementów odblaskowych. Niestety, mimo faktu, że na dzień dzisiejszy na drogach można spotkać coraz więcej osób używających „odblasków”, to ilość „rozdanych” kamizelek, opasek itp. jest niewspółmierna do ilości tych elementów, które później zostają wykorzystane. Niewielki ułamek przekazanych przedmiotów znajduje później właściwe zastosowanie. Dlatego należałoby się zastanowić, czy takie ogólne, czasem wręcz hurtowe i przy każdej sposobności wręczanie elementów odblaskowych jest w pełni uzasadnione.

Jak już zostało wcześniej wspomniane, w działania na rzecz BRD zaangażowanych jest szereg instytucji. Zarówno władze Radomia jak i Starostwo Powiatowe wielokrotnie wspierały działania policji.

Jednak w przypadku samorządów lokalnych współpraca jest niewielka lub nie występuje wcale. W okręgu radomskim należy wyróżnić gminy Zakrzew, Gózd czy Skaryszew, których władze niejednokrotnie już organizowały lub uczestniczyły w akcjach na rzecz BRD. Bez udziału i pomocy wszystkich zaangażowanych instytucji, mediów oraz często firm prywatnych przeprowadzenie wielu działań i akcji nie byłoby możliwe.

Bożenna Chlabicz

Redaktor Naczelna

Portalu Edukacyjnego Wychowania Komunikacyjnego

e-mail: bozenna.chlabicz@wychowaniekomunikacyjne.org

**Portal Edukacyjny Wychowania
Komunikacyjnego****„Bezpieczna Droga do Szkoły”****– narzędzie wsparcia dla nauczycieli i rodziców****I. Zagrożenia i dramaty na polskich drogach jako główny motyw licznych i różnorodnych, nie tylko restrykcyjnych działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach:****1. Diagnoza:**

a) **zatrważające statystyki** (krótka informacja o wypadkach, w tym z udziałem dzieci, rowerzystów i pieszych):

- wg danych KG Policji w 2010 roku w Polsce miało miejsce 4239 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat. W zdarzeniach tych 112 dzieci poniosło śmierć, a 4586 doznało obrażeń. W tym okresie zginęło też 122 młodych ludzi w wieku 15–17 lat,
- na terenie woj. mazowieckiego w tym samym roku doszło do 506 wypadków z udziałem dzieci,
- w br. gwałtownie wzrosła liczba wypadków z udziałem rowerzystów.

b) **brak spójnego systemu edukacji:**

- najmłodszych (istotne ograniczenie zajęć z wychowania komunikacyjnego w podstawie programowej przygotowanej przez MEN),
- dorosłych (brak pomysłu na permanentną edukację zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych oraz rodziców, od podstawy i wiedzy których zależy edukacja najmłodszych),

c) **brak środków na prowadzenie takich działań w sposób systematyczny i uporządkowany;**

d) **częste traktowanie aktywności w zakresie BRD jako elementu pozytywnie oddziałującego na wizerunek (firmy, osoby –**

w tym polityka itp.), a nie społecznej, ustawowej i moralnej powinności.

2. **Konieczność zaangażowania, także finansowego, rządowych i samorządowych instytucji w działania na rzecz BRD, traktowanie tych zadań jako podstawowego obowiązku wobec obywateli** (np. stworzenie realnego i konkretnego programu GAMBIT z określonym budżetem w poszczególnych gminach i konsekwentna jego realizacja).

3. **Potrzeba merytorycznego i materialnego wsparcia ze strony samorządów i władz oświatowych dla autentycznie zaangażowanych w proces edukacji w zakresie bezpieczeństwa na drogach, ze szczególnym wskazaniem nauczycieli i policji.**

4. **Warunek właściwego poziomu edukacji na rzecz BRD to traktowanie akcji, kampanii, konkursów i turniejów jako działań wspierających, a nie jako najważniejszą aktywność w zakresie edukacji komunikacyjnej.**

II. Przykładowe, przydatne, już istniejące narzędzia do wykorzystania

1. Program „Edukacja dla bezpieczeństwa” – udostępniony publicznie, przygotowany przez Mazowiecką Komendę Policji.

2. Portal Edukacyjny Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna Droga do Szkoły”.

Pod adresem: www.wychowaniekomunikacyjne.org znaleźć można Portal Edukacyjny Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna Droga do Szkoły”.




Nauca swoje dziecko bezpiecznie dotrzeć do szkoły [więcej>>](#) Podsumowanie trzeciej edycji [więcej>>](#) **Bezpieczniej na drogach dzięki licznym inicjatywom dzieci**

Aktualności

Najlepsi detektywi bezpieczeństwa ruchu drogowego nagrodzeni w Sejmie RP
Dodano 03-07-2011 w kategorii: Aktualności - Porady

 Najbardziej działające kluby podsumowały swoje działania podczas uroczystego wręczenia nagród, które odbyło się 30 czerwca 2011 r. w Sejmie RP. [więcej >>](#)

„Nie jedź na kacu. Włącz myślenie” Twój kac może kosztować czyjeś życie
Dodano 27-06-2011 w kategorii: Aktualności - Porady

 Prawie 80% nietrzeźwych kierowców – to osoby będące na kacu. W Polsce trwa kampania społeczna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przestrzegająca przed jazdą w takim stanie. [więcej >>](#)

Jest on tworzony przede wszystkim:

- ▶ dla nauczycieli (strony m.in.: Porady metodyczne, Pomoce dydaktyczne, Doświadczenia, Policja radzi, Aktualności) choć nie mniej uważnie traktuje:
- ▶ rodziców (strony: Obejrzyj z dzieckiem, Wspólna zabawa, Porady)
- ▶ i dzieci (strony: Gry, Poglądaj z nami, Uczmy się, Konkursy i quizy).

Bezpieczna droga do szkoły

Dzisiaj jest 07-07-2011

wychowanie komunikacyjne portal edukacyjny

Archiwum O nas Linki Kontakt

Nauczyciele Powiadom tekst

„Nie jedź na kacu. Włącz myślenie”, Twój kac może kosztować czyjeś życie

KRAJOWA RADA Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Prawie 80% nietrzeźwych kierowców – to osoby będące na kacu. W Polsce trwa kampania społeczna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przestrzegająca przed jazdą w takim stanie. [więcej>>](#)

Dekada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 zainaugurowana

W listopadzie 2009 roku 93 kraje podpisały rezolucję ONZ proklamującą lata 2011-2020 Dekadą Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. 3 marca 2010 r. odbyła się debata Zgromadzenia ONZ na temat światowego kryzysu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjęto rezolucję w sprawie poprawy sytuacji w tym zakresie. Polska znalazła się w gronie sponsorów rezolucji. Inauguracja Dekady odbyła się 11 maja br., jednocześnie we wszystkich państwach - sygnatariuszach proklamacji. W Polsce miała ona miejsce w Warszawie, podczas konferencji w Sejmie RP. [więcej>>](#)

Nowe przepisy dla rowerzystów - USTAWA z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym

Bezpieczna droga do szkoły

Dzisiaj jest 07-07-2011

wychowanie komunikacyjne portal edukacyjny

Menu

Obejrzyj z dzieckiem

Wspólna zabawa

Porady

Galeria-pomoce i podręczniki

Newsletter

Jeśli chcesz otrzymywać informacje o nowych artykułach, materiałach i pomocach do zajęć z wychowania komunikacyjnego zamieszczanych w Portalu, wypełnij Ankiętę

Wypełnij

Partnerzy portalu

WORD Płock

Testy

TICTV

Archiwum

O nas

Linki

Kontakt

Podróż

Powiększ tekst: + -

zwiń

KRAJOWA RADA Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

„Nie jedź na kacu. Włącz myślenie”. Twój kac może kosztować czyjeś życie

Prawie 80% nietrzeźwych kierowców – to osoby będące na kacu. W Polsce trwa kampania społeczna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przestrzegająca przed jazdą w takim stanie. więcej>>

Dekada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 zainaugurowana

W listopadzie 2009 roku 93 kraje podpisały rezolucję ONZ proklamującą lata 2011-2020 Dekadą Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. 3 marca 2010 r. odbyła się debata Zgromadzenia ONZ na temat światowego kryzysu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjęto rezolucję w sprawie poprawy sytuacji w tym

WYCHOWANIE

GRY

POOGLADAJ Z NAM

UCZMY SIĘ

KONKURSY I QUIZY

STRONA DLA DZIECI

Nowości na stronie

Nowe przepisy dla rowerzystów
USTAWA z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy
Prawo o ruchu drogowym
oraz ustawy o kierujących pojazdami

Prezydent RP podpisał długo oczekiwaną i dyskutowaną USTAWĘ z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. Móra dotyczy przepisów obowiązujących w ruchu rowerowym.

Nasz gość rajdji
Podinsp. Rafał Batkowski, Pierwszy Zastępca
Mazowieckiego Komendanta Wojewódzkiego
Policji

Drodzy Czytelnicy, zapraszamy do lektury naszej nowej rubryki pt. "Nasz gość rajdji". O tym, jak zachować zasady bezpieczeństwa na drodze, na co zwracać uwagę, jak prowadzić edukację komunikacyjną itp., opowiedzą zaproszeni przez redakcję eksperci. Pierwszym naszym gościem jest podinsp. Rafał Batkowski,

powrót

Copyright © 2007-2008 by wychowaniekomunikacyjne.org

► Portal Edukacyjny Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna Droga do Szkoły” służy popularyzacji zasad bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym oraz upowszechnieniu skutecznych instrumentów wychowania komunikacyjnego w domu i w szkole.

► Jest partnerską inicjatywą edukacyjną Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w Warszawie, Radomiu, Ostrołęce, Siedlcach, Ciechanowie i Płocku i Grupy IMAGE sp. z o.o., realizowaną pod patronatem i w ścisłej współpracy z Mazowieckim Kuratorium Oświaty i Wychowania oraz: Ministerstwem Edukacji Narodowej, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendą Główną Policji, Centralnym Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli i Instytutem Transportu Samochodowego.

► Do Portalu, jako inicjatywy otwartej, mogą przyłączać się inne polskie i zagraniczne organizacje i instytucje prowadzące działalność w zakresie edukacji komunikacyjnej.

► Portal jest otwartym, ogólnodostępnym forum wymiany informacji, wiedzy i doświadczeń. Oferuje użytkownikom dostęp do swoich zasobów wraz z możliwością bezpłatnego pobierania ich w celach niekomercyjnych.

► Jednym z ważnych zadań, jakie stawia sobie redakcja i partnerzy portalu, jest promowanie i wspieranie zmian w prawie, służących zwiększeniu bezpieczeństwa na drogach, przede wszystkim stworzenia ustawowego systemu edukacji komunikacyjnej dzieci i dorosłych oraz obowiązku używania kasków przez rowerzystów w wieku do 15 lat.

Redakcja Portalu zaprasza na jego strony i zachęca do współpracy wszystkich, którzy są zainteresowani edukacją w zakresie wychowania komunikacyjnego:

► nauczycieli, którzy prowadzą zajęcia z wychowania komunikacyjnego w zakresie różnych przedmiotów i typów szkół, bądź są zainteresowani tą problematyką lub powinni wzbogacić wiedzę na te tematy,

- policjantów,
- instruktorów nauki jazdy,
- pracowników WORD,
- samorządowców,
- fanów bezpieczeństwa na drogach.

Portal jest wciąż tworzony. Wymaga stałego uzupełniania i wzbogacania. Wszelkie uwagi i propozycje dotyczące jego zawartości są na bieżąco wykorzystywane.

Kontakt z redakcją: redakcja@wychowaniekomunikacyjne.org

III. Podsumowanie

Kilkuletnie istnienie Portalu Edukacyjnego „Bezpieczna Droga do Szkoły” oraz inne inicjatywy w zakresie BRD udowodniły, jak wielkie jest społeczne zapotrzebowanie na działania w tym zakresie. Na obecnym etapie obywatelskiej świadomości warto jednak i należy doprowadzić do sytuacji, gdy niezwykle cenne, spontaniczne i kampanijne działania licznych instytucji oraz organizacji, staną się wsparciem dla codziennej, systemowej pracy znajdującej oparcie w programach nauczania i przepisach ruchu drogowego. Przykładowym, choć niejedynym problemem, jest np. idea wprowadzenia obowiązkowego stosowania kasków przez rowerzystów w wieku np. do 15 lat. Moda w tym względzie nie zastąpi przepisu, a na przyjęcie go nie zdecydował się ustawodawca. Warto zadać pytanie, dlaczego i może podjąć „oddolną”, prowadzoną np. przez samorzady miast i gmin, akcję. Portal może być forum, na którym Państwa oczekiwania i opinie będziemy upowszechniać.

Krzysztof Piskorz

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego –
Regionalne Centrum BRD w Olsztynie

Efekty GAMBITU Warmińsko-Mazurskiego

Cel strategiczny programu:
zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych
o 50% do 2013 r.

W wyniku przyjęcia jasno określonych celów, wieloletnich doświadczeń, a także możliwości statutowych i finansowych, w marcu 2003 r. uchwałą Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego, podjęto decyzję o nadaniu Ośrodkowi statusu **Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**. Podjęcie tej decyzji dało podstawy do utworzenia pierwszej w skali kraju, profesjonalnie przygotowanej i zarządzanej jednostki, której głównym zadaniem są prace ukierunkowane na usprawnienie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, działania na polu wspierania edukacji komunikacyjnej i komunikacji społecznej, a także wsparcie finansowo-rzeczowe instytucji i służb realizujących nadzór nad uczestnikami ruchu drogowego oraz ratownictwo drogowe.

Do tego czasu w olsztyńskim Ośrodku realizowane były niektóre funkcje systemowe poprzez działalność Sekretariatu Wojewódzkiej Rady BRD umieszczonego w 2002 roku właśnie w Ośrodku.

Obecnie Regionalne Centrum BRD działa w oparciu o Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT Warmińsko-Mazurski, opracowany przez zespół pracowników Politechniki Gdańskiej uzupełniony specjalistami miejscowymi. Program uchwałą Sejmiku Województwa stał się częścią strategii województwa. Na bazie Programu przyjęto Wojewódzki Plan Operacyjny na lata 2004–2006 oraz Plan Realizacyjny na 2004 rok. Obecnie realizowany jest trzeci Plan Operacyjny przyjęty na lata 2010–2012. Centrum stara się monitorować i koordynować działania zmierzające do poprawy BRD w pięciu obszarach tj.:

▸ A – budowa systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez tworzenie zintegrowanej bazy o zdarzeniach drogowych, inicjowanie i wspieranie tworzenia powiatowych programów BRD, szkolenie powiatowych liderów, monitorowanie BRD w regionie, emitowanie informacji o BRD na różnych poziomach oraz „organizowanie” systemu finansowania;

▸ B – edukacja społeczeństwa w zakresie wychowania komunikacyjnego na wszystkich poziomach, począwszy od szkoły, poprzez szkolenie kandydatów na kierowców, kierowców aż do kształcenia kadry organizacyjnej w zakresie BRD;

▸ C – ściśle współdziałanie ze służbą drogową policji, strażami miejskimi oraz ITD w zakresie metod i narzędzi służących modyfikacji zachowań uczestników ruchu drogowego;

▸ D – opracowanie materiałów pomocniczych, wspomagających planowanie i projektowanie bezpiecznych konstrukcji drogowych takich jak: zasady prowadzenia przeglądu dróg po kątem BRD, zasady prowadzenia audytu BRD czy opracowanie lokalnych zasad tworzenia stref ruchu uspokojonego;

▸ E – tworzenie warunków do maksymalnego przyspieszenia organizacji Centrów Powiadamiania Ratunkowego oraz wyposażenia służb ratunkowych w niezbędny sprzęt umożliwiający utrzymanie odpowiednich standardów w ratownictwie.

W sposób szczególny Centrum traktuje trzy pierwsze obszary uznając, że w obecnych uwarunkowaniach są najbardziej efektywne, to znaczy, że przy zaangażowaniu relatywnie niskich nakładów finansowych przynoszą najlepsze efekty.

I tak w obszarze A zrealizowano bądź są w trakcie realizacji następujące projekty:

▸ tworzenie pierwszego w kraju Obserwatorium BRD,

▸ udział w międzynarodowym projekcie SOL, w ramach którego wypracowywane są projekty dobrych praktyk w zakresie zarządzania prędkością, edukacji komunikacyjnej oraz przeciwdziałania udziałowi w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu – finansowany ze środków unijnych,

▸ pilotażowy projekt finansowany przez GRSP – „piłeś – nie jedź”,

▸ utworzenie 20 Centrów Edukacji Komunikacyjnej w powiatach z udziałem środków samorządów lokalnych,

▸ budowa z udziałem środków finansowych województwa oraz

programu rządowego „Razem Bezpieczniej” pięciu miasteczek ruchu drogowego.

W obszarze B działalność Centrum przejawia się w wielu przedsięwzięciach, do których należy zaliczyć:

▸ edukację dzieci przedszkolnych w ramach programu programu AUTOCHODZIK realizowanego pilotażowo w 43 olsztyńskich przedszkolach – z udziałem Michelin,

▸ aktywizację dzieci i młodzieży szkolnej wokół problematyki BRD poprzez ich masowy udział w ogólnopolskich turniejach (przygotowujemy rocznie ok. 200 tys. testów dla szkół),

▸ edukacja nauczycieli wychowania komunikacyjnego wspólnie z ODN,

▸ udział w akcjach kierowanych do dorosłych przygotowywanych przez Sekretariat KR BRD, ITS czy Stowarzyszenie na Rzecz Bezpiecznego Ruchu Drogowego.

W obszarze C współpracujemy ściśle z policją, strażami miejskimi i ITD. Dofinansujemy je wyłącznie w urzędzenia do nadzoru nad prędkością oraz kontroli trzeźwości.

Służba ruchu drogowego policji została w regionie wsparta służbą prewencji. To wzmocnienie osobowe, przy dobrym wyposażeniu, dało w ciągu minionych siedmiu lat efekt w postaci skokowej poprawy BRD.

Regionalne Centrum BRD zgodnie z przyjętymi założeniami skupia w sobie szereg funkcji, które w sposób bezpośredni bądź pośredni pozwalają wpływać na wszystkie obszary objęte Programem. W systemie organizacyjnym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego – Regionalnego Centrum BRD funkcjonują następujące komórki organizacyjne:

1. Dział Organizacji Egzaminów.
2. Dział Egzaminatorów.
3. Dział Szkoleń.
4. Zespół Audytorów BRD.
5. Zespół Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego.
6. Stacja Kontroli Pojazdów Samochodowych.
7. Pracownia Psychologiczna.
8. Sekretariat Wojewódzkiej Rady BRD.
9. Centrum BRD.
10. Szkoła Doskonalenia Jazdy (jeszcze bez płyty poślizgowej).

Doświadczenia olsztyńskie pozwalają na stwierdzenie, że Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego utworzone na

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w odniesieniu do innych województw

Województwo		Liczba zabitych						Spadek procentowy
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	
1	WARMIŃSKO-MAZURSKIE	316	279	248	271	224	177	-43,99
2	WIELKOPOLSKIE	543	503	513	511	553	403	-25,78
3	PODKARPACKIE	295	286	260	257	234	220	-25,42
4	OPOLSKIE	150	148	128	136	141	114	-24,00
5	KUJAWSKO-POMORSKIE	298	327	347	364	311	231	-22,48
6	DOLNOŚLĄSKIE	373	366	345	362	365	294	-21,18
7	ŁÓDZKIE	438	446	415	447	439	347	-20,78
8	ŚWIĘTOKRZYSKIE	222	228	222	256	243	176	-20,72
9	ŚLĄSKIE	510	439	427	476	455	414	-18,82
10	MAZOWIECKIE	965	896	856	959	920	786	-18,55
11	LUBUSKIE	168	174	147	155	170	137	-18,45
12	POMORSKIE	308	266	259	271	265	257	-16,56
13	ZACHODNIOPOMORSKIE	235	235	234	229	244	206	-12,34
14	LUBELSKIE	358	322	341	351	372	318	-11,17
15	PODLASKIE	200	211	208	209	162	179	-10,50
16	MAŁOPOLSKIE	335	334	308	341	344	314	-6,27
	Ogółem	5714	5460	5258	5595	5442	4573	-19,97

bazie wybranego w województwie WORD-u daje wszelkie szanse na oparcie systemu BRD w województwie na jednostce, która spełnia podstawowe warunki po temu poprzez to że:

- ustawowo działa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- posiada znaczną autonomię organizacyjną i finansową,

- z mocy ustawy zysk musi lokować w działania związane z BRD,

- w całej swej masie, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przy odpowiedniej polityce centrum, mogą stanowić stabilne źródło finansowania zadań niezbędnych do realizacji nadrzędnego celu jakim powinno być ZDROWIE I ŻYCIE OBYWATELI RP.

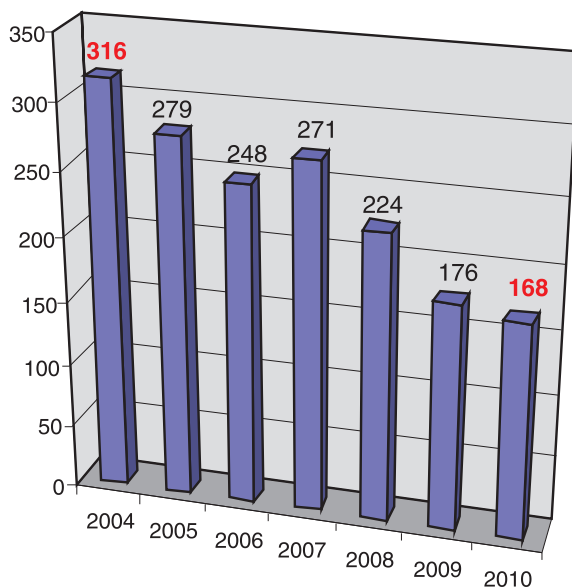
Niezmiernie istotnym problemem jest zapewnienie stałego i na odpowiednim poziomie finansowania działań na rzecz BRD. Tylko to daje gwarancje realizacji działań przyjętych na lata, a tylko takie dają uzasadnioną nadzieję na osiągnięcie założonego celu.

Jak wspomniano wyżej, najbardziej efektywne działania lokują się w obszarach B i C. Stąd też kumulowanie tam środków zarówno WORD-ów jak i samorządów, przynosi efekt niemalże natychmiastowy. Przypomnieć należy, że tu realizowane tu efektywne działania przekładają się na ograniczenie ogromu nieszczęść jak również przynoszą efekty ekonomiczne (jedna śmierć na drodze, to 1,5 mln zł strat).

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie, prowadząc działalność statutową w oparciu o obowiązujące przepisy prawa, stał się instytucją wzorcową w skali województwa i kraju, starającą się pogodzić interesy klientów z potrzebą działalności, pozwalającej wykorzystać efekt synergii do stopniowej poprawy bezpieczeństwa mieszkańców Warmii i Mazur.

W województwie warmińsko-mazurskim liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w roku 2004 wynosiła 15,8, natomiast ten sam wskaźnik w roku 2009 wyniósł 9,8.

W ciągu siedmiu lat realizacji programu GAMBIT Warmińsko-Mazurski (2004–2010) liczba ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych spadła o 49%.



Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w regionie w latach 2004–2010

Ewa Trendowicz

Główna Księgowa WORD w Gdańsku

Wydatki Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w aspekcie podatkowym i naruszenia dyscypliny finansów publicznych

Tematem referatu jest przedstawienie wydatków BRD w aspekcie gospodarki finansowej Wordów według zagadnień:

1. Podstawowe zasady gospodarki finansowej i wydatki BRD w ustawie o ruchu drogowym.
2. Wydatki BRD a prawo podatkowe.
3. Wydatki BRD a naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Rozwinięcie tematu znajduje się w materiałach konferencyjnych.

I. Podstawowe zasady gospodarki finansowej i wydatki BRD w ustawie o ruchu drogowym

Podstawy gospodarki finansowej ośrodków określa ustawa o finansach publicznych, a najważniejsza zasada obowiązująca sektor finansów publicznych brzmi – dozwolone jest tylko to, co wynika z przepisów prawa.

Nieprzestrzeganie zasad gospodarki finansowej jest najczęściej źródłem nieprawidłowości mogących skutkować odpowiedzialnością dyrektorów jednostek. Za całość gospodarki finansowej Ośrodka zgodnie z art. 53 ustawy o finansach publicznych odpowiedzialny jest kierownik jednostki sektora finansów publicznych.

Zaliczenie w art. 9, ust. 14 samorządowych osób prawnych, utworzonych na podstawie odrębnych ustaw w celu wykonywania zadań publicznych do sektora finansów publicznych oznacza, że osiągnane przez ośrodki przychody są środkami publicznymi,

a dokonywane wydatki – w tym również wydatki na BRD, wydatkami publicznymi. W uregulowaniach prawnych dotyczących gospodarki finansowej WORD-ów brak jest niestety przejrzystej definicji – co rozumiemy pod pojęciem wydatków na cele bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Już w podstawowym akcie prawnym – Prawo o ruchu drogowym zauważamy różnicę pojęć, a mianowicie:

W art. 117, ust. 2 ustawodawca stanowi, że Ośrodek może wykonywać inne zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie nieco dalej, w art. 119, ust. 3, pkt 4 dodaje, że rozchodami Ośrodka są wydatki na: poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa, w szczególności na popularyzację przepisów o ruchu drogowym i podnoszenie kultury jazdy kierowców, na które Ośrodek może przeznaczyć pozostałe wolne środki niewykorzystane na wydatki związane z:

- ▶ bieżącym utrzymaniem Ośrodka,
- ▶ prowadzeniem egzaminów,
- ▶ inwestycjami związanymi z działalnością Ośrodka.

Pojęcia wydatku na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie znajdziemy również w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 2 października 2002 r. w sprawie szczegółowych warunków gospodarki finansowej WORD-ów, które jedynie pozwala na stwierdzenie, że od 2002 r. wydatki te stanowią koszty Ośrodków.

Do 2002 r. ustawa Prawo o ruchu drogowym pozwalała równolegle przeznaczyć osiągnięty przez Ośrodek zysk na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie.

Ponadto w ustawie Prawo o ruchu drogowym działaniom na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego poświęcony jest jeszcze dział Va, w którym dwa zapisy mają związek z gospodarką finansową, a mianowicie:

▶ art. 140 k – mówi o tym, że obsługę Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zapewnia wyznaczony przez marszałka województwa wojewódzki ośrodek ruchu drogowego,

▶ art. 140 n ust. 2, pkt 3 – wskazuje, że zatwierdzenie planu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego należy do kompetencji Wojewódzkich Rad BRD.

II. Wydatki na BRD a prawo podatkowe w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych

Brak dokładnego określenia na jakie cele związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego ośrodki mogą wydawać posiadane środki pozwala na różnorodność oceny tego zagadnienia przez organy podatkowe.

Zapewne wszystkie ośrodki mają własne doświadczenia w tym zakresie bowiem występując do organów podatkowych z wnioskiem o wydanie interpretacji indywidualnej niejednokrotnie otrzymywaliśmy różne stanowiska, mimo że zapytania dotyczyły tego samego problemu – czy to w zakresie wydatków na BRD obciążających koszty, czy też finansowania nakładów inwestycyjnych.

Podatkowy aspekt wydatków na BRD sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, które z dokonanych wydatków należy opodatkować podatkiem dochodowym, tak aby w późniejszych kontrolach finansowych nie narazić się na zarzut uszczuplenia dochodów budżetu Państwa.

Prawo podatkowe traktuje ośrodki posiadające osobowość prawną jako podlegające ogólnym regułom podatkowym. Ośrodki ustalają zatem swój dochód bez względu na źródło przychodów, z których dochód osiągnęły (np. egzaminy, działalność gospodarcza, szkolenia, odsetki bankowe).

Ustawa podatkowa w art. 17, ust. 1, pkt 4 przyznaje preferencje podmiotom, których celem statutowym jest m.in. działalność oświatowa i zwalnia z podatku dochody w części przeznaczonych na cele oświatowe. Jest to zwolnienie przedmiotowe będące wyjątkiem w systemie prawa podatkowego, z którego korzystają Ośrodki z racji prowadzenia statutowej działalności oświatowej, którą jest egzaminowanie i szkolenie. W orzecznictwie podatkowym utrwalił się pogląd, że zwolnienie podatkowe warunkuje odpowiedni zapis w statucie jednostki i dla skorzystania z tego zwolnienia musi ona spełniać dwa warunki:

- ▶ jej statutowym celem jest działalność wymieniona w przepisie – w naszym przypadku jest to działalność oświatowa,
- ▶ uzyskane dochody mają być wydatkowane na ten cel.

Zwolnienie to ma również zastosowanie w przypadku wydatków na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, także inwestycyjnych, o ile oczywiście wydatki te służą celom oświatowym.

W trakcie kontroli podatkowej dokonuje się porównania treści celów statutowych z treścią przepisu warunkującego zwolnienie podatkowe, przy czym należy zauważyć, że organy podatkowe nie są uprawnione do dokonywania wykładni zapisów w statucie, a jedynie badają, czy cele określone w statucie są tożsame z celami zwolnienia z podatku.

Niestety, również przywołany tu art. 17, ust. 1, pkt 4 ustawy podatkowej nie zawiera legalnej definicji działalności oświatowej i właśnie jej brak powoduje różnorodność interpretacji przez organy podatkowe. Słownik języka polskiego słowo „oświatowy” definiuje jako dotyczący oświaty, związany z upowszechnieniem wiedzy wśród społeczeństwa, mający na celu podnoszenie jego poziomu umysłowego, działający w dziedzinie oświaty. Wydaje się, że aktualnie fiskus nie kwestionuje już jako niepodlegających opodatkowaniu wydatków na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w art. 119 ust. 3 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz nakładów inwestycyjnych na budowę miasteczek ruchu drogowego. Natomiast kontrowersyjnym i budzącym wątpliwości co do zgodności z obowiązującym prawem, nie tylko podatkowym, jest wydatkowanie środków finansowych WORD na pomoc finansową lub rzeczową różnym podmiotom zewnętrznym w związku z wykonywaniem zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak np. tworzenie programu GAMBIT, zakup i przekazanie środków transportu dla nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, karetok pogotowia, narkotestów, alkotestów, radarów, remont pojazdów i urządzeń służących kontroli ruchu drogowego, wykonywanie zadań drogowych, np. budowa bezpiecznych dojazdów do szkoły, zatok autobusowych i sygnalizacji świetlnej, modernizacja i naprawa infrastruktury kolejowej, likwidacja miejsc niebezpiecznych na drogach wojewódzkich.

Udzielanie takiej pomocy może niewątpliwie przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednakże:

- ▶ nie jest zadaniem statutowym WORD,
- ▶ w treści zapisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu brak jest zapisów dopuszczających udzielenie pomocy finansowej i rzeczowej podmiotom zewnętrznym,
- ▶ wskazanie w ustawie jako preferowanych w szczególności wydatków na popularyzację przepisów o ruchu drogowym i podnoszenie kultury jazdy kierowców,

► nieoświatowy cel tych wydatków nie odpowiada celowi określonymu w przepisach podatkowych, które stanowią pozytywną przesłankę zwolnienia od podatku dochodowego równowartości dochodu przeznaczzonego na wydatki.

W konsekwencji WORD jako podatnik ma obowiązek naliczyć i odprowadzić podatek dochodowy od równowartości dochodu zwolnionego wydatkowanego na te zadania BRD jako nie kwalifikujące się do oświatowych bądź niezajdujących potwierdzenia w zapisach statutu ośrodka.

Do grupy wydatków statutowych, ale niespełniających kryteriów oświatowych fiskus kwalifikuje również koszty obsługi Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ponoszone przez WORD-y wyznaczone przez marszałków województw.

III. Wydatki na BRD a naruszenie dyscypliny finansów publicznych

1. Niezgodne z przepisami dokonywanie wydatków na rzecz BRD może skutkować odpowiedzialnością za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

2. Zgodnie z ustawą o finansach publicznych wydatki publiczne mogą być ponoszone na cele i w wysokościach ustalonych w planie finansowym (art. 44 ust. 2).

Wydatki publiczne powinny być dokonywane (art. 44 ust. 3) w:

a) sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad:

- uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu określonych celów;

b) sposób umożliwiający terminową realizację zadań,

c) wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań.

3. W zakresie wydatków na bezpieczeństwo ruchu drogowego naruszenia dyscypliny finansów publicznych mogą wystąpić m.in. w obszarach:

► dokonywania zmian w planie finansowym bez upoważnienia lub z przekroczeniem upoważnienia (art. 10). Wszelkie zmiany planu wydatków na BRD powinny być zatwierdzone przez WRBRD oraz dokonane przed fizycznym wydatkiem,

► dokonywanie wydatków bez upoważnienia albo z przekroczeniem zakresu upoważnienia (art. 11),

- ▶ zaciągnięcie zobowiązania bez upoważnienia albo z przekroczeniem zakresu upoważnienia do zaciągania zobowiązań (art. 15),

- ▶ dokonanie wydatków niezgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.

4. Odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych podlegają:

- ▶ kierownicy sektora finansów publicznych,

- ▶ pracownicy tych jednostek, którym powierzono określone obowiązki w zakresie gospodarki finansowej lub czynności przewidziane w przepisach o zamówieniach publicznych.

5. Karami za naruszenie dyscypliny finansów publicznych są:

- ▶ upomnienie,

- ▶ nagana,

- ▶ kara pieniężna,

- ▶ zakaz pełnienia funkcji związanych z dysponowaniem środkami publicznymi.

Jacek Kobyliński

Dyrektor WORD w Siedlcach

Powiatowy Zespół Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

„Podstawową niedoskonałością obecnego systemu (BRD) jest brak koordynacji działań, wspólnego ustalania priorytetów i planów, źródeł finansowania działań oraz brak osoby (osób) odpowiedzialnej (-ych) za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego” (GAMBIT Mazowiecki).

Powyższy wniosek zawarty w „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu” daje wiele do myślenia. Każdy, kto chociaż pobieżnie, zajmuje się tymi problemami, przyzna rację jego autorom.

Faktem bezspornym jest, że wypadki drogowe to nabrzmiały problem społeczny, który powoduje niewyobrażalne tragedie ludzkich losów i nieuświadomiane aczkolwiek ogromne szkody materialne.

Problem jest, ale drogi jego rozwiązania są zawile i niejednoznaczne.

Podejmowane próby mają charakter akcyjny i wspólną cechę, czyli nikłą skuteczność. Skala tej patologii wymaga działań długofalowych, skoordynowanych, a przede wszystkim lokalnych, czyli w tym środowisku, w którym funkcjonuje indywidualny uczestnik ruchu drogowego. Akcje krajowe, czy nawet wojewódzkie są dla przeciętnego użytkownika drogi czystą abstrakcją. Jeśli nawet jakieś hasło, obraz lub słowo trafia do świadomości, to na krótko i mało efektywnie.

Jednostką samorządową, gdzie problemy BRD można rozwiązywać najbardziej skutecznie, jest powiat. W strukturach powiatów funkcjonują służby porządkowe, takie jak policja, straż pożarna. W siedzibie powiatu często można spotkać straż miejską, czy pogotowie ratunkowe. Działa zwykle komisja porządku publicznego i peł-

nomocnik ds. sytuacji nadzwyczajnych. Pojawiają się tam często wizytatorzy kuratorium oświaty oraz działającą służby drogowe.

Prawie wszystkie te instytucje i reprezentujące je osoby, prowadzą nie tylko akcje ratunkowe, czy zabezpieczające, ale też podejmują wiele akcji prewencyjnych. Problem w tym, że najczęściej są to kampanie prowadzone przez poszczególne instytucje. Działania mają często charakter akcyjny i rzadko udaje się je skoordynować wokół wspólnych celów i w zbliżonym czasie.

W regionie siedleckim, w pięciu powiatach od siedmiu lat działają Powiatowe Zespoły BRD. Są to struktury nieformalne, niemające osobowości prawnej, ani nieujęte w żadnej strukturze samorządu terytorialnego. Powstały jako odgałęzienia lokalne Społecznej Rady BRD działającej przy siedleckim WORD, za zgodą i przy wsparciu miejscowych starostów.

Powiatowy Zespół BRD nie tworzy dokumentacji, nie sporządza sprawozdań, nie posiada regulaminu organizacyjnego ani miejsca w strukturze lokalnej władzy. To grupa ludzi skupionych na rozwiązywaniu lokalnych problemów bezpieczeństwa drogowego, poprzez konkretne działania.

W skład takiego Zespołu zazwyczaj wchodzi:

- ▶ przedstawiciel starosty (pełnomocnik ds. BRD), czasem też przedstawiciel burmistrza, czy prezydenta,
- ▶ przedstawiciel Powiatowego Komendanta Policji (z ogniwa Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej),
- ▶ przedstawiciel Komendanta Straży Pożarnej,
- ▶ wizytator Kuratorium Oświaty,
- ▶ przedstawiciele służb drogowych, ew. straży miejskiej,
- ▶ niektórzy dyrektorzy szkół, instruktorzy i inni zainteresowani stanem BRD.

W sumie Zespół tworzy 8–10 osób. Koszty jego funkcjonowania są zerowe, a korzyści wymierne.

Zespół zbiera się wtedy, gdy pojawia się potrzeba podjęcia akcji, przygotowania organizacyjnego i przeprowadzenia turniejów, konferencji lub innych imprez z elementami BRD. Może też przygotować wnioski lub materiały z tego zakresu na posiedzenia organów samorządowych.

Powołanie tych Zespołów budziło wiele niepewności lub wręcz kontrowersji. Dzisiaj trudno sobie wyobrazić prowadzenie działalności na rzecz BRD bez ich wsparcia. Coraz częściej ich przewodnictwem zajmują się wicestarostowie.

Jednym z wymiernych efektów ich działania jest zaangażowanie szkół w rozgrywanych co roku turniejach bezpieczeństwa ruchu drogowego. W naszym regionie udział szkół podstawowych osiągnął około 75%, a gimnazjalnych około 80%. Jest to możliwe dzięki koordynacji działań organizacyjnych.

Przykładowo:

- wizytatorzy Kuratorium zajmują się promocją i informacją dotyczącą założeń, celów turnieju w środowiskach szkolnych, zbierają zgłoszenia i uczestniczą w przeprowadzaniu eliminacji,

- policjanci przygotowują testy i zapewniają zespół sędziowski,

- strażacy wspomagają zespół sędziowski i organizują stanowisko sprawdzające umiejętności pierwszej pomocy medycznej,

- przedstawiciele starosty (wójtów) przy współpracy z dyrektorami szkół organizują stronę logistyczną (miejsca rozgrywek, wyżywienie),

- WORD zapewnia tory przeszkód, sprzęt i funduje nagrody.

Zaangażowanie ludzi z różnych instytucji jest zadziwiające, a sprawność organizacyjna godna podziwu.

Trzeba jednak pamiętać aby po udanej akcji spotkać się z jej organizatorami, podsumować i podziękować (mile widziane są nawet symboliczne formy podziękowania).

Zespoły Powiatowe BRD corocznie typują najbardziej zasłużonych do wyróżnienia nadawanego przez Społeczną Radę BRD działającą przy WORD, włączają się w kampanie prewencyjne, edukacyjne, przygotowują powiatowe konferencje na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego itp. Wspierają też szkoły w organizacji Centrów Edukacji BRD i uczestniczą w ich pracy, np. zdobywaniu przez uczniów kart rowerowych i motorowerowych.

Jednocześnie dzięki ich funkcjonowaniu spełniony jest podstawowy wniosek GAMBIT-u Mazowieckiego, a mianowicie koordynacja tych poczynań, wspólne ustalanie planów, priorytetów i podział zadań.

Elżbieta Osuch

Dyrektor PSP w Wólce Twarogowej
(gmina Skaryszew)

Postawiliśmy na bezpieczeństwo

„Wólka Twarogowa to niewielka miejscowość licząca około 130 mieszkańców”¹. Znajduje się tu szkoła podstawowa i dwa sklepy spożywcze. Wioska jest bardzo ładnie położona w malowniczej okolicy. Niedaleko znajduje się las i mała rzeczka. We wrześniu 2006 roku „oddano do użytku nowo wybudowany odcinek drogi o długości 1,7 km. W miejsce dotychczasowej żwirówki powstał nowoczesny trakt z nasypami, rowami, poboczami, przepustami i zjazdami do poszczególnych posesji. Nawierzchnia została wykonana z mieszanki mineralno-asfaltowych o dużym stopniu trwałości”². Dwa lata później położono nową nawierzchnię na dalszej części drogi. Jest to bardzo ważna inwestycja dla wsi, ponieważ często używanym środkiem lokomocji jest tu rower, którym po drodze żwirowej bardzo trudno było się poruszać – w okresie jesiennym i wiosennym do szkoły dojeżdża w ten sposób około 60% uczniów.

W samym centrum wsi znajduje się Publiczna Szkoła Podstawowa, do której uczęszczają uczniowie z czterech miejscowości: Wólki Twarogowej, Edwardowa, Huty Skaryszewskiej i Niwy Odechowskiej. Parterowy budynek został oddany do użytku w 1996 roku. Niestety, mimo że budynek jest dość ładny, to niewystarczający dla uczących się tu uczniów – brak jest szatni, sali gimnastycznej i przynajmniej dwóch dodatkowych sal lekcyjnych.

1 Staniewska D., Miejscowości gminy, [w:] Płowiec W. (red.), Skaryszew- dzieje, ludzie, jarmarki końskie, Stowarzyszenie oświatowe SYCYNA 2006, s. 567.

2 Oleszczuk M., Nową drogą przez Wólkę Twarogową, Kwartalnik Towarzystwa Przyjaciół Ziemi Skaryszewskiej, Informator wydawany przez Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Skaryszewie, Nr 47/48 listopad 2006, s. 22.



17.12.2007 rozdanie worków odblaskowych

Aktualnie pracuje w szkole jedenastu nauczycieli, którzy od czterech lat realizują wraz z uczniami program profilaktyczny „Bezpieczna szkoła”. Jest to związane z tym, że w naszej szkole profilaktyka jest kategorią nadrzędną w stosunku do różnych problemów, z którymi się spotykamy.

W związku z tym, że dzieci są w wieku rozwojowym rozwojowym od 5 do 12 lat oraz, że jest to szkoła wiejska, gdzie istnieje dobra współpraca środowiska lokalnego ze szkołą, która jest istotnym czynnikiem chroniącym, uczniowie naszej szkoły nie są grupą wysokiego ryzyka zagrożeń. Tak więc w programie profilaktycznym szkoły większy nacisk położony został na czynniki chroniące i promujące zdrowy, bezpieczny styl życia oraz opóźniające wiek inicjacji³. Jednym z nadrzędnych celów jest „tworzenie warunków dla bezpiecznej drogi do szkoły i doskonalenie umiejętności wykorzystania znajomości przepisów dotyczących szeroko rozumianego bezpieczeństwa”⁴ oraz dostarczenie dzieciom wiedzy i umiejętności z zakresu tej edukacji.

3 Program profilaktyczny Publicznej Szkoły Podstawowej w Wólce Twarogowej, s. 1.

4 Tamże... s. 1.



Nauka udzielania pierwszej pomocy – przedszkole

W związku z tym w szczegółowych zadaniach programu uwzględniono:

- ▶ zapoznanie z zasadami ruchu drogowego,
- ▶ zdobycie umiejętności stosowania się do znaków i sygnałów używanych w wypadku zagrożeń,
- ▶ poznanie podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach
a szczegółowy plan zajęć zawiera między innymi:
 - ▶ poznanie zasad bezpiecznego poruszania się rowerem po drodze,
 - ▶ uświadomienie skutków brawury i nieprzestrzegania przepisów,
 - ▶ zdobycie umiejętności prawidłowego zachowania się w ruchu drogowym,
 - ▶ uświadomienie potrzeby korzystania z elementów zwiększających bezpieczeństwo – odpowiednie oświetlenie, kask ochronny, odblaski, kamizelka odblaskowa, dzwonek.

Prowadzone działania szkoły, których celem jest zwiększenie szeroko pojętego bezpieczeństwa dzieci: wyrabianie bezpiecznych zachowań w szkole, w domu, podczas drogi do szkoły, nawyków odpo-



wiedniej reakcji na różnego typu zagrożenia, czy nabywanie umiejętności radzenia sobie z nimi, zwłaszcza ze szczególnym uwzględnieniem niebezpiecznych sytuacji na drodze podczas poszczególnych pór roku, rozwijają zainteresowania uczniów i uczą ich zagospodarowania swojego wolnego czasu, tak aby czuli się bezpiecznie.

W realizacji programu biorą udział wszyscy uczniowie z oddziału przedszkolnego i klas I–VI. Zadania realizowane są podczas różnego typu zajęć (także pozalekcyjnych): zajęcia teoretyczne i ćwiczenia praktyczne – konkursy, zajęcia teatralne, wycieczki, spotkania z policjantami, strażakami oraz pielęgniarką.

Działania te niemożliwe byłyby bez wsparcia ludzi i instytucji, którym zależy na tym, aby dzieci czuły się bezpieczne. Dlatego od czterech lat szkoła współpracuje z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Radomiu i mazowiecką policją.

Jednym z pierwszych działań prewencyjnych, skierowanych do naszych podopiecznych, było zaopatrzenie ich we wrześniu 2007 r. w kaski rowerowe, oświetlenie do rowerów, odblaski a trzy miesiące później w worki fluorescencyjne na obuwie.



Konkurs „Czuje się bezpiecznie”

„W ten sposób mazowiecka policja z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Radomiu rozpoczęła cykl jesienno-zimowych działań prewencyjnych skierowanych do dzieci i młodzieży. Głównym założeniem akcji było uzmysłowienie dzieciom oraz ich rodzicom podstawowych zagrożeń, jakie wynikają z nieużywania elementów odblaskowych. Przekazywane do tej pory przez policję i WORD opaski oraz zawieszki odblaskowe nie dawały spodziewanych rezultatów. Dzieci ich nie używały, twierdząc, że są „obciachowe”. W związku z takim nastawieniem najmłodszych, trzeba było znaleźć taki element odblaskowy, który stałby się nieodzownym elementem ucznia w drodze do i ze szkoły. Obie funkcje praktyczne spełnia worek na obuwie.

Radomscy policjanci i pracownicy WORD w Radomiu jako pierwsi w kraju przekazali uczniom takie odblaski. Nigdy dotąd w Polsce nie były przekazywane tego typu elementy⁵ – a jako pierwsi – 17 grudnia 2007 r. – otrzymali je uczniowie Publicznej Szkoły Podstawowej w Wólce Twarogowej.

Działania te zbiegły się z realizacją w szkole programu profilaktycznego „Bezpieczna szkoła”, który został opracowany jako projekt na zagospodarowanie czasu wolnego uczniów i sfinansowany przez Urząd Miasta i Gminy w Skaryszewie.

W ramach tego programu uczniowie poznawali przepisy ruchu drogowego a następnie poprzez różnego typu zajęcia (plastyczne, muzyczne, teatralne, komputerowe itp.) utrwalali wiedzę, aby w końcu wypróbować swoje umiejętności w czasie poruszania się po drodze pieszo i rowerem, na wsi i w mieście.

Uczniowie powoli stawali się świadomymi i odpowiedzialnymi uczestnikami ruchu drogowego.

Pół roku później – dzięki firmie SKARPOL-II i burmistrzowi Skaryszewa – powstał przed szkołą pas kostki brukowej do ćwiczeń praktycznych na rowerach, a WORD w Radomiu przekazał szkole rowerowy tor przeszkód, programy komputerowe i szereg innych pomocy dydaktycznych, dzięki którym rozwinęła się pracownia wychowania komunikacyjnego.

W marcu 2009 r. odbył się po raz pierwszy w szkole (i gminie) Międzyszkolny Turniej BRD, który był zarazem eliminacją do etapu powiatowego Ogólnopolskiego Turnieju BRD. Miesiąc później redakcja „Super Expressu” – po wizycie w szkole – ufundowała placówce dwa rowery. Od tego czasu turnieje międzyszkolne odbywają się cy-

5 Źródło z Internetu str. <http://www.policja.pl/>: Jedyne takie odblaski w Polsce, 17 grudnia 2007 r.



Pracownia BRD

klicznie – biorą w nich udział uczniowie ze wszystkich szkół gminy Skaryszew.

Aktualnie – tak jak cztery lata temu – kładziemy nadal nacisk na wychowywanie naszych uczniów w poczuciu, że o bezpieczeństwo należy dbać zawsze i wszędzie. A przede wszystkim samemu. Ale oczywiście działania te nie odnosiłyby pozytywnych rezultatów, gdyby nie równoczesne działania szkoły i domu. Rodzice naszych uczniów bowiem od samego początku nie tylko wspomagają szkołę we wszelkich działaniach, także tych na rzecz bezpieczeństwa, ale doskonale rozumieją i stosują zasadę: że lepiej zapobiegać niż leczyć, dokładając wszelkich starań, aby ich dzieci zachowywały się jak najbezpieczniej. I to właśnie oni – Mądrzy Rodzice – pilnują, aby ich pociechy nosiły odblaski i worki fluorescencyjne (aktualnie nowi uczniowie otrzymują je na rozpoczęciu roku szkolnego – ich pierwszego roku szkolnego), jeździli sprawnymi rowerami, w kaskach i kamizelkach odblaskowych i aby uczestniczyli w możliwie jak największej ilości zajęć promujących pozytywne zasady zachowania na drodze.

Dzięki temu właśnie z działaniami promującymi bezpieczeństwo udaje się nam już wychodzić do uczniów z innych szkół i przedszkoli – od dwóch lat mamy w szkole przeszkolonych nauczycieli

i uczniów, którzy – w ramach akcji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy „Ratujemy i uczymy ratować” – uczą zasad udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach.

Od trzech lat organizujemy w czerwcu „Dzień szkoły bez przemocy”, a w tym roku szkolnym udało nam się po raz pierwszy zorganizować imprezę integracyjną, w której wzięli udział uczniowie z innych szkół i przedszkola w Skaryszewie. Była to forma różnorodnych zabaw, podczas których, dzieci m.in. jeżdżąc rowerem, trójkołowcami czy samochodzikami i stosując się do zasad bezpiecznego i świadomego uczestnictwa w ruchu w mini miasteczku rowerowym z sygnalizacją świetlną nabierały nawyków, które z pewnością zaowocują w przyszłości na prawdziwej jezdni.

Poza tym uczestnicy imprezy otrzymali odblaski ufundowane przez Starostwo Powiatowe w Radomiu, a wszyscy uczniowie klas czwartych w gminie Skaryszew, razem z kartą rowerową, kolejny już rok otrzymali od Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu kaski i kamizelki odblaskowe oraz materiały edukacyjne na temat bezpieczeństwa na drodze.

I tak w ciągu czterech lat udało nam się wypracować to, że nasi uczniowie:

- znają zasady bezpiecznego poruszania się po drodze i stosują je (noszą odblaski i worki fluorescencyjne, jeżdżą do szkoły w kaskach rowerowych i kamizelkach odblaskowych,

- biorą udział w różnego typu konkursach promujących bezpieczeństwo – w tym roku udało się im wywalczyć II miejsce w powiatowych eliminacjach Ogólnopolskiego Turnieju BRD i I miejsce w Powiatowym Konkursie Wiedzy Prewencyjnej „Czuję się bezpiecznie”

- dzielą się swoją wiedzą z uczniami innych szkół.

Oczywiście na ten sukces, bo tak można te działania z całą odpowiedzialnością nazwać, pracuje cały sztab pasjonatów: nauczyciele, rodzice i szereg ludzi i instytucji, którym zależy na stworzeniu dzieciom warunków do tego, aby mogły czuć się bezpiecznie.

Należą do nich:

- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu,
- Mazowiecka Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu Wydział Ruchu Drogowego,
- Burmistrz Miasta i Gminy w Skaryszewie,
- Radni Gminy Skaryszew,
- Zarząd Banku Spółdzielczego w Skaryszewie,
- Miejscowi przedsiębiorcy.

mgr Ewa Borowiecka

koordynator BRD przy PSP im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu

mgr Agata Dmochowska

nauczyciel edukacji wczesnoszkolnej przy PSP im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu

mgr Urszula Pomarańska

nauczyciel matematyki przy PSP im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu

Działalność Publicznej Szkoły Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wypadki drogowe są poważnym problemem społecznym. Najbardziej narażeni na utratę zdrowia i życia są młodzi, niechronieni uczestnicy ruchu drogowego a więc piesi i rowerzyści. Edukacja w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym ma do odegrania kluczową rolę w walce z zagrożeniem na polskich drogach. Umiejętności i wiedza, właściwa postawa i zachowanie w ruchu drogowym są czynnikami najważniejszymi dla najmłodszych najmniej chronionych użytkowników dróg. To szansa uniknięcia zagrożeń i równy start w dorosłe życie.

W realizacji zagadnień motoryzacyjnych szkoła odgrywa bardzo ważną rolę, dając okazję do szerokiego przedstawienia uczniom zagadnień związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. W Publicznej Szkole Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu od wielu lat realizowana jest edukacja motoryzacyjną poprzez szereg cyklicznych przedsięwzięć.

W roku szkolnym 2005/2006 zorganizowano II Szkolny Tydzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. Program tygodnia przygotowano z myślą o dzieciach w różnym wieku. W oddziałach zerowych zorganizowano konkurs plastyczny pod nazwą „Stoi przy drodze na jednej nodze”. Dzieci z klas 1–3 uczestniczyły w konkursie wiedzy o ruchu pieszych. Wśród uczniów klas 4 przeprowadzono konkurs plastyczny pt. „Rower moim przyjacielem”. Edukacja komunikacyjna w tych klasach miała na celu uzyskanie przez dzieci karty rowerowej. Uczniowie klas 5–6 uczestniczyli w „Szkolnym Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”. Turniej składał się z dwóch części,



Bezpieczna droga do szkoły 2006 – znakowanie rowerów

wiedzy teoretycznej i praktycznego pokonywania toru przeszkód na rowerze. Ponadto w szkole ukazały się pierwsze numery gazetek tematycznych „Piechurek” dla klas młodszych i „Kółka dwa” dla klas starszych. Na koniec zorganizowano atrakcyjne podsumowanie tygodnia. Uczniowie klas drugich zaprezentowali program artystyczny, w którym scenki rodzajowe ukazywały skutki niewłaściwego zachowania się podczas przechodzenia przez jezdnię. Organizatorzy przygotowali również dla gości grę dydaktyczną. Tu dorośli na oczach dzieci wykazywali się swoją wiedzą i zręcznością. Uczniowie mieli możliwość obejrzenia różnych rowerów i części zamiennych do nich. Zobaczyli, jak powinien być prawidłowo wyposażony rower, aby był bezpieczny dla jego użytkownika.

Laureaci konkursów przeprowadzonych w ramach II Szkolnego Tygodnia Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym otrzymali niezwykle atrakcyjne nagrody i dyplomy.

W dniu 25 października 2006 roku w Publicznej Szkole Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu nastąpiła oficjalna inauguracja Roku Edukacji Komunikacyjno-Drogowej pod hasłem „Bezpieczna droga do szkoły”. Z początkiem roku szkolnego zagadnienia bezpiecznego zachowania na drodze poruszają wychowawcy,



Stop! Mikołaj na drodze – 2006 – patrolo przepytują uczniów idących do szkoły

w ramach swoich zajęć dydaktyczno-wychowawczych. Każdy rok szkolny jest również początkiem realizacji wewnętrznych programów: „Wychowanie komunikacyjne w kształceniu zintegrowanym” i programu edukacji komunikacyjnej dla klas 4–6 „Pieszko i rowerem”. Wrzesień i październik był miesiącem, w którym uczniowie wszystkich klas brali udział w programie prewencyjnym „Bezpieczna droga do szkoły” a uczniowie klas młodszych rozpoczęli realizować ogólnopolski projekt „Akademia Misia Ratownika”.

Jednym z głównych punktów inauguracji Roku Edukacji Komunikacyjno-Drogowej było otwarcie Gminnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Publicznej Szkole Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu. Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu Mirosław Szadkowski przekazał porozumienie o jego utworzeniu Zbigniewowi Buczmie Burmistrzowi Zwolenia. W ramach porozumienia zostały przekazane szkole środki dydaktyczne, takie jak: rowery, komputer z drukarką, rzutnik multimedialny, plansze i inne. Przyczyniły się one do efektywniejszych działań, które objęły szerszy zakres i obszar.

Na inauguracji byli obecni dyrektorzy szkół podstawowych powiatu zwoleńskiego i szkolni koordynatorzy BRD. Zostali oni zapro-

szeni przez naszą placówkę do dzielenia się doświadczeniem i posiadanymi materiałami o tematyce BRD, współorganizowania konkursów i imprez o tematyce bezpieczeństwa, przeprowadzania zajęć otwartych dla nauczycieli i przygotowywania uczniów do sprawdzianu na kartę rowerową.

Na inauguracji podsumowano wyniki konkursów dla uczniów klas 0–6. Laureaci otrzymali nagrody i dyplomy. W części artystycznej wystąpiły dzieci w pokazie mody odblaskowej „Widoczny – to bezpieczny pieszy i rowerzysta”.

Zima jest okresem niosącym ze sobą specyficzne zagrożenia w ruchu drogowym zarówno dla kierowców jak i pieszych. Pogarsza się widoczność, a na domiar złego samochodom wydłuża się droga hamowania na śliskich nawierzchniach dróg. Takie warunki wymagają zwiększonej uwagi od wszystkich użytkowników dróg. Dzieci są najbardziej narażone na wypadki w drodze do szkoły i z powrotem, w pobliżu terenów zabaw i miejsca zamieszkania, jednym słowem tam, gdzie najczęściej się przemieszczają. Nie sposób we wszystkich tych miejscach tak zorganizować ruch drogowy, aby zapewnić dzieciom pełne bezpieczeństwo. Tak więc wszyscy musimy nadal uczyć najmłodszych zasad ruchu i przestrzegać przed występującymi niebezpieczeństwami. Jednym ze sposobów na uświadomienie dziecku zagrożeń na jakie są one narażone podczas zimy była akcja „Stop! Mikołaj na drodze” – przeprowadzona przy współpracy z Fundacją Orlen „Dar Serca”, WORD i Komendą Policji w Zwoleniu.



Szkolny Turniej BRD 2007



Szkolny Turniej BRD 2008 –
dzień mody odblaskowej

6 grudnia 2006 roku drogi w okolicy szkoły były patrolowane przez funkcjonariuszy policji i „św. Mikołaja”. Policjanci bacznie przyglądali się najmłodszym uczestnikom ruchu drogowego zwłaszcza przed szkołą i w innych niebezpiecznych miejscach. „Mikołaj” zadawał dzieciom pytania związane z bezpiecznym poruszaniem się po drogach. Za prawidłową odpowiedź nagradzał upominkami. W ramach tej akcji przeprowadzono liczne konkursy plastyczne i wiedzy. Uczniowie klas 1–6 wykonali gazetki ściennie w swoich salach lekcyjnych na temat „Dobre rady na zimowe zabawy bez obawy”.

Z uczniami spotkali się policjanci na pogadankach z zakresu właściwego zachowania się na drodze i w jej pobliżu w czasie zimy.

Kolejnym przedsięwzięciem **w roku szkolnym 2006/2007** był III Szkolny Tydzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym pod hasłem „Pierwsza pomoc – młody ratownik”. Była to akcja, która miała przybliżyć uczniom szkoły znaczenie udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach, szybkiej reakcji i umiejętności zachowania się w przypadku katastrof, w tym wzywania fachowych służb.

Odbyły się spotkania uczniów z pielęgniarką szkolną na temat: „Upadek, to nie tragedia”, „Skaleczysz się – nie płacz”, „Pomóż rannemu”. Uczniowie spotkali się również z ratownikami medycznymi, którzy zapoznali ich z udzielaniem pierwszej pomocy przedmedycz-



III Szkolny Tydzień BRD – pokaz służb ratowniczych – straż pożarna



**III Szkolny Tydzień BRD –
pokaz służb ratowniczych**



**III Szkolny Tydzień BRD – pokaz udzielania
pierwszej pomocy przedmedycznej**

nej w nagłych przypadkach. Ukazały się dwa numery specjalne gazetek poświęcone postępowaniu w razie różnych wypadków. W gazetkach oprócz wiadomości, rozrywki i humoru umieszczone były zadania konkursowe. Funkcjonariusze Powiatowej Komendy Policji pomogli przeprowadzić akcję „Jabłko czy cytryna – świadomy kierowca i pasażer”. Dla uczniów klas 4 funkcjonariusze Komendy Wojewódzkiej zaprezentowali pokaz multimedialny pod hasłem „Pierwsza pomoc – młody ratownik”. Dzieci z młodszych klas odbyły piesze wycieczki po najbliższej okolicy ze zwróceniem uwagi na niebezpieczne miejsca dla ruchu pieszych.

Podsumowanie III Szkolnego Tygodnia BRD poprzedziła prezentacja pracy służb ratowniczych naszego miasta z udziałem Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej, funkcjonariuszy Komendy Powiatowej Policji i Oddziału Pomocy Doraźnej.

Obejrzel ją uczniowie naszej szkoły i zaproszeni goście.

Uroczystość była również okazją do wręczenia nagród laureatom licznych konkursów.

10 października 2007 roku dokonano podsumowania akcji „Bezpieczna droga do szkoły 2007”. Dziecko idąc do szkoły, wracając ze szkoły do domu, bawiąc się na podwórku, może stać się ofiarą przestępstwa lub nieszczęśliwego wypadku.

Mając na uwadze to, że jedynie dziecko świadome zagrożenia będzie unikać nierozsądnych zachowań i skutecznie chronić się przed stanieniem się ofiarą przestępstwa, nauczyciele Publicznej Szkoły Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu wspólnie z jednostkami policji z Radomia i Zwolenia przeprowadzili akcję „Bezpiecz-

na droga do szkoły 2007”. Założeniami tej akcji było podniesienie poziomu bezpieczeństwa na naszych drogach poprzez edukację najmłodszych uczestników ruchu drogowego oraz propagowanie zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym wśród dorosłych.

Edukację w tym zakresie przybliżyły zadania realizowane we wrześniu i w październiku w naszej szkole, a były to:

▸ spotkanie rodziców uczniów klas pierwszych i czwartych z nauczycielami i sierżantem sztabowym Waldemarem Kucharczykiem. Rodzice zostali zapoznani z planowanymi działaniami w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które będą realizowane w szkole w bieżącym roku szkolnym. Otrzymali przygotowaną przez nauczycieli broszurę pt.: „Dziecko idzie do szkoły”

▸ „Každy pierwszaczek nosi odblaskowy znaczek” – pokaz multimedialny dla klas pierwszych z udziałem wszystkich pierwszaków przeprowadzony przez funkcjonariuszy Komendy Wojewódzkiej Policji zs. w Radomiu,

▸ „Nie rozmawiaj z obcymi, bo będziesz miał kłopoty z nimi!” – film edukacyjny dla uczniów klas 1–3, dotyczył niebezpieczeństw na jakie narażone jest dziecko w drodze do szkoły, bawiące się na podwórku czy pozostające samo w domu. Pokazał również jak postępować aby nie dopuścić do nieszczęścia,

▸ akcja „Jabłko, czy cytryna – coś dostaniesz, zależy jak staniesz!” – policjanci wraz z dziećmi zatrzymywali wybrane pojazdy. Kierowców jadących zgodnie z przepisami ruchu drogowego dzieci nagradzały jabłkiem, laurką i wesołym wierszykiem. Pozostali kierowcy otrzymywali cytrynę, którą musieli zjeść na oczach dzieci, oraz laurkę z naganą. Głównym celem tej akcji była poprawa bezpieczeństwa w okolicy naszej szkoły oraz uświadomienie kierowcom, że potencjalne ofiary ich nieostrożnej jazdy nie są anonimowe.

▸ lekcja w plenerze „Bezpieczne skrzyżowanie” – uczniowie klas trzecich spotkali się z policjantami na jednym z najbardziej ruchliwych skrzyżowań Zwolenia. Na tej nietypowej lekcji dzieci poznawały i utrzymywały podstawowe zasady poruszania się po drodze. Funkcjonariusze ciekawie i interesująco omawiali sposoby przechodzenia przez jezdnię w miejscu oznaczonym sygnalizacją świetlną i na przejściu dwuetapowym. Zwracali również uwagę na błędy popełniane przez pieszych. Zalecali ostrożność i rozwagę.

Odbyły się również konkursy plastyczne: „Odblaski nosisz niczym zuch, kierowca wie, żeś nie duch!”, „Bezpieczeństwo na drodze ważna rzecz – łamaniu przepisów precz!”. Do akcji włączyli

się również rodzice uczniów klas szóstych. Zainicjowali malowanie znaków drogowych na szkolnym parkanie pod hasłem „Każdy znaczek ma swój szlaczek. Pomysł zyskał uznanie wśród społeczności szkolnej i pozaszkolnej, a efekt wzbudził zainteresowanie i chęć kontynuowania takich zadań w przyszłości. Zgodnie z tradycją ukazał się kolejny numer specjalny gazetki szkolnej „Piechurek” – dla uczniów klas młodszych i „Koła dwa” – dla uczniów klas starszych. Dzieci znalazły w niej cenne porady dotyczące bezpiecznej drogi do szkoły ze szczególnym zwróceniem uwagi na zachowanie w przypadku spotkania z obcym i groźnym psem. Uczniowie klas szóstych pojechali na wycieczkę rowerową po Puszczy Kozienickiej.

Podsumowując akcję cała społeczność szkolna miała możliwość zapoznania się z pracą psów policyjnych i ich opiekunów w formie pokazu tresury i wyszkolenia czworonogów, który został przeprowadzony przez funkcjonariuszy Sekcji Patrolowo-Interwencyjnej Komendy Miejskiej Policji w Radomiu. Prezentacja była bardzo widowiskowa, dzieciom dostarczyła wielu niezapomnianych emocji.

6 grudnia 2007 roku na terenie naszej szkoły została przeprowadzona akcja „Stop! Mikołaj na drodze”. Tego dnia po szkolnych korytarzach spacerował św. Mikołaj wraz ze Śnieżynkami. Rozdawał kupony zawierające pytania konkursowe związane z bezpiecznym poruszaniem się po drogach. Wśród dzieci, które udzielały prawidłowej odpowiedzi rozlosowane były nagrody – niespodzianki. Aby nasze pierwszaki były bezpieczne i widoczne na drodze, Mikołaj wraz z przedstawicielem PZU wręczył im odbłaski.

W dniach 12–16 maja 2008 roku obchodziliśmy IV Szkolny Tydzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym podsumowujący realizację zagadnień z zakresu edukacji motoryzacyjnej pod hasłem „Chcę być bezpieczny na drodze”. 16 maja 2008 roku odbyło się uroczyste podsumowanie realizacji podjętych działań.

W trakcie IV Szkolnego Tygodnia BRD odbyły się spotkania uczniów oddziałów zerowych z policjantem na temat „Jestem odpowiedzialnym pieszym”. Ukazały się dwa numery specjalne gazetek „Kółka dwa” i „Piechurek” tematycznie poświęcone uczestnikom ruchu drogowego. Uczniowie mogli wziąć udział w „Maratonie rozrywek dla pieszych i rowerzystów”, w którym utrwały zasady bezpiecznych zachowań na drodze. Dal uczniów z klas 4 funkcjonariusze Komendy Wojewódzkiej Policji zs. w Radomiu przygotowali i przeprowadzili pokaz multimedialny pod hasłem „Już jutro będę kierowcą”.

Przyszli rowerzyści z zacięciem wysłuchali rad i przestróg dawanych przez policjantów. Odbyły się konkursy plastyczne:

„...i dzieci ratują dzieci” dla klas 2 i 3, „Dokończ rysunek” dla klas 0–1 i klasy specjalnej. Swoją wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne jazdy na rowerze zaprezentowały drużyny z klas 5 i 6 w „Szkolnym Turnieju BRD”. Była też niespodzianka za indywidualne zdobycie największej ilości punktów w turnieju. Tytuł „Mistrza kierownicy” zdobyło dwóch uczniów z identyczną ilością punktów.

Jedną z atrakcji tego tygodnia był konkurs „Na piosenkę o ruchu drogowym” skierowany do uczniów klas 5. Po raz pierwszy w ramach Szkolnego Tygodnia BRD odbył się konkurs „Rowerowa frajda na komputerze” sprawdzający nie tylko sprawność manualną uczestników, ale i umiejętność przestrzegania zasad i przepisów ruchu drogowego oraz dostosowania się do wskazań znaków drogowych.

Dużo większy rozmach miała akcja profilaktyczna „Jabłko, czy cytryna” pod hasłem „Bezpieczny mały pasażer”. Patrole składające się z funkcjonariuszy policji, nauczycieli i uczniów kontrolowały na ulicach naszego miasta pojazdy pod względem prawidłowego przewożenia dzieci. Wszyscy kierowcy otrzymywali różne gadżety oraz broszurkę o bezpiecznym transporcie najmłodszych. Uczniowie klas 4 przeszli sprawdzian na kartę rowerową. Prowadzona przez kilka miesięcy edukacja zaowocowała pierwszym uczniowskim prawem jazdy.

Chętni uczniowie klas 5 i 6 oraz nauczyciele przyjechali do szkoły rowerami, aby wziąć udział w akcji „Oznakuj swój rower”. Głównym jej celem było znakowanie rowerów, co zapobiega ich kradzieżom oraz umożliwienie szybkiej i jednoznacznej identyfikacji odnalezionego roweru. 38 rowerów otrzymało kod identyfikacyjny.

Kontynuowana była akcja malowania szkolnego parkanu pod hasłem „Každy znaczek ma swój szlaczek”. Tym razem wzięli w niej udział rodzice uczniów klas piątych”. Nowością w szkole był „Dzień mody odblaskowej” promujący strój poprawnie ubranego rowerzysty. Dla każdego ucznia ubranego „rowerowo” było to dzień bez obowiązkowego mundurka. Uczniowie klasy 2 zaprezentowali inscenizację pt. „Aktywni-modni bezpiecznie”.

W roku szkolnym **2007/2008** – 342 uczniów Publicznej Szkoły Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu brało udział w ogólnopolskim projekcie prewencyjnym „**Akademia Misia Ratownika**”. Jest on adresowany do dzieci w młodszym wieku szkolnym. Jego celem jest zmniejszenie liczby wypadków z udziałem



Akademia Misia Ratownika – 2008

dzieci oraz szeroko rozumiana ochrona zdrowia. Zamierzeniu temu ma służyć integracja wokół edukacji z zakresu bezpieczeństwa trzech grup zawodowych i społecznych – służb ratownictwa (policjantów, strażaków i personelu medycznego), pracowników szkolnictwa (wychowawców, pedagogów i psychologów) oraz rodziców dzieci objętych projektem.

Na początku realizacji projektu odbyło się szkolenie przybliżające ideę akcji. Wzięli w nim udział: szkolny koordynator BRD, przedstawiciele policji i straży pożarnej. Podczas szkolenia uczestnicy zapoznali się z założeniami programowymi projektu, a także z jego kontekstem społecznym oraz sposobem realizacji w szkołach.

W naszej szkole realizację projektu „Akademia Misia Ratownika” rozpoczęliśmy od wręczenia uczniom – uczestnikom „Akademii” specjalnych teczek i plakatów. Następnie uczniowie wspólnie z wychowawcami urządzili w swoich klasach specjalne kąci poświęcone Misiowi Ratownikowi. Dzieci biorące udział w projekcie regularnie otrzymywały listy od Misia Ratownika. Pierwsze cztery listy zostały poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego, szczególnie przepisom i znakom drogowym, które dotyczą pieszych. Zwrócono uwagę na zapoznanie dzieci z topografią terenu, po którym się poruszają oraz na wyczulenie ich czujności na doznania wzrokowe (badanie wzroku), słuchowe (lekcja odsłuchiwanie dźwięków) i pra-

widłową orientację przestrzenną (badanie lateralizacji). Zajęcia te realizowane były przy współudziale policjantów z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Zwoleniu, pielęgniarki szkolnej i pedagoga szkolnego.

List piąty zrealizowano metodą dramy. Trzy znane wszystkim dzieciom bajki: „O Czerwonym Kapturku”, „Królewna Śnieżka” i „O siedmiu kozłatkach i wilku” stały się pretekstem do rozmów na temat zagrożeń wynikających z przestępczości, w sposób nienaruszający ich naturalnego zaufania do świata dorosłych. W zajęciach uczestniczyli policjanci z Wydziału Prewencji.

List szósty dotyczył zagrożeń związanych z koniecznością interwencji straży pożarnej. List siódmy dotyczył umiejętności rozpoznawania sytuacji wymagających wezwania odpowiednich służb ratownictwa. Dzieci utrwaliły numery alarmowe i poznały sposób wzywania pomocy przy użyciu telefonu. Zajęcia te przeprowadzono wspólnie z przedstawicielami Państwowej Straży Pożarnej w Zwoleniu.

List ósmy to zajęcia doskonalenia umiejętności udzielania pierwszej pomocy. Dzieci dowiedziały się, co to jest zdrowie, jak o nie dbać i je chronić. Uczyły się udzielania pierwszej pomocy z zakresu niewielkich skaleczeń, poparzeń i krwotoków z nosa.

List dziewiąty to pytania przypominające i scalające w świadomości dziecka elementarne zasady bezpieczeństwa dotyczące różnych dziedzin życia, poprzez odwołanie się do skojarzeń, które zainspirował Miś Ratownik.

Uczniowie klas 1–3 i klasy specjalnej objęci tym projektem poznali piosenkę Misia Ratownika, rysowali ilustracje oraz pisali listy, które zostały wysłane do Stowarzyszenia Laboratorium Troski w Krakowie.

Do projektu włączeni zostali również rodzice uczniów. Miś kieruje do nich certyfikaty określające sprawność wzroku i słuchu dziecka, wyniki badań lateralizacji oraz obserwacje psychologiczne zebrane podczas zajęć, a także nabyte umiejętności w czasie przeprowadzania „lekcji”. Każdy certyfikat wymagał podpisu rodziców, a na jego odwrocie umieszczone były informacje na temat wykonanej w szkole pracy z dziećmi oraz wskazówki do kontynuowania jej w domu.

Na zakończenie projektu jego uczestnicy otrzymali dyplomy ukończenia Akademii Misia Ratownika. Nauka przez zabawę i przyswajanie wiedzy z radością to najlepszy sposób, by uświadomić dzieciom zagrożenia i nauczyć je prawidłowych zachowań. Chcemy, by

nabyte umiejętności uczniowie wykorzystywali na co dzień. To nasza wspólna sprawa, by najmłodsze pokolenie było bezpieczne i odpowiedzialne.

W roku szkolnym 2007/2008 uczniowie naszej szkoły uczestniczyli w finałach: XI Turnieju o BRD „Bezpieczne Drogi Radomia”, II Turnieju o BRD „Komputerowy rower”, XII Turnieju o BRD „Bezpieczna droga” organizowanych przez Miejski Dom Kultury w Radomiu, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego i Komendę Miejską Policji w Radomiu.

W marcu 2008 roku w naszej szkole reprezentacje gimnazjów i szkół podstawowych gminy Zwolen pod patronatem Burmistrza Zwolenia brały udział w eliminacjach gminnych XXXI Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. Nasza drużyna zakwalifikowała się do etapu powiatowego tego turnieju. Etap powiatowy zgromadził reprezentacje 11 szkół podstawowych i gimnazjalnych z powiatu zwoleńskiego. Sprawdzian obejmował część teoretyczną i praktyczną. W pierwszej z nich uczestnicy poddani zostali testowi wiedzy, w drugiej zaś wykazali się umiejętnością jazdy rowerem po torze przeszkód. Ostatecznie drużyna naszej szkoły zajęła II miejsce.



Spotkanie uczniów klas 1 z policjantami

Przez pierwsze dwa miesiące **2008/2009** wszystkim uczniom towarzyszyły działania w ramach akcji „Bezpieczna droga do szkoły”. Były one utrwaleniem informacji, które każde dziecko uzyskało od swoich rodziców. To oni odprowadzając dziecko do szkoły, czy domu mają doskonałą okazję wskazać najbezpieczniejszą drogę. Dla uczniów klas 1 policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji z s. w Radomiu przygotowali pokaz multimedialny „Uważaj, jak przechodzisz przez ulicę”. Uczniowie z uwagą obejrzelili pokaz ilustrujący niebezpieczne sytuacje, z którymi mogą się spotkać na co dzień. Na spotkaniu każdy jego uczestnik otrzymał znaczek odblaskowy. „Uważny przechodzień bezpieczny co dzień”, to temat spotkania przedstawicieli Komendy Powiatowej Policji w Zwoleniu z dziećmi oddziałów zerowych. Uczniowie klas 3 wybrali się na „Plenerową lekcję bezpieczeństwa” pod okiem funkcjonariuszy policji na najniebezpieczniejsze skrzyżowanie w naszym mieście. Uczyli się poprawnie pokonać skrzyżowanie – przechodzić przez jezdnię jako wzorowy pieszy. Kontynuowana była akcja „Każdy znaczek ma swój szlaczek”. Klasy 1–3 po raz kolejny przystąpiły do projektu prewencyjnego „Akademia Misia Ratownika”. Dla klas 5 i 6 odbył się „Szkolny Turniej Wiedzy z zakresu BRD”. Laureaci otrzymali wspaniałe nagrody. Uczniowie wzięli udział w konkursach plastycznych „Każdy uczeń i plecaczek ma odblaskowy znaczek” i „Moja bezpieczna droga do szkoły”. Najciekawsze prace z obu konkursów plastycznych zostały wyeksponowane na terenie szkoły. Uczniowie dojeżdżający rowerem do szkoły otrzymali kaski i kamizelki odblaskowe, pisemnie zobowiązali się do ich noszenia. Klasy, z których uczniowie najliczniej i najaktywniej brali udział w naszej akcji otrzymali nagrody do swoich sal lekcyjnych. Zakończenie akcji uświetniła inscenizacja „Droga do szkoły”.

Dnia 1 grudnia 2008 roku w auli Politechniki Radomskiej odbyło się forum, które objęli swym patronatem Mazowiecki Kurator Oświaty i Marszałek Województwa Mazowieckiego. Zostało ono zorganizowane w ramach promowanej przez Ministerstwo Edukacji Narodowej ogólnopolskiej akcji „Wypadki na drogach – porozmawiajmy”. Organizatorzy: Mazowieckie Samorządowe Centrum Doskonalenia Nauczycieli Wydział w Radomiu, Kuratorium Oświaty Delegatura w Radomiu i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu postanowili pokazać możliwości wykorzystania edukacji komunikacyjnej dzieci i młodzieży w zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedstawić działania podejmowane w zakresie educa-

cji komunikacyjnej w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej, upowszechniając przykłady dobrej praktyki. Wzięli w nim udział nauczyciele techniki, wychowania komunikacyjnego, wychowawcy, dyrektorzy szkół i przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego – w sumie prawie 500 osób. Na forum odbyła się prezentacja dobrych praktyk szkół w zakresie wychowania komunikacyjnego. Nasza szkoła za pomocą prezentacji multimedialnej przedstawiła działania w zakresie Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym.

W grudniu kontynuowana była akcja „Stop! Mikołaj na drodze”. Odbyły się konkursy plastyczne „Zmotoryzowany św. Mikołaj” i „Bezpiecznie zimą”. Laureaci na podsumowaniu otrzymali nagrody i dyplomy.

V Szkolny Tydzień BRD pod hasłem „Przezorny rodzic – bezpieczne dziecko” odbył się w dniach **od 18.05.2009 r. do 22.05.2009 r.** na terenie Publicznej Szkoły Podstawowej w Zwoleniu według szczegółowo opracowanego harmonogramu, który został podany wszystkim zainteresowanym.

W Szkolnym Tygodniu BRD uczestniczyli uczniowie klas 1–6, dzieci oddziałów zerowych i klasy specjalnej oraz rodzice.

Oddziały 0, klasy 1 i klasa specjalna realizowali konkurs plastyczny polegający na dokończeniu rysunku „Rusz głową i zachowuj się bezpiecznie”. Nad jego przebiegiem czuwali wychowawcy. Najładniejsze prace zostały zaprezentowane na terenie szkoły. Dzieci z klasy 1d przygotowały inscenizację, która obejrzelni uczniowie klas 0-3. Dzieci oddziałów 0 obejrzały pokaz multimedialny zaprezentowany przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

Wśród uczniów klas 2–3 został przeprowadzony konkurs plastyczny „Zawsze pamiętam o bezpieczeństwie”, który polegał na dopisaniu dialogów w „chmurkach” do sytuacji przedstawionej na rysunku. Najciekawsze prace zostały zaprezentowane na terenie szkoły. Uczniowie tych klas przystąpili również do teoretycznego „Konkursu wiedzy o ruchu pieszych”.

Uczniowie klas 4 spotkali się z policjantem na pogadance z zakresu bezpiecznego poruszania się rowerem. Dla dzieci i ich rodziców zorganizowany został konkurs wiedzy teoretycznej i praktycznej „Z rodzicem bezpieczniej”. Uczniowie obejrzały film dotyczący udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Po filmie uczniowie wykazali się zdobytą wiedzą w quizie.

Uczniowie klas 5 przygotowali scenki w formie skeczu „Z humorem o bezpieczeństwie” ilustrujące przypadki nieprzestrzegania

przepisów ruchu drogowego przez uczniów i ich skutki. Wykonali również projekt logo koła BRD przy naszej szkole. Dzieci wraz z rodzicami namalowali kolejne znaki drogowe na szkolnym parkanie „Każdy znaczek ma swój szlaczek”. Funkcjonariusze Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu oznakowali rowery chętnym uczniom. Oznakowanymi rowerami pojechali na wycieczkę po najbliższej okolicy.

Wśród uczniów klas 6 przeprowadzony został interaktywny test komputerowy o tematyce BRD. Uczniowie wysłuchali pogadanki profilaktycznej przygotowanej przez funkcjonariuszy oddziału prewencji Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu. Dla uczniów naszej szkoły wydane zostały gazetki „Piechurek” i „Kółka dwa”, a dla rodziców wydanie specjalne gazetki o tematyce BRD.

Odbyła się cykliczna akcja „Jabłko, czy cytryna?”, w której patrol złożony z policjanta, nauczyciela i uczniów sprawdzał stosowanie się do przepisów ruchu drogowego przez kierowców w pobliżu szkoły.

Na spotkanie z rodzicami został zaproszony funkcjonariusz policji, który przypomniał rodzicom zasady bezpiecznego przewożenia dzieci w samochodach. Rodzice uczniów klas 4 otrzymali ulotki z informacją, co dziecko powinno umieć, aby otrzymać kartę rowerową.

Podsumowany został projekt „Akademia Misia Ratownika” w klasach 1–3 i klasie specjalnej. Dzieci otrzymały certyfikaty ukończenia „akademii”.

8 października 2009 roku podsumowaliśmy akcję „Bezpieczna droga do szkoły – 2009”. W ramach akcji przeprowadzono:

- ▶ pokaz multimedialny dla uczniów klas 5: „Bezpieczna droga do szkoły w kasku i w odblasku”;

- ▶ zajęcia edukacyjne przeprowadzone przez funkcjonariuszy policji dla uczniów klas 3: „Plenerowa lekcja bezpieczeństwa”;

- ▶ spotkanie z policjantem dzieci klas 0–3: „Bezpieczna droga do szkoły”;

- ▶ zajęcia edukacyjne przeprowadzone przez przedstawiciela Centrum Zarządzania Kryzysowego w Zwoleniu na temat „Zachowanie się w czasie huraganu, burzy i powodzi” dla uczniów klas 4;

- ▶ „Jabłko, czy cytryna?” – „Trzeźwy kierowca = mądry kierowca”

- ▶ konkurs plastyczny dla dzieci pięcioletnich: „Jestem wzorowym pieszym”;

- ▶ konkurs plastyczny dla klas 0–1: „Świecę przykładem”;

- ▶ konkurs plastyczny dla uczniów klas 2–3 „Projekt odznaki wzorowego pieszego”;

- konkurs literacki dla uczniów klas 4 „Rymowanka o bezpiecznej drodze do szkoły”;

- interaktywny konkurs dla uczniów klas 5 „Komputerowa frajda na rowerze”;

- konkurs wiedzy z zakresu BRD dla uczniów klas 6;

- wycieczka rowerowa – klasy 6;

- wręczenie kasków ochronnych uczniom dojeżdżającym rowerem do szkoły;

- wydanie szkolnych gazetek: „Piechurek”, „Kółka dwa”.

Dzieci z klasy 2d zaprezentowały inscenizację „Z odblaskami bezpiecznej”.

Materiały dotyczące BRD wyeksponowano na terenie szkoły.

Uczniowie bardzo aktywnie wzięli udział w konkursach, otrzymując atrakcyjne nagrody.

W dniu 7 grudnia 2009 roku w naszej szkole przeprowadzona została coroczna akcja „Stop! Mikołaj na drodze”. Mikołaj wraz z funkcjonariuszem policji i swoimi elfami odwiedzili dzieci pięcioletnie i oddziały zerowe. Policjant zadawał pytania dotyczące zachowania się na drodze najmłodszym uczestnikom ruchu drogowego, a za dobrą odpowiedź Mikołaj nagradzał prezentem lub za złą wręczał różgę. Następnie Mikołaj wraz ze swoimi pomocnikami przechadzał się korytarzami naszej szkoły i tu również sprawdzał wiedzę uczniów nagradzając upominkiem lub upominając różgą.

Uczestnikami ruchu drogowego jesteśmy każdego dnia, również w czasie zimy, dlatego ważne jest abyśmy utrwalali znajomość zasad obowiązujących na drodze i umiejętność ich zastosowania w praktyce jak najczęściej. Ciekawą formą powtórzenia wiadomości były konkursy plastyczne: „Mój Mikołaj”, „Mikołaj bezpiecznie porusza się po drogach”, „Jak bezpiecznie jeździć zimą”, oraz konkurs plastyczno-literacki „Życzenia świąteczne dla kierowców”.

W dniu 28 kwietnia 2010 roku Publiczna Szkoła Podstawowa im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu była gospodarzem Finału Powiatowego IX Edycji Programu „Bezpieczna droga do szkoły” organizowanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Współorganizatorami na terenie naszego powiatu byli Starosta Zwoleński i Burmistrz Zwolenia. Do finału powiatowego przystąpiło 120 uczestników, uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych z pięciu gmin. Finał odbył się w dwóch etapach, części pisemnej i praktycznej. Wszystkich uczestników czekała miła nie-

spodzianka ufundowana przez Urząd Marszałkowski województwa mazowieckiego. Każdy z uczestników otrzymał zestaw rowerowy (kask i akcesoria rowerowe). Poza tym uczestnicy dostali kamizelkę odblaskową. Przedstawiciele Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Zwoleniu zaprezentowali wszystkim pokaz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

VI Szkolny Tydzień BRD pod hasłem „Rowerem na majówkę” odbył się w dniach **od 17.05 do 21.05 2010 roku**. W ramach tej akcji zaproponowano uczniom wiele ciekawych form:

- ▶ dla klas 6 konkurs na prezentację multimedialną „Historia roweru” lub „Moja wymarzona trasa rowerowa”,

- ▶ dla klas 5 konkurs fotograficzny „Moja wiosenna wyprawa rowerowa”,

- ▶ dla klas 0–4 konkursy plastyczne – „Odznaka wzorowego rowerzysty”, „Rodzinna wycieczka rowerowa”, „Moje bezpieczne wakacje”, „Do szkoły z Agatką”,

- ▶ uczniowie klas 4 i 1 spotkali się z policjantem na pogadankach „Kontrola rowerzysty przez patrol policyjny”, „Bezpieczne zachowanie się podczas letniego wypoczynku”,

- ▶ uczniowie klas 2 i 3 obejrżeli pokaz multimedialny „Bezpieczne wakacje”.

Tradycyjnie ukazały się gazetki dla uczniów a funkcjonariusze policji oznakowali chętnym uczniom rowery.

W dniu **23.05.2010 roku** uczniowie naszej szkoły uczestniczyli w V Powiatowym Festynie Integracyjnym „Pokonaj bariery niepełnosprawności” i „Dniu Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym”. Od praktycznego pokazu zasad poruszania się po drogach rozpoczęto w Zwoleniu „Dzień Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym”. Przedstawiciele policji prezentowali dzieciom na nowo powstałym obiekcie „Miasteczka Ruchu Drogowego” jak bezpiecznie poruszać się rowerem po jezdni, omawiali znaczenie znaków drogowych i zasad obowiązujących w ruchu drogowym. Potem wszyscy udali się do Technikum Rolniczego w Zwoleniu, gdzie odbywały się konkursy związane ze znajomością przepisów ruchu drogowego, pokaz pierwszej pomocy z wykorzystaniem fantomu i pokaz tresury psów. Uczestnicy mogli oglądać wystawę sprzętu policyjnego i ratownictwa drogowego.

W roku szkolnym 2010/2011 nasza szkoła przystąpiła do programu edukacyjnego „Klub bezpiecznego Puchatka”, który wpisuje się w szczytną inicjatywę poprawienia bezpieczeństwa najmłodszych

uczniów szkół podstawowych. Nauczyciele klas pierwszych przeprowadzili zajęcia na temat bezpieczeństwa w oparciu o materiały edukacyjne przesłane przez organizatorów programu. Wychowawcy przekazali wszystkim pierwszoklasistom książeczki z zasadami dotyczącymi bezpieczeństwa do uzupełnienia w domu oraz broszurę informacyjną dla rodziców.

Akcja „Zabłyśnij na drodze” odbyła się 13 października 2010 roku w centrum Zwolenia. Pogoda była wyśmienita, przed Urzędem Miejskim w Zwoleniu zebrało się kilkudziesięciu rowerzystów, przedstawiciele wielu instytucji z terenu powiatu zwoleńskiego, tj. Nadleśnictwa Zwoleń, Powiatowej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej, Polskiego Związku Rencistów i Emerytów w Zwoleniu, Uniwersytet III Wieku, Domu Kultury oraz mieszkańcy. Liczną grupę rowerzystów reprezentowała nasza szkoła. Uczniowie i nauczyciele ubrani w kamizelki odblaskowe i kaski ochronne byli świetnie przygotowani kondycyjnie i sprzętowo. Do noszenia elementów odblaskowych i kamizelek przekonywali rowerzystów i pieszych Komendant Powiatowy Policji w Zwoleniu nadkom. Paweł Loranty, Starosta Zwoleński Jerzy Koziński, Burmistrz Zwolenia Bogusława Jaworska oraz Przewodniczący Stowarzyszenia na Rzecz Pomocy Rodzinie i Poszkodowanym w Wypadkach Komunikacyjnych w Zwoleniu Waldemar Urbański. Wszyscy uczestnicy przejechali na rowerach ulicami miasta, by pokazać, że dzięki odblaskom piesi i rowerzyści są lepiej widoczni na drogach, a dzięki temu bardziej bezpieczni. Przejazd rowerzystów obserwowało wielu mieszkańców miasta.

21 października 2010 roku w Publicznej Szkole Podstawowej odbyło się podsumowanie corocznej akcji „Bezpieczna droga do szkoły” pod hasłem „Jestem widoczny, jestem bezpieczny”. Jej celem było zmniejszenie występowania wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Akcja ta była skierowana do uczniów, a za ich pośrednictwem także do ich rodzin. Nieświadomość o zagrożeniu, jakie niesie brak odpowiedniej widoczności na drodze jest często przyczyną wypadków. Bezpieczeństwo pieszego i rowerzysty zależy w dużej mierze od niego samego. Element odblaskowy znacznie zwiększa to bezpieczeństwo. Piesi i rowerzyści powinni zadbać o to by byli widoczni, bowiem przy zetknięciu z rozpędzonym pojazdem są bezbronni. Poprzez różne formy aktywności uczniów chcieliśmy propagować „modę” na noszenie elementów odblaskowych. W ramach akcji „Bezpieczna droga do szkoły” funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy

Wojewódzkiej Policji z siedzibą w Radomiu przeprowadzili pokaz multimedialny dla uczniów klas pierwszych „Każdy pierwszaczek nosi odblaskowy znaczek”. Wszystkie pierwszaki otrzymały znaczki odblaskowe oraz naklejki z radami Spongeboba. Funkcjonariusze Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu przeprowadzili plenerową lekcję bezpieczeństwa – „Bezpieczne skrzyżowanie” dla uczniów klas trzecich. Chętni uczniowie i nauczyciele oznakowali swoje rowery w ramach akcji „Nie daj szansy złodziejowi – oznakuj swój rower”. Przy współpracy z Powiatową Komendą Policji w Zwoleniu po raz kolejny odbyła się akcja „Jabłko, czy cytryna?” – „Widoczny znaczy bezpieczny”. Młodszy uczniowie naszej szkoły obejrżeli film edukacyjny „Bezpieczna droga z radami Spongeboba”.

Zgodnie z tradycją ukazały się gazetki „Piechurek” dla dzieci młodszych oraz „Kółka dwa” dla dzieci starszych, utrwalające zasady bezpiecznego poruszania się po drogach. Na tablicach tematycznych wyeksponowano materiały dotyczące noszenia odblasków przez dzieci.

Największym zainteresowaniem wśród uczniów cieszyły się konkursy: „Świecę przykładem”, „Noszę odblaski”, „Byłem, jestem i będę



Finale powiatowy program Bezpieczna droga do szkoły 2010 organizowany przez UMWM



Występ uczniów klasy 2 – Finał powiatowy programu Bezpieczna droga do szkoły 2010 organizowany przez UMWM

widoczny na drodze”, „Jestem widoczny jestem bezpieczny” oraz „Test wiedzy z zakresu BRD”.

VII Szkolny Tydzień BRD pod hasłem „Bezpieczeństwo = radość” odbył się w dniach **23–27 maja 2011 roku**. Tegoroczna akcja miała na celu: popularyzowanie przepisów poruszania się po drogach, uświadomienie dzieci na temat zagrożeń i niebezpieczeństw, jakie mogą je spotkać na drodze i w jej pobliżu, wzbudzanie zaufania do policjanta i strażaka, jako osób którym można zaufać. W tym tygodniu odbyły się:

- pokaz multimedialny „Bezpieczny rowerzysta” dla uczniów klas 5,
- spotkanie ze strażakiem dla uczniów klas 1–2 i pogadanka na temat „Zachowanie się podczas pożaru”,
- spotkanie z policjantem dla uczniów klas 3 i pogadanka na temat „Podstawowe zasady ruchu drogowego, ze szczególnym zwróceniem uwagi na bezpieczeństwo i kulturę ruchu pieszych”,
- podsumowanie programu edukacyjnego „Klub bezpiecznego Puchatka” dla uczniów klas 1,
- wydane zostały gazetki „Piechurek” dla uczniów klas 1–3 i „Kołka dwa” dla uczniów klas 4–6,
- prezentacja służb mundurowych Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej i Powiatowej Komendy Policji w Zwoleniu.

Nie zabrakło również bardzo lubianych przez dzieci konkursów: „Policjant i strażak – nasi przyjaciele”, „Nasz przyjaciel – zielone światło”, „Codzienna praca strażaka”, „Codzienna praca policjanta”, „Wszędzie dbam o swoje bezpieczeństwo”, „Daj się zobaczyć – moda na odbłaski” (konkurs fotograficzny), „Niebezpieczne miejsca w mieście i okolicy” (album).

Podczas podsumowania uczniowie i zaproszeni goście obejrżeli pokaz tresury psów policyjnych oraz prezentację pracy służb mundurowych, policji i straży pożarnej. Najmłodszy uczniowie zaprezentowali piosenkę „Przepisowy ruch drogowy” w układzie tanecznym.

Współczesny świat niesie w coraz szerszym zakresie zagrożenia życia ludzkiego, a w największym stopniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci i młodzieży szkolnej. Jesteśmy przekonani o potrzebie podejmowania dalszych działań, które pomogą zrozumieć dzieciom istniejące niebezpieczeństwa, które na nie czyhają. Edukacja z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna gwarantować, że dzieci i młodzież nauczą się szanować fundamentalne prawo do życia człowieka. Od najmłodszych lat dziecko powinno rozumieć, że prowadzenie pojazdu to nie tylko przyjemność, ale czynność, która wymaga rozsądku, poczucia odpowiedzialności i szacunku dla innych ludzi. Aby osiągnąć jak najlepsze wyniki, edukacja z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może koncentrować się na przepisach ruchu drogowego, ale na kształtowaniu pozytywnych postaw w odniesieniu do bezpieczeństwa.

Szkoła nie jest środowiskiem zamkniętym, w związku z czym dzielimy się naszą wiedzą i doświadczeniem z innymi, pokazując co robimy.

Publikacje w sieci Internet:

- ▶ <http://www.echodnia.eu>
- ▶ <http://www.zwolen.pl>
- ▶ <http://www.zwolenpowiat.pl>
- ▶ <http://www.wychowanieikomunikacyjne.org>
- ▶ <http://pionki24.pl>

W naszych działaniach wspomagają nas:

- ▶ Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu,
- ▶ Komenda Wojewódzka Policji zs. w Radomiu,
- ▶ Komenda Miejska Policji w Radomiu,
- ▶ Komenda Powiatowa Policji w Zwoleniu,

- ▶ Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Zwoleniu,
- ▶ Centrum Zarządzania Kryzysowego przy Starostwie Powiatowym w Zwoleniu,
- ▶ SPZZOZ – Oddział Pomocy Doraźnej w Zwoleniu

Sponsorami naszymi są:

- ▶ Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu,
- ▶ Wydawnictwo Nowa Era,
- ▶ Fundacja ORLEN „Dar serca”,
- ▶ Urząd Miejski w Zwoleniu,
- ▶ Stowarzyszenie na Rzecz Pomocy Rodzinie i Poszkodowanym w Wypadkach Komunikacyjnych,
- ▶ Rada Rodziców przy Publicznej Szkole Podstawowej im. Władysława Jagiełły w Zwoleniu,
- ▶ Fundacja „Kierowca bezpieczny”,
- ▶ Państwowy Zakład Ubezpieczeń w Zwoleniu,
- ▶ osoby prywatne.

mgr Tomasz Augustowicz

Koordynator ds. Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym
w Publicznej Szkole Podstawowej w Wilkowie
i Niepublicznym Gimnazjum w Wilkowie

„Od przedszkolaka po absolwenta gimnazjum” Czyli jak realizujemy tematykę BRD w szkołach w Wilkowie?

Gdzie jest Wilków?

Wilków, w zasadzie Wilków Pierwszy i Wilków Drugi, to miejscowości leżące w gminie Błędów, powiat grójecki, województwo mazowieckie. Budynek szkoły w Wilkowie usytuowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 725.

Trochę o szkole

W budynku szkoły mieści się Publiczna Szkoła Podstawowa w Wilkowie, dla której organem prowadzącym jest Urząd Gminy w Błędowie oraz Niepubliczne Gimnazjum w Wilkowie, dla którego organem prowadzącym jest Stowarzyszenie Obywatelskie „Świadoma Przyszłość”. W obu tych szkołach jest jeden ciąg klas, w których łącznie od klasy „0” do III gimnazjum uczy się około 220 uczniów. Ze względu na duży obwód szkolny uczniowie do szkoły są dowożeni autobusem szkolnym lub własnym transportem. Znaczna część uczniów do szkoły przyjeżdża rowerami a w gimnazjum popularne są również skutery.

Dotychczasowe doświadczenie w zakresie wychowania komunikacyjnego

Szkoły od wielu lat skutecznie realizują edukację komunikacyjną. 100% uczniów klas IV otrzymuje karty rowerowe, wielu uczniów gimnazjum otrzymuje karty motorowerowe. Mimo bliskości drogi krajowej nie odnotowano wypadków drogowych z udziałem dzieci z naszej szkoły. We wszystkich klasach wszyscy uczniowie realizują tematykę dotyczącą bezpiecznego poruszania się po drodze. W klasie IV uczniowie przygotowują się do otrzymania karty rowerowej. W następnych klasach rozwijają umiejętności poruszania się

na rowerze podczas wycieczek rowerowych. Co roku wielu uczniów bierze udział w eliminacjach Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (OTBwRD). Od wielu lat jesteśmy w czołówce drużyn z rejonu radomskiego. Największe osiągnięcie to I miejsce w województwie mazowieckim i udział w finale krajowym w roku 2011. Ponadto II, III (szkoła podstawowa), III i IV miejsce (gimnazjum) w eliminacjach wojewódzkich województwa mazowieckiego, a w latach 1996–97 II i III miejsce w eliminacjach wojewódzkich województwa radomskiego. Dwukrotnie zwyciężaliśmy w Radomskiej Gimnazjadzie Skuterowej. Sukces tym większy ponieważ do tej pory odbyły się dopiero dwie edycje tego turnieju. Uczniowie w kilku kategoriach odnosili indywidualne zwycięstwa w powiatowym Turnieju Bezpieczna Droga do Szkoły.

Zajęcia, na których realizujemy tematykę BRD

- ▶ koło Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (BwRD),
- ▶ nauczanie zintegrowane w klasach 0, I – III,
- ▶ wychowanie fizyczne w klasach IV – VI i gimnazjum,
- ▶ przyroda,
- ▶ biologia,
- ▶ technika,
- ▶ godzina do dyspozycji wychowawcy klasy,
- ▶ konkursy, wycieczki i zajęcia pozalekcyjne.

Zasoby kadrowe

- ▶ nauczyciele z pełnymi kwalifikacjami pedagogicznymi i wieloletnim doświadczeniem, po szkoleniach tematycznych, kursach pierwszej pomocy przedmedycznej,
- ▶ w obu szkołach jest jeden koordynator ds. BRD.

Jakie mamy cele?

- ▶ możliwość uzyskania przez zainteresowanych uczniów karty rowerowej, motorowerowej,
- ▶ popularyzowanie wśród młodzieży szkolnej znajomości przepisów o ruchu drogowym,
- ▶ propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania się jako uczestnika ruchu drogowego,
- ▶ poszerzanie i utrwalanie podstawowych wiadomości w zakresie przepisów i zasad dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym uczniów jako pieszych,

- ▶ wdrażanie do przestrzegania przepisów i znaków drogowych,
- ▶ kształtowanie poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo, zdrowie własne i innych,
- ▶ przygotowanie do prawidłowego działania w przypadku zagrożenia,
- ▶ propagowanie i popularyzacja wiedzy z zakresu udzielania pomocy przedmedycznej,
- ▶ poprawa bezpieczeństwa uczniów jako świadomych uczestników ruchu drogowego,
- ▶ aktywizacja władz terenowych.

Kto i w jaki sposób nam pomaga?

Policja

- ▶ spotkania uczniów na prelekcjach z funkcjonariuszami policji,
- ▶ udział w akcjach typu „Odblaskowe Pierwszaki”,
- ▶ organizacja turniejów BRD.

Rodzice

- ▶ pomoc finansowa przy okazji organizacji turniejów dla dzieci,
- ▶ pomoc finansowa podczas wyjazdów drużyn na turnieje rejonowe i wojewódzkie,
- ▶ wspieranie inicjatywy budowy miasteczka ruchu drogowego.

WORD

- ▶ zakup sprzętu (tor przeszkód, fantom, rowery, tablice dydaktyczne),
- ▶ wypożyczenie motoroweru,
- ▶ zakup nagród na turnieje powiatowe BRD,
- ▶ propagowanie tematyki BRD w „Tygodniku Radomskim” – artykuł „Ścieżka BRD od podstawówki po gimnazjum.

Stowarzyszenie Obywatelskie „Świadoma Przyszłość”

- ▶ finansowanie wyjazdów na turnieje rejonowe, wojewódzkie i Gimnazjady Skuterowe.

Władze terenowe

- ▶ wsparcie finansowe i zakup nagród na turnieje gminne BRD.

Środki masowego przekazu

- ▶ zamieszczanie artykułów o sukcesach drużyn w turniejach BRD w gazetach lokalnych i stronach internetowych.

Ośrodek zdrowia

- ▶ pomoc pielęgniarki podczas turniejów BRD – pełni rolę sędziego w konkurencji pierwsza pomoc.

WOŚP

- ▶ szkolenie nauczycieli w zakresie pomocy przedmedycznej,
- ▶ przekazanie fantomów i pomocy dydaktycznych.

Skrócony plan działań

Jesień

Zajęcia z zakresu bezpiecznego poruszania się po drodze do i ze szkoły, noszenia elementów odblaskowych, bezpiecznego korzystania z komunikacji autobusowej, szkolenia praktycznej nauki jazdy rowerem i motorowerem.

Zima

Szkolenia ukierunkowane na znajomość przepisów ruchu drogowego i udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Wiosna

Konkursy i turnieje o tematyce ruchu drogowego. Organizacja wycieczek rowerowych, doskonalenie praktycznej nauki jazdy rowerem i motorowerem – jazda po miasteczku ruchu drogowego.

Sposoby dochodzenia do postawionych celów

W klasach nauczania zintegrowanego nauczyciele od samego początku na zajęciach podejmują tematykę bezpiecznego poruszania się dzieci po drogach. W tym celu zapoznają i przypominają uczniom podstawowe przepisy ruchu drogowego, zapoznają ich ze znakami drogowymi, pozyskują elementy odblaskowe i organizują akcje „Odblaskowe Dzieciaki”. Na wycieczkach pieszych po miejscowości badają natężenie ruchu drogowego, sprawdzają oznakowanie dróg dojazdu do szkoły, biorą udział w konkursach tematycznych, wykonują prace plastyczne dotyczące bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym. Włączyliśmy do realizacji moduł udzielania pomocy przedmedycznej (dwie nauczycielki odbyły odpowiednie szkolenia organizowane przez Fundację WOŚP).

Dlaczego nam się powiodło?

W wielu szkołach realizowane są zajęcia z zakresu Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. Należy sobie zadać pytanie dlaczego nam się powiodło zarówno w osiągnięciu wysokiej świadomości wśród uczniów jako uczestników ruchu drogowego, w bezpieczeństwie na drodze jak i w dziedzinie rywalizacji podczas turniejów BRD.

W klasach IV–VI i klasach gimnazjum plan szkolenia przedstawia się następująco:

Zagadnienia	Zakres tematyczny	Klasa	Zajęcia	Uwagi
Szkolenie z zakresu techniki jazdy rowerem:	<ul style="list-style-type: none"> – ruszanie i zatrzymywanie się, – jazda po prostej, po łukach i slalomem, po obwodzie koła i ósemki, – pokonywanie przeszkód, w tym przeszkód terenowych. 	IV–IV	Wychowanie fizyczne	Wykorzystanie terenu i chodników przed szkołą.
Szkolenie z zakresu techniki poruszania się rowerem w ruchu drogowym:	<ul style="list-style-type: none"> – nauka właściwej sygnalizacji zmiany kierunku ruchu, – nauka poprawnego wykonywania manewrów: włączania się do ruchu, wyprzedzania, wymijania, omijania, zawracania, ustępowania pierwszeństwa przejazdu, – nauka poruszania się w miasteczku ruchu drogowego, – doskonalenie jazdy rowerem pojedynczo i w kolumnie. 	IV -VI	Koło BwRD/ Wychowanie fizyczne	Wszyscy uczniowie kl. IV objęci szkoleniem na zajęciach koła, uczniowie kl. IV–VI doskonalenie prawidłowych zachowań na zajęciach w-f.
Szkolenie z zakresu obsługi technicznej roweru:	<ul style="list-style-type: none"> – wykonywanie przeglądu sprawności roweru, – wykonywanie niezbędnych regulacji roweru, – wykonywanie drobnych napraw: założenie łańcucha, pompowanie koła. 	IV	Koło BwRD	
Szkolenie z zakresu techniki poruszania się motorowerem w ruchu drogowym:	<ul style="list-style-type: none"> – przygotowanie motoroweru do jazdy – wykonanie niezbędnych regulacji i przeglądów (lusterka, światła, hamulce, płyny itp.) – nauka właściwej techniki jazdy – jazda po torze przeszkód (prosta, zatrzymanie się, jazda po łuku, ósemka itp.), – jazda z wykorzystaniem elementów ruchu drogowego – włączanie się do ruchu, manewry, zakręty, zawracanie, ustąpienie pierwszeństwa, STOP itp. 	I-III gimnazjum	Zajęcia pozalekcyjne	Wykorzystanie terenu, parkingu i dróg wewnętrznych przed szkołą.
Szkolenie z zakresu przepisów ruchu drogowego:	<ul style="list-style-type: none"> – przepisy ogólne z zakresu ruchu drogowego, – przepisy dotyczące pieszych i rowerzystów, – znaki drogowe i ich interpretacja, – manewry w ruchu drogowym, – pierwszeństwo na drodze, 	IV–VI I – gimnazjum	Koło BwRD/ Technika	Wykorzystanie pracowni internetowej.
Szkolenie z zakresu udzielania pomocy przedmedycznej:	<ul style="list-style-type: none"> – zabezpieczenie miejsca wypadku, – wezwanie pomocy, – podstawy teoretyczne udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, – ćwiczenia praktyczne w układaniu poszkodowanego, opatrywaniu ran, usztywnianiu kończyny, przywracaniu resuscytacji krążeniowo-oddechowej. 	IV-VI I-III gimnazjum	Koło BwRD/ przyroda, biologia, zajęcia podczas pierwszego dnia wiosny	Wykorzystanie dostępnych publikacji i filmów, środków opatrunkowych, fantomów.
Szkolenie uczniów przygotowujących się do OTBWRD	<ul style="list-style-type: none"> – szkolenie praktyczne i teoretyczne z zakresu przepisów ruchu drogowego, – szkolenie praktyczne i teoretyczne z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, – szkolenie praktyczne z zakresu techniki jazdy rowerem. <p>Udział drużyny w eliminacjach OTBWRD.</p>	Drużyny reprezentujące szkołę podstawową i gimnazjum	Koło BwRD	Wykorzystanie posiadanych pomocy dydaktycznych

Organizacja OTBWRD	<ul style="list-style-type: none"> – organizacja eliminacji szkolnych, – organizacja eliminacji gminnych, – organizacja eliminacji powiatowych. 	Koordinator ds. BRD, dyrektorzy szkół		Współpraca z władzami terytorialnymi i Policją Państwową.
Udział w wycieczkach rowerowych „Na pieszo i rowerem po Wilkowie i okolicy”.	<ul style="list-style-type: none"> – Wycieczka rowerowa dookoła lasu Wilkowskiego, – Wycieczka rowerowa do Błędowa, – Wycieczka rowerowa: Wilków, Szczuki, Błędów, Załuski, Wilków, – Wycieczka rowerowa do Lipia, rezerwatu Modrzewina, i Belska, – Wycieczka rowerowa do Osieczka, – Wycieczka rowerowa doliną rzeki Mogielanki. 	Uczniowie kl. IV–VI, I–III gimnazjum	Wycieczki i zajęcia pozalekcyjne	1–2 wycieczki rowerowe w ciągu roku szkolnego dla każdej klasy.
Bezpieczna droga do i ze szkoły	<ul style="list-style-type: none"> – jestem widoczny i bezpieczny na drodze, – szlaki komunikacyjne wokół naszej szkoły, – bezpiecznie korzystam z autobusu szkolnego, – umiem odpowiednio zareagować w sytuacjach zagrożenia. 	IV–VI i I–III gimnazjum	Godzina do dyspozycji wychowawcy klasy	

Tradycja

Mamy bogatą historię brania udziału w konkursach BRD. Nasze początki to koniec lat 80. Jak wspomniano na początku lat 90. zajęliśmy II i III miejsce w województwie radomskim. Ze względu na brak informacji przez kilka lat nie braliśmy udziału w konkursach BRD. Nawet wtedy w Wilkowie organizowany był turniej szkolny. Dlatego po zgłoszeniu się ponownie do udziału w turnieju w roku 2003 wystartowaliśmy w eliminacjach wojewódzkich, a w roku 2004 zajęliśmy III miejsce w rejonie radomskim. Od tamtej pory jesteśmy w czołówce rejonu radomskiego a od czterech lat również województwa mazowieckiego (III i IV miejsce drużyn z gimnazjum i I i II drużyn z podstawówki).

Udział w turniejach tak wysokiej rangi zobowiązuje. Oczywiście najpierw trzeba przebrnąć niższe szczeble. W szkołach wilkowskich te eliminacje rozpoczynają się już na etapie klasowym i szkolnym. Wśród uczniów jest bardzo duża i silna konkurencja. Wejście do drużyny BRD jest w naszych szkołach wysokim wyróżnieniem. Każda nowa drużyna chce być lepsza od swoich poprzedników. Dlatego do wszystkich konkurencji staramy się przygotować jak najlepiej, wykonując wiele ćwiczeń i powtórzeń. Nie ograniczamy się tylko do jednostek lekcyjnych, lecz wykorzystujemy czas po lekcjach, na indywidualnych spotkaniach i oczywiście pracę w domu.



Zwycięska drużyna z finału województwa mazowieckiego w roku 2011. Na zdj. od lewej: nadkom. Grzegorz Giziński, st. asp. Jan Borowski, Tomasz Augustewicz, nadkom. Radosław Kaczmarek, Adrian Muranowicz, Mateusz Kotyński, Karol Kotyński



Karolina Wasążnik podczas finału powiatowego Turnieju Bezpieczna Droga do Szkoły. Tomasz Augustewicz w roli sędziego na rowerowym torze przeszkód



Zawodnicy podczas pokonywania rowerowego toru przeszkód



Starosta Powiatu Grójeckiego – Marian Górski podczas ceremonii wręczenia pucharów i nagród

Ciągłość szkolenia

Bezcenne okazuje się szkolenie najmłodszych. To podczas pierwszych zajęć, obserwacji, udziału w konkursach, zabawach edukacyjnych, wycieczkach ci mali uczniowie nabierają pierwszych nawyków poruszania się po drodze. Podpatrują starszych kolegów podczas zajęć z BRD, ćwiczeń i turniejów.

Przechodzą cykl szkoleń z zakresu pomocy przedmedycznej w ramach programu prowadzonego przez Fundację WOŚP. Następne etapy szkolenia odbywające się w klasach IV–VI szkoły podstawowej i I–III w gimnazjum są prowadzone podczas wielu zajęć lekcyjnych i pozalekcyjnych. W naszych szkołach uczniowie otrzymują karty rowerowe i motorowerowe. Ważną rzeczą w ciągłości szkolenia jest fakt, że są one koordynowane przez jedną osobę. Uczeń przechodzący z jednego cyklu szkolenia w następny rozwija swoje umiejętności. Ta cykliczność szkolenia sprawdza się również w turniejach BRD. Kilku uczniów miało możliwość reprezentowania naszych szkół nawet 6 lat z rzędu, dochodząc do wysokich miejsc w finałach wojewódzkich.

Promocja

W niewielu sferach mała miejscowość reprezentowana przez dwie szkoły może wypracować dziedzinę, w której przez długi okres czasu może się wyróżniać. Nam się to udało. Od kilku lat organizujemy turnieje gminne i powiatowe BRD. Co roku przyjeżdża coraz więcej drużyn. Na turniej przyjeżdża starosta, wójt, komendant powiatowy policji i zaproszeni goście.

W 2011 roku była wicemistrzyni olimpijska Justyna Kozdryk. Turnieje opisywane są w gazetach lokalnych. Ostatni turniej był relacjonowany w radiu „Mazowsze”. Wchodząc do szkoły widać dwie duże gabloty wypełnione pucharami w większości za turnieje BRD. Goście, którzy odwiedzają szkołę najczęściej przez chwilę zatrzymują się przy tych trofeach.

Bezpieczeństwo

Sukces to przede wszystkim bezpieczeństwo naszych uczniów. Mimo sąsiedztwa niebezpiecznego odcinka drogi nie notujemy wypadków komunikacyjnych naszych dzieci. Obserwujemy jak się zachowują podczas wycieczek szkolnych (pieszych, rowerowych i autokarowych). Dochodzą do szkoły sygnały, że nasi absolwenci potrafią radzić sobie w sytuacjach kryzysowych np. podczas udzielania pomocy przedmedycznej.

Wykorzystanie bazy

Od 1999 roku Publiczna Szkoła Podstawowa w Wilkowie mieści

się w nowym budynku, przed którym wybudowane są chodniki. To właśnie na tych chodnikach zaprojektowane zostało dosyć proste miasteczko ruchu drogowego. Miasteczko i tor przeszkód wykonane zostały przez koordynatora – Tomasza Augustowicza z materiałów dostępnych w szkole.

Do chwili obecnej miasteczko wykorzystywane jest podczas szkoleń i turniejów, profesjonalny tor przeszkód otrzymaliśmy od WORD-u.

Osoba prowadząca

Od 25 lat prowadzącym jest Tomasz Augustowicz. W tym czasie przeszedł wiele szkoleń, które wiążą się z tematyką BRD. Przeprowadził szkolenie Rady Pedagogicznej dotyczące prowadzenia wycieczek rowerowych. W szkole podstawowej prowadzi własny program wychowania fizycznego z modułem turystyki rowerowej. Wypracował plan wycieczek rowerowych, które zalecane są do realizacji w szkole. Opracował program koła BRD i plan uzyskiwania karty rowerowej i motorowerowej w naszych szkołach. Zachęcił do współpracy dyrekcje szkół, wszystkich nauczycieli, rodziców, władze terenowe, policję, WORD i inne instytucje.

Do tej pory nie udało się

Mimo kilku prób, zrozumienia władz terytorialnych i policji, złożonego projektu w Urzędzie Gminy w Bładowie nie udało się doprowadzić do budowy stałego miasteczka ruchu drogowego w Wilkowie. Szkoła posiada wszystkie atuty, aby takie miasteczko powstało i było w pełni wykorzystane.

Recepta dla innych

Przy użyciu niewielkich środków finansowych, wykorzystaniu bazy, która znajduje się w każdej szkole – plac, chodniki, parkingi, boiska – po zabezpieczeniu mogą być wykorzystywane do zajęć BRD. Potrzebny jest pomysł, zaangażowanie jednej lub grupy osób, zebranie wszystkich działań z zakresu BRD i skoordynowanie ich. W ten sposób może powstać dość ciekawy program, który po uzupełnieniu można przedstawić do realizacji dyrektorowi i radzie pedagogicznej. Posiadając taki program działań łatwiej jest pozyskać osoby i instytucje wspierające. **Nie zdają egzaminu działania prowadzone okazjonalnie i w sposób chaotyczny.**

Podsumowanie

Osiągnięcie sukcesu w dziedzinie BRD jest możliwe wówczas, gdy pracują na to wszyscy. Jest to wielka machina, w której działa wiele „trybików”, które muszą się zazębiać i współgrać między sobą. Jak

każda maszyna potrzebuje kogoś kto będzie nią kierował. Przez blisko 25 lat pracy z dziećmi w tej dziedzinie myślę, że w Wilkowie taka maszyna całkiem dobrze działa.



Uczestnicy finału powiatowego XXXIV OTBwRD – Wilków 2011 r. i goście – Starosta powiatu grójeckiego – Marian Górski oraz I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Grójcu – mł. insp. Marek Szewczyk i gość specjalny Justyna Kozdryk, wicemistrzyni olimpijska z Pekinu 2008 i mistrzyni świata w wyciskaniu sztangi

Marek Skoczylas

Publiczne Gimnazjum nr 3 w Radomiu

Realizacja „Wychowania komunikacyjnego” w gimnazjach na przykładzie Publicznego Gimnazjum nr 3 im. Jana Kochanowskiego w Radomiu

W Publicznym Gimnazjum nr 3 w Radomiu pracuję od początku jego istnienia – 25 lat.

W szkole uczy się 640 uczniów rozmieszczonych w 24 klasach (8 klas pierwszych, 7 klas drugich, 9 klas trzecich). Troje nauczycieli posiada uprawnienia do nauczania przedmiotu „zajęcia techniczne”. Ze względu na niewielką liczbę godzin (2 godziny na klasę w ciągu całego gimnazjum) zatrudniony jest jeden nauczyciel. Prowadzone zajęcia z zakresu czterech modułów zaproponowanych przez szkołę to: „Edukacja motoryzacyjna z nauką jazdy na skuterze”, „Fotografia z cyfrową obróbką zdjęć”, „Kulinaria – sztuka świadomego żywienia”, „Rysunek techniczny”. Z tej oferty uczeń wybiera dwa moduły, na które chciałby uczęszczać.

Na każdy z tych modułów przeznaczony jest 30 godzin, a jego realizacja zamyka się w ciągu jednego semestru (2 godziny tygodniowo).

Moduł związany z wychowaniem komunikacyjnym prowadzony jest w oparciu o samodzielnie napisany program z wykorzystaniem stworzonych przeze mnie pomocy, które zostały zatwierdzone przez Ministerstwo Edukacji Narodowej i znajdują się w rejestrze pomocy zalecanych przez ministra. Są to:

- 1) „Skrzyżowania drogowe od A do Z” – małe i duże;
- 2) „Testy znaków drogowych”;
- 3) „Testy skrzyżowań drogowych z udziałem: trzech, czterech, pięciu i sześciu pojazdów”.

Opis ww. pomocy znajduje się w **załączniku 2**.

Bardzo ważną pomocą w nauczaniu wychowania komunikacyjnego są filmy edukacyjne, przekazane przez WORD w Radomiu „Kodeks rowerzysty”, „Kodeks motorowerzysty”.

Filmy ukazujące tragiczne wypadki wywołują silne przeżycia i pobudzają do głębokich przemyśleń. Hasłem tych zajęć jest: „strzec swojego życia – masz tylko jedno i szanuj życie innych”.

Bardzo dużo pomagają także filmy o tematyce udzielania pierwszej pomocy. Prowadzą one do przekonania, że należy ratować życie ludzkie nie tylko z obawy przed karą za nieudzielenie pomocy, ale z przyczyn etyczno-moralnych.

Część praktyczna – nauka jazdy na skuterze (również ofiarowanym przez WORD) – ok. 2 godzin na ucznia – odbywa się na boisku szkolnym w czasie wolnym od innych zajęć, a więc po południu, w ramach zajęć dodatkowych. To niemała przyjemność obserwować ogromne zaangażowanie uczniów i radość z powodu samodzielnej jazdy. Daje się zauważyć, że od tego momentu i teoria staje się dla nich ciekawsza. Stawiają wiele pytań. Bez dodatkowych środków finansowych, z pomocą młodzieży, urządzony został plac ćwiczeń. Tor przeszkód powstał z zużytych opon. Podczas nauki szczególna uwaga zwracana jest na precyzję w pokonywaniu przeszkód, a nie szybkość jazdy.

Obserwując duże zainteresowanie młodzieży, nie tylko naszej szkoły, jazdą na skuterze postanowiliśmy, przed trzema laty, zorganizować turniej nazwany „Gimnazjadą Skuterową”.

W pierwszym roku uczestnikami byli uczniowie naszej szkoły. Od ubiegłego roku stała się imprezą o zasięgu całego powiatu pod nazwą Radomskiej Gimnazjady Skuterowej.

Do organizacji tej imprezy chętnie włączają się instytucje na których można polegać: Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, Komenda Wojewódzka Policji, Komenda Miejska Policji, Zespół Szkół Samochodowych, Młodzieżowy Dom Kultury. Całość objęta jest honorowym patronatem prezydenta miasta Radomia.

Nowością na tym turnieju jest wprowadzona nowa dyscyplina – jazda na symulatorze – wypożyczonym z WORD-u.

W ocenie bierze się pod uwagę precyzję wykonywania manewrów, a nie szybkość jazdy.

Najlepsze miejsca w kategorii drużynowej i indywidualnej (oddzielnie dla dziewcząt i dla chłopców) wyróżnione są ciekawymi nagrodami ufundowanymi przez WORD. Zawsze podczas wręczenia dyplomów i nagród uczestniczy Mirosław Szadkowski – dyrektor radomskiego WORD lub osoba upoważniona przez niego. Niestety ani razu nie zjawił się nikt z władz samorządowych, mimo każdorazowego zaproszenia.

Celowym byłoby wprowadzenie tej gimnazjady do ogólnopolskiego rejestru rozgrywek młodzieżowych takich jak turniej BRD.

Uczniowie nasi uczestniczą również w innych imprezach związanych z BRD:

- ▶ „Ogólnopolski Turniej BRD”;
- ▶ „Bezpiecznie na dwóch kółkach” – impreza organizowana przez Radomski Automobilklub;
- ▶ „Skuterowy tor przeszkód” na corocznym festynie osiedlowym.

W organizacji tych imprez zawsze uczestniczą WORD i policja. Nauczyciele innych przedmiotów nie włączają się – nie widzą takiej potrzeby. Wsparcie w moich działaniach widzę u rodziców. Niekiedy podchodzą do mnie, dziękują mi za wytrwałość, cierpliwość i poświęcenie w uczeniu ich dzieci zasad ruchu drogowego, jazdy na skuterze. Widzę w nich społeczną aprobatę. Skłoniło mnie to do podjęcia decyzji o wprowadzeniu w naszej placówce obowiązkowych zajęć z „wychowania komunikacyjnego” w ramach „zajęć technicznych”, a nie jak do tej pory jako jedne do wyboru.

Bardzo ważną sprawą w realizacji wychowania komunikacyjnego jest właściwe urządzenie pracowni technicznej. Przez ostatnie dwa lata została ona wyposażona w takie urządzenia, które pozwolą wykorzystać najnowsze i najskuteczniejsze środki przekazu wiedzy.

W pracowni znajduje się 10 stanowisk pracy, każde wyposażone w komputer, który służy do pracy dla trzech uczniów. Stanowisko nauczyciela również zaopatrzone jest w komputer połączony na stałe z rzutnikiem. Sala posiada nagłośnienie i zaciemnienie. W urządzaniu pracowni pomocne były środki finansowe rady rodziców.

Wykorzystując opisane w załączniku pomoce naukowe i urządzonej pracownię, można uczynić przedmiot wychowania komunikacyjnego nie tylko ciekawym i użytecznym w życiu, ale również wyrabiającym właściwą społeczną postawę człowieka do człowieka i innych istot żywych.

Najtrudniejszą sprawą do rozwiązania jest praca w licznych zespołach klasowych, niekiedy trzydziestoosobowych. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, jakie cechy osobowości człowieka nasilają się w okresie dojrzewania, na ile niebezpieczeństw narażają siebie i innych nieobliczalne, nierozważne zachowania nastolatków. Tę sprawę można rozwiązać tylko na szczycie władzy, ale istotnym jest aktywne włączenie się w to władz samorządowych.

Dla uczniów mniej zdolnych prowadzone są dodatkowe zajęcia. Uczestniczą w nich chętnie, ponieważ za każdym razem poziom ich wiedzy zwiększa się. Zajęcia odbywały się każdego tygodnia po lekcjach. Indywidualne podejście (mała liczba uczniów jednorazowo) pozwala na właściwą koncentrację zwłaszcza w zrozumieniu zasad ruchu drogowego: określanie drogi z pierwszeństwem przejazdu, ustalanie sytuacji równorzędnych, zastosowania zasady prawej ręki itp. Wielu uczniów przekonuje się dopiero wtedy, że znaki drogowe umieszczone na drodze nie są dla ozdoby, ale pełnią konkretną bardzo ważną funkcję w bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Możliwość nauczenia się przepisów obowiązujących w ruchu drogowym stwarzana jest wszystkim uczniom. Stawiamy wysoką poprzeczkę przy uzyskiwaniu karty rowerowej, czy motorowerowej. Wychodząc z założenia, że stosowanie się do zasad ruchu drogowego na drodze obowiązuje wszystkich użytkowników w równym stopniu, zarówno kierowcę pojazdu samochodowego, jak rowerzystę, motorowerzystę i pieszego. Podstawą przy zdobywaniu karty rowerowej, motorowerowej są wiadomości teoretyczne. Minimum bardzo dobre. Sprawdzian z teorii może być zdawany wiele razy, aż do skutku. Za każdym razem są omawiane popełniane błędy.

Ci, którzy korzystają z dodatkowych zajęć szybciej dochodzą do wystarczającej ilości punktów, zaliczających część teoretyczną. Wielokrotne podejście do egzaminu pozwala utrwalać zdobyte umiejętności, przez co wiedza staje się trwalsza. O to w końcu chodzi w edukacji.

Widać tu rolę samorządów lokalnych w przeznaczaniu środków na dodatkowe zajęcia z wychowania komunikacyjnego. Niestety najczęściej samorzady nie dostrzegają tej roli.

W tym roku szkolnym wśród uczniów klas pierwszych, którzy uczestniczyli w zajęciach na module motoryzacyjnym (134 uczniów), 42 uzyskało wyniki bardzo dobre i celujące. Połowa z nich (20) uczestniczyła w nauce jazdy na skuterze i zdobyła kartę motorowerową. Dwudziestu dwóch uczniów zadowolono się kartami rowerowymi, przewidując, że nie będą posiadać skutera. Część uczniów osiągnęła wynik dobry i zobowiązali się uzupełnić braki, by móc rozpocząć naukę jazdy na skuterze. Dlatego pełny wykaz wydanych kart rowerowych i motorowerowych będzie wiadomy w okresie jesiennym.

Wśród trzecioklasistów (łącznie 228 uczniów), gdzie nauczanie zasad ruchu drogowego odbywało się w dwóch latach, kartę motorowerową w tym roku zdobyło 9 uczniów (znacznie więcej we wcześ-

niejszych latach), a uprawnionych do zdobycia karty rowerowej jest ponad 120 uczniów.

Myślę, że przez kilka lat stworzone zostały właściwe warunki do nauczania przedmiotu o tematyce komunikacyjnej. Na korytarzu przylegającym do pracowni jest tablica poświęcona BRD, z której uczniowie w każdym momencie mogą korzystać. Samodzielnie mogą wykonywać ćwiczenia z ustalania pierwszeństwa przejazdu na typowych skrzyżowaniach.

Spróbujmy dokonać analizy stopnia opanowania wiedzy z ruchu drogowego przez uczniów z naszego gimnazjum.

Uczniowie, którzy uczyli się według starej podstawy programowej, po drugim roku nauczania, cały poziom klasowy uzyskał **61,21%** wiedzy. W tym procesie uczestniczyli wszyscy uczniowie. (załącznik 1 – szczegółowa analiza stopnia opanowania wiedzy i umiejętności z wychowania komunikacyjnego na przykładzie grupy uczniów gimnazjum nr 3 w Radomiu w roku szkolnym 2009/2010).

Nowa podstawa programowa daje uczniowi wybór zajęć modułowych, nie koniecznie związanych z wychowaniem komunikacyjnym.

W pierwszym roku powstał jeden trzydziestoosobowy moduł motoryzacyjny (30 godz. zajęć), którego poziom wiedzy osiągnął **57%**. Reszta uczniów z danego rocznika (165) zatrzymała się na wiedzy zdobytej w szkole podstawowej – 23,3%.

Średnia dla całego rocznika wyniosła 28,48%, co stanowi ocenę niedostateczną.

W bieżącym roku na poziomie klasowym powstało 5 modułów motoryzacyjnych (134 uczniów).

Ich poziom wiedzy osiągnął 60,5%. 85 uczniów wybrało inny moduł. Średnia całego rocznika wyniosła 46,1%, czyli uzyskali ocenę dostateczną.

Przeróżającym staje się fakt, że gimnazja mając szeroki wybór modułów do realizacji, nie wybierają zagadnień związanych z ruchem drogowym. W przeprowadzonym sondażu przeprowadzonym w siedemnastu radomskich gimnazjach, jedynie oprócz naszego jeszcze jedno zgłosiło realizację zagadnień bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

WNIOSKI

- 1. Zajęcia z wychowania komunikacyjnego powinny być obowiązkowe dla wszystkich uczniów na wszystkich etapach**

kształcenia, a udział ucznia w konkursach BRD (miejsce na podium) powinno być wpisywane na świadectwach szkolnych.

Obecnie wychowanie komunikacyjne jest w wielu szkołach traktowane marginalnie. Nikt tej wiedzy nie egzekwuje, nikt jej później nie sprawdza, jeżeli nawet to w stopniu niewystarczającym. Biorąc pod uwagę realizację wychowania komunikacyjnego w oparciu o starą podstawę programową z badań ankietowych wynika, że tylko w 2/3 ankietowanych szkół była realizowana tematyka dotycząca zasad ruchu drogowego. Między innymi dlatego na polskich drogach corocznie ginie kilkaset dzieci. A przecież wystarczyłoby wprowadzić obowiązkowe zajęcia z wychowania komunikacyjnego. Dziecko, które zapozna się z tym tematem, stanie się on dla niego codziennością, właściwiej będzie reagować w sytuacjach drogowych, nie będzie miało lęku przed czymś nieznanym. Oczywiście jest, że szkoły są najlepszym środowiskiem, aby oddziaływać na dzieci i młodzież. To najłatwiejsza droga do celu.

2. Cele wychowania komunikacyjnego powinny być jasno sformułowane na każdym poziomie nauczania.

3. Wychowanie komunikacyjne powinno być częścią przedmiotów:

„Edukacja dla bezpieczeństwa” lub „Zajęć technicznych”.

Nowym elementem aktualnej podstawy programowej dla uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych jest Edukacja dla bezpieczeństwa. Szkoda tylko, że w tak niewielkim stopniu zostały w nim zaakcentowane problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczą one tylko zagadnień związanych z udzielaniem pierwszej pomocy w wypadkach drogowych. Nie ma natomiast tematów, które kształtowałyby prawidłowe postawy, nawyki i kulturę użytkownika drogi. Uważam, że to Ministerstwo Edukacji Narodowej powinno wprowadzić obowiązkowe zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ramach nauczania nowego przedmiotu: „Edukacja dla bezpieczeństwa” lub wprowadzić obowiązkowy moduł do przedmiotu „Zajęcia techniczne”.

4. Konieczne jest nawiązanie współpracy szkolnictwa, władz samorządowych i policji zmierzających do kształtowania wzrostu liczby świadomych uczestników ruchu drogowego.

Świadome uczestnictwo w ruchu drogowym wymaga stosownej wiedzy popartej doświadczeniem oraz szacunkiem dla drugiego człowieka. Poprawa bezpieczeństwa na naszych drogach będzie następować wprost proporcjonalnie do wzrostu liczby świadomych uczestników

ruchu drogowego. Ten cel da się osiągnąć bez niebotycznych nakładów finansowych, trzeba jednak o tym odpowiednio często mówić oraz połączyć wysiłki władz samorządowych, szkolnictwa i policji.

ZAKOŃCZENIE

Wycofanie wychowania komunikacyjnego z edukacji (lub jego ograniczenie) prowadzi do zwiększonej liczby wypadków na drogach – zwłaszcza z udziałem pieszych i rowerzystów. Statystyki wypadkowości w ostatnich latach pokazują wyraźnie, że dzięki prowadzonym w szkołach zajęciom z wychowania komunikacyjnego wypadkowość była niższa.

W nowej podstawie programowej zostały wycofane te treści z klas I–III szkoły podstawowej. W klasach IV–VI zalecana jest realizacja wybranych treści, ale nie jest sprecyzowana liczba godzin przeznaczonych na tę tematykę i sposób realizacji.

1972 r. – Uchwała Rady Ministrów w sprawie kierunków działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku na drogach.

1974 r. – Zarządzenie Ministra Oświaty i Wychowania w sprawie usprawnienia nauczania zasad i przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1995 r. – Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej w sprawie realizacji zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do dnia dzisiejszego powyższe uchwały, zarządzenia i rozporządzenia istnieją, lecz przestają one funkcjonować w gimnazjach. Modułowy system nauczania stwarza zagrożenie, że nauczyciele mogą w ogóle nie realizować modułu wychowania komunikacyjnego. Nasuwa się pytanie, czy w obecnej chwili dziecko będzie przygotowane do świadomego uczestnictwa w ruchu drogowym? Czy zdobyta wiedza i umiejętność przewidywania wystarczą do bezpiecznego poruszania się? Uważam, że nie.

ZAŁĄCZNIK 1

SZCZEGÓŁOWA ANALIZA STOPNIA OPANOWANIA WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI Z WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO NA PRZYKŁADZIE GRUPY UCZNIÓW GIMNAZJUM NR 3 W RADOMIU W ROKU SZKOLNYM 2009/2010.

Poniższą analizę wpływu nauczania zasad w ruchu drogowym przeprowadzono na podstawie jednego rocznika gimnazjum.

Pierwszy przypadek obejmuje klasy, w których nauczanie tych zagadnień prowadzone było w dwóch etapach w ramach techniki. W pierwszym i drugim roku nauczania liczba godzin przeznaczonych na wychowanie komunikacyjne była porównywalna – 14 godzin rocznie.

Materiał badawczy posłużył trzykrotnie: po szkole podstawowej, po pierwszym roku nauczania i po drugim roku nauczania.

Po szkole podstawowej uczniowie pisali testy anonimowo z przypadkowo wybranych klas. Brało w nich udział ok. 150 uczniów – to pozwoliło nam określić średnią procentową posiadanej wiedzy i ustalić ją jako podstawę wyjściową dla całego rocznika – 23%. (patrz tabela 1)

W badanym gimnazjum przyjęty jest procentowy system oceniania:

0 – 30% – ocena niedostateczna,

30 – 45% – ocena dopuszczająca

45 – 60% – ocena dostateczna

60 – 75% – ocena dobra

75 – 90% – ocena bardzo dobra

90 – 100% – ocena celująca

Tabela 1. Procentowy przyrost wiedzy po dwóch latach nauki BRD

	klasa	po szkole podstawowej	po I roku nauki w gimnazjum	po II roku nauki w gimnazjum	różnica I rok – podstawówka	różnica II rok – I rok	różnica I I rok – podstawówka
1	a	23	64,4	75,9	41,4	11,5	52,9
2	b	23	Brak danych	59,2	Brak danych	Brak danych	36,2
3	c	23	58,1	70,7	35,1	12,6	47,7
4	d	23	53,9	68,3	30,9	14,4	45,3
5	e	23	57,5	69,6	34,5	12,1	46,6
6	f	23	48,8	57,1	25,8	8,3	34,1
7	g	23	44	60,9	21	16,9	37,9
8	h	23	Brak danych	61	Brak danych	Brak danych	38
9	i	23	25,5	28,1	2,5	2,6	5,1
10	j	23	50,57	61,3	27,57	10,73	38,3
suma średnich		230	402,77	612,1	218,77	89,13	382,1
średnia poziomu		23	50,34625	61,21	27,34625	10,86375	38,21

W tym systemie ocena niedostateczna jako jedynka osiąga już 16,7%, w związku z tym dane, które posłużyły do wyliczenia wartości początkowej, są nieco zawyżone.

Dla całego rocznika (23%) – to ocena niedostateczna (zupełnie nieznanne są zasady ruchu drogowego). Z tym poziomem wiedzy uczniowie ci powinni poruszać się jedynie po placu zabaw, z daleka od ruchu ulicznego.

Okazało się, że ze szkoły podstawowej uczniowie zapamiętali, jak zrobić znak drogowy. Zasady ruchu drogowego były omawiane zbyt pobieżnie, bez możliwości ich utrwalenia.

W wielu przypadkach poziom intelektualny uczniów był za niski, a treści zbyt trudne do zrozumienia.

Dla uczniów „jeździć rowerem” znaczy: utrzymywać równowagę, nie przewracać się.

Po jezdni poruszają się według „własnych” zasad, licząc na intuicję, łut szczęścia.

Zdobyte karty rowerowe w szkole podstawowej były nagrodą w konkursach zorganizowanych z okazji Dnia Dziecka. Prowadzone egzaminy na kartę rowerową w większości przypadków są fikcją. Nawet prowadzone przez instytucje do tego uprawnione, Automobilklub, z udziałem policjanta z Ruchu Drogowego nie dają pewności, iż zdający egzamin pozytywnie posiada niezbędną wiedzę do poruszania się samodzielnie po drodze publicznej. W rozmowach z uczniami, którzy zdobyli kartę rowerową w szkole, na podstawie zaświadczenia z Automobilklubu, dowiaduję się, że osoba nie znająca zasad ruchu drogowego, może takie zaświadczenie zdobyć. Z wiedzy teoretycznej – od kilku lat używany jest ten sam test jednokrotnego wyboru. Uczeń podchodząc parokrotnie do tego testu, za którymś razem zdaje go. Innym przypadkiem są sytuacje, w których jeden ze zdających dobrze przygotowany rozwiązuje swoim kolegom ich testy, zamieniając kartki lub zapisuje prawidłowe odpowiedzi na kartce i przekazuje znajomym przystępującym do egzaminu w drugim terminie. Są to przypadki, do których przystąpili uczniowie.

Posiadanie karty rowerowej daje wrażenie młodemu człowiekowi, że na temat poruszania się po drodze wie już wszystko, a sama karta pozwoli mu uniknąć groźnego wypadku.

Zdobywanie wiedzy to proces długofalowy i nie może zamknąć się jedynie do samego (eksternistycznego) egzaminu, zwłaszcza wśród młodzieży.

W badanej grupie znajdowali się posiadacze kart rowerowych, których punktacja była nieco wyższa od reszty, ale jedynie dzięki lepszej znajomości znaków drogowych. Poziom znajomości zasad w ruchu drogowym był porównywalny z innymi – bez karty rowerowej. Zaangażowanie na lekcjach tych z kartą było większe od reszty: chcieli popisać się wiedzą, której nie posiadali, oni byli aktywni podczas zajęć, prowokując problemy, które mogliśmy wspólnie rozwiązać.

Po pierwszym roku nauczania wychowania komunikacyjnego poziom uczniów wzrósł o 27,3%. Przeciętna wyniosła 50,3%, to się równa ocenie dostatecznej.

Do gimnazjum dzieci trafiają z różnych szkół podstawowych. Dużo czasu było poświęcone wyrównywaniu poziomu wiedzy. W niektórych przypadkach trzeba było edukację komunikacyjną rozpocząć od podstaw.

Największą przeszkodą w realizacji tego programu była duża liczebność zespołów klasowych – 25–30 uczniów. Trudno jest skoncentrować uwagę uczniów na przedmiocie, gdy ich poziom wiedzy jest zróżnicowany. Kilkakrotnie w ciągu jednych zajęć należało wracać do początku.

Najlepsze efekty uzyskiwano na zajęciach dodatkowych, na które przychodziły osoby zainteresowane chęcią zdobycia wiedzy lub poprawą oceny, co w rezultacie pozwalało osiągnąć zamierzony cel. Dalsze ćwiczenia związane z różnymi sytuacjami drogowymi, umożliwiły przyswoić, zapamiętać i ugruntować poznane zasady.

Na poziomie gimnazjum można omawiać zagadnienia związane z ruchem pojazdów, prędkością, szacowaniem odległości, przewidywaniem sytuacji i skutków niewłaściwego zachowania. Takie zagadnienia mogą być omawiane dopiero w wieku ucznia gimnazjalisty.

Filmy edukacyjne przedstawiające skutki wypadków drogowych potrafią wpłynąć na wyobraźnię, a prawidłowo przeprowadzona analiza filmu uświadamia uczniom, że takie zdarzenia to nie fikcja i mogą się przydarzyć każdemu. Wielu uczniów utożsamia się z superbohaterem filmów przygodowych i nie dopuszcza myśli, że on może być ofiarą. Na lekcjach poświęconych omawianiem groźnych wypadków szczególnie nacisk należy położyć na zasadę ograniczonego zaufania, co może w większości przypadków uchronić od nieszczęścia.

Po drugim roku nauczania poziom wiedzy wychowania komunikacyjnego, w stosunku do pierwszego roku wzrósł o 10,9% i osiągnął poziom 61,2% – ocena dobra.

Do przyrostu poziomu wiedzy po drugim roku nauczania przyczynili się uczniowie, którzy w pierwszym roku osiągnęli niski poziom. Nie przyczynili się do niego ci, którzy osiągnęli w pierwszym roku bardzo wysoką ocenę – nie mieli możliwości przekroczyć progu 100%.

W wielu przypadkach ci najlepsi uczniowie, za bardzo uwierzyli w swoją pamięć i przystąpili do pisania testów bez wcześniejszego przygotowania się do nich. Wyniki w pierwszym etapie były „opłakane”. Dziwili się: „przecież miałem szóstkę, a teraz jedynkę – co się dzieje”. Był to bodziec do pracy. Przekonali się, że pamięć jest ulotna. W dość krótkim czasie, w większości przypadków samodzielnie, „dogonili” poziom wiedzy z roku wcześniejszego, a w wielu przypadkach osiągnęli 100% wiedzy z wymaganego zakresu.

Przypadki te utwierdziły nas, o celowości powracania do treści, które muszą utkwic w pamięci do końca życia, treści które mogą decydować o życiu.

Dobrym przykładem może być tu wiara. Powtarzane przykazania nie kończą się wraz z przystąpieniem do komunii czy bierzmowania. Oprócz religii prowadzonej przez cały okres nauczania w szkole, co niedziela i nie tylko chodzimy do kościoła. Msza św. składa się z tych samych elementów, powtarzane te same słowa – nikt z tym nie dyskutuje. Dlatego wiara istniała, istnieje i istnieć będzie.

We wcześniej opisanych klasach, w których nauczanie wychowania komunikacyjnego nie wystąpiło w pierwszym roku, poziom wiedzy zbliżył się do średniego poziomu (59,2% i 61%). Istnieje jedynie zagrożenie, że niepowtórzone treści ulegną częściowemu zapomnieniu.

Klasa o niższym poziomie osiągnęła 28,1% wiedzy. „Sukces” osiągnęła jedna uczennica, która zaczęła uczęszczać na zajęcia dodatkowe i jako jedyna w tej klasie przekroczyła próg poziomu średniego klas trzecich (61,21%). Inni nie przejawiali zainteresowania, upewniwszy się, że na koniec gimnazjum otrzymają ocenę dopuszczającą (w sumie z rysunku technicznego) lub głęboko wierząc w orzeczenia z poradni psychologicznych, które pozwolą im zamknąć następny etap szkolny.

Odrębnie należy potraktować nauczanie wychowania komunikacyjnego wg nowej podstawy programowej – nauczanie modułowe.

W myśl przyjętych założeń: uczeń może wybrać i rozwijać swoje zainteresowania w ramach przedmiotu – zajęcia techniczne – oferowane przez szkołę.

Każde gimnazjum przedstawia ofertę modułów możliwych do realizacji, a każdy uczeń wybiera sobie dwa najbardziej interesujące go. Ilość modułów istniejących w danej szkole nie może przekraczać liczby klas na danym poziomie klasowym. Oznacza to, że liczebność w grupie modułowej musi być taka, jak w poszczególnych klasach.

Publiczne gimnazjum nr 3 w Radomiu w swojej ofercie posiada cztery moduły:

- 1) Kulinaria – sztuka świadomego żywienia.
- 2) Fotografia z komputerową obróbką zdjęć.
- 3) Rysunek Techniczny.
- 4) Edukacja Motoryzacyjna.

W nauczaniu modułowym uczestniczyło 195 dzieci (siedem klas) na jednym poziomie wiekowym.

W pierwszym roku powstał tylko jeden moduł motoryzacyjny (30 uczniów) i to przez pomyłkę dzieci. Nazwa „Edukacja Motoryzacyjna” i wiedza uczniów, że szkoła posiada skuter, dało im wyobrażenie, że na tych zajęciach będzie odbywać się wyłącznie jazda na skuterze. Świadomie na ten moduł zapisało się 8 osób, które chciały zdobyć kartę motorowerową i posiąść wiedzę o ruchu drogowym. Reszta myślała, że będzie to jedynie zabawa.

W tabeli 2 przedstawiono poziom wiedzy na wstępie uczniów, którzy wybrali moduł Edukacja Motoryzacyjna, w rozbiciu na poszczególne testy (po szkole podstawowej). Jest to rzeczywisty obraz poziomu wiedzy uczniów po szkole podstawowej – 23,3% – ocena niedostateczna.

Liczba ta jest prawie identyczna, jak w opisywanym przypadku, gdzie rozpatrywaliśmy 150 uczniów. Świadczy to o tym, że poziom wiedzy po szkole podstawowej utrzymuje się na stałym poziomie.

Najwyższym poziomem wiedzy uczniowie wykazali się ze znajomości znaków drogowych – 32,8%, co w pełni pozwala im wystawić ocenę dopuszczającą.

Nieco niżej – zastosowanie tzw. zasady prawej ręki – z udziałem 3 i 4 pojazdów – 27,8% – do oceny dopuszczającej brak 2,2%, ostatecznie niedostateczny.

Najgorzej testy, w których występuje 5 i 6 pojazdów – 9,5% – ocena niedostateczna, poniżej gwarantowanej jedynki (16,7%).

W testach z udziałem 3 i 4 pojazdów punkty w większości przypadków zdobywali na chybił trafił. W testach z udziałem 5 i 6 pojazdów ujawniło się brak wiedzy w określaniu drogi z pierwszeń-

Tabela 2. Moduł motoryzacyjny – początkowe zestawienie wiedzy

	L.p.	znaki drogowe	3, 4 pojazdy	5, 6 pojazdów	mianownik	licznik	średnia%	ocena liczona
1a 10 osób	1	4	3	3	18	10	55,556	dst
	2	1	1	0	18	2	11,111	ndst
	3	5	4	2	18	11	61,111	db
	4	5	4	1	18	10	55,556	dst
	5	1	4	1	18	6	33,333	dop
	6	4	4	2	18	10	55,556	dst
	7	2	3	1	18	6	33,333	dop
	8	3	2	1	18	6	33,333	dop
	9	0	1	0	18	1	5,5556	ndst
	10	0	2	0	18	2	11,111	ndst
średnia klasy	25	28	11	180	64	35,556	dop	
1b 6 osób	11	1	0	0	18	1	5,5556	ndst
	12	0	0	0	18	0	0	ndst
	13	0	0	0	18	0	0	ndst
	14	3	0	0	18	3	16,667	ndst
	15	5	2	1	18	8	44,444	dop
	16	0	0	0	18	0	0	ndst
średnia klasy	9	2	1	108	12	11,111	ndst	
1c 9 osób	17	0	0	0	18	0	0	ndst
	18	2	1	0	18	3	16,667	ndst
	19	0	0	0	18	0	0	ndst
	20	0	0	0	18	0	0	ndst
	21	0	0,5	0	18	0,5	2,7778	ndst
	22	2	0,5	0	18	2,5	13,889	ndst
	23	0	1	0	18	1	5,5556	ndst
	24	6	2	0	18	8	44,444	dop
	25	6	3	1	18	10	55,556	dst
średnia klasy	16	8	1	162	25	15,432	ndst	
1d 5 osób	26	0	4	0	18	4	22,222	ndst
	27	6	3	3	18	12	66,667	db
	28	1	1	1	18	3	16,667	ndst
	29	2	3	0	18	5	27,778	ndst
	30	0	1	0	18	1	5,5556	ndst
średnia klasy	9	12	4	90	25	27,778	ndst	
średnia grupy	32,778	27,778	9,4444	540	126	23,333	ndst	

stwem przejazdu, nie mówiąc o trudnościach związanych z samą ilością pojazdów – gubili się.

W tabeli 3 przedstawiono poziom wiedzy uczniów, po 30-godzinym „kursie” z wychowania komunikacyjnego:

– znajomość znaków drogowych – 58,9% (1,1% brakuje do dobrej oceny) – dostateczny.

– testy z udziałem 3 i 4 pojazdów – 64,4% – ocena dobra.

– testy z udziałem 5 i 6 pojazdów – 47,8% – ocena dostateczna.

– ogólna ocena grupy – 57% jest zaledwie o 4% niższa od średniej klas uczonych dwuetapowo (61,2%).

Zadawałające są wzrosty wiedzy – (końcowe – początkowe):

– znaki drogowe – 26,1%;

– 3 i 4 pojazdy – 36,6%;

– 5 i 6 pojazdów – 38,3%.

Najmniejszy przyrost wiedzy wystąpił w części typowo pamięciowej – znaki.

Największy przyrost w części praktycznego zastosowania zasad obowiązujących w ruchu drogowym, zwłaszcza dla 5 i 6 pojazdów. Wyniki te świadczą o dużym zrozumieniu i umiejętności stosowania tych zasad.

Przy dalszej kontynuacji nauczania wychowania komunikacyjnego można by spodziewać się lepszych wyników.

Powyższą analizę przeprowadzono po zrealizowaniu zajęć technicznych i wyczerpaniu liczby godzin przeznaczonych na dany poziom klasowy. „Uszczęśliwionych” modulem motoryzacyjnym w naszej szkole było 30 uczniów, 165 uczniów nie wybrało tego modułu – zainteresowani byli kulinariami, fotografią i rysunkiem technicznym.

Wiedza komunikacyjna całego poziomu klasowego:

30 uczniów – 57,0% – kontynuujący naukę wychowania komunikacyjnego;

165 uczniów – 23,3% – średnia poziomu po szkole podstawowej;
 $(30 \times 57,0 + 165 \times 23,3) / 195 = 28,48\%$;

cały poziom klasowy w naszej szkole uzyskał ocenę **niedostateczną**.

W naszym gimnazjum uczestniczyło w module motoryzacyjnym 15,4% uczniów. Nasza szkoła posiada w ofercie taki moduł, pomimo to nikt nie wybrał go jako drugi.

Podobną analizę przeprowadzono za rok szkolny 2010/2011

134 uczniów – 60,5% – kontynuujący naukę wychowania komunikacyjnego;

Tabela 3. Moduł motoryzacyjny – końcowe zestawienie wiedzy

	l.p.	znaki drogowe	3, 4 pojazdy	5, 6 pojazdów	mianownik	licznik	średnia%	ocena liczona
1a 10 osób	1	6	6	5	18	17	94,444	cel
	2	3	1	1	18	5	27,778	ndst
	3	5	6	6	18	17	94,444	cel
	4	5	6	4	18	15	83,333	bdb
	5	4	2	1	18	7	38,889	dop
	6	6	6	6	18	18	100	cel
	7	2	5	6	18	13	72,222	db
	8	4	4	5	18	13	72,222	db
	9	1	2	1	18	4	22,222	ndst
	10	6	5	5	18	16	88,889	bdb
średnia klasy		42	43	40	180	125	69,444	db
1b 6 osób	11	3	1	1	18	5	27,778	ndst
	12	1	4	1	18	6	33,333	dop
	13	4	1	1	18	6	33,333	dop
	14	4	5	4	18	13	72,222	db
	15	5	6	4	18	15	83,333	bdb
	16	2	1	1	18	4	22,222	ndst
średnia klasy		19	18	12	108	49	45,37	dst
1c 9 osób	17	3	6	1	18	10	55,556	dst
	18	2	4	1	18	7	38,889	dop
	19	1	2	1	18	4	22,222	ndst
	20	1	1	1	18	3	16,667	ndst
	21	3	6	4	18	13	72,222	db
	22	3	1	1	18	5	27,778	ndst
	23	1	1	1	18	3	16,667	ndst
	24	6	5	1	18	12	66,667	db
	25	6	5	6	18	17	94,444	cel
średnia klasy		26	31	17	162	74	45,679	dst
1d 5 osób	26	3	6	1	18	10	55,556	dst
	27	6	6	5	18	17	94,444	cel
	28	2	4	4	18	10	55,556	dst
	29	5	3	2	18	10	55,556	dst
	30	3	5	5	18	13	72,222	db
średnia klasy		19	24	17	90	60	66,667	db
średnia grupy		58,889	64,444	47,778	540	308	57,037	dst

85 uczniów – 23,3% – średnia poziomu po szkole podstawowej;
 $(134 \times 60,5 + 85 \times 23,3) / 219 = 46,1\%$;

cały poziom klasowy w naszej szkole uzyskał ocenę **dostateczną**.

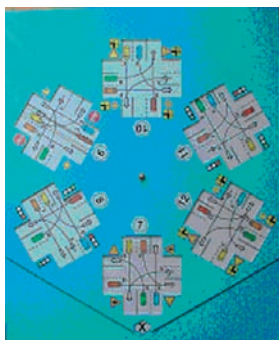
W naszym gimnazjum uczestniczyło w module motoryzacyjnym 63,8% uczniów.

ZAŁĄCZNIK 2

1) „Skrzyżowania drogowe A–Z”

(duże 60–49 cm)

– składają się z 288 sytuacji drogowych rozmieszczonych na dwóch dwustronnych planszach oraz koła obrotowego również dwustronnego (odpowiednie znaki na skrzyżowaniu).



Zróżnicowanie trudności w zależności od wieku uczniów polega na stopniowym zwiększaniu na poszczególnych stronach ilości pojazdów zbliżających się do skrzyżowania – 3, 4, 5, 6.

Duże „Skrzyżowania od A do Z” wykorzystywane są do wspólnej analizy poszczególnych sytuacji drogowych.

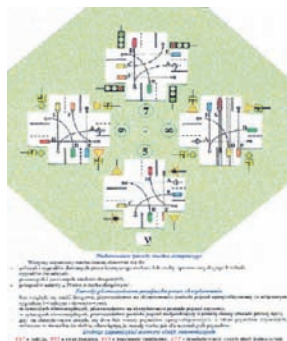
Małe przeznaczone są do samodzielnego rozwiązywania.

1a) „Skrzyżowania drogowe A–Z” (małe format A-4)

– zawierają 192 sytuacje drogowe. Przeznaczone są dla ucznia do samodzielnego ćwiczenia i utrwalania poznanych zasad ruchu drogowego.

Przy pomocy testów można niemal błyskawicznie sprawdzić wiadomości uczniów, ocenić je, tym mobilizować ich do pracy.

Pomoce moje mają tę zaletę, że są trwałe, pokryte ścierną folią, co umożliwia pisanie na kartach testowych.

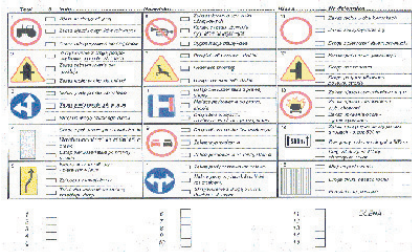


Każda z tych pomocy posiada instrukcję obsługi, kartę poprawnych odpowiedzi, co pozwala nauczycielowi natychmiast wystawić ocenę na tej samej lekcji.

2) „Testy znaków drogowych” (format A-4)

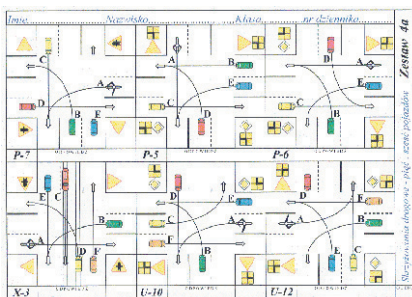
– 300 znaków do rozpoznania rozmieszczonych na 20 kartach (15 znaków na jednej) są doskonałym środkiem dydaktycznym mogącym służyć do:

- nauki znaczenia znaków drogowych,
- sprawdzania znajomości znaków,
- prowadzenia egzaminów na kartę rowerową i motorowerową.



3) „Testy skrzyżowań drogowych” (format A-4)

– zawierają 144 sytuacji rozmieszczonych na 24 kartach (po 6 sytuacji na jednej). 12 kart z trzema i czterema pojazdami, 12 kart z pięcioma i sześcioma pojazdami. Uczeń ma za zadanie ustalenie pierwszeństwa przejazdu przez skrzyżowanie różnych pojazdów.



Marcin Dąbrowski

WORD w Radomiu

GAMBIT Mazowiecki – działania wdrożeniowe WORD w Radomiu

Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należą do obowiązków ustawowych i statutowych Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu. Ich kierunki wyznaczone są w oparciu o Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Mazowiecki oraz wniosków dyrektorów placówek oświatowych w zakresie edukacji motoryzacyjnej, a także oceny stanu bezpieczeństwa na drogach subregionu radomskiego.

W zakresie ustawowym oraz statutowym WORD wspiera tylko i wyłącznie działania związane z popularyzowaniem przepisów ruchu drogowego oraz podnoszące kulturę jazdy kierowców, w szczególności jednak te, które mają na celu kształtowanie odpowiednich postaw uczestników ruchu drogowego z uwzględnieniem dzieci i młodzieży w wieku szkolnym. Wsparcie edukacji motoryzacyjnej prowadzonej w placówkach oświatowych przebiega wieloetapowo – poprzez prelekcje o tematyce BRD, pokazy multimedialne z uwzględnieniem symulatorów jazdy czy współorganizowanie konkursów i festynów, podczas których prowadzone są działania profilaktyczne. Kształtowanie postaw dorosłych uczestników ruchu drogowego bardzo często odbywa się podczas wywiadówek szkolnych, podczas których pracownicy WORD przeprowadzają krótkie prezentacje uświadamiające dorosłym, że to od ich postaw w ruchu drogowym uzależnione są zachowania ich własnych dzieci. Zagrożenia w ruchu drogowym biorą się bowiem tylko i wyłącznie z czynników ludzkich. Wymiar uświadamiania rodziców ma również podstawy psychologiczne – bardzo często to właśnie dzieci wzorują się na swoich opiekunach jednocześnie „ignorując” ostrzeżenia osób trzecich – wychowawców czy policjantów.

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego jest częścią systemu instytucji i organizacji działających na polu poprawy bezpieczeństwa

w ruchu drogowym. Każda z nich prowadzi akcje dostosowane w odpowiednim stopniu dla własnego obszaru działalności. Bardzo często są to działania prowadzone ad hoc, bez spójności i bez planowania efektywności. Brak tej spójności, wprowadzenie „szumu” informacyjnego związanego z kampaniami BRD doprowadza do niskiej aktywności społeczności lokalnych, od których w zakresie poprawy BRD bardzo dużo zależy. Często, działania prowadzone przez samorządy i placówki oświatowe nie mają jasno postawionych celów, chociażby wzrostu świadomości użytkowników dróg, zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych, czy poprawy infrastruktury drogowej w obszarze szkolnym. Sformułowanie celów powinno być wskazaniem założeń do planowania wszelkich działań w tym zakresie. W innym wypadku wszelkie akcje i festyny na terenie samorządów są niczym innym jak pseudodziałaniami. Innymi słowy – marnotrawieniem środków finansowych.

Zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych jest celem nadrzędnym wszelkich działań BRD. Jest on zapisany między innymi w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007–2013, Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego oraz Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego. Priorytety wynikają również z programu Gambit Krajowy 2005, w którym uwzględniono między innymi stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań BRD, czyli zorganizowanie skutecznego systemu planowania, koordynacji i zarządzania działaniami na rzecz BRD. Wynika z tego jasno potrzeba stworzenia wojewódzkich, a co za tym idzie regionalnych, powiatowych i gminnych programów BRD. I tak, zgodnie z uchwałą Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 4 lutego 2008 roku, powstał program GAMBIT Mazowiecki. Pełnomocnikiem Marszałka Województwa do spraw wdrażania wytycznych programu w regionie radomskim został dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu, Mirosław Szadkowski.

Działaniami w zakresie BRD radomski WORD obejmuje osiem powiatów (białobrzeski, grójecki, kozienicki, lipski, przysuski, radomski, szydłowiecki oraz zwoleński) oraz miasto Radom. Na tym obszarze skupiają się wszelkie działania związane z wdrożeniem polityki prewencyjnej programu, a co za tym idzie stworzenie warunków instytucjom, organizacjom oraz społecznościom lokalnym do rozszerzenia dotychczasowych i zaplanowania nowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W marcu 2010 roku Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu zorganizował spotkanie dla przedstawicieli samorządów oraz policji, poświęcone omówieniu programu Gambit Mazowiecki. W jego wyniku ukształtowały się struktury odpowiednich pełnomocników powiatowych (przy siedzibach starostw) oraz pełnomocnika Prezydenta Miasta Radomia. W dalszej kolejności pozwoliło to na zorganizowanie spotkań powiatowych, podczas których utworzono zespoły robocze do spraw opracowania lokalnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich wdrażania i mierzenia efektywności. Jednocześnie WORD w Radomiu rozpoczął wsparcie merytoryczne zespołów poprzez przekazanie ich członkom, przedstawicielom gmin, dyrektorom szkół podstawowych i gimnazjalnych pełnego opracowania programu GAMBIT Mazowiecki oraz jego syntezy. Pracownicy WORD służą też w każdej chwili pomocą w zakresie opracowania treści, zagadnień oraz wskaźników efektywności opracowywanych programów. Aktualne problemy omawiane są na powoływanych w razie bieżących potrzeb spotkaniach pełnomocników w siedzibie WORD. Na każdym szczeblu spotkań roboczych podkreśla się ważną rolę gmin i sołectw we wdrażaniu działań BRD oraz aktywizacji społeczności lokalnych, bez których akceptacji i zrozumienia ważności problematyki, nie da się przeprowadzić żadnych zmian w poprawie BRD. Aby wspomóc samorządy w tym zakresie nakreślono plan dotarcia do mieszkańców regionu radomskiego. Długoletnie doświadczenia WORD-u wskazują jednoznacznie, że jednym z miejsc, które skupiają społeczności lokalne są między innymi placówki oświatowe, dlatego w dalszych działaniach aktywizujących mieszkańców starano się pozyskać do szerszej pomocy dyrektorów szkół oraz nauczycieli, którzy zajmują się w procesie nauczania edukacją motoryzacyjną. Poprzez szkoły i ich oddziaływanie na dorosłych, a przez nich na najmłodszych starano się uzyskać akceptację zmian, a w następnej kolejności podtrzymywanie rozpoczętego już procesu potrzeby poprawy BRD i kształtowania odpowiednich postaw wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Dlatego w maju 2010 roku wspólnie z Mazowieckim Samorządowym Centrum Doskonalenia Nauczycieli w Radomiu oraz Mazowieckim Kuratorium Oświaty Delegaturą w Radomiu zorganizowano dla przedstawicieli oświaty konferencję pod nazwą „Realizacja programu poprawy BRD GAMBIT Mazowiecki w placówkach oświatowych regionu radomskiego”. Podczas spotkania dyskutowano o zadaniach i potrzebach szkół wynikających z realizacji wychowania komuni-

kacyjnego oraz zadań dla samorządów lokalnych w zakresie wsparcia, wynikającego z obowiązków gmin jako organów prowadzących placówki oświatowe. W rezultacie WORD wystąpił do wójtów, burmistrzów oraz Prezydenta Miasta Radomia z propozycją doposażenia szkół ze środków budżetowych samorządów oraz Ośrodka pod warunkiem opracowania szkolnych projektów edukacyjnych ukierunkowanych na realizację zadań programu GAMBIT Mazowiecki. W odpowiedzi na propozycję wystosowaną do wszystkich jednostek samorządowych, WORD otrzymał zgłoszenie jedynie z 49 szkół. Ta liczba pokazuje, że mimo deklarowanego zrozumienia problematyki BRD przez wszystkie władze samorządowe, wiele pozostaje jeszcze do zrobienia w zakresie rozpoczęcia i sukcesywnego kontynuowania deklarowanych działań przez władze lokalne. Samorządy muszą mieć bowiem świadomość, że tylko długofalowe i zaplanowane działania, również w sferze edukacji szkolnej, przynoszą realne efekty zmniejszenia poziomu zagrożenia na drogach. Czasem wydaje się, iż w niektórych przypadkach dyskusje o poprawie BRD kończą się bowiem jedynie na pustych deklaracjach.

W ramach wyżej wspomnianego programu, WORD zakupił i przekazał placówkom oświatowym w pełni skompletowane rowerowe tory przeszkód oraz zestawy rowerów. Rozpoczął również doposażenie zgłoszonych szkół w pomoce dydaktyczne, a uczniów tych placówek w elementy odblaskowe i ochronne pieszego i rowerzysty. Samorządy z kolei zadeklarowały sfinansowanie dodatkowych zajęć z zakresu edukacji motoryzacyjnej oraz udział w zakupie potrzebnych materiałów dydaktycznych. Realizacja programu jest monitorowana przez WORD w okresach rocznych (jako okres rozliczeniowy przyjęto rok szkolny).

Aby wesprzeć efektywnie zajęcia szkolne z edukacji motoryzacyjnej, WORD wspólnie z Mazowieckim Samorządowym Centrum Doskonalenia Nauczycieli w Radomiu, wyprzedzając niejako wytyczne programu GAMBIT Mazowiecki, prowadzi od 2006 roku szkolenia koordynatorów wychowania komunikacyjnego w szkołach. Z kursów, finansowanych ze środków WORD-u, skorzystało już ponad 200 nauczycieli. Pozwala to na wprowadzenie standardu kwalifikacji i ujednolicenie pedagogiczne osób prowadzących zajęcia z uczniami szkół wszystkich szczebli oraz przedszkoli, które w ostatnich kilku latach coraz częściej zajmują się profilaktyką BRD wśród wychowanków. Głównym bowiem celem wychowania komunikacyjnego jest nauczanie dzieci i młodzieży, jak nie powodować zagrożeń

w ruchu drogowym i jak ich unikać będąc użytkownikiem ruchu drogowego.

W ramach działań promocyjno-reklamowych wytycznych programu GAMBIT Mazowiecki, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Radomiu współpracuje w tym zakresie z mediami lokalnymi. Stałymi partnerami Ośrodka są Radio Plus, Tygodnik Radomski oraz OK!magazyn. Doraźnie materiały redakcyjne oraz audiowizualne ukazują się w pozostałych mediach – lokalnej telewizji Dami, programach regionalnych TVP Info, Radiu Rekord FM oraz „Echu Dnia”. Systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych jest ważnym elementem w zakresie uświadamiania społeczeństwu zagrożeń w ruchu drogowym oraz sposobów ich unikania. Ale to również sposób na przekazywanie informacji o charakterze pozytywnym, czyli wskazywanie dobrych praktyk w zakresie brd, prezentowanie organizacji, instytucji oraz osób, w tym uczniów i nauczycieli, jako tych z których warto brać przykład. To chwalenie osiągnięć przede wszystkim szkół, z których kilka można nazwać wyróżniającymi się w skali kraju. Wielokrotnie szkoły z regionu radomskiego reprezentowały województwo mazowieckie w finałach krajowych ogólnopolskich turniejów BRD, zajmując czołowe miejsca (w ostatnich latach były to między innymi Publiczna Szkoła Podstawowa nr 6 w Radomiu, Publiczne Gimnazjum w Jedlińsku) lub zdobywając tytuł najlepszej drużyny w kraju (Zespół Szkół Agrotechnicznych i Gospodarki Żywnościowej w Radomiu). Wyniki szkół to nic innego jak systematyczna praca nauczycieli, często pasjonatów poświęcających prywatny czas i nierzadko własne środki finansowe. Dlatego też ważne jest, i ten cel przyświeca Wojewódzkiemu Ośrodkowi Ruchu Drogowego, aby w kampaniach medialnych pokazywać wzory do naśladowania.

W akcjach medialnych, bazujących na wytycznych programu GAMBIT Mazowiecki, WORD porusza jednak w głównej mierze zagadnienia, które powinny uzmysłwić społeczeństwu rzeczywisty stan zagrożeń w ruchu drogowym, co pozwoliłoby z kolei pobudzić motywację społeczną do inicjowania i realizowania konkretnych zadań poprawiających stan BRD. Głównie akcje medialne ukierunkowane są na działania uświadamiające rolę prędkości, nietrzeźwość kierujących, używanie pasów bezpieczeństwa oraz fotelików ochronnych dla najmłodszych, a także zmiany w przepisach prawa o ruchu drogowym.

Zagadnienia edukacyjne programu GAMBIT Mazowiecki w zakresie promocji BRD wśród uczestników ruchu drogowego uwzględniają również konkursy, jako jedną z form kampanii informacyjnych. Turnieje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią również dla Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego jedną z form mierzenia efektywności prowadzonych w placówkach oświatowych zajęć z edukacji motoryzacyjnej. Konkursy to doskonałe sprawdzenie wiedzy i umiejętności praktycznych uczniów w zakresie kierowania rowerem, motorowerem czy pojazdem samochodowym.

WORD, wspierając ten rodzaj działań, jest organizatorem i często jedyną jednostką finansującą gminne, powiatowe oraz regionalne etapy Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla szkół ponadgimnazjalnych. W okresie roku szkolnego Ośrodek wspiera merytorycznie bądź finansowo około 100 konkursów organizowanych przez placówki szkolne czy domy kultury. W tym roku Ośrodek otrzymał w ramach użyczenia przez Ministerstwo Infrastruktury mobilne miasteczko ruchu drogowego. Jego wykorzystanie przede wszystkim w ramach konkursów oraz sprawdzianów w zakresie zdobycia przez uczniów karty rowerowej jest jednym z priorytetów WORD-u jako środka dydaktycznego w pełni profesjonalnego ale jednocześnie urozmaicającego zajęcia.

Realizowanie działań związanych z wdrażaniem programu BRD GAMBIT Mazowiecki jest prowadzone przez WORD sukcesywnie i konsekwentnie. Partnerami Ośrodka są Komenda Wojewódzka Policji zs. w Radomiu, Komenda Miejska Policji w Radomiu, Komendy Powiatowe Policji, samorządy lokalne, Mazowieckie Samorządowe Centrum Doskonalenia Nauczycieli, Mazowieckie Kuratorium Oświaty oraz domy kultury i placówki oświatowe. Mimo podjętych działań w zakresie wdrożenia programu, wiele z wytycznych nie zostało w pełni wdrożonych. Dotychczas powstały tylko dwa programy poprawy BRD – w powiecie zwoleńskim oraz gminie Przyłęk. W wielu gminach powstają dopiero zarysy lokalnych programów. Samorządy lokalne muszą mieć świadomość, że społeczeństwo coraz częściej nie godzi się na „zabijanie” na drodze. Wszyscy czują potrzebę zmian, która w znacznym stopniu uzależniona jest od władzy lokalnej, czyli starosty, prezydenta, burmistrza czy wójta. Skuteczna realizacja programu będzie na pewno cenzurką wystawioną za zaangażowanie władzy w działania na rzecz mieszkańców i regionu.

Marcin Suwała

Kierownik-właściciel

Ośrodka Szkolenia Kierowców i Instruktorów As w Radomiu

Elementy profilaktyki wypadkowej w szkoleniu kandydatów na kierowców

Jednym z głównych elementów wpływających na bezpieczeństwo ruchu na drogach jest niewątpliwie szkolenie przyszłych kierowców a co za tym idzie, także kadry szkolącej kandydatów na kierowców.

Program szkolenia kierowców zawarty w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (DzU. 2006, nr 217, poz. 1834), m.in. ściśle określa zasady jakimi powinna kierować się osoba szkoląca (tj. wykładowca, instruktor), aby absolwent kursu na prawo jazdy posiadał odpowiednie wiadomości, umiejętności i zachowania umożliwiające bezpieczne kierowanie pojazdem. Załącznik nr 3 Rozporządzenia tj. Program Szkolenia Kandydatów na Kierowców lub Motorniczych określa główne cele szkolenia, w którym jest właśnie przygotowanie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, **w sposób niezagrażający bezpieczeństwu i porządkowi ruchu drogowego**. Charakterystyka absolwenta kursu jak również plan nauczania ściśle określa zadania bezpośrednio wpływające na bezpieczne poruszanie się po drogach, które powinny być wykonane podczas szkolenia.

Przedmiotowe rozporządzenie określa także w jaki sposób powinna być przygotowana kadra szkoląca. W załączniku nr 6 plan nauczania przewiduje, aż 10 godzin teorii poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego. Przyszły instruktor szkolony zgodnie z planem nauczania, nauczony stosowania odpowiednich metod nauczania przy wykorzystaniu różnorodnych środków dydaktycznych, powinien umieć kształtować właściwy sposób zachowania się na drodze kandydatów na kierowców. W szczególności wykładowca, instruktor powinien potrafić rozwijać u kursanta umiejętności

wykrywania pojawiających się zagrożeń, przeciwdziałania im oraz podejmowania odpowiednich decyzji wobec ich skutków.

Nie zawsze jednak szkolenie kandydatów na kierowców oraz kandydatów na instruktorów odbywa się w sposób właściwy.

Szkolenie teoretyczne często prowadzone jest przez osoby, które nie potrafią w właściwy sposób i w należyтым stopniu przekazać przyszłemu kierowcy, jak ważną cechą podczas poruszania się pojazdem mechanicznym jest **odpowiedzialność** za podejmowane za kierownicą działania. Przecież skutki złych decyzji podejmowanych przez kierowcę często bywają tragiczne.

Jeszcze większym błędem jest w ogóle pominięcie podczas szkolenia teoretycznego omówienia zasad bezpiecznego poruszania się po drogach. Nie wspomnę już o nawet karygodnych wręcz przypadkach całkowitego pomijania części teoretycznej podczas trwania kursu.

W części praktycznej szkolenia kandydatów na kierowców dużą rolę w kształtowaniu u kursanta zachowań związanych z bezpieczeństwem ruchu na drodze odgrywa sposób szkolenia prowadzony przez instruktora. Szczególną rolę odgrywają tu zajęcia uwzględniające jazdę poza obszarem zabudowanym lub na drogach o dopuszczalnej prędkości poruszania się powyżej 70 km/h oraz jazdy w ruchu drogowym w okresie od zmierzchu do świtu (załącznik nr 3 rozporządzenia, §3 ust 4 pkt 2–4).

Niestety zajęcia te nie zawsze wykonywane są podczas szkolenia praktycznego zgodnie z założeniami rozporządzenia lub są wykonywane tylko w części a nawet wcale! Przyczyn takiego zachowania instruktora może być wiele (o tym w dalszej części tekstu).

Bardzo częstą praktyką ośrodków szkolenia kierowców jest nie przeprowadzanie egzaminów wewnętrznych, do których przypomnę, że są zobowiązani (załącznik nr 3 rozporządzenia, §3 ust. 5). Egzamin wewnętrzny weryfikuje nabytą wiedzę.

Należy przypomnieć, iż takie działania mogą skutkować zakazem prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców lub zakazem wykonywania zawodu instruktora. Ponadto prowadzenie niezgodnej z prawdą dokumentacji, czyli wpisywanie do kart przeprowadzonych zajęć – zagadnień teoretycznych i praktycznych, które nie zostały wykonane podczas szkolenia, stanowi poświadczenie nieprawdy co jest ścigane prawem z art. 233 kodeksu karnego za co może nawet grozić kara pozbawienia wolności. Tak samo wygląda sytuacja z poświadczaniem egzaminów wewnętrznych, które wcale nie odbyły się.

Organy sprawujące nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców mają na dzień dzisiejszy ograniczoną możliwość sprawdzenia czy szkolenie w danej jednostce odbywa się zgodnie z przepisami prawa w tym z planem nauczania. Osoby kontrolujące sprawdzają najczęściej zgodność dokumentacji prowadzonej przez ośrodek. Być może zmieni to podpisana przez Prezydenta RP ustawa o kierujących pojazdami, która przewiduje m.in. zgłaszanie odpowiednio wcześniej terminów przeprowadzania egzaminów wewnętrznych. Wówczas osoba kontrolująca będzie mogła być obecna podczas egzaminu oraz będzie miała możliwość zweryfikowania rzetelności i prawidłowości przeprowadzanego egzaminu wewnętrznego.

Wymieniona wyżej ustawa przewiduje także obowiązek w okresie próbnym odbycia kursu doszkalającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Głównym powodem nieprawidłowości w szkoleniu jest to, iż szkolenia kandydatów na kierowców prowadzone są na zasadach wolnego rynku. Konkurencyjność szkół jazdy powoduje to, iż jednostka szkoląca przygotowuje kursanta głównie pod kątem zdania egzaminu państwowego, aby zdawalność ośrodka była wysoka a kursant włożył najmniejszy wkład finansowy oraz wkład własnego zaangażowania (stąd brak przeprowadzania egzaminów wewnętrznych). Duża konkurencja ośrodków szkolenia kierowców powoduje minimalizowanie ceny za kurs prawa jazdy. **Skutkiem tego są właśnie wyżej wymienione braki w szkoleniu teoretycznym i praktycznym.** Jednostki szkolące, które biorą udział w przetargach organizowanych przez instytucje państwowe lub jednostki samorządu terytorialnego na szkolenie kandydatów na kierowców, chcąc wygrać w postępowaniu przetargowym, określają niekiedy cenę kursu, która nie mieści w żadnych kategoriach normalnej rachunkowości a nawet zdrowego rozsądku! **Dalsze stosowanie takich praktyk przez jednostki szkolące w rezultacie końcowym katastrofalnie obniży poziom bezpieczeństwa na drogach w naszym kraju.** Według mojej oceny wspomniana wyżej ustawa o kierujących pojazdami, która ma wejść w życie w roku 2012, nie wiele zmieni w tym zakresie.

Jednym z najbardziej skutecznych i rozsądnych sposobów podwyższenia poziomu szkolenia, zmuszenia ośrodków szkolenia do rzetelnego wykonywania zadań określonych w planie nauczania byłoby uniemożliwienie jednostkom szkolącym brania udziału w dzielnym wyścigu do osiągnięcia jak najniższej ceny kursu.

Innym sposobem mogłoby być wprowadzenie obowiązku szkolenia, a następnie egzaminowania jako nowego elementu, przy wykorzystaniu profesjonalnych i homologowanych symulatorów nauki jazdy, które głównie rozwijałyby u kursanta umiejętności wykrywania pojawiających się zagrożeń podczas ruchu drogowego, przeciwdziałania im oraz postępowania odpowiednich decyzji wobec ich skutków. Dodatkowo rozwiązałyby to problem społeczny związany z nadmierną liczbą pojazdów szkoleniowych, często irytujących innych kierowców, które są niczym inwazją zwłaszcza w miastach, w których istnieją Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego!

W poprzednich latach były podjęte próby unormowania i określenia minimalnych cen za kursy prawa jazdy. Niestety były to próby nieudane. Jednak moim zdaniem nie ma innej możliwości powstrzymania ośrodków szkolenia do stosowania praktyk obniżania cen kosztem zaniżania poziomu szkolenia jak właśnie wprowadzenie cen minimalnych. Moja znajomość prawa nie pozwala mi zrozumieć dlaczego udało się ustanowić ceny minimalne, np. za obowiązkowe okresowe badania techniczne pojazdów, a nie jest to możliwe w przypadku szkolenia kandydatów na kierowców. **Przecież niedouczony kierowca stanowi takie samo zagrożenie, a nawet ośmieliłbym się stwierdzić, iż większe niż np. niesprawny pojazd!**

Ustalenie ceny urzędowej za kursy prawa jazdy byłoby bodźcem dla ośrodków szkolenia kierowców do konkurowania w zakresie poziomu szkolenia, a nie głównie na poziomie ceny za kurs. Zmobilizowałyby to jednostki szkolące do stosowania nowych, ciekawych praktyk nauczania, prowadzenia zajęć przekraczających plan nauczania (np. multimedialne przedstawianie skutków wypadków drogowych oraz inne prezentacje wpływające na wyobraźnię kursanta, powodujące zwiększenie atrakcyjności kursu a przy tym spełniające dodatkowe funkcje edukacyjne).

Nasuwa się więc pytanie czy nie warto podjąć zdecydowanych działań, które na pewno wymagają dużo zaangażowania i chęci instytucji odpowiedzialnych za ustanawianie prawa w Polsce bo przecież **czy jest coś cenniejszego niż ludzkie życie...**

