

Podsumowanie wyników
Analizy bezpieczeństwa na głównych drogach Podlasia
wykonanej przez TransEko na zlecenie
CEE Bankwatch Network

I. Wprowadzenie

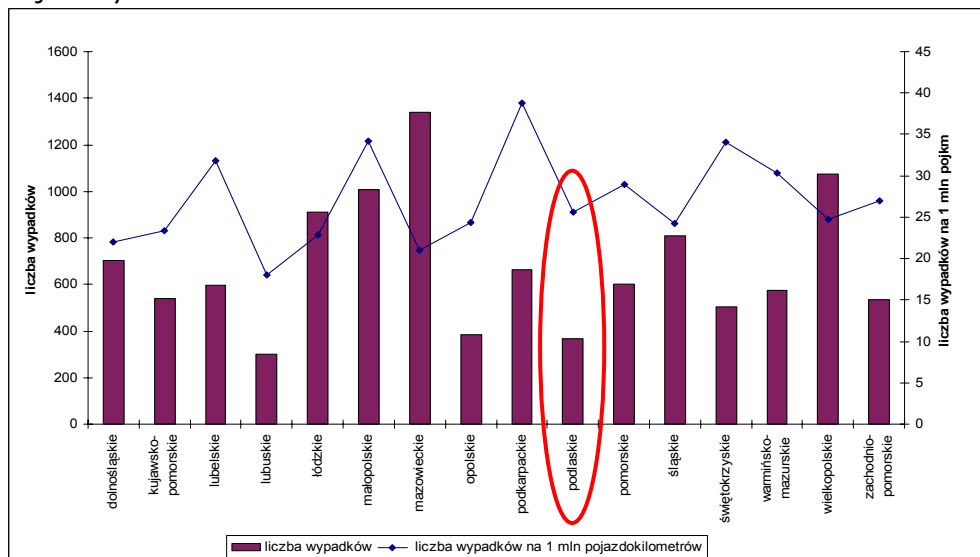
Bez względu na ostateczne wyniki prowadzonych obecnie studiów strategicznych dla przebiegu drogi ekspresowej Via Baltica, program rozwoju dróg w Polsce na lata 2006-2013 nie zakłada realizacji tej inwestycji. Dlatego też nie można dalej odsuwać w czasie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na Podlasiu. Przygotowana na zlecenie organizacji pozarządowych analiza bezpieczeństwa jest pierwszym krokiem wychodzącym naprzeciw tej pilnej potrzebie. Kolejnym musi być opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, który obejmie działania zaradcze przynajmniej dla 12 najbardziej niebezpiecznych odcinków na drodze nr 8 i drodze nr 61 wytypowanych w trakcie prowadzonej analizy. Zabiegają o to organizacje pozarządowe między innymi w rozmowach z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie. Równie istotnym jest nadanie priorytetu dla modernizacji drogi nr 8 na odcinku Warszawa-Białystok, gdzie najczęściej dochodzi do wypadków. Działania te nie są przedmiotem jakiegokolwiek konfliktu, a w sposób wymierny wpłyną na poprawę sytuacji na drogach województwa podlaskiego.

II. Cel opracowania:

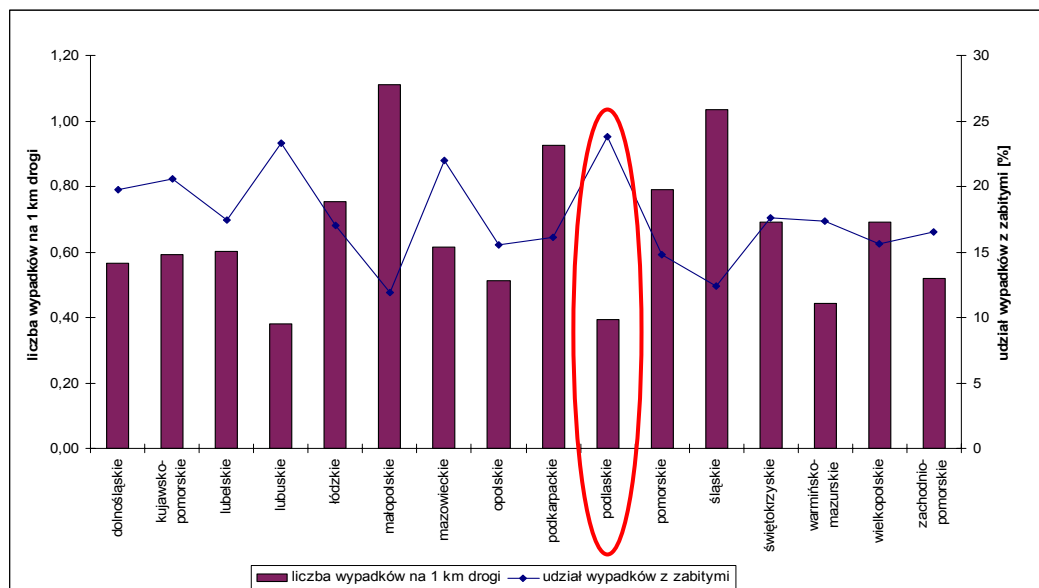
Poddanie analizie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) na głównych drogach krajowych województwa podlaskiego w okresie ostatnich 5 lat, następnie wytypowanie miejsc najbardziej niebezpiecznych.

III. Najważniejsze ustalenia:

- Ogólna liczba wypadków na zamiejskich drogach krajowych w województwie podlaskim w porównaniu z pozostałymi województwami należy do najniższych.



- Udział wypadków z zabitymi osiąga najwyższą wartość wśród wszystkich województw – 23,8%. Biorąc pod uwagę niskie wskaźniki liczby wypadków na 1 km drogi oznacza to, że ma miejsce wyjątkowo duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na drogach Podlasia, wyrażające się największą w Polsce ciężkością wypadków, mimo, że występują tutaj stosunkowo niskie natężenie ruchu.



- W przypadku drogi nr 8 w roku 2005 w stosunku do roku 2003 nastąpił wyraźny wzrost liczby wypadków z udziałem samochodów ciężarowych (o 40%). W rezultacie bardzo istotnie wzrosła też liczba ofiar śmiertelnych w tej grupie wypadków (wzrost 3-krotny). W przypadku drogi nr 61 odnotowano zmniejszenie się liczby wypadków (o 50%), przy utrzymaniu się liczby ofiar śmiertelnych na tym samym poziomie i zmniejszeniu się liczby rannych (o 50%). Oznacza to, że wprowadzone zmiany w ruchu samochodów ciężarowych mogły doprowadzić do zwiększenia się liczby wypadków i ofiar na drodze nr 8 i zmniejszenia na drodze nr 61.
- Biorąc pod uwagę sumę wypadków w latach 2003 i 2005 na obu drogach można stwierdzić, że liczba wypadków z udziałem samochodów ciężarowych praktycznie nie wzrosła (62-64 wypadki w skali roku na obu drogach łącznie), jednak drastycznie wzrosła ciężkość wypadków (wzrost ponad 2.5-krotny: 34 ofiary śmiertelne w roku 2005 w stosunku do 11 w roku 2003). Wzrost, ale zdecydowanie mniejszy (o 16%) odnotowano w przypadku osób rannych w wypadkach. Oznacza to, że wprowadzone zmiany w organizacji ruchu samochodów ciężarowych mogły przyczynić się do zwiększenia liczby ofiar w wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych.
- W przypadku obu dróg zdecydowanemu zwiększeniu uległa liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Należy jednak zaznaczyć, że nie zwiększyła się liczba ofiar wśród pieszych w grupie wypadków z udziałem samochodów ciężarowych. Może to oznaczać, że wzrost w tej grupie wypadków był poza udziałem samochodów ciężarowych.

- ✚ Na drodze nr 8 jest 17 odcinków, które należy traktować jako niebezpieczne, a na drodze nr 61 – 18 niebezpiecznych odcinków. W latach 2001-2005 odnotowano na nich 310 wypadków (37% ogólnej liczby wypadków na drogach nr 8 i 61 w województwie podlaskim). Świadczy to z jednej strony o dużym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu na wytypowanych odcinkach, z drugiej o dość dużym rozproszeniu wypadków na obu drogach krajowych, a zatem o konieczności zwrócenia uwagi na stan brd na drogach krajowych w tym województwie.
- ✚ Na podstawie analizy liczby wypadków i liczby osób poszkodowanych spośród 35 odcinków uznanych za niebezpieczne, wytypowano 12 odcinków, wyróżniających się szczególną ciężkością wypadków.

IV. Wnioski końcowe i rekomendacje

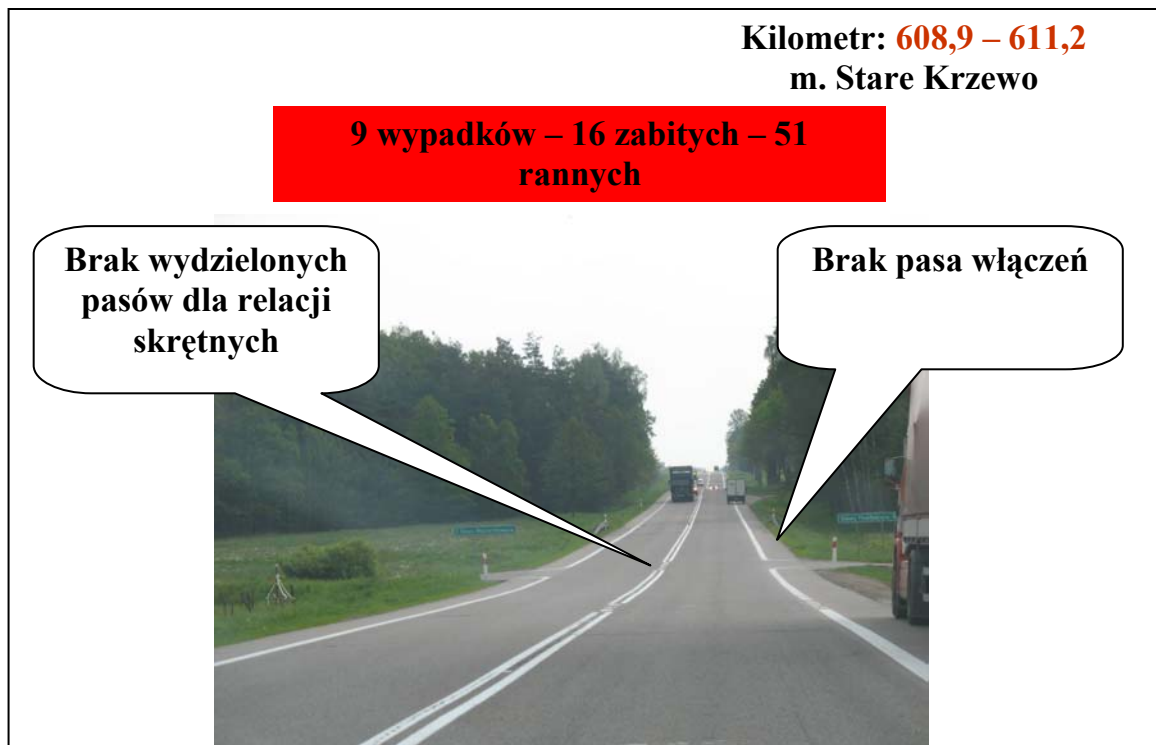
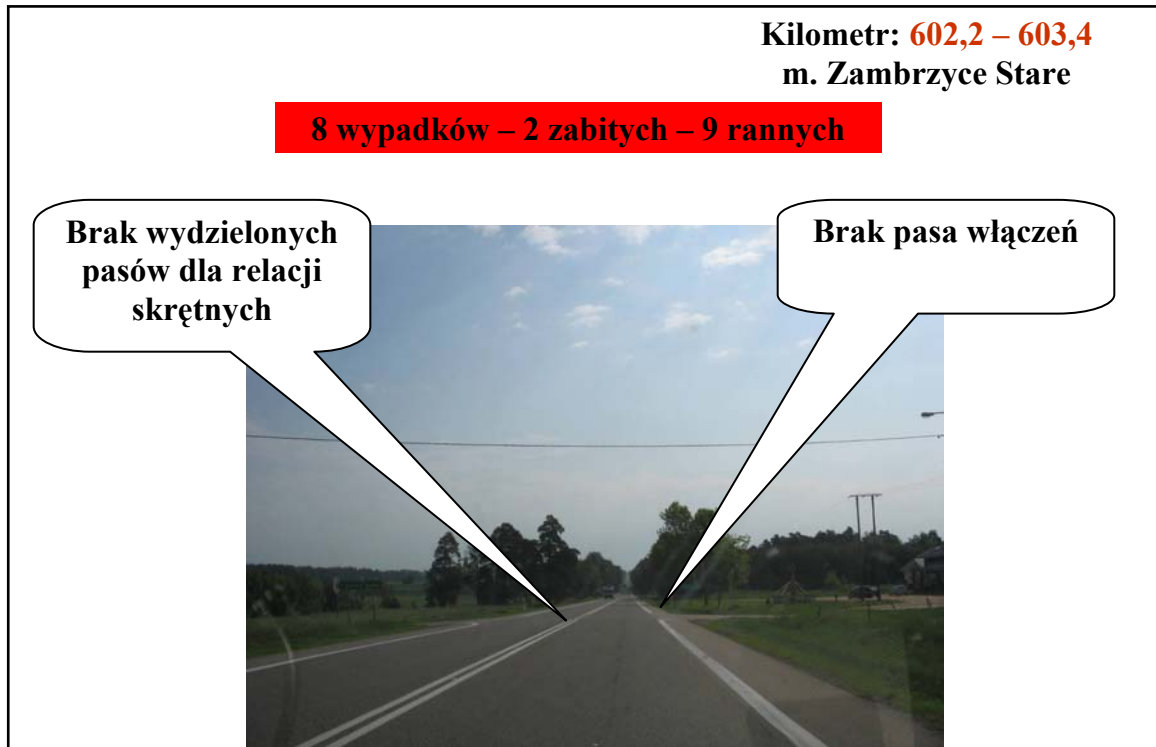
- ✚ Zasadniczym problemem związanym z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego na zamiejskich drogach krajowych w woj. podlaskim jest bardzo duża ciężkość wypadków, tj. duży udział wypadków śmiertelnych w ogólnej liczbie wypadków.
- ✚ Przeprowadzone analizy skłaniają do stwierdzenia, że może istnieć związek pomiędzy wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej nr 8, a w szczególności może istnieć związek pomiędzy wzrostem liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych, a zwiększeniem się natężenia ruchu samochodów ciężarowych, w wyniku wprowadzenia ograniczeń ruchu towarowego na drodze nr 61.
- ✚ W odniesieniu do wytypowanych odcinków o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu powinny zostać podjęte działania eliminujące możliwość zajścia wypadku drogowego. **Dla każdego z wymienionych odcinków powinny zostać przeprowadzone szczegółowe analizy zagrożenia brd i zaproponowane działania zaradcze.**
- ✚ Z uwagi na to, że na drogach nr 8 i 61 w województwie podlaskim występują wypadki charakteryzującą się największą w Polsce ciężkością wypadków, przy stosunkowo małych natężeniach ruchu istnieją obawy, że w wyniku wzrostu ruchu sytuacja ta może ulec jeszcze dalszemu pogorszeniu. **W tej sytuacji wskazane jest niezwłoczne wprowadzenie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu w wyznaczonych niebezpiecznych miejscach nie zwlekając do czasu wykonania planowanej i dyskutowanej modernizacji dróg nr 8 i 61.**

Załącznik:

Przykłady niebezpiecznych miejsc oraz metod poprawy bezpieczeństwa

Załącznik:

Przykłady niebezpiecznych miejsc oraz metod poprawy bezpieczeństwa



Kilometr: 616,8 – 618,6
m. Jezewo Stare

11 wypadków – 4 zabitych – 15 rannych

- Brak wydzielonego azylu dla pieszych
- Brak pulsującej sygnalizacji

Brak wydzielonych pasów dla relacji skrzyżnych



Kilometr: 630,4 – 631,3
m. Złotonia

7 wypadków – 4 zabitych – 9 rannych

Brak wydzielonego pasa dla relacji skrzyżnej

Brak wydzielonego pasa włączeń

