



# ZAGROŻENIA W RUCHU DROGOWYM NA DROGACH WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

- Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w latach 2006-2008
- Procedury efektywnego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach wojewódzkich



Wrocław, marzec 2010



## Szanowni Państwo

Kieruję do Państwa opracowanie zawierające analizę zaistniałych zdarzeń (wypadków) na drogach wojewódzkich w okresie od 2006 r. Przedstawione w nim treści, rozwiązania traktujemy jako jeden z elementów kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. W materiale oprócz „fotografii” zaistniałych zdarzeń podjęto również starania określenia kierunków działania w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zachęcam Państwa do lektury przedstawionego materiału.

**Zbigniew SZCZYGIEŁ**

**Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego**

**Zespół autorski:**

Pod przewodnictwem

**Zbigniewa Szczygła – Członka Zarządu Województwa Dolnośląskiego**

w składzie:

**Piotr Kordysz**

**Mariusz Jagodziński**

## Spis treści

### • **CZEŚĆ I: Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w latach 2006 – 2008** (Opracowanie: Piotr Kordysz)

1. Zarządcy dróg.....	7
1.1. Zarządcy dróg i ich zadania.....	7
1.2. Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych.....	7
1.3. Działania w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych.....	8
1.4. Działania w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na dr. publ....	8
2. Dane ogólne o motoryzacji i wypadkach drogowych.....	9
2.1. Bezpieczeństwo transportu w Polsce.....	9
2.2. Ogólne dane o motoryzacji.....	11
2.3. Wypadki drogowe i ich skutki.....	12
3. CEL ANALIZY.....	14
4. Ogólna charakterystyka dróg województwa dolnośląskiego.....	15
4.1. Wykaz dróg wojewódzkich województwa dolnośląskiego.....	16
5. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich.....	19
5.1. Stan bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego.....	22
5.2. Czas powstawania wypadków drogowych w latach 2006 - 2008	28
5.3. Rodzaje zdarzeń drogowych.....	32
5.4. Miejsca powstawania wypadków drogowych.....	34
5.5. Zdarzenia drogowe wg infrastruktury drogowej i warunków atmosfer...	37
5.6. Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierującego.....	41
5.7. Wypadki drogowe i ich skutki na poszczególnych drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego.....	43
5.8. Miasta w województwie dolnośląskim wg liczby zdarzeń na drogach wojewódzkich w latach 2006 – 2008.....	50
6. PODSUMOWANIE.....	52
7. PODSTAWOWE WNIOSKI.....	55

- **CZĘŚĆ II: Procedury efektywnego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach wojewódzkich** (Opracowanie: Piotr Kordysz, Mariusz Jagodziński)

1. Rodzaje zagrożeń.....	58
2. Rola i zadania Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu w zakresie zapewnienia bezpiecznej eksploatacji dróg wojewódzkich.....	59
2.1. Zadania DSDiK w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	59
2.2. Procedura gromadzenia i przetwarzania informacji.....	60
2.3. Zarządzanie drogami wojewódzkimi w trybie porozumienia z organami samorządu terytorialnego.....	64
3. Zasadnicze wnioski wynikające z analizy procedur postępowania w celu przeciwdziałania oraz likwidacji zagrożeń (skutków) w ruchu drogowym.....	81

ZAŁĄCZNIKI:

* Zał. 1 Raport Tygodniowy utrudnienia w ruchu drogowym na drogach wojewódzkich.....	85
* Zał. 2 Raport ZUD – Raport warunków przejazdu i pracy sprzętu.....	88
* Zał. 3 Zeszyt służby dyspozycyjnej.....	91
* Zał. 4 Podstawowy układ drogowy Województwa Dolnośląskiego	

## **Przedmowa**

Zasadniczym celem przyjętego przez Sejmik Województwa „Programu wspierania systemu bezpieczeństwa Województwa Dolnośląskiego” jest podejmowanie zintegrowanych działań mających na celu stworzenie bezpiecznych warunków życia mieszkańcom, a także odpowiedniego klimatu dla zrównoważonego rozwoju całego regionu.

W związku z dynamicznym rozwojem transportu drogowego (przewóz osób i towarów) i wynikających z tego wzrostu zagrożenia na obszarze województwa podjęliśmy próbę analizy istniejących zagrożeń w transporcie drogowym ze wskazaniem przyczyn, skutków oraz kompetencji w zakresie ich ograniczenia lub likwidacji.

# *CZEŚĆ I*

## **Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w latach 2006-2008**

(Opracowanie: Piotr Kordysz)



# 1. Zarządcy dróg

## 1.1. Zarządcy dróg i ich zadania

Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity z 2007 roku Dz. U. Nr 19, poz. 115) organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi.

Zarządcami dróg są dla dróg:

- 1) krajowych - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) wojewódzkich - zarząd województwa;
- 3) powiatowych - zarząd powiatu;
- 4) gminnych - wójt, burmistrz, prezydent miasta.
- 5) w granicach miast na prawach powiatu (Jelenia Góra, Legnica, Wrocław) zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- a) utrzymywanie nawierzchni drogi, chodników, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
- b) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich,
- c) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- d) utrzymywanie przydrożnej zieleni w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów.

Zarządcą drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy.

Drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami oraz pętle autobusowe są drogami wewnętrznymi.

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - do właściciela terenu.

## 1.2. Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U. z 2005 roku Nr 108, poz. 908 ze zm.):

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych,
2. Marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich.
3. Starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.
4. Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu (Jelenia Góra, Legnica, Wrocław), z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.
5. Zarządzanie ruchem na drogach w strefie zamieszkania, z wyjątkiem dróg publicznych, należy do podmiotów zarządzających tymi drogami.



### **1.3. Działania w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych**

Warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, a zwłaszcza działania w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177 poz. 1729).

Działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są przez:

- 1) podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych, w szczególności:
  - a) sporządzanie projektów organizacji ruchu,
  - b) przedstawianie projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia,
  - c) rozpatrywanie projektów organizacji ruchu,
  - d) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu,
  - e) przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji,
  - f) nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu,
  - g) nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
  - h) nadzór nad zarządzaniem ruchem.
- 2) obsługę systemów sterowania ruchem za pomocą znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów,
- 3) wprowadzanie tymczasowych zakazów lub ograniczeń w ruchu w przypadku zdarzeń w wyniku, których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### **1.4. Działania w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych**

Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

- 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
  - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
  - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- 2) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

## 2. Dane ogólne o motoryzacji i wypadkach drogowych

### 2.1. Bezpieczeństwo transportu w Polsce

Szybki rozwój polskiej gospodarki w ostatnich latach spowodował duży wzrost zapotrzebowania na transport, zwłaszcza drogowy. Z jednej strony jego rozwój jest zjawiskiem pozytywnym – przyspiesza bowiem wzrost dochodu narodowego, z drugiej strony powoduje jednak wzrost kosztów zewnętrznych transportu, wśród których wypadki drogowe, degradacja istniejącej sieci dróg i zanieczyszczenie środowiska zajmują czołowe miejsce. Z niepokojem obserwujemy, że w Polsce dynamicznemu rozwojowi motoryzacji nie towarzyszą odpowiednie działania modernizacyjne i prewencyjne. W efekcie państwo polskie oferuje swym obywatelom niebezpieczny dla nich system transportowy. Gdy w 1991 roku liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach osiągnęła niemal 8 tys. osób, zaalarmowane rosnącym ryzykiem społeczeństwo zdecydowało się podjąć pierwsze działania w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bank Światowy wysłał do Polski grupę ekspertów, którą kierował wybitny francuski specjalista J. Gerondeau. Po zapoznaniu się ze stanem bezpieczeństwa eksperci stwierdzili, że główną przyczyną tego stanu rzeczy jest brak jakichkolwiek systemowych przeciwdziałań oraz brak długofalowego programu zapobiegania wypadkom. W konsekwencji doszło do powołania przez rząd RP w 1993 roku Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz opracowania i wdrożenia w 1996 roku Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT.

W 2007 roku na polskich drogach zginęło 5,5 tys. osób, a obrażenia odniosło ponad 63 tys. naszych obywateli. W ciągu ostatnich 6 lat liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych ustabilizowała się na tym poziomie, podczas gdy w tym samym okresie kraje UE (Francja, Portugalia, Luksemburg) potrafiły obniżyć tę liczbę o 35-42%. Wyniki te wskazują, że działania podejmowane w Polsce, na wszystkich szczeblach administracji państwowej i samorządowej, nie przynoszą oczekiwanych efektów.

Przyjęta przez Radę Ministrów w czerwcu 2005 r. „Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025”, prócz zadań: unowocześnienia podstawowej sieci transportowej, zakończenia restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych, stworzenia systemu efektywnej współpracy między rządem i samorządami w dziedzinie transportu, wymienia również zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Zadanie to odnosi się do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy bezpieczeństwa transportu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie ma prowadzić do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz –

w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.

Polityka transportowa UE jasno wyznaczyła rangę problemu bezpieczeństwa, przyjmując jako cel zmniejszenie w latach 2001-2010 liczby śmiertelnych ofiar o 50%, głównie poprzez integrację badań naukowych prowadzonych w Unii, harmonizację przepisów, promowanie nowych technologii w konstrukcji pojazdów, nowych wytycznych projektowania dróg i bezpiecznego ich otoczenia oraz stosowanie inteligentnych systemów, zwłaszcza w nadzorze nad ruchem drogowym. Opracowany nowy Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2005, uwzględniający wytyczne UE, wpisany jest w program rozwoju Polski na lata 2007-2013 oraz bazuje na strategicznym dokumencie, jakim jest „Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025”.

W Polsce bezpieczeństwo transportu jest nadal postrzegane jako zadanie, które powinno być realizowane równolegle w kilku obszarach; począwszy od inżynierii infrastruktury oraz inżynierii pojazdów drogowych, szynowych, statków powietrznych, a także jednostek pływających z nawigacją, kończąc na edukacji użytkowników i kształceniu kadry specjalistów oraz na prawie i kontroli jego przestrzegania. Tymczasem najnowsze badania naukowe dowodzą, że bezpieczeństwo transportu bazujące na procedurach stosowanych w trzech podstawowych filarach: inżynierii, edukacji i regulacjach prawnych, eksploatowanych niezależnie w poszczególnych gałęziach transportu, w głównej mierze zależy od poziomu ich zintegrowania, który właściwie decyduje o efekcie końcowym, czyli minimalizacji zagrożenia zdrowia i życia pasażerów oraz ryzyka utraty lub uszkodzenia ładunków.

Badania i analizy bezpieczeństwa transportu są kluczem do postępu, ich wyniki stanowią podstawę wydawania regulacji prawnych i tworzenia procedur minimalizujących ryzyko wypadku. Wymaga to opracowania metod tych badań oraz właściwych dla nich regulacji prawnych. W Polsce niestety zarówno zarządzanie bezpieczeństwem transportu, jak i badania naukowe w tym obszarze są rozproszone. Świadczą o tym działające liczne instytucje i organizacje, funkcjonujące w różnych rodzajach transportu. Wiele z nich obsługuje tylko jeden szczebel zarządzania, posiada gałęziowe kompetencje, monitoruje stan bezpieczeństwa wyłącznie w obszarze danej gałęzi. Rozproszenie można zauważyć także wśród licznych instytucji i organizacji krajowych tworzących wyłącznie branżowe bazy danych, raporty, monitoring wypadków. Stąd konieczne jest podjęcie działań w celu utworzenia wspólnej płaszczyzny koordynacji badań naukowych oraz współpracy z gospodarką. Należy odnotować, że zgodnie z kompetencjami osobno monitorowane są wypadki i zdarzenia zaistniałe w transporcie zbiorowym. Bazy danych prowadzą w szczególności: KG Policji, KG Państwowej Straży Pożarnej, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Izba Gospodarcza Komunikacji

Miejskiej, przedsiębiorstwa przewozowe. Do grona instytucji należy dodać liczne instytucje i organizacje wspierające, jak: uczelnie wyższe, branżowe ośrodki naukowo-badawcze, urzędy miast i gmin, samorządy lokalne, a także straż miejską i lokalne zarządy transportu. Podane informacje dobitnie pokazują, że w Polsce zarówno formy zarządzania transportem, jak i podział kompetencji w zakresie bezpieczeństwa są rozproszone i zróżnicowane w poszczególnych gałęziach transportu. W tym stanie rzeczy istnieją niewielkie możliwości działania zintegrowanego [S. Gapiński, R. Krystek „Bezpieczeństwo Transportu”, Magazyn Autostrady 10/2008].

## 2.2. Ogólne dane o motoryzacji

Od początku lat dziewięćdziesiątych liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. Położenie naszego kraju na mapie Europy, jego usytuowanie na szlaku tranzytowym wschód – zachód, generuje bardzo duży ruch tranzytowy. Jak wynika z danych Komendy Głównej Straży Granicznej, w 2008 roku przez zewnętrzne granice UE do Polski wjechało 8 977 117 pojazdów, w tym 7 324 543 samochody osobowe.

Liczba pojazdów silnikowych zarejestrowanych w poszczególnych województwach w latach 2006 – 2008.

Jednostka Terytorialna	ogółem		
	2006	2007	2008
	[szt]	[szt]	[szt]
POLSKA	18 035 047	19 471 836	21 336 913
ŁÓDZKIE	1 089 412	1 179 389	1 440 637
MAZOWIECKIE	2 645 888	2 874 435	3 359 158
MAŁOPOLSKIE	1 367 881	1 477 724	1 754 374
ŚLĄSKIE	1 915 937	2 053 875	2 332 561
LUBELSKIE	851 344	917 684	1 207 100
PODKARPACKIE	802 057	857 626	1 083 313
PODLASKIE	459 582	491 824	644 009
ŚWIĘTOKRZYSKIE	519 979	566 138	724 209
LUBUSKIE	455 998	491 706	567 505
WIELKOPOLSKIE	1 699 680	1 836 122	2 193 405
ZACHODNIOPOMORSKIE	634 021	705 024	855 315
DOLNOŚLĄSKIE	1 231 269	1 334 205	1 518 957
OPOLSKIE	486 111	518 431	587 365
KUJAWSKO-POMORSKIE	808 297	890 190	1 142 096
POMORSKIE	959 087	1 043 386	1 212 837
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	531 023	580 288	714 072

### 2.3. Wypadki drogowe i ich skutki

W 2008 roku na drogach Województwa Dolnośląskiego wydarzyły się **3 003** wypadki drogowe:

- w porównaniu z rokiem 2006, kiedy to wydarzyło się **3 030** wypadków, liczba ta zmalała o **27** wypadków (- **0,89** %);
- w porównaniu z 2007 rokiem, w którym zanotowano **3 115** wypadków, liczba ta zmalała o **112** wypadków (- **3,59**%).

W wyniku wypadków drogowych **363** osoby poniosły śmierć:

- w porównaniu z rokiem 2006 nastąpił wzrost o **19** osób (+ **5,23**%);
- w stosunku do roku 2007 – wzrost o **4** osoby (+ **1,1**%).

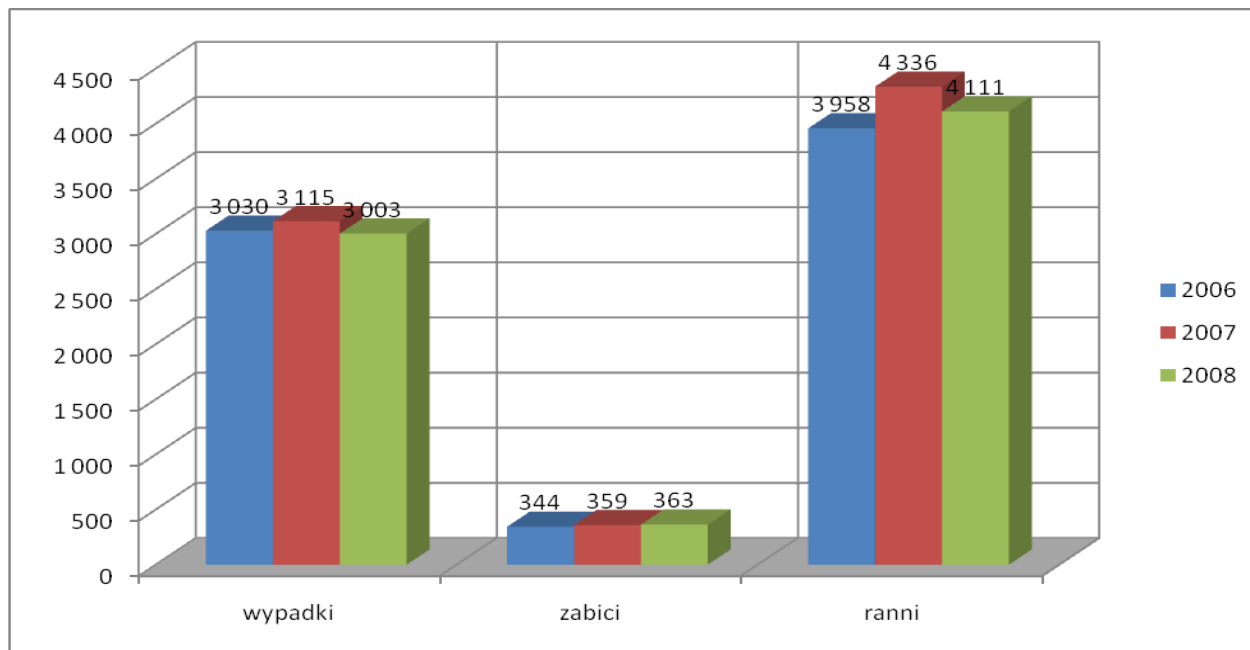
W wypadkach rannych zostało **4 111** osób:

- w porównaniu do 2006 roku zwiększyła się liczba osób rannych o **153** (+**3,72**%);
- w porównaniu do roku 2007 kiedy zanotowano **4 336** osoby ranne, liczba ta spadła o **225** osób tj. (-**5,18**%).

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach.

Jednostka terytorialna	wypadki ogółem			ofiary śmiertelne			ranni		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
	[szt]	[szt]	[szt]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]
Polska	46 876	49 536	49 054	5 243	5 583	5 437	59 123	63 224	62 097
Łódzkie	4 554	4 847	4 773	415	447	439	5 623	6 037	5 953
Mazowieckie	6 617	6 881	6 910	849	956	920	8 177	8 485	8 394
Małopolskie	4 440	4 720	4 677	308	341	344	5 692	6 146	5 973
Śląskie	6 179	6 320	5 903	427	475	455	7 742	7 870	7 294
Lubelskie	2 211	2 419	2 358	341	351	372	2 757	3 051	2 955
Podkarpackie	2 223	2 278	2 356	260	257	234	2 873	2 985	3 003
Podlaskie	1 135	1 162	1 136	208	209	162	1 425	1 441	1 482
Świętokrzyskie	1 886	1 919	1 899	221	256	240	2 340	2 397	2 358
Lubuskie	835	908	906	147	155	170	1 125	1 191	1 236
Wielkopolskie	4 500	4 886	4 882	511	511	553	5 712	6 338	6 265
Zachodniopomorskie	1 771	1 937	1 860	233	229	244	2 173	2 410	2 342
<b>Dolnośląskie</b>	<b>3 030</b>	<b>3 115</b>	<b>3 003</b>	<b>344</b>	<b>359</b>	<b>363</b>	<b>3 958</b>	<b>4 336</b>	<b>4 111</b>
Opolskie	1 048	1 087	1 043	128	136	141	1 325	1 395	1 281
Kujawsko-Pomorskie	2 051	2 038	1 908	347	364	311	2 560	2 564	2 343
Pomorskie	2 751	3 057	3 199	256	266	265	3 533	3 988	4 159
Warmińsko-Mazurskie	1 645	1 962	2 241	248	271	224	2 108	2 590	2 948

Wypadki drogowe i ich skutki w latach 2006-2008.



### 3. Cel analizy

Przedmiotem analizy jest przedstawienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w latach 2006 – 2008.

Analiza nie obejmuje miast na prawach powiatu – Jelenia Góra, Legnica, Wrocław.

W opracowaniu wykorzystano dane zawarte w nowej bazie danych *SEZAR* (System Ewidencji Zdarzeń i Analiz Ruchu) powstałej w celu umożliwienia pobierania, gromadzenia i przetwarzania danych o kolizjach i wypadkach rejestrowanych przez policję (Komendę Główną Policji) w nowym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK), który został wdrożony w służbach ruchu drogowego w lipcu 2006 roku.

Dane zawarte w niniejszej analizie udostępniła Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu.

#### 4. Ogólna charakterystyka dróg województwa dolnośląskiego

	J. m.	2006	2007	2008
<b>DROGI PUBLICZNE GMINNE</b>				
<b>Drogi gminne w powiecie</b>				
o nawierzchni twardej	km	5 999,6	6 096,4	4 955,9
o nawierzchni twardej ulepszonej	km	4 781,0	4 907,9	408,0
o nawierzchni gruntowej	km	3 959,9	3 819,6	3 822,0
<b>DROGI PUBLICZNE POWIATOWE</b>				
<b>Drogi powiatowe wg typu nawierzchni</b>				
o nawierzchni twardej	km	8 469,4	8 418,6	8 413,0
o nawierzchni twardej ulepszonej	km	8 269,7	8 220,0	6 089,6
o nawierzchni gruntowej	km	450,4	416,4	8 218,4
<b>Drogi wg typu nawierzchni, lokalizacji i własności</b>				
o nawierzchni twardej				
ogółem				
ogółem	km	18 200,3	18 262,0	18 253,1
krajowe	km	1 319,1	1 336,0	1 336,1
wojewódzkie	km	2 412,2	2 411,0	2 414,4
powiatowe	km	8 469,4	8 418,6	8 413,0
gminne	km	5 999,6	6 096,4	6 089,6
miejskie				
ogółem	km	4 765,1	4 803,5	4 857,8
krajowe	km	301,5	333,3	350,7
wojewódzkie	km	486,1	484,9	488,3
powiatowe	km	1 069,9	1 039,8	1 035,0
gminne	km	2 907,6	2 945,5	2 983,8
zamiejskie				
ogółem	km	13 435,2	13 458,5	13 395,3
krajowe	km	1 017,6	1 002,7	985,4
wojewódzkie	km	1 926,1	1 926,1	1 926,1
powiatowe	km	7 399,5	7 378,8	7 378,0
gminne	km	3 092,0	3 150,9	3 105,8
o nawierzchni twardej ulepszonej				
ogółem				
ogółem	km	16 780,7	16 873,6	16 923,6
krajowe	km	1 319,1	1 336,0	1 336,1
wojewódzkie	km	2 410,9	2 409,7	2 413,2
powiatowe	km	8 269,7	8 220,0	8 218,4
gminne	km	4 781,0	4 907,9	4 955,9
miejskie				
ogółem	km	4 507,7	4 553,6	4 607,6
krajowe	km	301,5	333,3	350,7
wojewódzkie	km	485,1	483,9	487,4
powiatowe	km	1 057,6	1 030,9	1 026,7
gminne	km	2 663,5	2 705,5	2 742,8
zamiejskie				
ogółem	km	12 273,0	12 320,0	12 316,0
krajowe	km	1 017,6	1 002,7	985,4
wojewódzkie	km	1 925,8	1 925,8	1 925,8
powiatowe	km	7 212,1	7 189,1	7 191,7
gminne	km	2 117,5	2 202,4	2 213,1



#### 4.1. Wykaz dróg wojewódzkich województwa dolnośląskiego (stan na 14 sierpnia 2009 r.)

<b>Legenda :</b>
Nowa droga
Zmiana numeru / Zmiana numeru - połączenie dróg
bez zmian
* - drogi w granicach miasta na prawach powiatu w zarządzie gminy Wrocław
[...] przebieg dróg w granicach miast na prawach powiatu w zarządzie odpowiednich gmin miejskich
G – drogi główne Z – drogi zbiorcze

L.p.	Numer Drogi		Klasa Drogi	Przebieg	Długość drogi
	Nowy	Dawny			
1	104	104 (20102)	Z	(DW292) Trzęsów - Leszkowice (DW330)	4,78 km
2	111	111 (20107)	Z	Chobienia - Naroczyce - Buszkowice – Ścinawa (DK36)	15,08 km
3	292	292	G	Nowe Żabno - Bytom Odrzański - Głogów - Orsk - Rudna – Lubin (DK3)	62,96 km
4	296	296	G	Howa - Ruszów – Lubań (DK30)	40,33 km
5	297	297	G	Nowa Sól (DK3) - Szprotawa - Bolesławiec – Lwówek Śląski – Pasicznik (DK30)	61,99 km
6	298	298 (34)	Z	Kłobuczyn (DK3) - Nielubia (DK12)	4,16 km
7	305	305 (322)	Z	Wolsztyn - Wschowa – Wroniec (DW324)	11,92 km
8	317	317 (4)	G	Zgorzelec (DK30) - granica państwa PL-D	2,19 km
9	319	319	G	Krzepielów – Grodziec Mały - Głogów (DK12)	11,53 km
10	320 *	320	Z	[Wrocław Pilczyce (DK94) – Wrocław Maślice – Wrocław Rędzin - Wrocław Lipa Piotrowska (DW342)]	
11	321	321	Z	Kierzno - Głogów	13,78 km
12	322 *	322	Z	[Wrocław Lipa Piotrowska (DW342) – stacja PKP Wrocław Osobowice]	
13	323	323	G	Leszno - Góra - (przeprawa promowa w m. Ciechanów) – Studzionki (DW334)	39,88 km
14	324	324	G	Szlichtyngowa (DK12) – Wroniniec - Góra – Załęczce (DK36)	44,10 km
15	327 *	327	Z	[stacja PKP Wrocław Różanka – stacja PKP Wrocław Osobowice]	
16	328	328 (328+370)	G/Z	Nowe Miasteczko - Przemków - Chocianów - Chojnów - Złotoryja - Świerzawa - Wojcieszów – Marciszów (DK5)	98,77 km
17	329	329	G	Głogów - Jerzmanowo - Nowe Osiedle (DK3)	10,87 km
18	330	330	Z	Krzepitów - Pęcław - Leszkowice - Belcz Wielki - Luboszyce (DW323) brak mostu i przeprawy promowej przez rzekę Odrę	21,55 km
19	331	331	G	Chocianów (DW328) - Polkowice – Rudna (DW292)	35,82 km
20	332	332	Z	Tarnówek (DW331) - Rynarcice – Rudna (DW331)	16,05 km
21	333	333	Z	Ciechanów (DW323) - Lubów – Chobienia (DW334)	5,97 km
22	334	334	Z	Nieszczyce (DW292) - Chobienia (prom w m. Chobienia) - Jemielno - Krzelów - Moczydlnica Dworska (DW338)	32,33 km
23	335	335	G	Chojnów (DK94) – Lubin (DK3)	24,96 km
24	336	336 (1409)	Z	[Wrocław Maślice (DW320) – Wrocław Marszowice] – Wilkszyn – Piszczowice - stacja PKP Brzezinka Średzka	5,37 km
25	337 *	337	Z	[Wrocław Maślice (DW336) – stacja PKP Wrocław Pracze]	
26	338	338	G	Wińsko (DK36) - Moczydlnica Dworska - Wołów - Lubiąż – Kawice (DK94)	40,54 km
27	339	339	G	Lubiąż - Strupina – Wołów (DW340)	29,13 km
28	340	340	G	Ścinawa (DK36) - Wołów - Trzebnica – Oleśnica (DK8)	80,13 km
29	341	341	Z	Prawików (DW338) - Brzeg Dolny – Pęgów (DW342)	33,78 km
30	342	342	G	[Wrocław Różanka (DK5) – Wrocław Świniary] – Szewce – Pęgów - Oborniki Śląskie – Strupina (DW339)	29,94 km
31	343	343 (1402)	Z	Oborniki Śląskie (DW342) - stacja PKP Oborniki Śląskie	0,40 km
32	344	1970D	G	DW348 – planowana obwodnica Tyńca Małego (DK35)	0,02 km

33	345	345	G	Wilczków (DK94) - Budziszów Wielki – Strzegom (DK5)	28,61 km
34	346	346	G	Środa Śląska (DK94) - Kąty Wrocławskie - Gaj Oławski – Godzikowice (DK94)	69,99 km
35	347	347	G	[Wrocław Grabiszyn (DK94) – Wrocław Oporów] -Mokronos Dolny - Pietrzykowice - Kąty Wrocławskie (A-4)	16,73 km
36	348	1950D	G	Małuszów (DK35) – węzeł Pietrzykowice (A-4)	1,07 km
37	349 *	349	Z	[Wrocław Pilezyce (DK94) – stacja PKP Wrocław Kuźniki]	
38	350	350	G	Łęknica (DK12) - Przewóz - Gozdnicza - Ruszów – Osiecznica – Bolesławiec (DK94)	39,18 km
39	351	351	G	Jagodzin (DW296) – Pieńsk – Zgorzelec (DK94)	32,37 km
40	352	352	G	Zgorzelec (DK30) - Bogatynia - granica państwa PL-ČR	36,05 km
41	353	353	Z	Pieńsk (DW351) – Strzelno (DK94)	12,99 km
42	354	354	G	Bogatynia (DW352) - Sieniawka - granica państwa	9,78 km
43	355	355	G	Koźmin (DW352) - Zawidów - granica państwa PL-ČR	7,91 km
44	356 *	356	Z	[Wrocław Pilezyce (DK94) – stacja PKP Wrocław Żerniki(DW362)]	
45	357	357	G	Radomierzyce (DW352) - Lubań - Nowogrodziec - Zebrzydowa – Osiecznica (DW350)	54,18 km
46	358	358+404	G	Włosień (DW357) - Leśna – Pobiedna – (DW361) - Krobica - Świeradów Zdrój - Szklarska Poręba (DK3)	54,00 km
47	359 *	359	Z	[Wrocław Leśnica (DK94) – stacja PKP Wrocław Leśnica]	
48	360	360	G	Gryfów Śląski (DK30) - Giebułtów - Świecie - granica państwa PL-ČR	14,19 km
49	361	361	G	Radoniów (DK30) - Mirk - Krobica - granica państwa PL-ČR	18,18 km
50	362	362	Z	Kąty Wrocławskie (DW347) - Wszemiłowice - Stoszyce - Romnów - Skalka – [Wrocław Jerzmanów – Wrocław Żerniki - Wrocław Kuźniki (DW349)]	12,60 km
51	363	363 + 373	G	Bolesławiec (DK94) - Złotoryja - Jawor – Jenków (DW345)	68,31 km
52	364	364	G	Gryfów Śląski (DK30) - Lwówek Śląski - Złotoryja – [Legnica ul. Złotoryjska - Legnica Stare Miasto (DK94)]	56,40 km
53	365	365	G	[Jelenia Góra Zabobrze (DK3)] - Świerzawa – Jawor (DW363)	38,98 km
54	366	366	G	Piechowice (DK3) – Miłków - Kowary (DW367)	24,27 km
55	367	367	G	[Jelenia Góra Grabanów (DK3) – Jelenia Góra centrum] - Kowary – Przełęcz Kowarska - Kamienna Góra – Wałbrzych (DK35)	48,92 km
56	368	368	G	Ogorzelec (DW369) - Przełęcz Okraj - granica państwa PL-ČR	6,22 km
57	369	369	G	Przełęcz Kowarska (DW367) – Ogorzelec – Lubawka (DK5)	16,28 km
58	370	47842	Z	Mokronos Dolny (DW347) - stacja PKP Smolec	4,31 km
59	371	5 L	G	przejście przez Świebodzice	1,52 km
60	372	20317	Z	Ścinawa (DK36) - Zaborów – Prochowice (DK94)	18,00 km
61	373	5 O	G	przejście przez Świebodzice	0,76 km
62	374	374	G	Jawor (DK3) - Stanowice – Świebodzice (DK35)	31,42 km
63	375	375	G	Dobromierz (DK5) – Szczawno Zdrój - Wałbrzych (DW376)	21,90 km
64	376	376	G	Wałbrzych (DK35) - Szczawno Zdrój - Boguszów Gorce (DW367)	14,92 km
65	378	378 (384)	G	Biedrzychów (DK39) - Grodków	12,40 km
66	379	379	Z	Wałbrzych (DW381) - Modliszów – Świdnica (DW382)	20,93 km
67	380	380	Z	Unisław Śląski (DK35) – Głuszycza (DW381)	9,79 km
68	381	381	G	Wałbrzych (DK35) – Głuszycza - Nowa Ruda – Gorzuchów - Kłodzko (DK8)	49,08 km
69	382	382	G	Stanowice (DW374) - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śląskie – Chałupki- Paczków - granica państwa PL-ČR	72,55 km
70	383	383	Z	Jedlina Zdrój (DW381) - Walim – Pieszyce – Dzierżoniów (DW382)	30,51 km
71	384	384	G	Wolibórz (DW385)– Bielawa - Dzierżoniów – Łagiewniki (DK8)	37,98 km
72	385	385	G	Jacowice (DK46) – Grodków – Ziębice - Ząbkowice Śląskie – Wolibórz – Tłumaczów - granica państwa PL-ČR	74,61 km
73	386	386	G	Ścinawka Średnia (DW387) – Gorzuchów (DW381)	7,95 km
74	387	387	Z	Tłumaczów - Ścinawka Średnia – Ratno Dolne - Kudowa Zdrój (DK8)	36,79 km
75	388	388	G	Ratno Dolne (DW387) - Polanica Zdrój - Bystrzyca Kłodzka (DK33)	34,06 km
76	389	389	Z	Duszniki Zdrój (DK8) – Mostowice (granica państwa PL-ČR) - Międzyzlesie (DK33)	50,93 km
77	390	390 (390+391)	G/Z	Kamieniec Ząbkowicki (DW382) - Mąkolno - Złoty Stok - Lądek Zdrój (DW392)	29,27 km

78	392	392 (392+393)	G	Żelazno (DK33) - Łądek Zdrój - Stronie Śląskie - Bystrzyca Kłodzka (DK33)	44,13 km
79	393	393 (359)	G	Lubań (DK30) – Leśna (DW358)	12,09 km
80	395	395 (394+395)	G	[Wrocław (DK8) – Wrocław Jagodno] - Strzelin - Ziębice – Chałupki (DW382)	68,60 km
81	396	396 (396+452)	G	Bierutów (DW451) - Oława – Strzelin (DK39)	61,23 km
82	403	403	G	Łukowice Brzeskie (DK39) – węzeł Młodoszowice (A-4)	5,63 km
83	404	348	Z	Szewce (DW342) - stacja PKP Szewce	1,00 km
84	439	439	G	Żmigród (DK5) – Milicz (DK15)	31,06 km
85	440	440 (1405)	Z	Borowa Oleśnicka (DK8) - stacja PKP Borowa Oleśnicka	1,22 km
86	446	446 (1406)	Z	Długołęka (DK8) - stacja PKP Długołęka	0,09 km
87	448	448	G	Milicz (DK15) - Twardogóra – Syców (DK8)	47,74 km
88	449	449	G	Syców (DK8) - Ostrzeszów - Blaszków	5,95 km
89	451	451	G	Oleśnica (DK8) - Bierutów - Namysłów	18,95 km
90	452 *	452	Z	[Wrocław Psie Pole (DK8) – stacja PKP Wrocław Psie Pole]	
91	453 *	453	Z	[Wrocław Poświętne (DW342) – stacja PKP Wrocław Sołtysowice]	
92	455	455	G	[Wrocław Plac Grunwaldzki (DK8) – Wrocław Wojnow] – Czernica - Jelcz Laskowice – Oława (DW396)	24,62 km
93	475	344	Z	Pegów (DW342) - stacja PKP Pegów	0,02 km
<b>ŁĄCZNIE</b>					<b>2327, 55 km</b>

## 5. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego

Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ofiary ranne	Ofiary śmiertelne	Zabici/100 wypadków
2006	5395	4877	518	711	68	13
2007	4358	3840	518	736	80	15
2008	4372	3902	470	671	50	7,5

W **2008** roku miały miejsce **4 372** zdarzenia drogowe (kolizje + wypadki):

- W porównaniu z rokiem **2006**, kiedy wydarzyło się **5 395** zdarzeń drogowych, liczba ta zmalała o **1 023** wypadki (-19%),
- W porównaniu z **2007** rokiem, w którym zanotowano **4 358** zdarzeń, liczba ta wzrosła o **14** zdarzeń (+0,32%).

W wyniku wypadków drogowych **68** osób poniosło śmierć:

- w porównaniu z rokiem **2006** nastąpił spadek o **18** osób (-26,5%),
- w stosunku do roku **2007** spadek o **30** osób (-44%).

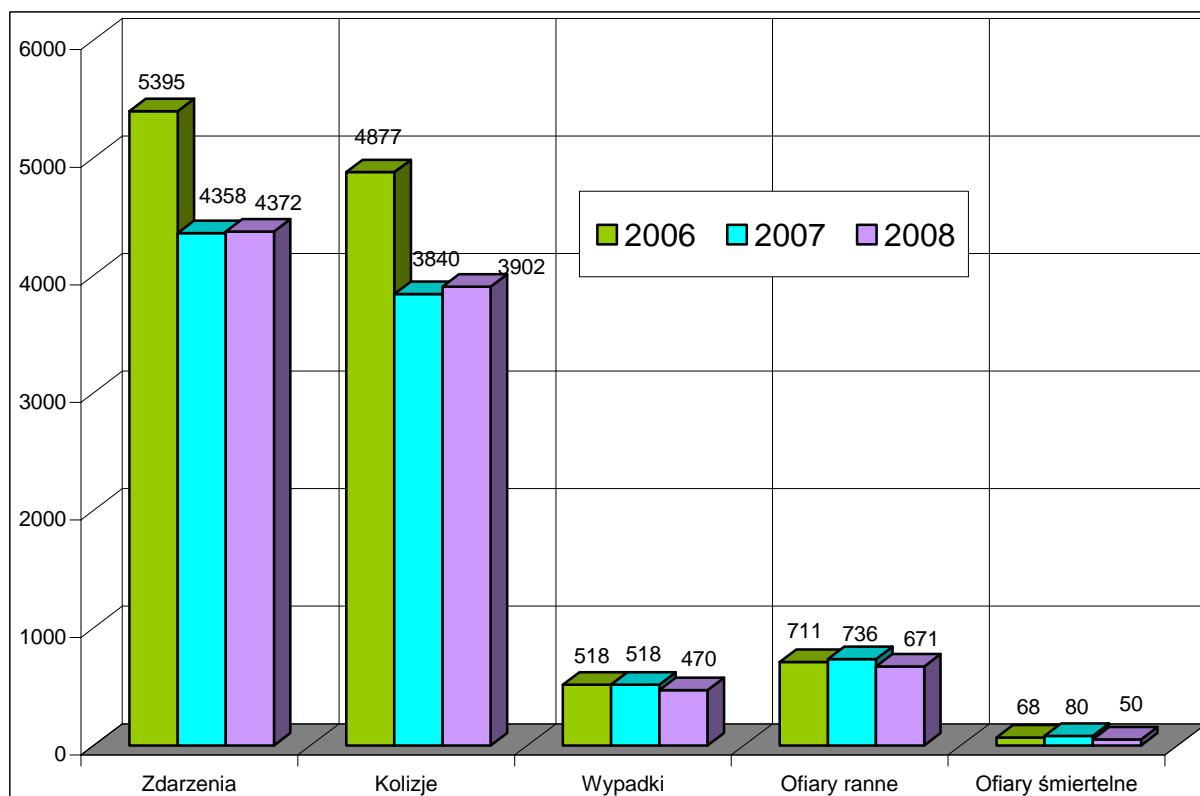
W wypadkach rannych zostało **671** osób:

- w porównaniu do **2006** roku zmniejszyła się liczba osób rannych o **40** (-6%),
- w porównaniu do roku **2007**, kiedy zanotowano **736** osoby ranne liczba ta spadła o **65** (-10%).

W **2008** roku do jednostek Policji zgłoszono **3 902** kolizje drogowe:

- w porównaniu do **2006** roku, w którym zgłoszono **4 877** kolizje, liczba ta zmalała o **975** kolizji (-20%),
- w porównaniu do **2007** roku, w którym odnotowano **3 840** kolizji liczba zwiększyła się o **62** kolizje (+1,6%).

## Wypadki drogowe i ich skutki w latach 2006 – 2008.



### Częstotliwość zdarzeń drogowych i ich skutków w 2006 r.:

- co 17 godzin dochodziło do wypadku
- co 129 godzin traciła życie osoba
- co 12 godzin zostawała ranna osoba
- co 1,8 godziny dochodziło do kolizji

### Częstotliwość zdarzeń drogowych i ich skutków w 2007 r.:

- co 17 godzin dochodziło do wypadku
- co 109,5 godziny traciła życie osoba
- co 12 godzin zostawała ranna osoba
- co 2,3 godziny dochodziło do kolizji

### Częstotliwość zdarzeń drogowych i ich skutków w 2008 r.:

- co 19 godzin dochodziło do wypadku
- co 175 godzin traciła życie osoba
- co 13 godzin zostawała ranna osoba
- co 2,2 godziny dochodziło do kolizji

Tabela koszty została opracowana w oparciu o informacje publikowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie. Tabela obejmuje koszty ofiar śmiertelnych, rannych, strat materialnych (w odniesieniu do pojazdów uczestniczących w zdarzeniu) w podziale na obszary zabudowany i niezabudowany. Koszt wypadku (koszt uśredniony również uwzględniający podział na obszary zabudowany i niezabudowany) jest podany dla sytuacji, w których nie jest znana liczba ofiar zdarzenia.

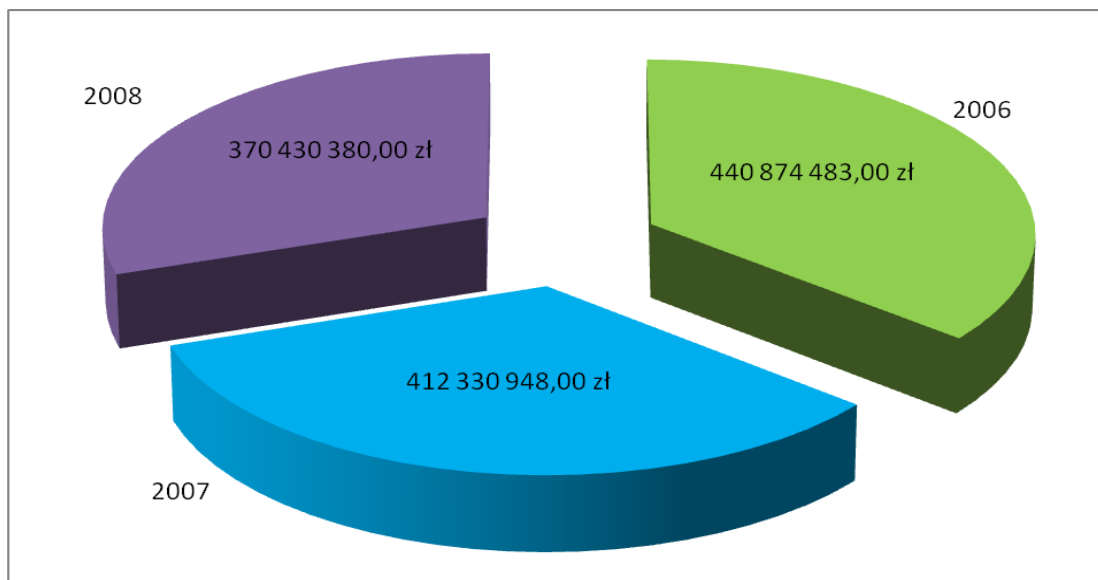
Średnie koszty jednostkowe [PLN] zdarzeń drogowych w latach 2006 – 2008 wg Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Obszar	Rok	Rannego	Zabitego	Strat Materialnych	Wypadku
Zabudowany	2006	152 557 zł	950 630 zł	42 070 zł	297 863 zł
	2007	154 372 zł	970 797 zł	42 070 zł	301 564 zł
	2008	156 184 zł	990 919 zł	42 070 zł	305 259 zł
Niezabudowany	2006	190 217 zł	1 184 768 zł	47 710 zł	569 570 zł
	2007	192 704 zł	1 210 031 zł	47 710 zł	578 467 zł
	2008	195 186 zł	1 235 238 zł	47 710 zł	587 345 zł

Łączne koszty zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego wyniosły:

- w 2006 roku – **440 874 403 zł**
- w 2007 roku – **412 330 948 zł**
- w 2008 roku – **370 430 380 zł**

Łączne koszty zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego.



## 5.1. Stan bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego



Powierzchnia i ludność w województwie dolnośląskim.

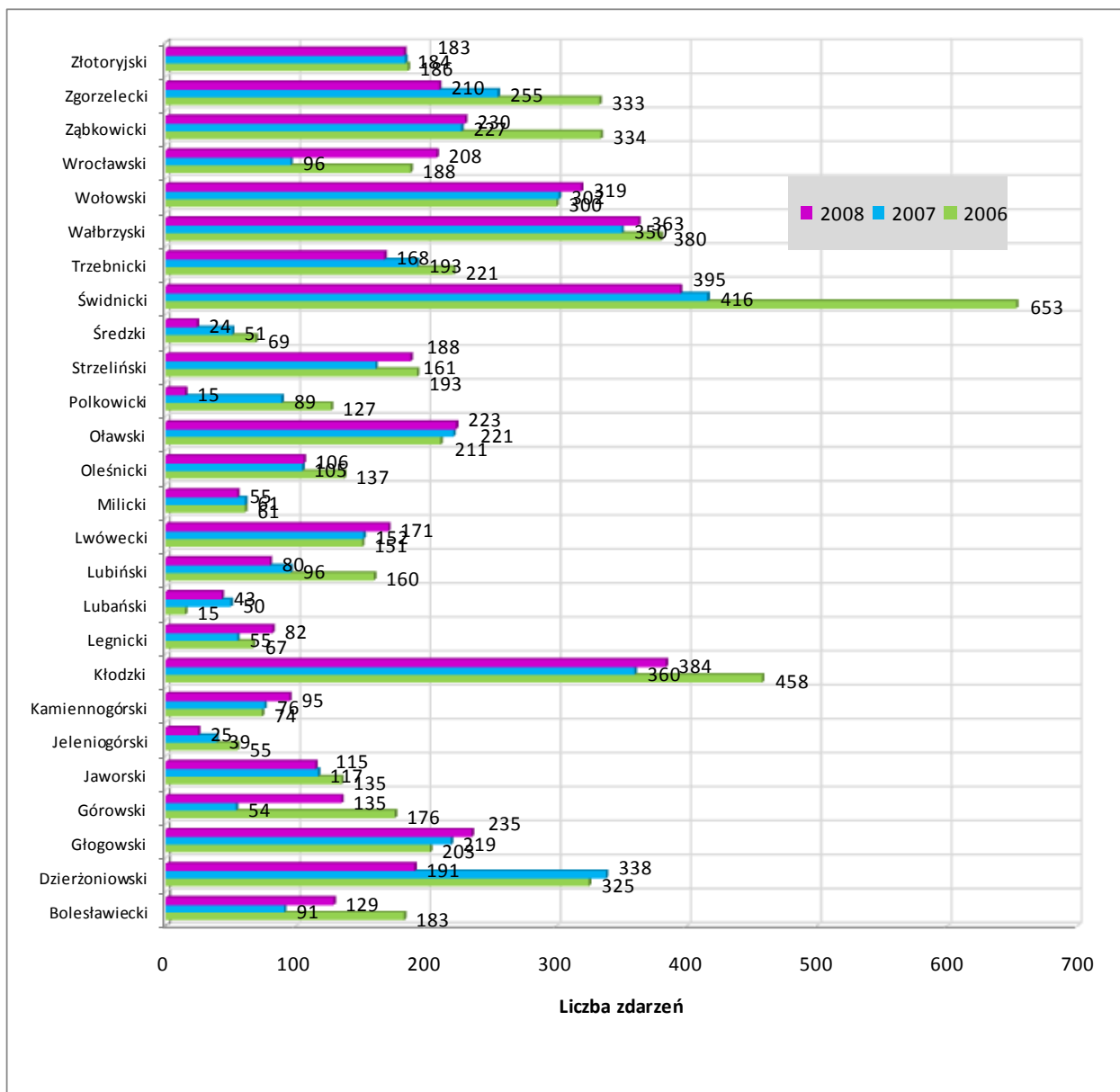
Jednostka terytorialna	ludność ogółem	ludność ogółem	ludność ogółem	pow. ogółem w ha	pow. ogółem w km <sup>2</sup>
	2006	2007	2008		
	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[ha]	[km <sup>2</sup> ]
<b>DOLNOŚLĄSKIE</b>	<b>2 882 317</b>	<b>2 878 410</b>	<b>2 877 059</b>	<b>1 994 677</b>	<b>19 947</b>
Powiat bolesławiecki	88 501	88 557	88 848	130 351	1 304
Powiat jaworski	51 970	51 793	51 761	58 155	582
Powiat jeleniogórski	63 711	63 824	63 757	62 714	627
Powiat kamiennogórski	46 234	46 004	45 723	39 569	396
Powiat lubański	56 876	56 624	56 427	42 830	428
Powiat lwówecki	47 909	47 732	47 516	70 969	710
Powiat zgorzelecki	94 122	93 732	93 408	83 864	839
Powiat złotoryjski	45 641	45 598	45 447	57 581	576
Powiat głogowski	87 670	87 584	87 588	44 327	443
Powiat górowski	36 464	36 418	36 410	73 827	738
Powiat legnicki	53 101	53 251	53 440	74 408	744
Powiat lubiński	105 502	105 248	105 248	71 162	712
Powiat polkowicki	61 149	61 331	61 447	77 946	779
Powiat dzierżoniowski	104 617	104 303	103 880	47 851	479
Powiat kłodzki	166 036	165 146	164 434	164 330	1 642
Powiat świdnicki	160 230	159 723	159 396	74 114	741
Powiat wałbrzyski	183 689	182 104	180 776	51 492	515
Powiat ząbkowicki	69 104	68 835	68 732	80 153	802
Powiat milicki	36 832	36 823	36 869	71 493	715
Powiat oleśnicki	103 338	103 496	103 782	104 931	1 049
Powiat oławski	71 222	71 540	71 908	52 412	524
Powiat strzeliński	44 134	43 993	43 984	62 208	622
Powiat średzki	49 353	49 540	49 828	70 414	704
Powiat trzebnicki	77 599	78 248	78 703	102 478	1 025
Powiat wołowski	47 446	47 417	47 332	67 496	675
Powiat wrocławski	103 548	106 080	108 386	111 769	1 118

Zdarzenia i ich ofiary w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego w latach 2006 – 2008,

POWIAT	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
DOLNOŚLĄSKIE	5395	4358	4372	4877	3840	3902	518	518	470	68	80	50	711	736	671
POWIAT BOLESŁAWIECKI	183	91	129	172	81	119	11	10	10	4	2	3	11	10	14
POWIAT DZIERŻONIOWSKI	325	338	191	297	308	173	28	30	18	6	3	4	31	37	30
POWIAT GŁOGOWSKI	203	219	235	191	209	225	12	10	10	5	3	1	12	15	9
POWIAT GÓROWSKI	176	54	135	162	54	130	14	0	5	2	0	0	16	0	9
POWIAT JAWORSKI	135	117	115	115	106	108	20	11	7	4	2	2	30	15	10
POWIAT JELENIOGÓRSKI	55	39	25	53	37	22	2	2	3	0	0	1	7	2	3
POWIAT KAMIENNOGÓRSKI	74	76	95	67	65	82	7	11	13	0	0	1	8	15	21
POWIAT KŁODZKI	458	360	384	419	332	348	39	28	36	4	3	2	65	41	42
POWIAT LEGNICKI	67	55	82	48	45	61	19	10	21	2	1	1	29	20	36
POWIAT LUBAŃSKI	15	50	43	15	46	39	0	4	4	0	2	2	0	7	5
POWIAT LUBIŃSKI	160	96	80	146	85	73	14	11	7	0	4	1	21	12	15
POWIAT LWÓWECKI	151	152	171	138	135	153	13	17	18	3	2	2	16	22	24
POWIAT MILICKI	61	61	55	59	55	48	2	6	7	0	1	0	4	7	16
POWIAT OLEŚNICKI	137	105	106	107	88	87	30	17	19	0	2	6	44	27	21
POWIAT OŁAWSKI	211	221	223	186	194	200	25	27	23	1	4	4	36	40	26
POWIAT POLKOWICKI	127	89	15	106	81	14	21	8	1	4	2	0	31	7	1
POWIAT STRZELIŃSKI	193	161	188	182	138	167	11	23	21	2	6	2	14	32	32
POWIAT ŚREDZKI	69	51	24	59	48	22	10	3	2	3	0	0	20	3	3
POWIAT ŚWIDNICKI	653	416	395	596	342	340	57	74	55	5	9	8	78	103	76
POWIAT TRZEBNICKI	221	193	168	201	170	156	20	23	12	5	7	0	19	35	20
POWIAT WAŁBRZYSKI	380	350	363	353	302	309	27	48	54	2	4	3	37	94	76
POWIAT WOŁOWSKI	300	302	319	277	262	292	23	40	27	4	2	1	30	61	35
POWIAT WROCŁAWSKI	188	96	208	160	70	178	28	26	30	6	10	0	42	32	54
POWIAT ZĄBKOWICKI	334	227	230	298	193	193	36	34	37	3	2	3	47	37	48
POWIAT ZGORZELECKI	333	255	210	307	223	196	26	32	14	3	9	3	32	41	17
POWIAT ZŁOTORYJSKI	186	184	183	163	171	167	23	13	16	0	0	0	31	21	28



## Zdarzenia w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego w latach 2006-2008.



Dokonując podziału zdarzeń drogowych na poszczególne powiaty województwa dolnośląskiego w latach 2006, 2007, 2008 najczęściej zdarzeń odnotowano w powiecie **świdnickim** (odpowiednio: 653, 416, 395); powiecie **kłodzkim** (odpowiednio: 458, 350, 384) i powiecie **wałbrzyskim** (odpowiednio: 380, 350, 363). W porównaniu do roku 2006 w 2008 liczba zdarzeń znacznie zmalała. Podobnie jest na drogach wojewódzkich w całym województwie dolnośląskim, w którym w 2008 roku były 4 372 zdarzenia a w roku 2006 o ponad 1000 więcej (tj. 5 396 zdarzeń).

Mając na uwadze różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężenia ruchu oraz innych uwarunkowaniach, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zdarzeń na 100 tys. mieszkańców poszczególnego powiatu oraz 100 km<sup>2</sup> powierzchni danego powiatu.

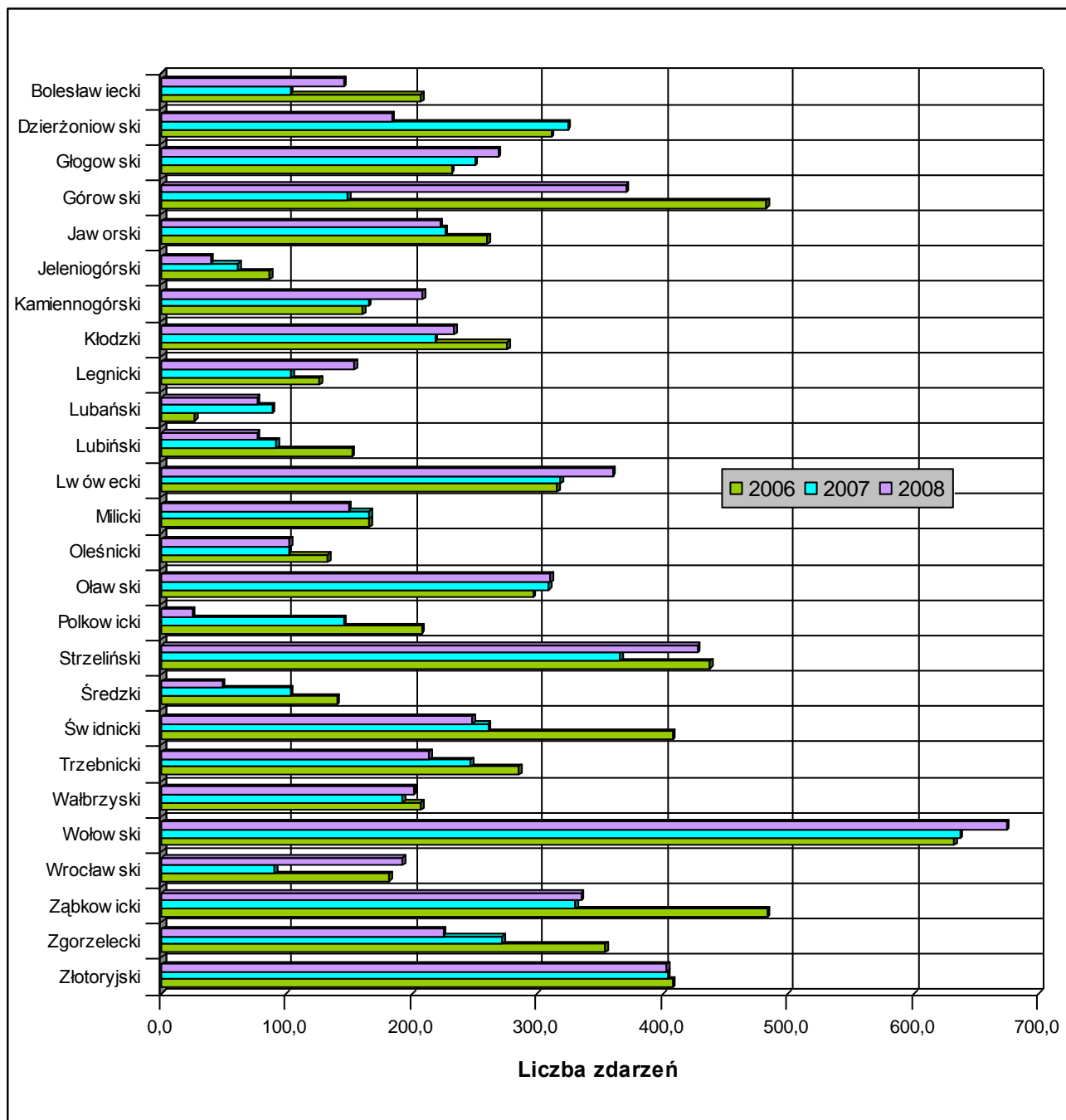
Wskaźniki liczby zdarzeń w zależności od liczby mieszkańców i powierzchni poszczególnych powiatów województwa dolnośląskiego.

Jednostka administracyjna	Wskaźnik liczby zdarzeń na 100 tys. mieszkańców			Wskaźnik liczby zdarzeń na 100 km <sup>2</sup>		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
DOLNOŚLĄSKIE	187,2	151,4	152,0	27,0	21,8	21,9
Bolesławiecki	206,8	102,8	145,2	14,0	7,0	9,9
Dzierżoniowski	310,7	324,1	183,9	67,8	70,6	39,9
Głogowski	231,6	250,0	268,3	45,8	49,4	53,0
Górowski	482,7	148,3	370,8	23,8	7,3	18,3
Jaworski	259,8	225,9	222,2	23,2	20,1	19,8
Jeleniogórski	86,3	61,1	39,2	8,8	6,2	4,0
Kamiennogórski	160,1	165,2	207,8	18,7	19,2	24,0
Kłodzki	275,8	218,0	233,5	27,9	21,9	23,4
Legnicki	126,2	103,3	153,4	9,0	7,4	11,0
Lubański	26,4	88,3	76,2	3,5	11,7	10,0
Lubiński	151,7	91,2	76,0	22,5	13,5	11,2
Lwówecki	315,2	318,4	359,9	21,3	21,4	24,1
Milicki	165,6	165,7	149,2	8,5	8,5	7,7
Oleśnicki	132,6	101,5	102,1	13,1	10,0	10,1
Oławski	296,3	308,9	310,1	40,3	42,2	42,6
Polkowicki	207,7	145,1	24,4	16,3	11,4	1,9
Strzeliński	437,3	366,0	427,4	31,0	25,9	30,2
Średzki	139,8	102,9	48,2	9,8	7,2	3,4
Świdnicki	407,5	260,5	247,8	88,1	56,1	53,3
Trzebnicki	284,8	246,7	213,5	21,6	18,8	16,4
Wałbrzyski	206,9	192,2	200,8	73,8	68,0	70,5
Wołowski	632,3	636,9	674,0	44,4	44,7	47,3
Wrocławski	181,6	90,5	191,9	16,8	8,6	18,6
Ząbkowicki	483,3	329,8	334,6	41,6	28,3	28,7
Zgorzelecki	353,8	272,1	224,8	39,7	30,4	25,0
Złotoryjski	407,5	403,5	402,7	32,3	31,9	31,8

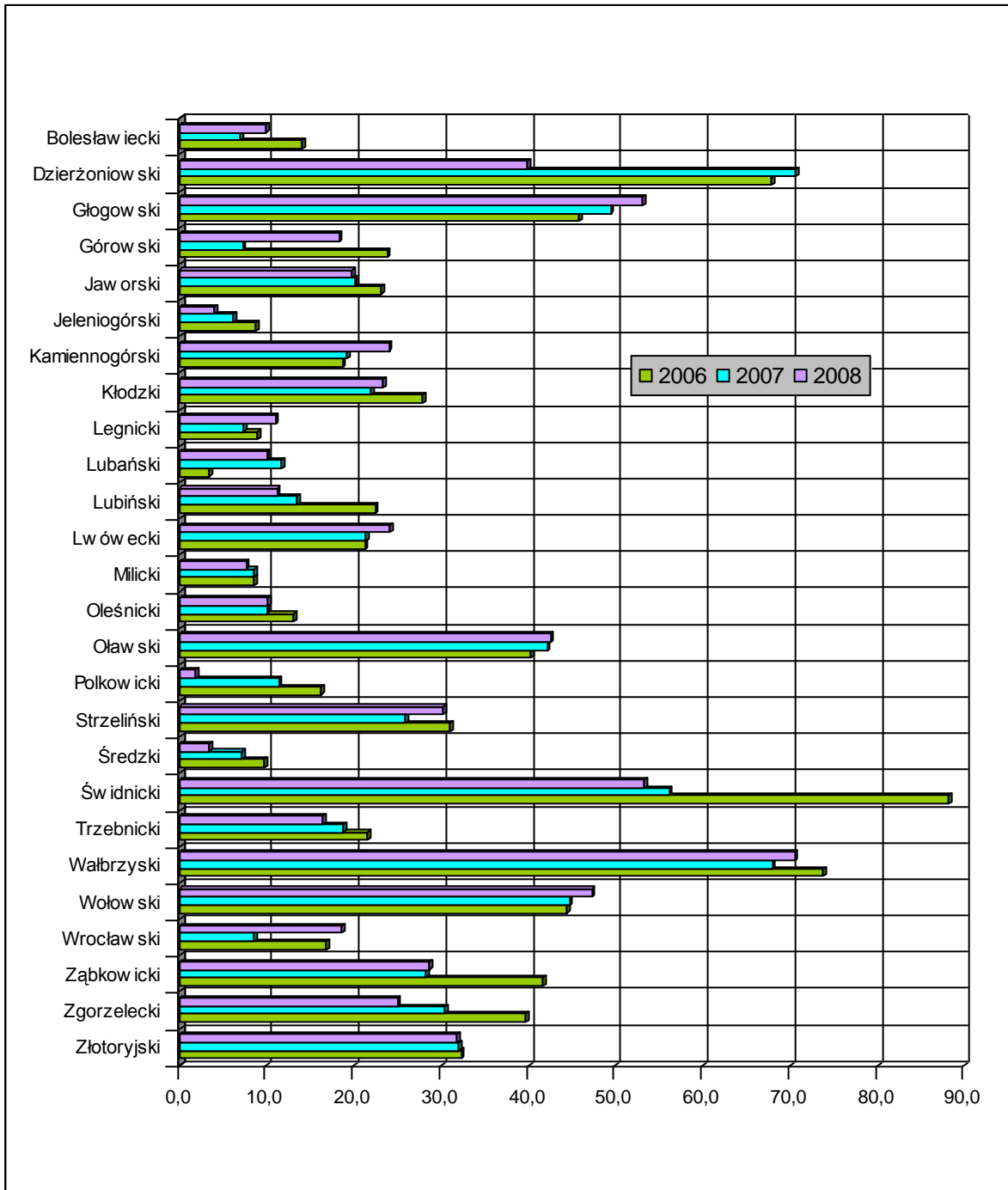
Z powyższych danych wynika, iż powiaty **wołowski**, **ząbkowicki** i **górowski** charakteryzują się najwyższym wskaźnikiem liczby zdarzeń na 100 tys. mieszkańców w roku **2006**, natomiast w **2007** roku są to powiaty **wołowski**, **złotoryjski** i **strzeliński** a rok **2008** ponownie plasuje powiat wołowski na pierwszym miejscu, następnie powiat **strzeliński** i **złotoryjski**.

Natomiast wskaźnik liczby zdarzeń na 100 km<sup>2</sup> powierzchni powiatu przedstawia się następująco: w **2006** roku najwyższym wskaźnikiem charakteryzują się powiaty **świdnicki, wałbrzyski** oraz **dzierżoniowski**, w **2007** roku są to powiaty **dzierżoniowski, wałbrzyski** i **świdnicki** a rok **2008** na najwyższym stopniu sytuuje powiat **wałbrzyski, świdnicki** i **głogowski**.

Wskaźnik liczby zdarzeń w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych powiatach.



Wskaźnik liczby zdarzeń w zależności od powierzchni powiatu.



## 5.2. Czas powstawania wypadków drogowych w latach 2006 – 2008 na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego

W 2008 roku najwięcej zdarzeń miało miejsce w październiku, wrześniu i sierpniu. W październiku liczba zdarzeń drogowych stanowiła 10,2 % ogółu zdarzeń we wrześniu 9,2 % a w sierpniu 8,7 %.

W 2007 roku maj przyniósł najwięcej zdarzeń drogowych, bo 429 co stanowiło 9,8 % ogółu zdarzeń, następnie październik 419 zdarzeń (9,6%) oraz styczeń z 402 zdarzeniami (9,2%).

Z kolei w 2006 roku luty był świadkiem 562 zdarzeń drogowych (10,4 % ogółu zdarzeń), następnie marzec 558 zdarzeń (10,3 %) oraz sierpień 490 zdarzeń (9,0%).

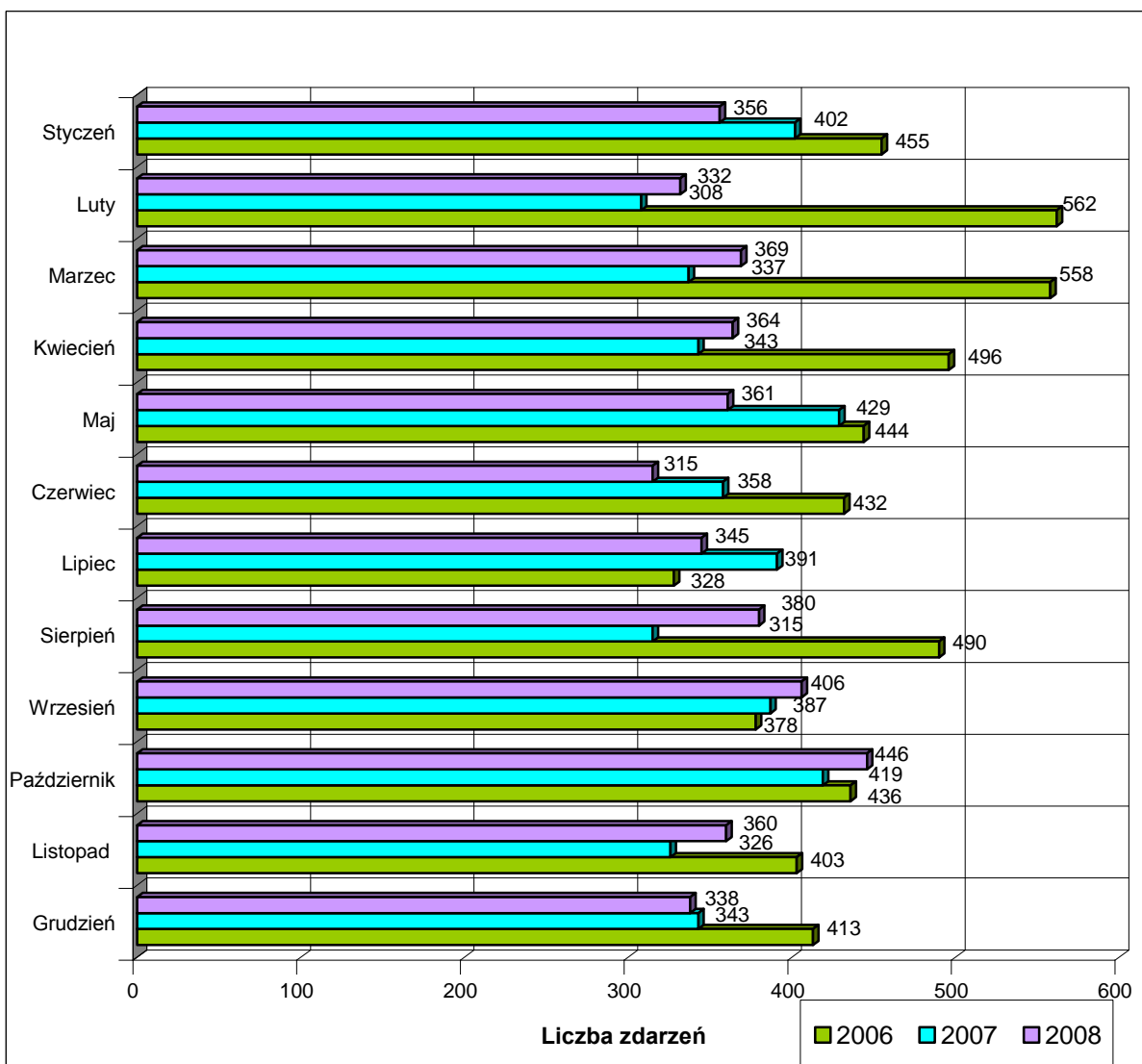
Zdarzenia drogowe i ich skutki wg miesięcy.

Miesiąc	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary ranne			Ofiary śmiertelne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Styczeń	455	402	356	434	360	324	21	42	32	29	61	43	3	4	1
Luty	562	308	332	528	277	309	34	31	23	44	51	40	5	3	5
Marzec	558	337	369	515	301	342	43	36	27	63	57	39	7	4	4
Kwiecień	496	343	364	453	307	327	43	36	37	56	47	64	8	9	5
Maj	444	429	361	405	381	318	39	48	43	47	66	65	8	9	4
Czerwiec	432	358	315	387	308	273	45	50	42	62	64	60	6	6	2
Lipiec	328	391	345	287	339	299	41	52	46	62	85	65	6	3	3
Sierpień	490	315	380	441	270	337	49	45	43	75	58	58	6	10	5
Wrzesień	378	387	406	321	332	362	57	55	44	82	68	64	3	12	5
Październik	436	419	446	376	369	402	60	50	44	86	68	60	3	6	3
Listopad	403	326	360	367	296	315	36	30	45	41	55	60	9	2	7
Grudzień	413	343	338	363	300	294	50	43	44	64	56	53	4	12	6

Duża liczba wypadków w miesiącach jesienno-zimowych jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. W okresie tym pogarszają się warunki atmosferyczne oraz warunki drogowe, wcześniej zapada zmrok. Dochodzi przede wszystkim do potrażeń pieszych, gdyż stają się oni gorzej widoczni. Natomiast duża liczba wypadków w miesiącach letnich spowodowana jest zwiększonym natężeniem ruchu związanym z okresem wakacyjnym.

Najwięcej ofiar śmiertelnych miało miejsce w 2007 roku w miesiącach sierpień i wrzesień oraz w grudniu.

Zdarzenia drogowe wg miesięcy w latach 2006 – 2008.



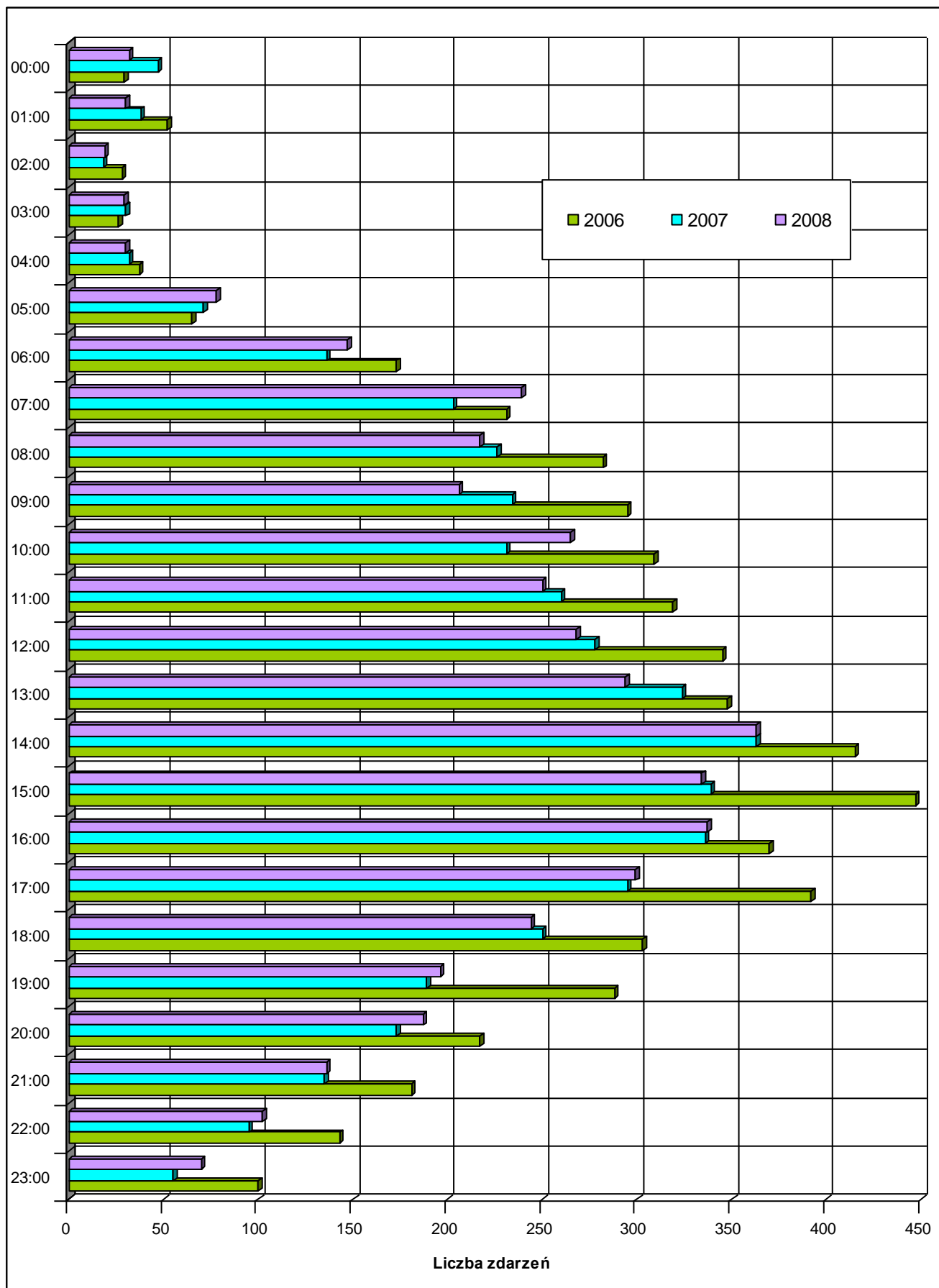
Zarówno w 2008 roku jak i w latach poprzednich największe nasilenie wypadków występowało w godzinach 14 – 18, a w szczególności między godziną 14 a 16, czyli w okresie bardzo dużego natężenia ruchu, związanego z powrotami z pracy.

Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 00:00 – 05:00, w tym czasie również najmniej osób zostało rannych oraz poniosło śmierć.

#### Wypadki drogowe i ich skutki według godzin.

Godzina	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary ranne			Ofiary śmiertelne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
00:00	29	47	32	24	41	26	5	6	6	5	9	12	2	0	1
01:00	52	38	30	47	32	25	5	6	5	6	12	7	1	1	2
02:00	28	18	19	23	16	18	5	2	1	8	5	1	0	0	0
03:00	26	30	29	20	25	24	6	5	5	6	13	5	1	0	3
04:00	37	32	30	34	25	23	3	7	7	5	11	10	1	2	0
05:00	65	71	78	50	61	68	15	10	10	21	15	18	8	2	1
06:00	173	136	147	159	121	132	14	15	15	33	22	24	1	0	5
07:00	231	203	239	208	170	215	23	33	24	33	42	31	3	7	1
08:00	282	226	217	252	208	195	30	18	22	43	35	31	8	0	0
09:00	295	234	206	265	211	189	30	23	17	38	44	29	3	5	1
10:00	309	231	265	280	208	245	29	23	20	40	32	24	3	1	3
11:00	319	260	250	302	235	228	17	25	22	20	30	29	2	9	1
12:00	345	278	268	325	255	240	20	23	28	21	35	45	2	3	1
13:00	348	324	294	316	284	258	32	40	36	44	55	49	1	5	3
14:00	415	363	363	366	321	323	49	42	40	62	53	56	2	2	5
15:00	447	339	334	418	307	294	29	32	40	40	41	50	5	5	5
16:00	370	336	337	340	295	306	30	41	31	39	53	60	2	7	1
17:00	392	295	299	350	255	266	42	40	33	59	57	46	6	5	4
18:00	303	250	244	263	224	215	40	26	29	61	40	39	5	4	2
19:00	288	189	196	261	165	176	27	24	20	39	26	25	4	1	0
20:00	217	173	187	193	152	167	24	21	20	30	28	25	1	4	0
21:00	181	135	136	161	106	121	20	29	15	25	38	25	3	13	2
22:00	143	95	102	129	77	89	14	18	13	18	21	17	3	2	4
23:00	100	55	70	91	46	59	9	9	11	15	19	13	1	2	5

Liczba zdarzeń drogowych według godzin.





### 5.3. Rodzaje zdarzeń drogowych

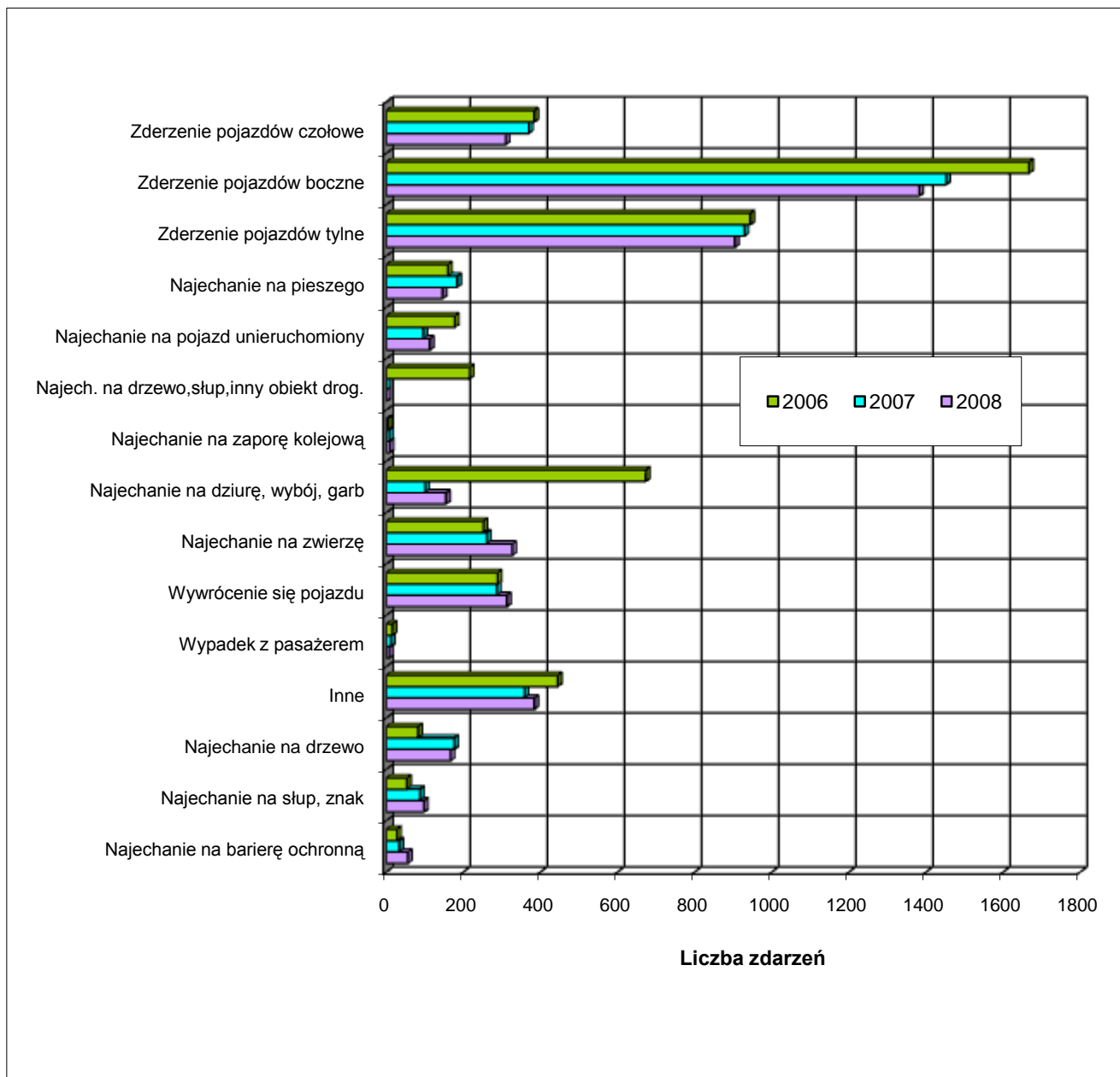
Element	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Zderzenie pojazdów czołowe	384	370	310	304	277	226	80	93	84
Zderzenie pojazdów boczne	1667	1452	1382	1556	1343	1276	111	109	106
Zderzenie pojazdów tylne	944	929	904	911	887	867	33	42	37
Najechanie na pieszego	160	184	146	72	71	58	88	113	88
Najechanie na pojazd unieruchomiony	178	96	113	173	92	110	5	4	3
Najech. na drzewo,słup,inny obiekt drog.	217	0	0	171	0	0	46	0	0
Najechanie na zaporę kolejową	5	8	9	5	8	9	0	0	0
Najechanie na dziurę, wybój, garb	673	101	155	672	101	155	1	0	0
Najechanie na zwierzę	252	261	327	251	261	327	1	0	0
Wywrócenie się pojazdu	289	287	313	235	235	267	54	52	46
Wypadek z pasażerem	16	12	8	3	2	0	13	10	8
Inne	445	359	384	400	335	357	45	24	27
Najechanie na drzewo	83	177	167	55	118	106	28	59	61
Najechanie na słup, znak	54	88	98	47	79	93	7	9	5
Najechanie na barierę ochronną	28	34	56	22	31	51	6	3	5
<b>Razem</b>	5395	4358	4372	4877	3840	3902	518	518	470

Element	Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Zderzenie pojazdów czołowe	12	27	12	141	188	157
Zderzenie pojazdów boczne	9	10	7	148	151	162
Zderzenie pojazdów tylne	0	5	2	41	46	42
Najechanie na pieszego	15	16	10	77	104	83
Najechanie na pojazd unieruchomiony	0	2	0	5	17	4
Najech. na drzewo,słup,inny obiekt drog.	16	0	0	63	0	0
Najechanie na zaporę kolejową	0	0	0	0	0	0
Najechanie na dziurę, wybój, garb	0	0	0	3	0	0
Najechanie na zwierzę	0	0	0	1	0	0
Wywrócenie się pojazdu	2	2	3	79	73	77
Wypadek z pasażerem	3	1	1	19	23	13
Inne	5	5	3	61	27	36
Najechanie na drzewo	6	11	11	51	89	84
Najechanie na słup, znak	0	1	0	11	11	8
Najechanie na barierę ochronną	0	0	1	11	7	5
<b>Razem</b>	68	80	50	711	736	671

Wśród wszystkich rodzajów wypadków drogowych, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikować można do kategorii, „zderzenie się pojazdów w ruchu”. W latach 2006 – 2008 dominowały zderzenia pojazdów boczne (odpowiednio 30,9 % ogółu zdarzeń, 27% oraz 25,6%); zderzenia pojazdów tylne (17,5%, 17,2%, 16,7%) oraz zderzenia pojazdów czołowe (7%, 6,8%, 5,7%). Dużą liczbę zdarzeń przyniosły również najechanie na zwierzę, przewrócenie się pojazdu oraz inne.

Najwięcej ofiar śmiertelnych przyniosły takie zdarzenia jak zderzenia czołowe pojazdów ( w 2007 – 27 ofiar śmiertelnych, w latach 2006, 2008 – po 12 ofiar); najechanie na pieszego (2006 r.- 15 ofiar, 2007 r. – 16, 2008 r. – 10) a także najechanie na drzewo (w 2006 r. – 6 ofiar śmiertelnych, 2007 i 2008 r. – po 11 ofiar).

Liczba zdarzeń wg ich rodzaju.



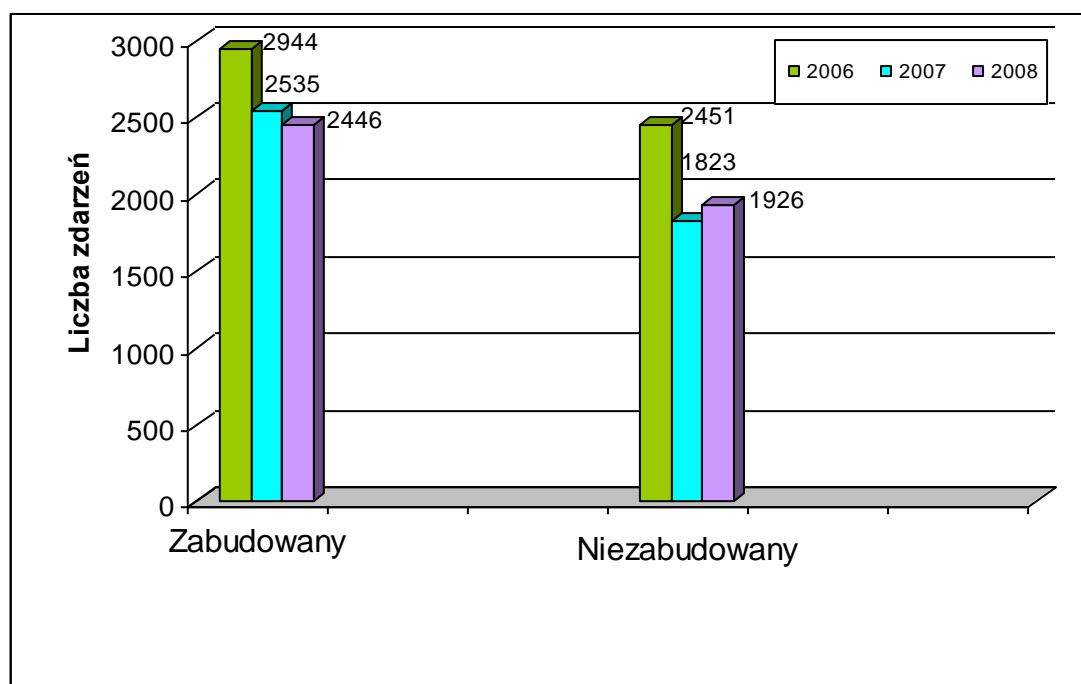
## 5.4. Miejsca powstawania wypadków drogowych

W latach 2006 – 2008 na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego większość wypadków wydarzyło się na obszarze zabudowanym ( 2006 r. – 54,6%, 2007 r. – 58,2%, 2008 r. – 55,9%). W latach tych w obszarze zabudowanym zginęło 65 osób a 970 zostało rannych.

Poza obszarem zabudowanym najczęściej zdarzeń miało miejsce w 2006 r., bo 2 451. 2007 r. przyniósł 1 823 zdarzenia a 2008 r. 1 926.

Obszar	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Zabudowany	2944	2535	2446	2710	2273	2192	234	262	254	21	24	20	287	370	313
Niezabudowany	2451	1823	1926	2167	1567	1710	284	256	216	47	56	30	424	366	358

Mimo, iż większość wypadków wydarzyło się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że na obszarach niezabudowanych kierujący rozwijają większe prędkości, często w jednym samochodzie ginie więcej niż jedna osoba, a ponadto pomoc lekarska dociera znacznie później.

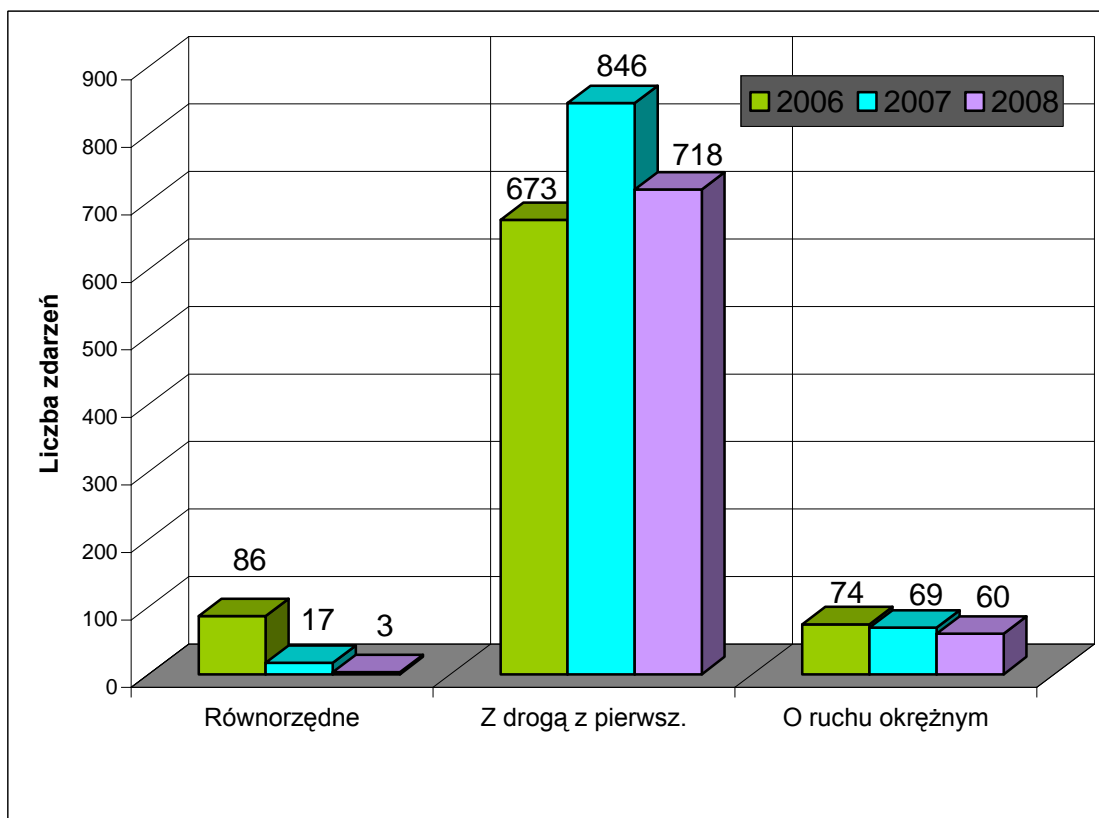


Kolejnym szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu. Na ich obszarze w 2006 r. miało miejsce 673 zdarzeń, co stanowiło 80,7% ogółu; w 2007 r. było ich aż 846 (90,8%) a w 2008 r. 718, czyli 92%.

W obrębie tego typu skrzyżowań było również najwięcej ofiar rannych (odpowiednio 93,6%, 97,5%, 98,4%). Warto również podkreślić, iż na skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem przejazdu było 100% ofiar śmiertelnych.

Wypadki drogowe i ich skutki wg geometrii drogi.

Skrzyżowanie	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
<b>Ogółem</b>	833	932	781	757	832	695	76	100	86	5	7	6	94	158	126
Równorzędne	86	17	3	81	16	3	5	1	0	0	0	0	5	1	0
Z drogą z pierwsz.	673	846	718	603	750	634	70	96	84	5	7	6	88	154	124
O ruchu okrężnym	74	69	60	73	66	58	1	3	2	0	0	0	1	3	2



Element	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Przejście dla pieszych	54	46	43	35	19	13	19	27	30
Przystanek komunikacji publ.	10	8	3	8	7	3	2	1	0
Torowisko tramwajowe w jezdni	5	0	0	5	0	0	0	0	0
Przejazd kolejowy strzeżony	13	14	9	13	14	9	0	0	0
Przejazd kolejowy niestrzeżony	7	10	13	7	10	12	0	0	1
Most, wiadukt, estakada	19	0	0	17	0	0	2	0	0
Chodnik, droga dla pieszych	12	22	18	8	15	15	4	7	3
Pobocze	99	114	76	81	91	60	18	23	16
Pas dzielący jezdnie	5	10	5	5	10	5	0	0	0
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	56	29	21	51	26	19	5	3	2
Inne	2792	1	1	2587	1	1	205	0	0
Jezdnia	2204	3952	4008	1958	3521	3610	246	431	398
Skarpa, rów	75	95	122	62	74	103	13	21	19
Przejazd tramwajowy, torowisko	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Most, wiadukt, łącznica, tunel	9	13	18	7	10	17	2	3	1
Parking, plac	33	39	30	31	37	30	2	2	0
Roboty drog., oznakow. tymczas.	1	5	5	1	5	5	0	0	0
<b>Razem</b>	5395	4358	4372	4877	3840	3902	518	518	470

Element	Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Przejście dla pieszych	1	1	1	18	30	32
Przystanek komunikacji publ.	0	0	0	2	1	0
Torowisko tramwajowe w jezdni	0	0	0	0	0	0
Przejazd kolejowy strzeżony	0	0	0	0	0	0
Przejazd kolejowy niestrzeżony	0	0	0	0	0	1
Most, wiadukt, estakada	1	0	0	3	0	0
Chodnik, droga dla pieszych	0	0	0	5	10	3
Pobocze	4	4	3	29	32	17
Pas dzielący jezdnie	0	0	0	0	0	0
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	0	0	0	7	3	2
Inne	36	0	0	276	0	0
Jezdnia	25	72	42	351	620	581
Skarpa, rów	1	1	1	16	30	34
Przejazd tramwajowy, torowisko	0	0	0	0	0	0
Most, wiadukt, łącznica, tunel	0	2	3	2	8	1
Parking, plac	0	0	0	2	2	0
Roboty drog., oznakow. tymczas.	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	68	80	50	711	736	671

Powyższa tabela wskazuje jednoznacznie, iż miejscem szczególnie narażonym na wypadki drogowe jest jezdnia. Tam w 2006 r. doszło do 40,8 % ogółu zdarzeń, w 2007 r. było to już 90,7 %, a w 2008 r. 91,7%. W rejonie jezdni wypadki pochłaniały też największą liczbę ofiar rannych i śmiertelnych.

## 5.5. Zdarzenia drogowe według stanu infrastruktury drogowej i warunków atmosferycznych

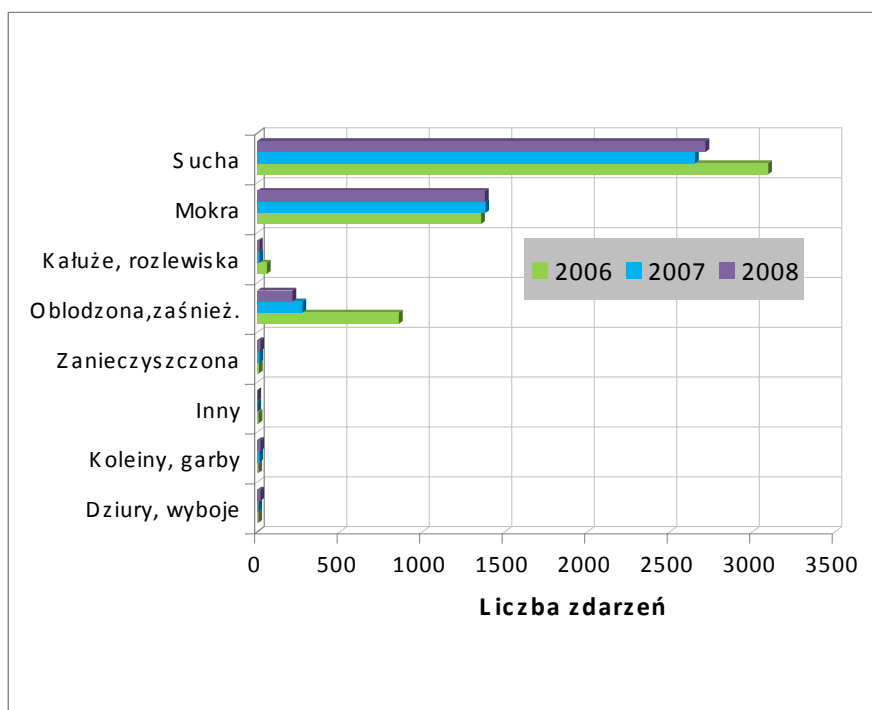
Zdarzenia i ich skutki wg stanu nawierzchni drogi.

Stan nawierzchni	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Sucha	3097	2654	2717	2773	2341	2436	324	313	281	45	47	38	432	428	403
Mokra	1356	1382	1380	1220	1211	1213	136	171	167	20	31	11	187	253	238
Kałuże, rozlewiska	58	12	10	51	9	9	7	3	1	1	1	0	9	2	1
Oblodzona,zaśnież.	858	273	212	808	248	197	50	25	15	2	1	1	81	39	16
Zanieczyszczona	9	11	17	8	9	15	1	2	2	0	0	0	2	2	5
Inny	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koleiny, garby	5	12	18	5	9	14	0	3	4	0	0	0	0	9	8
Dziury, wyboje	5	5	18	5	5	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ogółem</b>	<b>5395</b>	<b>4349</b>	<b>4372</b>	<b>4877</b>	<b>3832</b>	<b>3902</b>	<b>518</b>	<b>517</b>	<b>470</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>50</b>	<b>711</b>	<b>733</b>	<b>671</b>

Po przeanalizowaniu powyższej tabeli można jednoznacznie stwierdzić, iż do przeważającej liczby wypadków dochodzi na drogach suchych. Również liczba ofiar rannych i śmiertelnych znacznie przewyższa liczbę ofiar na innych rodzajach nawierzchni.

W 2006 roku doszło do 3 097 zdarzeń na suchej nawierzchni, co stanowiło 57,4 % ogółu zdarzeń drogowych, rok 2007 przyniósł 2 654 zdarzeń, czyli 61%, natomiast w 2008 roku odnotowano 2 717 zdarzeń drogowych (62,1%).

Przyczyną tego stanu rzeczy może być fakt, iż na suchej nawierzchni kierowcy rozwijają większe prędkości nierzadko przekraczające dopuszczalne, co skutkuje tragiczniejszymi zdarzeniami.



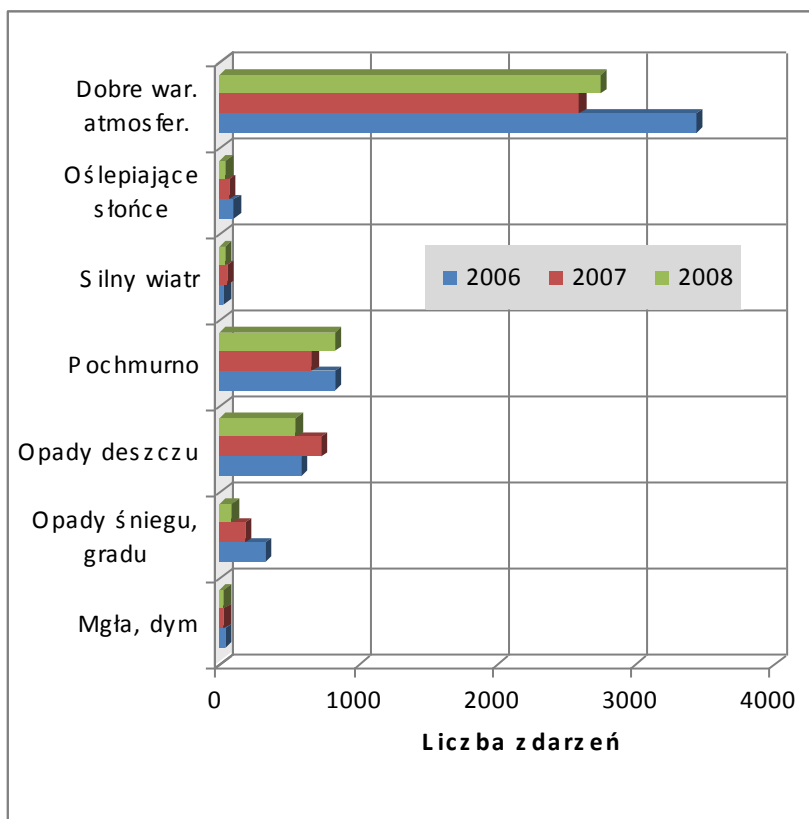
Do znacznej liczby zdarzeń drogowych dochodzi również na powierzchniach oblodzonych i zaśnieżonych. Tutaj najczęściej dochodzi do kolizji pojazdów (m.in. z powodu wpadnięcia w poślizg i niedostosowania prędkości do warunków panujących na drodze), w których są głównie ofiary ranne.

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz widoczność, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku.

Najwięcej wypadków wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. W dobrych warunkach atmosferycznych kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, co w przypadku wystąpienia wypadku daje tragiczniejsze skutki.

Wypadki i ich skutki wg warunków atmosferycznych.

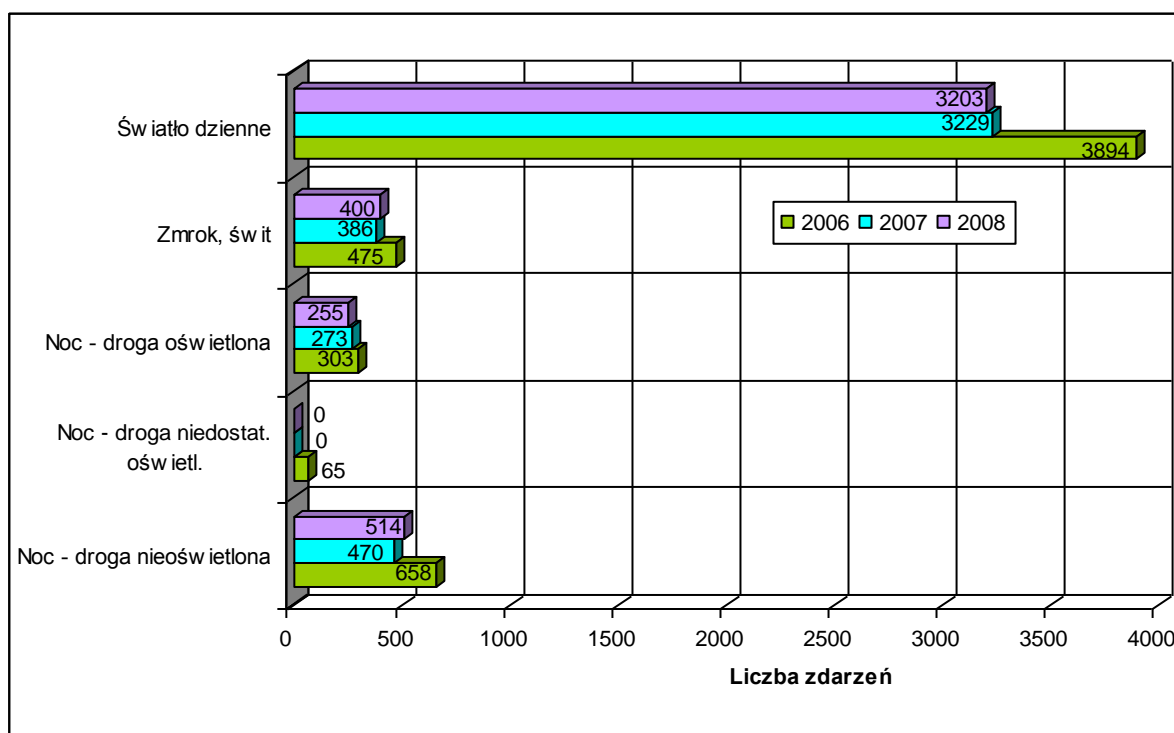
Warunki atmosferyczne	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary ranne			Ofiary śmiertelne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Dobre war. atmosfer.	3448	2607	2756	3111	2293	2480	337	314	276	468	466	389	44	45	34
Oślepiające słońce	107	72	49	91	64	43	16	8	6	15	10	5	2	2	1
Silny wiatr	35	57	43	31	48	36	4	9	7	6	11	12	1	1	1
Pochmurno	838	669	840	765	593	742	73	76	98	99	105	152	13	14	8
Opady deszczu	595	736	557	533	649	481	62	87	76	86	112	106	7	17	5
Opady śniegu, gradu	331	184	94	308	163	90	23	21	4	33	29	3	1	1	1
Mgła, dym	41	33	33	38	30	30	3	3	3	4	3	4	0	0	0
<b>Ogółem</b>	<b>5395</b>	<b>4358</b>	<b>4372</b>	<b>4877</b>	<b>3840</b>	<b>3902</b>	<b>518</b>	<b>518</b>	<b>470</b>	<b>711</b>	<b>736</b>	<b>671</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>50</b>



Najwięcej wypadków zanotowano w ciągu dnia, co jest związane z większym natężeniem ruchu w porze dziennej. Największy wskaźnik osób zabitych występuje jednak w porze nocnej, na drogach nieoświetlonych. W 2006 roku w co 55 takim wypadku ginął człowiek, natomiast w warunkach dziennych w co 97; w 2007 roku w co 25 zdarzeniu ginął człowiek a w warunkach dziennych w co 75, natomiast w roku 2008 w warunkach nieoświetlonych człowiek ginął w co 32 zdarzeniu a w warunkach oświetlonych w co 139.

#### Zdarzenia i ich ofiary wg oświetlenia.

Oświetlenie	Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ofiary ranne
Światło dzienne	2006	3894	3536	358	40	509
	2007	3229	2880	349	43	503
	2008	3203	2879	324	23	469
Zmrok, świt	2006	475	420	55	11	72
	2007	386	330	56	11	74
	2008	400	353	47	6	77
Noc - droga oświetlona	2006	303	274	29	1	34
	2007	273	225	48	7	70
	2008	255	213	42	5	51
Noc - droga niedostat. oświetl.	2006	65	57	8	4	6
	2007	0	0	0	0	0
	2008	0	0	0	0	0
Noc - droga nieoświetlona	2006	658	590	68	12	90
	2007	470	405	65	19	89
	2008	514	457	57	16	74



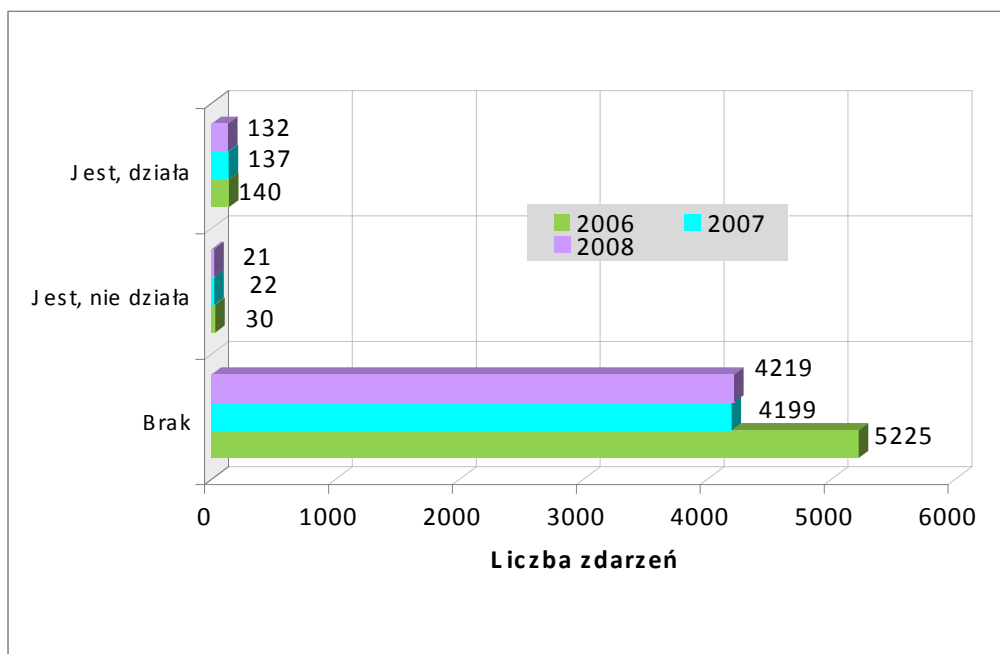


## Zdarzenia i ich ofiary wg sygnalizacji świetlnej.

Sygnalizacja świetlna	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Jest, działa	140	137	132	135	128	123	5	9	9	0	1	1	5	14	10
Jest, nie działa	30	22	21	26	18	17	4	4	4	0	0	0	4	6	5
Brak	5225	4199	4219	4716	3694	3762	509	505	457	68	79	49	702	716	656
<b>Ogółem</b>	<b>5395</b>	<b>4358</b>	<b>4372</b>	<b>4877</b>	<b>3840</b>	<b>3902</b>	<b>518</b>	<b>518</b>	<b>470</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>50</b>	<b>711</b>	<b>736</b>	<b>671</b>

Z analizy powyższej tabeli wynika, iż główną przyczyną wypadków drogowych jest brak sygnalizacji świetlnej. Brak sygnalizacji powoduje u kierowców wymuszanie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach.

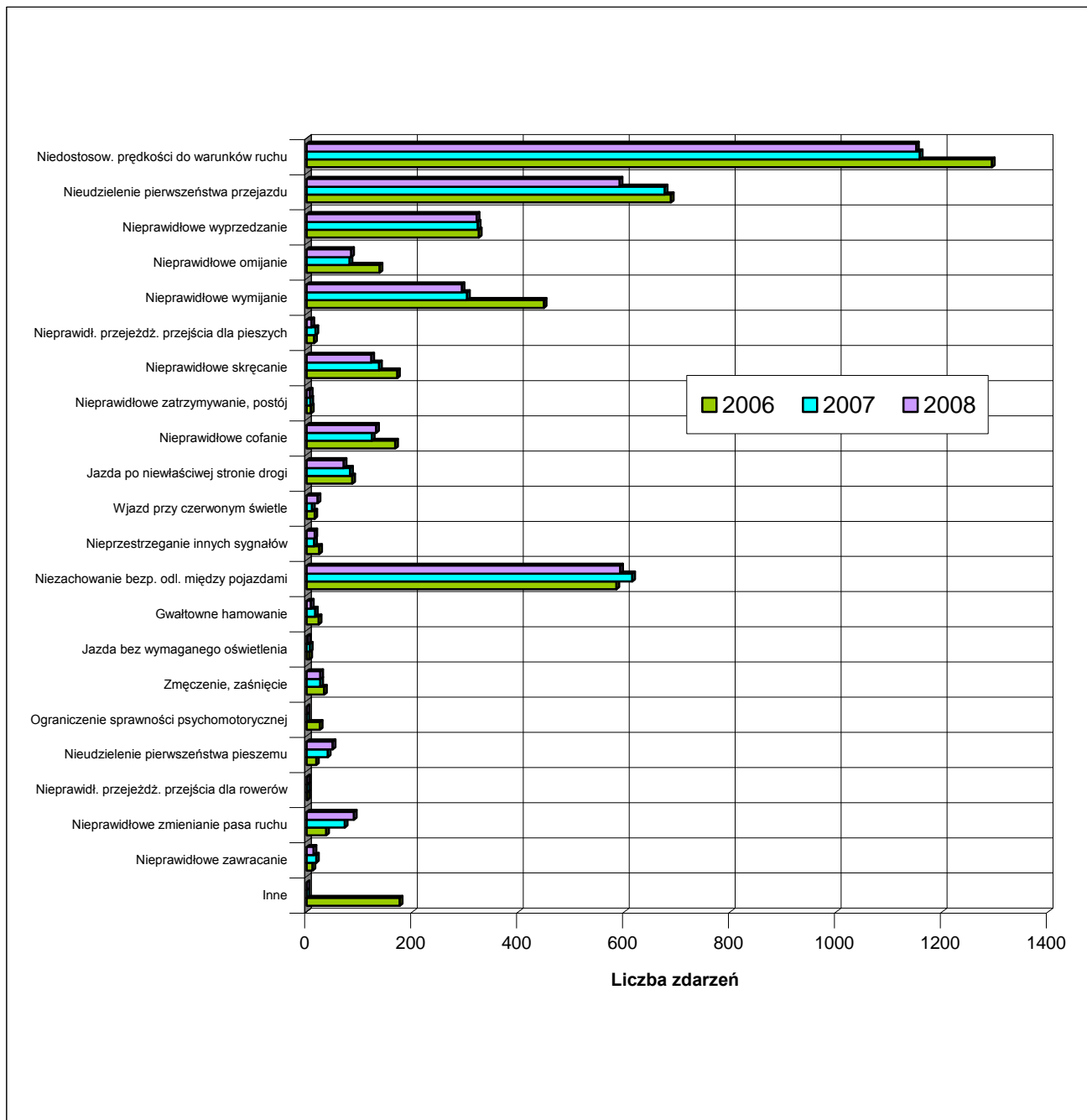
W 2006 roku na 5 395 zdarzeń aż 5 225 miało miejsce z powodu braku sygnalizacji świetlnej. Podobnie jest w latach kolejnych: w 2007 roku na 4 358 zdarzeń, 4 199 dochodzi w skutek braku sygnalizacji świetlnej, a w 2008 na 4 372 zdarzenia 4 219 powstało w skutek braku sygnalizacji.



## 5.6. Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (człowiek – droga – pojazd), na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek (człowiek kierujący pojazdem).

Zachowania uczestników	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary ranne			Ofiary śmiertelne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Niedostosow. prędkości do warunków ruchu	1294	1158	1151	1087	956	957	207	202	194	344	316	296	38	43	18
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	688	676	591	617	613	527	71	63	64	87	108	108	8	5	5
Nieprawidłowe wyprzedzanie	325	323	321	270	278	274	55	45	47	79	75	75	3	7	7
Nieprawidłowe omijanie	138	81	84	134	73	77	4	8	7	3	21	7	1	2	0
Nieprawidłowe wymijanie	448	303	293	437	286	287	11	17	6	16	25	9	0	3	0
Nieprawidł. przejeżdż. przejścia dla pieszych	14	17	9	8	8	1	6	9	8	6	12	7	0	0	1
Nieprawidłowe skręcanie	171	137	122	160	131	110	11	6	12	15	7	13	0	0	1
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	8	7	6	8	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe cofanie	167	123	131	165	119	127	2	4	4	2	4	4	0	0	0
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	86	82	70	73	72	61	13	10	9	15	13	14	1	1	1
Wjazd przy czerwonym świetle	15	10	21	14	9	20	1	1	1	1	2	0	0	0	1
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	24	14	15	24	14	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	585	615	592	569	591	571	16	24	21	22	26	25	0	0	0
Gwałtowne hamowanie	23	16	8	22	15	8	1	1	0	1	1	0	0	0	0
Jazda bez wymaganego oświetlenia	5	6	2	4	3	2	1	3	0	1	3	0	0	0	0
Zmęczenie, zaśnięcie	33	26	26	26	22	24	7	4	2	8	9	2	0	0	0
Ograniczenie sprawności psychomotorycznej	25	0	0	19	0	0	6	0	0	8	0	0	0	0	0
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	18	40	49	8	18	18	10	22	31	9	23	35	1	0	0
Nieprawidł. przejeżdż. przejścia dla rowerów	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	2	0	0	0	0
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	37	72	89	33	65	88	4	7	1	7	12	0	0	3	1
Nieprawidłowe zawracanie	11	18	13	10	17	12	1	1	1	1	1	1	0	0	0
Inne	176	0	0	156	0	0	20	0	0	16	0	0	6	0	0
<b>Ogólnie</b>	<b>4292</b>	<b>3725</b>	<b>3594</b>	<b>3844</b>	<b>3297</b>	<b>3186</b>	<b>448</b>	<b>428</b>	<b>408</b>	<b>642</b>	<b>660</b>	<b>596</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>35</b>



Główną przyczyną wypadków spowodowaną przez kierujących jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Rok 2006 przyniósł 1 294 takich zdarzeń, czyli 30,1% ogółu w 2007 roku było 1 158 takich zdarzeń (31,1%) a w 2008 roku kierowcy niedostosowani prędkość w 1 151 zdarzeniach (32%). To zachowanie kierującego spowodowało największą liczbę osób rannych i tych, które poniosły śmierć.

Wysoki odsetek zdarzeń spowodowało również nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez kierującego, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami a także nieprawidłowe omijanie.

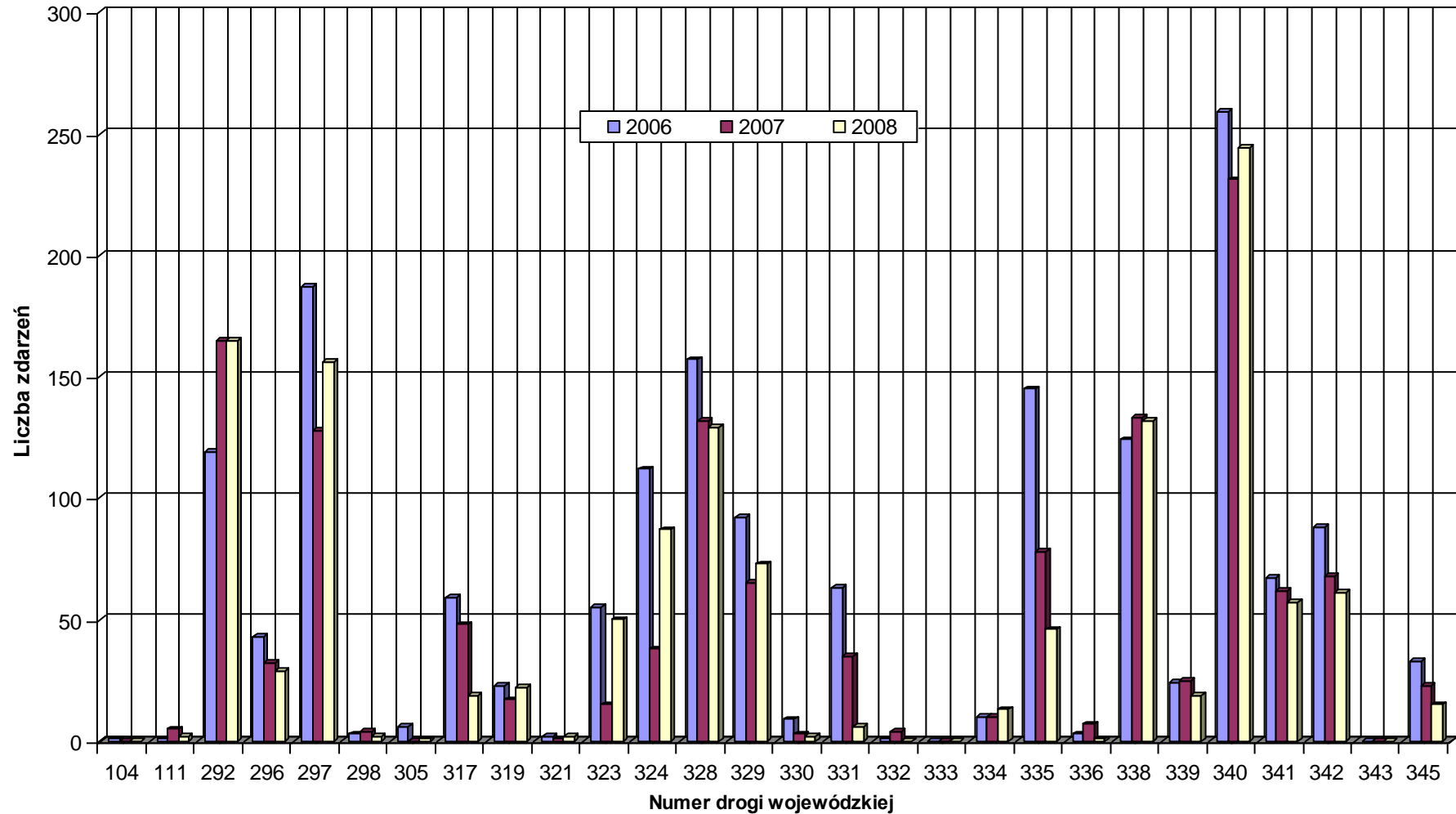
## 5.7. Wypadki drogowe i ich skutki na poszczególnych drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego

Szczegółowa charakterystyka dróg wojewódzkich województwa dolnośląskiego na stronie nr 16 niniejszej analizy.

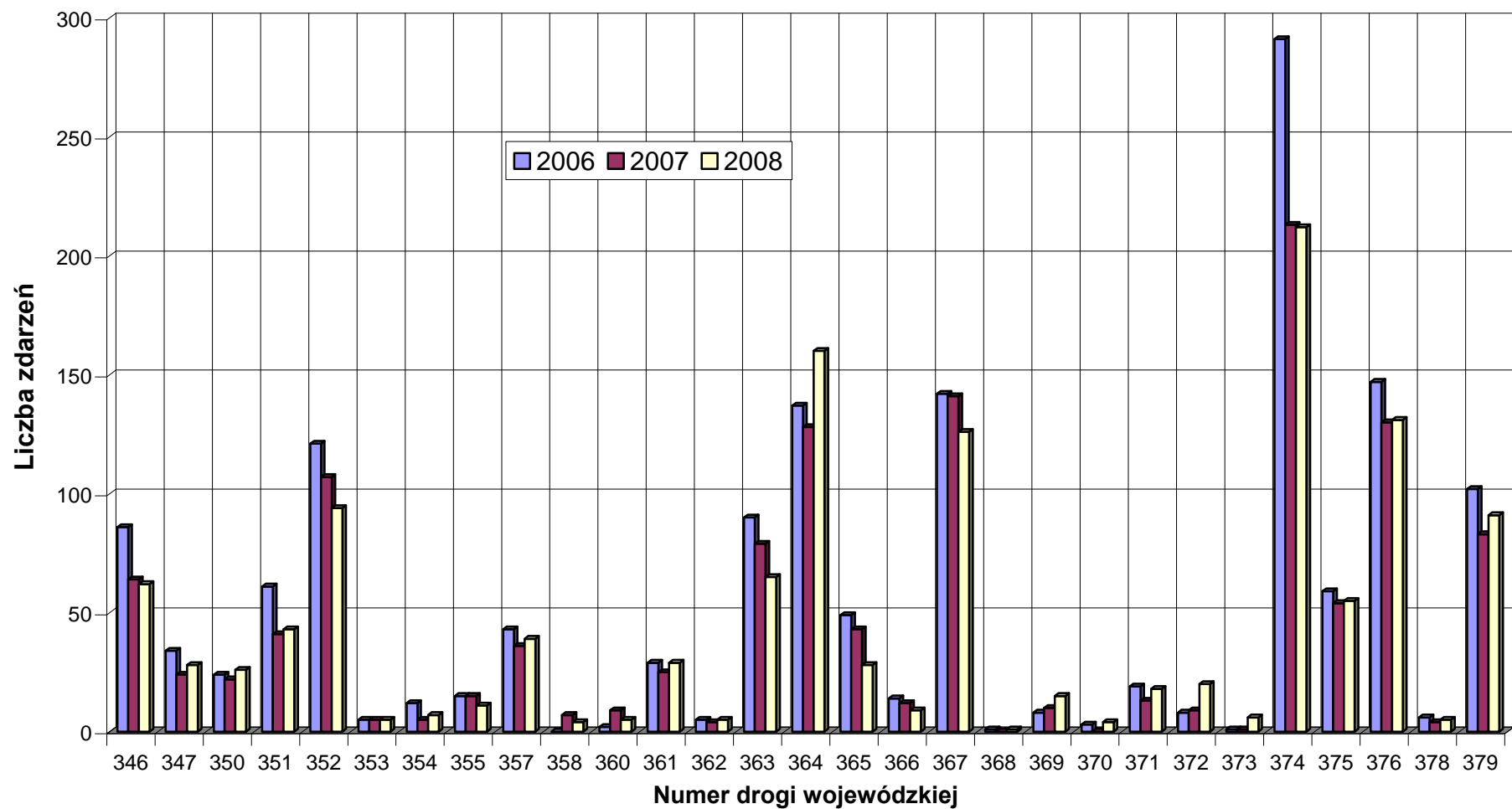
Numer Drogi	Zdarzenia			Kolizje			Wypadki			Ofiary śmiertelne			Ofiary ranne		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
104	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
111	1	5	2	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
292	119	165	165	107	155	155	12	10	10	3	1	1	20	17	13
296	43	32	29	40	26	24	3	6	5	0	5	0	4	9	6
297	187	128	156	175	118	142	12	10	14	3	1	2	13	13	22
298	3	4	2	2	4	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1
305	6	0	1	5	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
317	59	48	19	57	45	18	2	3	1	0	0	0	2	3	1
319	23	17	22	20	16	22	3	1	0	1	1	0	2	2	0
321	2	1	2	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
323	55	15	50	50	15	47	5	0	3	1	0	1	8	0	5
324	112	38	87	104	38	85	8	0	2	0	0	0	8	0	2
328	157	132	129	121	119	105	36	13	24	4	1	1	45	20	41
329	92	65	73	87	62	71	5	3	2	1	1	0	4	2	2
330	9	3	2	9	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
331	63	35	6	58	32	6	5	3	0	0	1	0	9	3	0
332	1	4	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
333	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
334	10	10	13	10	6	10	0	4	3	0	1	0	0	4	4
335	145	78	46	129	70	41	16	8	5	2	0	1	25	9	10
336	3	7	1	2	7	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
338	124	133	132	116	120	119	8	13	13	1	1	0	7	19	27
339	24	25	19	19	20	17	5	5	2	1	0	0	4	15	3
340	259	231	244	234	200	223	25	31	21	4	5	2	36	45	27
341	67	62	57	59	52	53	8	10	4	0	1	1	10	12	3
342	88	68	61	79	61	56	9	7	5	2	2	0	11	10	6
343	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
345	33	23	15	23	20	14	10	3	1	3	0	0	13	4	3
346	86	64	62	71	56	50	15	8	12	4	2	1	25	14	17
347	34	24	28	31	14	21	3	10	7	1	3	0	3	11	11
350	24	22	26	23	19	22	1	3	4	0	0	1	2	3	7
351	61	41	43	58	34	41	3	7	2	0	0	0	4	8	2
352	121	107	94	109	98	90	12	9	4	3	1	1	16	17	5
353	5	5	5	5	3	5	0	2	0	0	0	0	0	2	0
354	12	5	7	12	4	7	0	1	0	0	1	0	0	0	0
355	15	15	11	12	12	11	3	3	0	0	1	0	3	2	0
357	43	36	39	40	32	33	3	4	6	1	1	3	2	7	5
358	0	7	4	0	6	4	0	1	0	0	1	0	0	1	0
360	2	9	5	2	9	4	0	0	1	0	0	2	0	0	1
361	29	25	29	28	23	27	1	2	2	0	0	1	1	2	2
362	5	4	5	4	4	5	1	0	0	0	0	0	1	0	0
363	90	79	65	75	71	57	15	8	8	2	3	0	26	10	13
364	137	128	160	123	109	151	14	19	9	3	2	0	20	32	14

365	49	43	28	43	40	26	6	3	2	1	0	0	11	4	2
366	14	12	9	14	10	6	0	2	3	0	0	1	0	2	3
367	142	141	126	135	122	112	7	19	14	2	1	0	12	28	22
368	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
369	8	10	15	8	9	12	0	1	3	0	0	0	0	1	4
370	3	0	4	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
371	19	13	18	18	13	16	1	0	2	0	0	1	1	0	1
372	8	9	20	7	6	15	1	3	5	0	3	0	1	3	9
373	1	1	6	1	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
374	291	213	212	265	184	186	26	29	26	3	8	4	37	37	33
375	59	54	55	54	47	46	5	7	9	0	1	0	5	8	10
376	147	130	131	141	119	116	6	11	15	0	0	2	9	21	24
378	6	4	5	6	4	1	0	0	4	0	0	0	0	0	6
379	102	83	91	89	65	81	13	18	10	0	0	2	20	28	21
380	7	8	9	6	7	8	1	1	1	0	0	1	2	3	0
381	207	196	212	188	171	180	19	25	32	1	4	2	27	52	38
382	556	351	310	517	300	273	39	51	37	5	3	4	47	62	45
383	78	55	38	70	46	29	8	9	9	2	1	0	6	10	11
384	186	192	109	169	175	100	17	17	9	4	2	4	18	23	19
385	173	113	129	152	100	110	21	13	19	2	0	1	30	17	25
386	10	7	3	9	7	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1
387	33	43	43	28	37	39	5	6	4	1	0	0	6	8	4
388	81	69	62	76	64	59	5	5	3	0	1	0	6	6	3
389	16	5	14	14	5	11	2	0	3	0	0	0	6	0	4
390	23	21	17	21	19	14	2	2	3	0	0	0	2	3	5
392	114	79	76	103	75	71	11	4	5	0	0	0	26	9	7
393	0	8	15	0	8	14	0	0	1	0	0	0	0	0	1
395	254	195	261	237	165	235	17	30	26	2	10	3	24	39	42
396	181	170	186	163	148	165	18	22	21	1	4	3	24	30	24
403	9	5	10	8	5	10	1	0	0	0	0	0	1	0	0
404	4	9	4	3	9	4	1	0	0	0	0	0	1	0	0
439	29	29	19	28	24	17	1	5	2	1	1	0	0	6	5
440	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
446	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
448	66	52	62	57	49	51	9	3	11	0	1	3	13	4	17
449	9	4	1	9	3	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
451	55	48	48	43	40	39	12	8	9	0	1	1	18	15	13
455	93	75	100	77	60	90	16	15	10	2	2	0	30	20	19
475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>5385</b>	<b>4347</b>	<b>4365</b>	<b>4868</b>	<b>3830</b>	<b>3895</b>	<b>517</b>	<b>517</b>	<b>470</b>	<b>68</b>	<b>79</b>	<b>50</b>	<b>710</b>	<b>736</b>	<b>671</b>

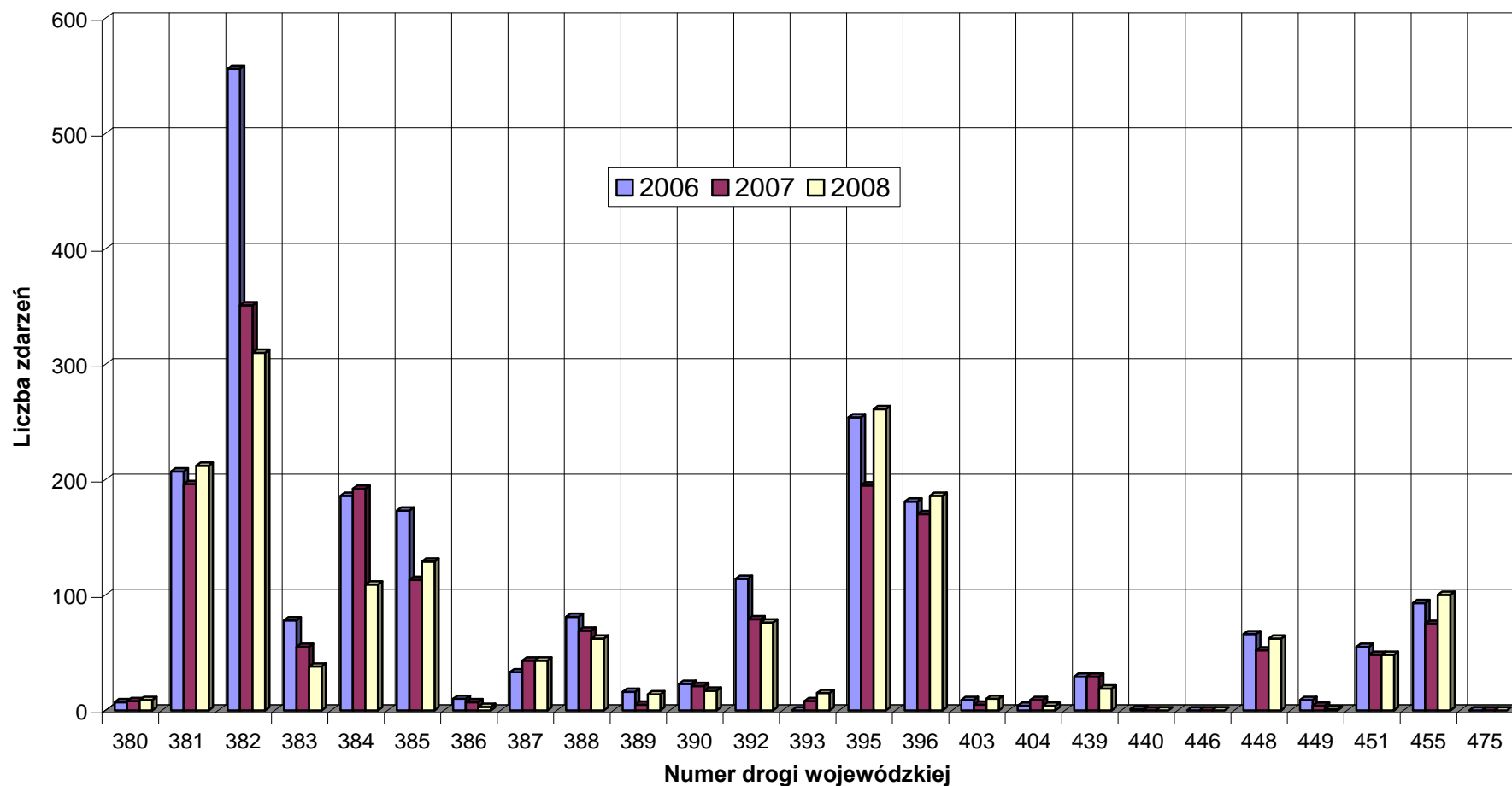
### Liczba zdarzeń w poszczególnych drogach wojewódzkich



Liczba zdarzeń w poszczególnych drogach wojewódzkich (c.d.)



Liczba zdarzeń w poszczególnych drogach wojewódzkich (c.d.)





- **najwięcej zdarzeń drogowych było:**
  - w roku **2006** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 556 zdarzeń drogowych;
  - w roku **2007** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 351 zdarzeń drogowych;
  - w roku **2008** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 310 zdarzeń drogowych, ponadto co najmniej 200 zdarzeń było na drogach wojewódzkich nr 340, 374, 381, 395.
  
- **najwięcej wypadków drogowych było:**
  - w roku **2006** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 39 wypadków;
  - w roku **2007** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 51 wypadków;
  - w roku **2008** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 37 wypadków, ponadto co najmniej 20 wypadków było na drogach wojewódzkich nr 328, 340, 374, 395, 396.
  
- **najwięcej zabitych w wypadkach drogowych było:**
  - w roku **2006** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 5 ofiar śmiertelnych;
  - w roku **2007** na drodze wojewódzkiej nr **395** – 10 ofiar śmiertelnych;
  - w roku **2008** na drodze wojewódzkiej nr **374** i **384** – po 4 ofiary śmiertelne.
  
- **najwięcej rannych w wypadkach drogowych było:**
  - w roku **2006** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 47 osób rannych;
  - w roku **2007** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 62 osoby ranne;
  - w roku **2008** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 45 osób rannych, ponadto co najmniej 30 ofiar rannych było na drogach wojewódzkich nr 328, 340, 374, 381, 395.
  
- **najwięcej kolizji drogowych było:**
  - w roku **2006** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 517 kolizji drogowych;
  - w roku **2007** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 300 kolizji drogowych;
  - w roku **2008** na drodze wojewódzkiej nr **382** – 273 kolizje drogowe, ponadto co najmniej 200 kolizji drogowych było na drogach wojewódzkich nr 340, 374, 395.

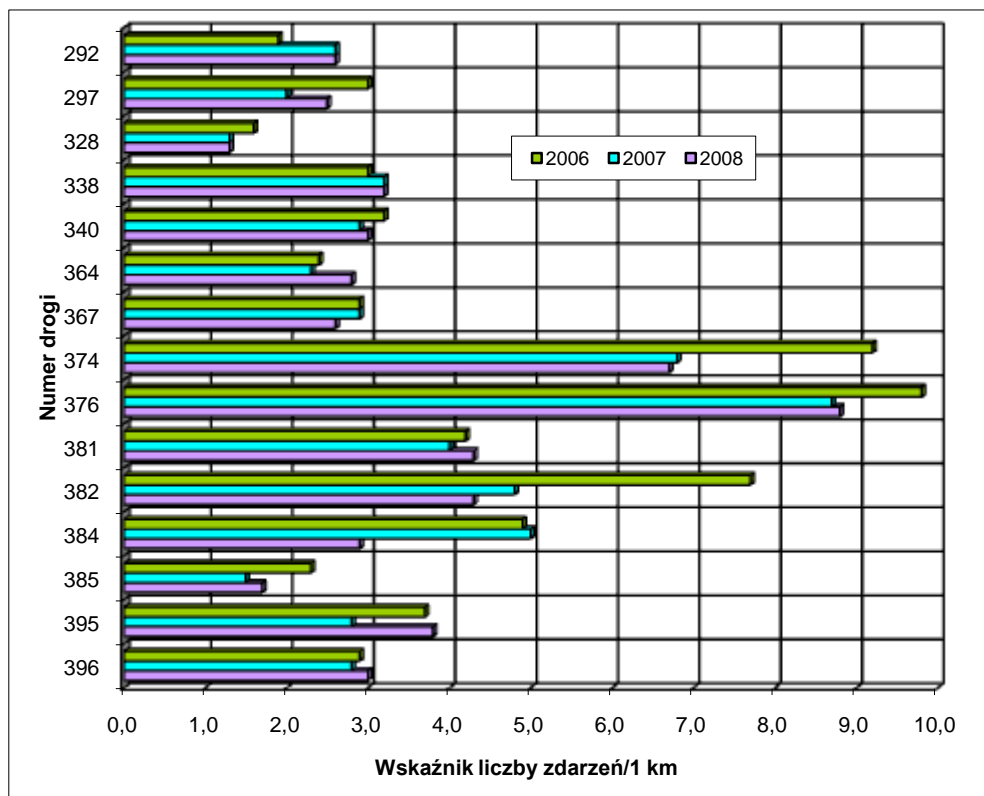
Z powyższego wynika, iż najniebezpieczniejszą drogą wojewódzką znajdującą się na terenie województwa dolnośląskiego jest droga nr **382** (Stanowice – Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Chałupki – Paczków – granica państwa PL-ČR).

Uwzględniając różnice długości poszczególnych dróg wojewódzkich przyjęto wskaźnik liczby zdarzeń na 1 km. W tabeli zestawiono 15 dróg o największej liczbie zdarzeń drogowych.

Numer drogi	Długość w km	Wskaźnik liczby zdarzeń /1 km		
		2006	2007	2008
292	62,96 km	1,9	2,6	2,6
297	61,99 km	3,0	2,0	2,5
328	98,77 km	1,6	1,3	1,3
338	40,54 km	3,0	3,2	3,2
340	80,13 km	3,2	2,9	3,0
364	56,40 km	2,4	2,3	2,8
367	48,92 km	2,9	2,9	2,6
<b>374</b>	31,42 km	<b>9,2</b>	<b>6,8</b>	<b>6,7</b>
<b>376</b>	14,92 km	<b>9,8</b>	<b>8,7</b>	<b>8,8</b>
381	49,08 km	4,2	4,0	4,3
<b>382</b>	72,55 km	<b>7,7</b>	<b>4,8</b>	<b>4,3</b>
384	37,98 km	4,9	5,0	2,9
385	74,61 km	2,3	1,5	1,7
395	68,60 km	3,7	2,8	3,8
396	61,23 km	2,9	2,8	3,0

Z powyższych danych wynika, iż najwyższym wskaźnikiem liczby zdarzeń przypadających na 1 kilometr drogi charakteryzują się drogi wojewódzkie nr **374** i **376**.

Droga wojewódzka nr **382**, która zajmuje pierwsze miejsce uwzględniając wartość bezwzględną liczby zdarzeń po przyjęciu wskaźnika zajmuje również czołowe miejsce.



## 5.8. Miasta w województwie dolnośląskim według liczby zdarzeń na drogach wojewódzkich w latach 2006 – 2008

W poniższej tabeli zestawiono miasta o największej liczbie zdarzeń drogowych w latach 2006 – 2008. Liczba zdarzeń ustawiona jest w kolejności malejącej.

Miasta w województwie dolnośląskim wg malejącej liczby zdarzeń w 2006 roku.

Miejscowość	Powiat	Numer drogi	Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ofiary ranne	Ofiary śmiertelne
ŚWIDNICA	ŚWIDNICKI	382	2006	185	169	16	18	1
DZIERŻONIÓW	DZIERŻONIOWSKI	384		138	131	7	8	2
SZCZAWNO-ZDRÓJ	WAŁBRZYSKI	376		136	131	4	6	0
LUBIN	LUBIŃSKI	335		98	92	6	8	0
NOWA RUDA	KŁODZKI	381		87	82	5	7	0
ZGORZELEC	ZGORZELECKI	317		87	84	3	2	1
WOŁÓW	WOŁOWSKI	340		70	67	3	3	0
ZĄBKOWICE ŚLĄSKIE	ZĄBKOWICKI	385		65	58	7	10	0
GÓRA	GÓROWSKI	324		64	60	4	4	0
STRZEGOM	ŚWIDNICKI	374		63	56	7	9	0
ŚWIEBODZICE	ŚWIDNICKI	374		54	49	5	8	1
BIELAWA	DZIERŻONIOWSKI	384		53	47	6	6	0
STRZELIN	STRZELIŃSKI	395		52	48	4	4	0
ZŁOTORYJA	ZŁOTORYJSKI	328		52	45	7	8	0
BOGATYNIA	ZGORZELECKI	352		47	46	1	1	0
BOGUSZÓW-GORCE	WAŁBRZYSKI	367		47	44	3	4	2
JAWOR	JAWORSKI	374		39	34	5	4	1
BYSTRZYCA KŁODZKA	KŁODZKI	388		36	35	1	1	0

Miasta w województwie dolnośląskim wg malejącej liczby zdarzeń w 2007 roku.

Miejscowość	Powiat	Numer drogi	Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ofiary ranne	Ofiary śmiertelne
DZIERŻONIÓW	DZIERŻONIOWSKI	384	2007	176	165	11	12	0
SZCZAWNO-ZDRÓJ	WAŁBRZYSKI	376		147	136	11	20	0
ŚWIDNICA	ŚWIDNICKI	382		138	107	31	42	1
GŁOGÓW	GŁOGOWSKI	292		99	95	4	5	1
ZGORZELEC	ZGORZELECKI	317		87	79	8	13	0
NOWA RUDA	KŁODZKI	381		86	78	8	11	1
OŁAWA	OŁAWSKI	396		57	51	6	5	1
BOGUSZÓW-GORCE	WAŁBRZYSKI	367		56	47	9	13	1
WOŁÓW	WOŁOWSKI	338		55	50	5	5	0
ZŁOTORYJA	ZŁOTORYJSKI	328		50	48	2	6	0
STRZEGOM	ŚWIDNICKI	374		47	41	6	8	0
BIELAWA	DZIERŻONIOWSKI	384		44	40	4	8	1
ZĄBKOWICE ŚLĄSKIE	ZĄBKOWICKI	385		43	37	6	6	0
ŚWIEBODZICE	ŚWIDNICKI	374		36	33	3	4	1

Miasta w województwie dolnośląskim wg malejącej liczby zdarzeń w 2008 roku.

Miejscowość	Powiat	Numer drogi	Rok	Zdarzenia	Kolizje	Wypadki	Ofiary ranne	Ofiary śmiertelne
SZCZAWNO-ZDRÓJ	WAŁBRZYSKI	376	2008	133	119	14	22	1
GŁOGÓW	GŁOGOWSKI	292		102	98	4	4	0
ŚWIDNICA	ŚWIDNICKI	382		90	80	10	11	0
NOWA RUDA	KŁODZKI	381		87	78	9	10	1
OŁAWA	OŁAWSKI	396		82	72	10	11	0
WOŁÓW	WOŁOWSKI	340		75	69	6	7	0
DZIERŻONIÓW	DZIERŻONIOWSKI	382		63	58	5	6	0
GÓRA	GÓROWSKI	324		63	62	1	1	0
STRZELIN	STRZELIŃSKI	395		57	53	4	4	1
LWÓWEK ŚLĄSKI	LWÓWECKI	364		51	43	8	8	0
ŚWIEBODZICE	ŚWIDNICKI	374		47	43	4	6	0
JAWOR	JAWORSKI	374		45	41	4	4	1
ZGORZELEC	ZGORZELECKI	352		42	41	1	1	0
ZŁOTORYJA	ZŁOTORYJSKI	328		41	39	2	2	0
ZĄBKOWICE ŚLĄSKIE	ZĄBKOWICKI	385		40	35	5	4	1
BOGUSZÓW-GORCE	WAŁBRZYSKI	367		39	30	9	15	0
JEDLINA-ZDRÓJ	WAŁBRZYSKI	381		36	28	8	11	0

- **najwięcej zdarzeń drogowych (kolizje + wypadki) miało miejsce w :**
  - 2006 roku w Świdnicy – 185 zdarzeń (Dzierżonowie-138, Szczawnie-Zdroju-136);
  - 2007 roku w Dzierżonowie – 176 zdarzeń (Szczawnie-Zdroju-147, Świdnicy-138);
  - 2008 roku w Szczawnie-Zdroju – 133 zdarzenia (Głogowie-102, Świdnicy-90).
  
- **najwięcej ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych było w:**
  - 2006 roku w Dzierżonowie i Boguszowie-Gorcach – po 2 ofiary śmiertelne (po jednej ofierze śmiertelnej było w Świdnicy, Zgorzelcu, Świebodzicach i Jaworze).
  - 2007 roku w Świdnicy, Głogowie, Nowej Rudzie, Oławie, Boguszowie-Gorcach, Bielawie i Świebodzicach – po jednej ofierze śmiertelnej.
  - 2008 roku w Szczawnie-Zdroju, Nowej Rudzie, Strzelinie, Jaworze i Ząbkowicach Śląskich – po jednej ofierze śmiertelnej.
  
- **najwięcej osób rannych miało miejsce w :**
  - 2006 roku w Świdnicy – 18 ofiar rannych (Ząbkowicach Śląskich-10, Dzierżonowie, Lubinie i Złotoryi-po 8 ofiar);
  - 2007 roku w Świdnicy – 42 ofiary ranne (Szczawnie-Zdroju-20, Boguszowie-Gorcach-13, Dzierżonowie-12);
  - 2008 roku w Szczawnie-Zdroju – 22 ofiary ranne (Boguszowie-Gorcach-15, Świdnicy, Oławie i Jedlinie-Zdrój – po 11 ofiar rannych).

## 6. PODSUMOWANIE

1. Spośród ostatnich 3 lat (2006 – 2008), rok 2008 był najlepszy pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego.

W 2008 r. – w stosunku do 2007 r. zanotowano **spadek** liczby:

- wypadków drogowych o 48
- ofiar śmiertelnych o 30
- ofiar rannych o 65
- zabitych w 100 wypadkach o 7,5

W 2008 r. – w stosunku do 2006 r. zanotowano **spadek** liczby:

- zdarzeń drogowych o 1 023
- wypadków drogowych o 48
- kolizji drogowych o 975
- ofiar śmiertelnych o 18
- ofiar rannych o 40
- zabitych na 100 wypadków o 5,5

W 2008 r. – w stosunku do 2007 r. zanotowano **wzrost** liczby:

- zdarzeń drogowych o 14
- kolizji drogowych o 62

W 2008 r. – w stosunku do 2006 r. zanotowano **wzrost** liczby: nie zanotowano

2. Koszty zdarzeń drogowych w 2008 roku w stosunku do 2007 roku były o 41 900 568 zł mniejsze a w stosunku do 2006 roku mniejsze o 70 444 023 zł

3. Na drogach wojewódzkich w odniesieniu do wszystkich dróg województwa dolnośląskiego było:

- w 2008 roku:
  - 15,6 % wypadków
  - 13,8 % ofiar śmiertelnych
  - 16,3 % ofiar rannych
- w 2007 roku:
  - 16,6 % wypadków
  - **22,3 %** ofiar śmiertelnych
  - 17 % ofiar rannych

- w 2006 roku:
  - 17 % wypadków
  - **19,8 %** ofiar śmiertelnych
  - 18 % ofiar rannych

4. Na drogach wojewódzkich najczęściej dochodziło do zdarzeń w powiecie **świdnickim, kłodzkim i walbrzyskim**. Uwzględniając wskaźnik liczby zdarzeń na 100 tys. mieszkańców do zdarzeń najczęściej dochodziło w powiecie **wołowskim, ząbkowickim, górowskim, złotoryjskim** oraz **strzelińskim**.

5. Na drogach wojewódzkich w latach 2006 – 2008 najczęściej dochodziło do zdarzenia drogowego typu ***zderzenie boczne pojazdów***, średnio 1500 zdarzeń tj. 32 %, czyli co 3-cie zdarzenie drogowe było zderzeniem bocznym pojazdów.

Jeśli dochodziło do wypadku, to bardzo często (średnio 96 zdarzeń, czyli 19,1%) było to ***najechanie na pieszego***, czyli w co 5-tym wypadku uczestniczył pieszy.

Najwięcej osób ginęło w ***czołowym zderzeniu pojazdów*** (średnio 12) oraz w ***wypadku z udziałem pieszego*** (średnio 15), w 2007 roku zginęło 27 pieszych.

Najwięcej osób zostało rannych w wypadku typu ***zderzenie pojazdów czołowe*** (średnio 162 osoby, czyli 23 %) oraz ***zderzenie pojazdów boczne*** (średnio 154 osoby, czyli 22 %).

6. Najczęściej popełnianym błędem przez kierowców było ***niedostosowanie prędkości do warunków ruchu*** (średnio 1 201 zdarzeń tj. 31,2 %), czyli co 3-cie zdarzenie.

W drugiej kolejności przyczyną zdarzeń drogowych było ***nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu*** (średnio 651, 2 zdarzenia tj. 17 %), czyli co 5-te zdarzenie.

Średnio 597 zdarzeń (15,5 %) spowodowane było ***niezachowaniem przez kierującego bezpiecznej odległości między pojazdami***.

**Nieprawidłowe cofanie** było powodem średnio 137 zdarzeń drogowych (3,5 %).

7. Statystycznie do zdarzenia drogowego doszło:

- w październiku (2008r.-446 zdarz.), maju (2007 r.-429), lutym (2006 r.-562);
- w obszarze zabudowanym
- w godzinach między 13:00 a 18:00
- na jezdni
- na skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem przejazdu
- na nawierzchni suchej
- w dobrych warunkach atmosferycznych
- przy świetle dziennym
- przy braku sygnalizacji

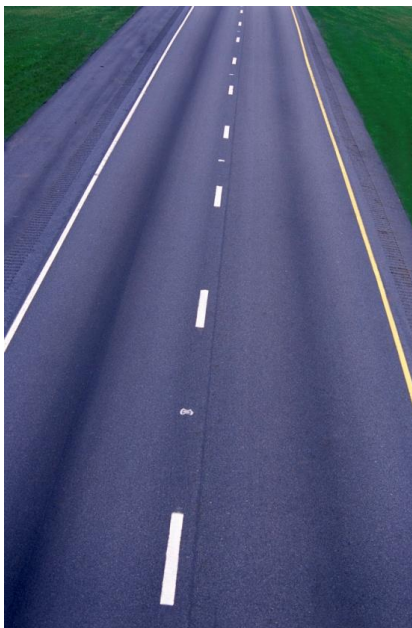
**8. Najbardziej niebezpieczne drogi wojewódzkie województwa dolnośląskiego w latach 2006 – 2008 to:**

**292, 297, 340, 374, 382**

Uwzględniając wskaźnik liczby zdarzeń na 1 km do najniebezpieczniejszych dróg wojewódzkich należą: **374** i **376**.

**9. Miasta, w których najbardziej zagrożone było bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wojewódzkich to:**

**Świdnica, Dzierżonów, Szczano-Zdrój, Boguszów-Gorce**



## 7. PODSTAWOWE WNIOSKI

1. Łączne koszty zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich w 2008 roku wyniosły 370 430 380 zł, w 2007 roku było to 412 330 948 zł natomiast w 2006 roku było to już 440 874 483 zł.
2. Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu to nadal najczęstsza przyczyna zdarzeń drogowych i największe koszty zdarzeń drogowych.  
Pożądane więc byłoby podejmowanie działań typu: kontrola prędkości, rozważne wprowadzenie ograniczeń prędkości tam, gdzie jest to niezbędne, lecz także podwyższenie prędkości tam, gdzie pozwalają na to warunki drogowe, aby nie prowokować kierowców do łamania obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
3. Nadal w obszarach zabudowanych dochodziło do zdecydowanej większości zdarzeń drogowych.
4. Problem bezpieczeństwa pieszych nadal nie został rozwiązany. Od roku 2006 zmniejszyła się liczba zdarzeń z udziałem pieszych a także liczba ofiar śmiertelnych. Nadal co 5-ta ofiara wypadków drogowych to pieszy. Należałoby poprawić infrastrukturę przy drogach poprzez budowę chodników przy drogach wojewódzkich, lepsze oznakowanie przejść dla pieszych, czy miejsc o dużej częstotliwości ruchu pieszych (okolice szkół, kościołów itp.).
5. Udział złego stanu dróg w zdarzeniach drogowych. W 2006 roku z powodu najechania na dziurę, wybój, garb doszło do 673 zdarzeń drogowych w 2007 roku liczba ta spadła aż do 101 zdarzeń by w 2008 roku nieznacznie się zwiększyć do 155 zdarzeń.



Wśród elementów systemu bezpieczeństwa transportu drogowego wymagających usprawnienia znajdują się takie, które w skutecznie udało się rozwiązać zagranicą. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę kilku wybranych.

- **Nadmierna prędkość**

Dotychczasowe doświadczenia w działaniach na rzecz zmniejszenia stopnia przekraczania dozwolonych prędkości wskazują, że same działania edukacyjne nie są w stanie spowodować znaczących zmian w zachowaniach kierowców. Konieczne są więc równoległe działania kontrolne, których głównym celem powinno być wytworzenie u kierowców przekonania o wysokim



prawdopodobieństwie bycia zatrzymanym i ukaranym przez policję za naruszenia prawa. Obecnie w krajach UE są stosowane różne metody kontroli prędkości. Na przykład we Francji, w ostatnich latach osiągnięto niebywały sukces poprzez zastosowanie automatycznego systemu kontroli prędkości i penalizacji kierowców. Niemcy zaś stoją na stanowisku, że najbardziej efektywnym rozwiązaniem jest kontrola prędkości na trasie, wzdłuż której są umieszczone plakaty informujące o zagrożeniu utraty zdrowia i życia wskutek nadmiernej prędkości.

#### ▪ **Młodzi kierowcy**

Pierwszą tezę, która nasuwa się po lekturze raportów z badań naukowych prowadzonych w różnych krajach świata, jest to, że konieczne są pewne ograniczenia operacyjne dla młodych kierowców. Powinny one potem być zmniejszane w miarę rosnącego doświadczenia i poprawności zachowań w ruchu drogowym, mierzonymi bezwypadkową i bezmandatową jazdą. Badania bowiem wykazały, że dopiero po około 5 latach prowadzenia pojazdu osiągamy dojrzałość w zachowaniu się w ruchu drogowym. Niewątpliwym novum są próby jeszcze szerszego angażowania rodziny do współpracy. Poszukuje się przede wszystkim sposobu zmniejszenia anonimowości kierowcy. Jednym z nich jest projekt kanadyjski, polegający na naklejaniu na tylnej szybie numeru centrali, pod który można zadzwonić natychmiast po dostrzeżeniu niebezpiecznego zachowania się kierowcy. Podając w centrali krótki opis zachowania się kierowcy, miejsce zdarzenia oraz numer samochodu, powodujemy, że jego właściciel otrzyma opis zachowania się młodego kierowcy, któremu udostępnił swoje auto. Ta świadomość „bycia pod społeczną kontrolą” znacząco wpływa na zmianę zachowań młodych kierowców.

#### ▪ **Bazy danych**

Porównanie polskiej bazy danych SEWIK i europejskiej bazy CARE oraz projektu SafetyNet pozwala na określenie różnic i braków naszego systemu i wskazanie kierunków zmian. Konieczność dostosowania polskiego systemu do wymagań UE stwarza warunki i szanse na podniesienie jakości bazy danych, a co z tym związane jakości analiz brd. W procesie tym należy m.in.: skorzystać z doświadczeń Grupy Ekspertów CARE, zmodyfikować zakres oraz procedury zbierania danych, wprowadzić procedury weryfikacji danych, zmodyfikować metodę określania lokalizacji wypadków.

# CZEŚĆ II

## **Procedury efektywnego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach wojewódzkich**

(Opracowanie: Piotr Kordysz, Mariusz Jagodziński)



## 1. Rodzaje zagrożeń

Do podstawowych typów zagrożeń można zaliczyć:

- zagrożenia komunikacyjne
- zagrożenia powodziowe
- zagrożenia sejsmiczne
- zagrożenie meteorologiczne
- zagrożenia pożarowe
- zagrożenia energetyczne
- zagrożenia chemiczne
- zagrożenia biologiczne
- zagrożenia budowlane
- zagrożenie teleinformacyjne
- zagrożenie terrorystyczne
- zagrożenia (epidemiologiczne) medyczne
- zagrożenia ekologiczne

Zagrożenia komunikacyjne z kolei możemy podzielić na:

- zagrożenia w transporcie drogowym
- zagrożenia w transporcie kolejowym
- zagrożenia w transporcie lotniczym
- zagrożenia w transporcie (śródlądowym) wodnym

Zagrożenia w transporcie drogowym, które stanowią przedmiot niniejszego opracowania mogą być spowodowane m.in.:

- wypadkami drogowymi w ruchu pojazdów
- pożarami lasów, pól w bezpośredniej styczności z drogami komunikacyjnymi
- awariami chemicznymi na drogach komunikacyjnych
- uszkodzeniami i awariami mostów, wiaduktów, przepraw promowych
- uszkodzeniami czasowymi dróg komunikacyjnych

## **2. Rola i zadania Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu w zakresie zapewnienia bezpiecznej eksploatacji dróg wojewódzkich**

### **2.1. Zadania DSDiK w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Do zadań DSDiK zgodnie z regulaminem organizacyjnym stanowiącym załącznik do uchwały nr 2302 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 grudnia 2008 r. wraz z zmianami z 2009 r. należy m.in.

- 1) Prowadzenie całokształtu spraw związanych z utrzymaniem i ochroną dróg wojewódzkich;
- 2) Prowadzenie spraw związanych z ubezpieczeniami komunikacyjnymi, mienia i OC;
- 3) Prowadzenie badań, oraz analiz materiałów stosowanych w budownictwie drogowym, mostowym i ogólnym;
- 4) Opiniowanie dokumentacji technicznej w zakresie organizacji ruchu drogowego, zastępczego i docelowego oraz prowadzenie spraw związanych z pomiarem natężenia ruchu drogowego;
- 5) Opracowywanie analiz i ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z opiniowaniem projektów aktów prawa miejscowego w tym zakresie;
- 6) Ewidencja i utrzymanie obiektów inżynierskich w ciągu dróg wojewódzkich;
- 7) Sporządzanie przedmiarów robót i kosztorysów inwestorskich na wykonawstwo robót utrzymaniowych i zadań remontowych na drogach wojewódzkich;
- 8) Działanie na rzecz ochrony dróg i obiektów mostowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich;
- 9) Prowadzenie spraw związanych z wypadkami na drogach i innymi utrudnieniami na drogach;
- 10) Utrzymywanie przepraw promowych w ciągu dróg wojewódzkich;
- 11) Dokonywanie bieżących objazdów i przeglądów dróg, obiektów mostowych oraz podejmowanie w ich wyniku odpowiednich działań lub przekazywanie informacji o występujących zagrożeniach na drogach wojewódzkich innym jednostkom;
- 12) Prowadzenie całości spraw związanych z remontami dróg wojewódzkich;
- 13) Zapewnienie przysługujących pracownikom DSDiK środków ochrony indywidualnej, odzieży i obuwia roboczego, środków higieny osobistej oraz profilaktycznych posiłków i napojów;
- 14) Prowadzenie całodobowej służby dyspozycyjnej;
- 15) Prowadzenie spraw związanych z zawieraniem porozumień z jednostkami samorządu terytorialnego o powierzeniu utrzymania dróg wojewódzkich.

Mając na uwadze realizację w/w zadań w zakresie bezpiecznego użytkowania dróg zaistniała potrzeba ciągłego ich monitoringu. W związku z powyższym na szczeblu DSDiK zorganizowano (na podstawie wewnętrznego zarządzenia) całodobową służbę dyspozycyjną z zadaniem gromadzenia i przetwarzania informacji dotyczących sytuacji na drogach wojewódzkich. Służbie tej określono przedstawione poniżej zadania.

## **2.2. Procedura gromadzenia i przetwarzania informacji**

Poniżej przedstawiono procedurę gromadzenia i przetwarzania informacji wpływających do całodobowej służby dyspozycyjnej w ramach efektywnego zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego.

1) W celu osiągnięcia efektywnego, bezpiecznego oraz minimalizującego uciążliwość dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych ruchu wszystkich jego uczestników, na stronach internetowych Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu tworzy się Serwis Informacji Drogowych (zwany *SID*).

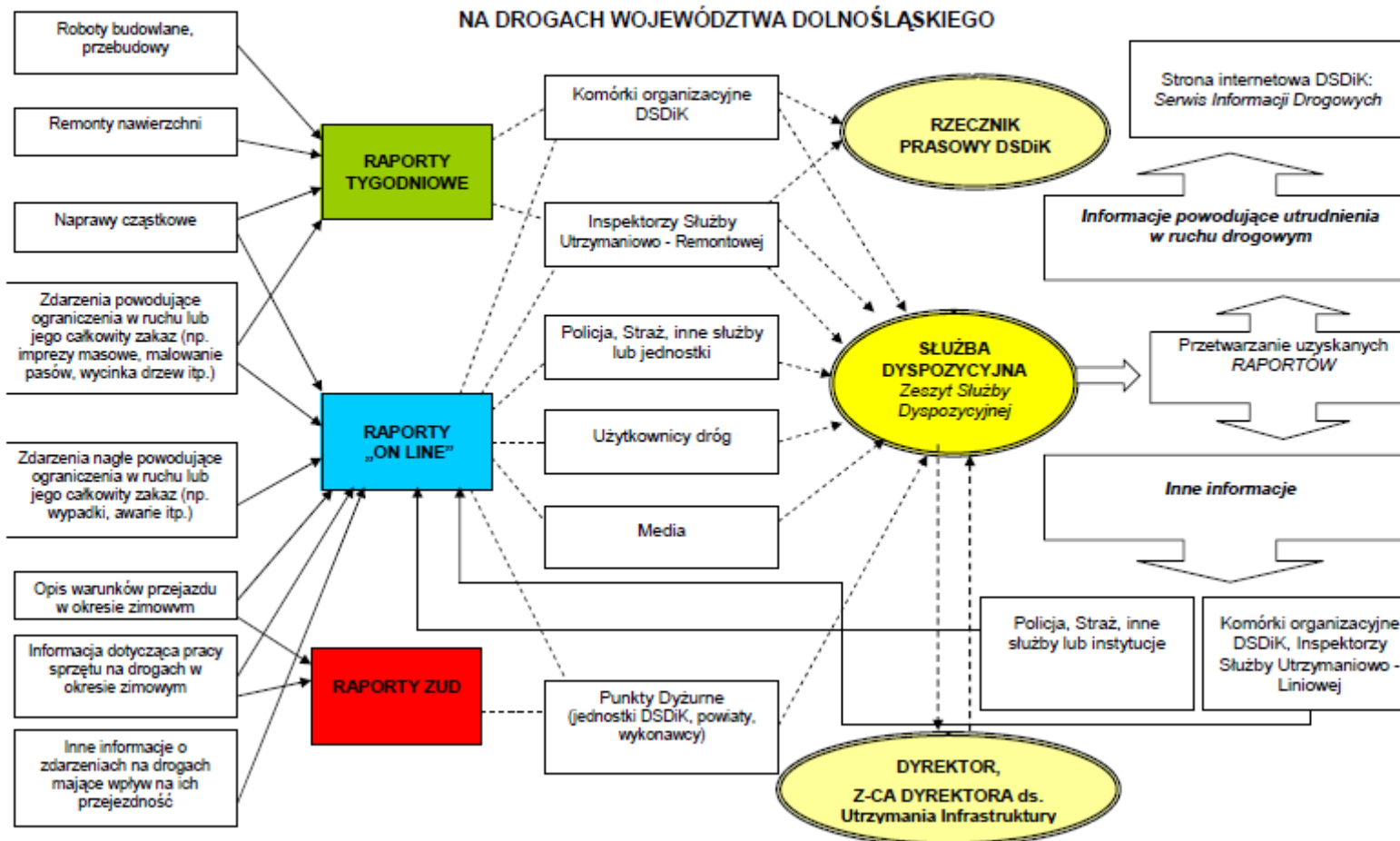
Celem *SID* jest sprawne zarządzanie ruchem na drogach będących pod zarządem DSDiK we Wrocławiu.

Niniejsza procedura określa poszczególne etapy procesu pozyskiwania, przygotowywania i przekazywania informacji o istotnych dla ruchu drogowego zdarzeniach mających wpływ na przejezdność dróg i zamieszczania ich w *Serwisie Informacji Drogowych*.

2) Służba dyspozycyjna jako główne centrum gromadzenia i przetwarzania informacji związanych z zarządzaniem ruchem drogowym ma za zadanie zbieranie informacji o stanie dróg i warunkach ruchu, ich przetwarzanie oraz informowanie użytkowników dróg, właściwe komórki organizacyjne DSDiK, Inspektorów Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Policję, Straż i inne instytucje o zdarzeniach drogowych oraz istniejących i przewidywanych warunkach ruchu na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu.

Schemat przepływu informacji do służby dyspozycyjnej DSDiK w ramach efektywnego zarządzania ruchem na drogach województwa dolnośląskiego zamieszczono na poniższym schemacie.

**SCHEMAT PRZEPIŹYU INFORMACJI DO DYSPOZYTURY DSDiK W RAMACH EFEKTYWNEGO ZARZĄDZANIA RUCHEM  
NA DROGACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**



3) Do służby dyspozycyjnej DSDiK przekazuje się następujące informacje:

Rodzaj przekazywanych informacji	Typ raportu	Sposób przekazywania	Kiedy	Kto
Roboty budowlane, przebudowy	Raport Tygodniowy <sup>1</sup>	e-mail	piątek do godziny 16 <sup>00</sup>	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Komórki organizacyjne DSDiK
Remonty nawierzchni	Raport Tygodniowy <sup>1</sup>	e-mail	piątek do godziny 16 <sup>00</sup>	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Komórki organizacyjne DSDiK
Naprawy cząstkowe	Raport Tygodniowy <sup>1</sup> Raport „on line”	e-mail e-mail, telefon	piątek do godziny 16 <sup>00</sup> niezwłocznie po otrzymaniu informacji o zmianie pierwotnego terminu, miejsca	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Komórki organizacyjne DSDiK
Zdarzenia powodujące ograniczenia w ruchu lub jego całkowity zakaz (imprezy masowe, odnowa oznakowania poziomego, inne zdarzenia)	Raport Tygodniowy <sup>1</sup> , Raport „on line”	e-mail, telefon, e-mail	piątek do godziny 16 <sup>00</sup> niezwłocznie po otrzymaniu informacji	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Komórki organizacyjne DSDiK
Zdarzenia nagle powodujące ograniczenia w ruchu lub jego całkowity zakaz (wypadki, awarie itp.)	Raport „on line”	telefon, e-mail	niezwłocznie po otrzymaniu informacji	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Policja, Straż i inne służby ratownicze, Użytkownicy dróg, Media
Opis warunków przejazdu w okresie zimowym	Raport ZUD <sup>2</sup> ,	e-mail, fax,	<u>gdy pełnione są dyżury:</u> codziennie w godzinach 6 <sup>00</sup> -7 <sup>30</sup> , 12 <sup>00</sup> -12 <sup>30</sup> , 18 <sup>00</sup> -18 <sup>30</sup> <u>gdy nie prowadzi się dyżurów:</u> codziennie w godzinach 7 <sup>00</sup> -7 <sup>30</sup>	Punkty Dyżurne (jednostki DSDiK, powiaty, wykonawcy)
Informacja o pracy sprzętu na drogach w okresie zimowym	Raport „on line”	telefon, e-mail	w zależności od panujących warunków atmosferycznych i warunków ruchu związanych ze stanem nawierzchni na drogach	
Inne informacje o zdarzeniach na drogach	Raport „on line”	fax, e-mail, telefon	niezwłocznie po otrzymaniu informacji	Inspektorzy Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Komórki organizacyjne DSDiK, Policja, Straż i inne służby ratownicze, Użytkownicy dróg, Media, Punkty Dyżurne

<sup>1</sup> Wzór Raportu Tygodniowego wraz z instrukcją jego wypełniania określono w Załączniku nr 1 do niniejszych procedur.

<sup>2</sup> Wzór Raportu ZUD wraz z instrukcją jego wypełniania określono w Załączniku nr 2 do niniejszych procedur.

- 4) Priorytet mają informacje dotyczące „czasowego zagrożenia na drogach”, czyli takie, które powodują utrudnienia w ruchu w krótkim okresie czasu, do 24 godzin (np. wypadki, awarie itp.).
- 5) Informacje przekazuje się do służby dyspozycyjnej, która przetwarza je w czasie zapewniającym efektywne ich wykorzystanie przez użytkowników dróg.
- 6) Osoba przygotowująca informację do zamieszczenia w *Serwisie Informacji Drogowych* ma prawo do przetworzenia dostarczonych materiałów i informacji, jak również nie zamieszczania ich w *SID* w zależności od ich znaczenia dla efektywnego kierowania ruchem na drogach.
- 7) Informacje, które nie są istotne dla płynności ruchu drogowego po odnotowaniu ich w *Zeszycie Służby Dyspozycyjnej* przekazuje się innym komórkom organizacyjnym DSDiK, Inspektorom Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Policji, Straży i innym instytucjom lub pozostają bez biegu.
- 8) W szczególnych sytuacjach, zwłaszcza, gdy w wyniku zdarzenia drogowego zachodzi:
  - zagrożenie bezpieczeństwa użytkownika danej drogi;
  - zagrożenie nośności i stateczności konstrukcji drogowo – mostowej;
  - zagrożenie bezpieczeństwa z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru lub innego miejscowego zagrożenia;
  - zagrożenie dla środowiska, szczególnie w zakresie zanieczyszczenia lub skażenia powietrza, wody lub gleby;i nastąpi konieczność podjęcia dodatkowych decyzji o sposobie organizacji ruchu, służba dyspozycyjna informuje o zaistniałym zdarzeniu Dyrektora lub jego Zastępcę ds. Utrzymania Infrastruktury oraz właściwego Kierownika Oddziału Służby Utrzymaniowo – Remontowej.
- 9) W celu aktualizacji posiadanych informacji służba dyspozycyjna może je zweryfikować u Inspektora Służby Utrzymaniowo – Remontowej, obsługującego dany odcinek drogi.
- 10) Istotne zdarzenia drogowe, które zostały zgłoszone bezpośrednio do służby dyspozycyjnej przekazuje się Inspektorowi Służby Utrzymaniowo - Remontowej obsługującego dany odcinek drogi. Inspektor po zweryfikowaniu informacji, ocenia skutki zdarzenia i w formie Raportu „on line” przekazuje informację do służby dyspozycyjnej, która przetwarza ją w celu ustalenia jej dalszego biegu.
- 11) *Serwis Informacji Drogowych* prowadzony jest na bieżąco 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę przez służbę dyspozycyjną funkcjonującą w Pionie Utrzymania Infrastruktury Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu.
- 12) W *SID* zamieszcza się informacje pochodzące z różnych źródeł o istotnych zdarzeniach drogowych mających wpływ na ruch drogowy, które są gromadzone i przetwarzane przez służbę dyspozycyjną.



- 13) Wszystkie informacje wpływające do służby dyspozycyjnej pracownik pełniący służbę odnotowuje w Zeszycie Służby Dyspozycyjnej prowadzony w formie tabelarycznej, zgodnie ze wzorem i zasadami określonymi w Załączniku nr 3 do niniejszych procedur.
- 14) Za treść i jakość przekazywanych informacji odpowiadają komórki organizacyjne DSDiK, Inspektorzy Służby Utrzymaniowo – Remontowej oraz Punkty Dyżurne - każdy w zakresie swojego działania.
- 15) Informacje przekazane przez innych nadawców niż określone w ust. 1 podlegają weryfikacji przez Inspektorów Służby Utrzymaniowo - Remontowej, którzy odpowiadają za ostateczną ich treść.
- 16) Nadzór nad terminowym, rzetelnym i prawidłowym przekazywaniem informacji pełnią Naczelnicy lub Kierownicy poszczególnych komórek organizacyjnych.
- 17) Za przetworzenie i umieszczenie w *SID* lub przekazanie odpowiednim komórkom organizacyjnym DSDiK, Inspektorom Służby Utrzymaniowo - Remontowej, Policji, Straży lub innym instytucjom otrzymanych informacji odpowiada pracownik służby dyspozycyjnej pełniący służbę.
- 18) Nad właściwą realizacją zadań służby dyspozycyjnej nadzór sprawuje Naczelnik Służby Logistyczno – Dyspozycyjnej.
- 19) Nad całością spraw związanych z funkcjonowaniem *Serwisu Informacji Drogowych* nadzór sprawuje Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania Infrastruktury.

### **2.3. Zarządzanie drogami wojewódzkimi w trybie porozumienia z organami samorządu terytorialnego**

Zgodnie z art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. nr. 19, poz. 115 ze zm.) zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumień.

Zarząd Województwa Dolnośląskiego ma podpisanych 13 porozumień (stan na luty 2010 r.) z powiatami i gminami w sprawie powierzenia zadań w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich.

Poniżej przedstawiono wzór takiego porozumienia z Powiatem Strzelińskim.

## POROZUMIENIE

### w sprawie powierzenia zadań w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich

zawarte w dniu 04.05..... 2008r. pomiędzy:

**Województwem Dolnośląskim**, reprezentowanym przez Zarząd Województwa w osobach:

1. ~~Wojewoda Dolnośląski - Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego~~
  2. ~~Grzegorz Roman - Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego~~
- zwanym dalej „Przekazującym”

a

**Powiatem Strzebińskim** reprezentowanym przez Zarząd Powiatu w osobach:

1. Artur Gulczyński – Przewodniczący Zarządu
  2. Jadwiga Szmigielska – Członek Zarządu
- przy kontrasygnacie Skarbnika Powiatu Strzebińskiego – Walentyny Hucal ,  
zwanym dalej „Przejmującym”.

Działając na podstawie, odpowiednio do Stron porozumienia, art. 8 i 8a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2001 r., nr 142, poz. 1590 ze zm.), art. 5 ust. 2,3 i 4, art. 7a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1592 ze zm.), a także art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115 ze zm.), oraz Uchwały Nr XXV/342/08 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2008 r. w sprawie powierzenia Powiatowi Strzebińskiemu zadań w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich i Uchwały Nr XXI/143/08 Rady Powiatu Strzebińskiego z dnia 27 marca 2008 roku w sprawie przejęcia zadania związanego z zimowym i letnim utrzymaniem dróg wojewódzkich Strona postanawiają zawrzeć porozumienie o następującej treści:

#### § 1

1. „Przekazujący” przekazuje, a „Przejmujący” przejmuje kompetencje i prawa na drogach wojewódzkich wynikające z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) dla:
  - a) dróg w zakresie wynikającym z poszczególnych punktów art. 20 ww. ustawy:
    - „pkt 4 utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą”,
    - „pkt 11 wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających”,
    - „pkt. 12 przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników”,
    - „pkt 16 sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogowym”.
  - b) drogowych obiektów inżynierskich w zakresie:
    - utrzymania przepustów o średnicy do  $\varnothing$  60 cm;
    - utrzymania nawierzchni na mostach i wiaduktach drogowych, estakadach oraz kładkach pod nadzorem Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu.

2. Szczegółowy wykaz zadań letniego utrzymania zawarty jest w załączniku nr 1: „Wykaz rzeczowy zadań do wykonania na drogach wojewódzkich w granicach administracyjnych Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających poza powiatem określonych w załączniku nr 2. Zakres tych prac definiuje treść art. 4 pkt 20 ustawy o drogach publicznych.
3. W ramach zimowego utrzymania dróg „Przejmujący” zobowiązuje się do utrzymania ich zgodnie z nadanym im standardem określonym w załączniku nr 3 oraz zasadami odśnieżania i usuwania śliskości zimowej określonymi w załączniku nr 4 do niniejszego porozumienia, z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych.
4. Zadania przekazane „Przejmującemu” realizuje Zarząd Powiatu w Strzelinie, który będzie równocześnie upoważniony przez „Przejmującego” do wykonywania niniejszego porozumienia.
5. Utrzymaniem konstrukcji drogowych obiektów inżynierskich na całej sieci dróg wojewódzkich zajmuje się Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu.
6. W uzasadnionych przypadkach - na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych w Strzelinie skierowany do Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei może wyrazić zgodę na realizację w ramach środków z dotacji celowej zadania o charakterze remontowym, pod warunkiem, że nie wpłynie to na jakość prowadzenia robót utrzymaniowych.
7. Dane o stanie technicznym dróg wojewódzkich posiadane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu oraz plany inwestycji i remontów na drogach wojewódzkich przyjęte na dany rok kalendarzowy będą udostępniane bez zbędnej zwłoki Zarządowi Dróg Powiatowych w Strzelinie.
8. Drogi wojewódzkie są ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej zarządcy drogi przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu. „Przejmujący” nie ponosi odpowiedzialności cywilnej.
9. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu udostępnia Zarządowi Dróg Powiatowych w Strzelinie aktualne ogólne warunki ubezpieczenia, o którym mowa w pkt 8.
10. „Przejmujący” ma obowiązek współdziałania w zakresie postępowania dotyczącego ustalenia odpowiedzialności zarządcy drogi.
11. Wykaz dróg wojewódzkich położonych w granicach administracyjnych Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających poza powiatem przejętych w zakresie letniego i zimowego utrzymania przez „Przejmującego” określony jest w załączniku nr 2 do niniejszego porozumienia.
12. Wykaz dróg wojewódzkich z przydzielonym im standardem ZUD położonych w granicach administracyjnych Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających poza powiatem określonych w załączniku nr 2 zawarty jest w załączniku nr 3 do niniejszego porozumienia.
13. Przekazanie „Przejmującemu” dróg wojewódzkich nastąpi na podstawie protokołu przekazania. Wzór protokołu przekazania dróg wojewódzkich na terenie Powiatu Strzelińskiego stanowi załącznik nr 6 do niniejszego porozumienia.

## § 2

1. Jednostką upoważnioną przez „Przekazującego” do wykonania niniejszego porozumienia jest Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu - DSDiK.
2. Administrowanie pasem drogowym dróg wojewódzkich nadal prowadzone będzie przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu - DSDiK.

### § 3

1. Na realizację zadań wynikających z porozumienia „Przejmujący” otrzyma dotację celową w kwocie wynikającej z iloczynu długości dróg objętych porozumieniem i wskaźnika „n”. Kwota dotacji przekazana na realizację porozumienia zostanie powiększona o koszty administracyjne, które wynoszą 5 % przekazywanej kwoty a związane są z rozliczeniem robót systemem gospodarczym i systemem zleconym przez administratora.
2. Wskaźnik „n”, o którym mowa w pkt. 1, w roku 2008 wynosi 15 000 zł (słownie: piętnaście tysięcy złotych) na 1 km drogi, w związku z tym dotacja przyznana na pokrycie kosztów związanych z realizacją zadań objętych porozumieniem w okresie od 01.04.2008 r. do 31.12.2008 r. obejmująca również 5% kosztów administracyjnych „Przejmującego” jest równa kwocie ..... zł (słownie: ..... złotych).
3. Wartość wskaźnika „n” na każdy następny rok funkcjonowania porozumienia nie będzie niższa niż wartość wskaźnika w roku poprzednim i zwiększana będzie w każdym kolejnym roku o średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłoszonych przez Główny Urząd Statystyczny. Ustalenie kwoty „n” następować będzie drogą wspólnego uzgodnienia, zawartego w pisemnym aneksie do niniejszego porozumienia.
4. Sposób przekazania dotacji:
  - 4.1. W 2008 roku pierwsza transza dotacji przekazana zostanie w terminie 40 dni od dnia obowiązywania porozumienia w wysokości 1/3 wartości określonej w § 3 ust. 2 natomiast pozostałe transze „Przekazujący” przekaże do 15 dnia każdego następnego kwartału z zastrzeżeniem punktu 4.4.
  - 4.2. W kolejnych latach pierwsza transza dotacji przekazana zostanie w terminie do 15 stycznia kolejnego roku kalendarzowego w wysokości określonej w § 3 ust. 2 powiększonej o 1/3 tej kwoty z uwzględnieniem pozostałych zapisów § 3 ust. 3 (tj. roczna kwota dotacji) w wysokości 1/4 wyliczonej kwoty, natomiast kolejne transze dotacji „Przekazujący” przekaże do 15 dnia każdego następnego kwartału z zastrzeżeniem punktu 4.4.
  - 4.3. Transze dotacji zostaną przekazane „Przejmującemu” na podstawie pisemnego wniosku o dotację złożonego do DSDiK z wyprzedzeniem co najmniej 10 dniowym przed planowanym terminem przekazania dotacji o których mowa w ust. 4.1. i 4.2. W przeciwnym razie transza dotacji przekazana zostanie „Przejmującemu” w terminie 15 dni od daty wpływu wniosku o przekazanie dotacji do DSDiK.
  - 4.4. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość przekazania kwoty uzupełniającej do przekazanej wcześniej transzy dotacji na wniosek „Przejmującego”. Taki wniosek wraz z uzasadnieniem należy złożyć do DSDiK.
  - 4.5. Transze dotacji przekazywane będą przez „Przekazującego” na konto Powiatowego Banku Spółdzielczego. w Strzelinie nr 41 9588 0004 0000 7777 2000 0010
5. Rozliczenie dotacji:
  - 5.1 Roboty wykonywane siłami własnymi rozliczane będą na podstawie kosztorysu powykonawczego.  
Podstawy opracowania kosztorysu wykonanych robót będą stanowić:
    - w zakresie ilości robót – obmiar robót
    - w zakresie nakładów rzeczowych – Katalogi Nakładów Rzeczowych, a w przypadku robót nie ujętych w katalogach – kalkulacje indywidualne oparte na rzeczywistych nakładach robocizny, materiałów i sprzętu,
    - w zakresie cen – publikacja Sekocenbud z bieżącego kwartału – robocizny: stawka za roboczogodzinę średnia [netto] w robotach inżynierskich w regionie

- dolnośląskim; materiałów i pracy sprzętu – ceny średnie, a w przypadku materiałów nie ujętych w Sekocenbudzie – ceny z faktur zakupu,
- w zakresie narzutów kosztów pośrednich i kosztów zakupu – publikacji Sekocenbud z bieżącego kwartału; wskaźniki w wysokości średniej dla robót inżynierskich
  - wskaźnik zysku - 0 %
- 5.2. Za roboty wykonane systemem zleconym zwrócone zostaną tylko faktycznie poniesione koszty powiększone o 5 % koszty administracyjne..
- 5.3. „Przejmujący” ma obowiązek rozliczać sukcesywnie przekazywaną transzę dotacji w terminie do 10 – tego dnia miesiąca następującego po miesiącu którego dotyczy rozliczenie załączając kserokopię faktur wraz z protokołami odbioru robót poświadczonych za zgodność z oryginałem oraz potwierdzone przez pracownika „Przekazującego” a także kosztorysy powykonawcze sporządzone zgodnie z zasadami określonymi w ust. 5.1.
6. W przypadku działania „siły wyższej” tj. zdarzenia nadzwyczajnego i niemożliwego do zapobieżenia „Przejmujący” będzie miał prawo do wystąpienia o dodatkowe środki finansowe uzgodnione przez strony.
7. W przypadku nie wykorzystania w całości przyznanej dotacji „Przejmujący” zwróci niewykorzystaną kwotę na konto Województwa Dolnośląskiego BZ WBK S.A. I O/ Wrocław nr 53 1090 2398 0000 0006 0801 5968 w terminie:
- do 15 stycznia kolejnego roku kalendarzowego za lata 2008 – 2010
  - do 15 kwietnia 2011 za rok 2011
8. Dopuszcza się możliwość zawierania porozumień na wykonywanie remontów bieżących w ramach zastępstwa inwestorskiego.
9. Do dotacji, o której mowa w porozumieniu mają zastosowanie zapisy art. 145 i 146 ustawy o finansach publicznych.

#### § 4

1. Nieotrzymanie kwoty, o której mowa w § 3 zezwala „Przejmującemu”:
  - a) naliczyć odsetki ustawowe;
  - b) w przypadku zwłoki przekraczającej 30 dni, oprócz naliczenia odsetek od dotacji wypowiedzieć porozumienie ze skutkiem natychmiastowym,
2. Odstąpienie od porozumienia wynikające z § 4 pkt 1b nie zwalnia z roszczeń finansowych.

#### § 5

1. Prace stanowiące przedmiot niniejszego porozumienia, o których mowa w § 1 będą wykonywane siłami własnymi lub systemem zleconym zgodnie z wymogami wynikającymi z obowiązujących przepisów (oznakowanie prac należy zatwierdzić w organie zarządzającym ruchem na drogach wojewódzkich).
2. „Przejmujący” we własnym zakresie zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych ( tekst jednolity Dz. U z 2007r., Nr 164, poz. 1163 z późniejszymi zmianami) wyłoni wykonawcę na zadania będące przedmiotem umowy oraz zabezpieczy sprzęt i materiały celem należytego wykonania zadania.
3. Odbiór prac będzie dokonywany zgodnie z postanowieniami i warunkami zawartymi w umowach z wykonawcami a Dolnośląska Służba Dróg i Kolei zastrzega sobie prawo udziału w odbiorach końcowych robót.
4. „Przekazujący” zastrzega sobie prawo, na każdym etapie prowadzenia przez „Przejmującego” zadań w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg, do pełnej

kontroli dokumentacji oraz sprzętu, a także sposobów i prawidłowości oczyszczania odcinków dróg określonych w § 1 niniejszego porozumienia.

#### § 6

1. Przejmujący zobowiązuje się wobec „Przekazującego” do usuwania i pokrywania kosztów wszelkich szkód oraz zaspokajania roszczeń związanych z realizacją zadań będących przedmiotem porozumienia, a w szczególności „Przejmujący” ponosić będzie pełną odpowiedzialność cywilną za wszelkie szkody związane z realizacją porozumienia, w tym również za szkody poniesione przez osoby trzecie w przypadku ich powstania z przyczyny leżącej po stronie „Przejmującego”.
2. W związku z ubezpieczeniem „Przekazującego” dróg wojewódzkich od odpowiedzialności cywilnej Strony wprowadzą odrębny dokument – operat szkodowy ustalający odpowiedzialność za powstałą szkodę, będący załącznikiem nr 5 - a i 5 - b do niniejszego porozumienia.
3. W przypadku zawarcia przez „Przejmującego” umowy z podwykonawcami odpowiedzialność za szkody i zaspokajanie roszczeń, o których mowa w ust. 1 leżą po stronie „Przejmującego”.
4. Każda ze stron porozumienia będzie niezwłocznie informowała drugą Stronę o każdym przypadku wystąpienia szkody będącej wynikiem nieprawidłowej realizacji porozumienia.

#### § 7

Porozumienie zostaje zawarte na czas określony od 01.04.2008 do 31.03.2011 r.

#### § 8

1. Każda ze stron może rozwiązać porozumienie za uprzednim 3-miesięcznym pisemnym wypowiedzeniem, z podaniem uzasadnienia.
2. Porozumienie może być wypowiedziane w całości lub w części przedmiotu porozumienia.
3. Wypowiedzenie porozumienia skutkować będzie karami umownymi:
  - w wysokości 15 % wartości umów, które „Przejmujący” zawarł z wykonawcami robót w celu realizacji prac objętych tym porozumieniem jeżeli do wypowiedzenia porozumienia dojdzie z przyczyn leżących po stronie „Przejmującego”,
  - w wysokości 15 % wartości umów, które „Przejmujący” zawarł z wykonawcami robót w celu realizacji prac objętych tym porozumieniem jeżeli do wypowiedzenia porozumienia dojdzie z przyczyn leżących po stronie „Przekazującego”.
4. W razie naruszenia prawa lub postanowień niniejszego porozumienia „Przekazujący” lub „Przejmujący” może od niego odstąpić ze skutkiem natychmiastowym. Wypowiedzenie musi nastąpić na piśmie z podaniem uzasadnienia.
5. W przypadku odstąpienia od umowy przez „Przekazującego”, „Przekazujący” zwróci „Przejmującemu” koszty związane z wynajęciem sprzętu niezbędnego do prowadzenia utrzymania dróg od dnia odstąpienia od porozumienia do terminu zawarcia umowy z wynajmującym sprzęt o ile taki zapis został zamieszczony w tej umowie.

#### § 9

Zmiana postanowień niniejszego porozumienia wymaga dla swej ważności zachowania formy pisemnej w postaci aneksu zawartego za zgodą obu stron.

### § 10

W sprawach nie uregulowanych w niniejszym porozumieniu będą miały zastosowanie przepisy Kodeksu Cywilnego, Ustawy o drogach publicznych oraz Ustawy o finansach publicznych.

### § 11

Ewentualne spory wynikłe na tle niniejszego porozumienia rozstrzygane będą w pierwszej kolejności w sposób polubowny. W przypadku braku porozumienia stron właściwym do rozstrzygnięcia sporu będzie Sąd Powszechny właściwy dla siedziby Przekazującego.

### § 12

1. Porozumienia podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.
2. Porozumienie wchodzi w życie z dniem podpisania z mocą obowiązującą od 01.04.2008 r.
3. W zakresie Zimowego Utrzymania Dróg porozumienie obowiązuje od sezonu 2008/2009.

### § 13

Porozumienie zostało sporządzone w 5 jednobrzmiących egzemplarzach, z tego po dwa dla każdej ze stron oraz jeden dla celów publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

#### Strona Przekazująca

Członek Zarządu  
Województwa Dolnośląskiego

.....  
Zbigniew Szczygieł  
.....

Członek Zarządu  
Województwa Dolnośląskiego

Grzegorz Roman

#### Strona Przejmująca

..... PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU .....  
.....

Przewodniczący Zarządu  
Artur Gutczyński

Członek Zarządu Powiatu  
w Strzelinie

Jadwiga Szmiglewska

ZARZĄD POWIATU  
w Strzelinie

KONTRASYGNATA

**Wykaz rzeczowy zadań do wykonania na drogach wojewódzkich w granicach administracyjnych Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających poza powiatem określonych w załączniku nr 2**

Zakres prac – robót realizowanych „Przejmującego”

1. w zakresie bieżącego utrzymania dróg:
  - 1.1. bieżące utrzymanie zieleni w pasie drogowym oraz wykaszanie poboczy,
  - 1.2. bieżące wykonanie napraw częściowych jezdni i chodników
    - naprawa awaryjna - masą na zimno lub recyklera w okresie zimowym od stycznia do 31 marca
    - naprawa prowizoryczna – masą na gorąco od 1 kwietnia do 30 czerwca
    - naprawa ostateczna – wycinka z uzupełnieniem masą na gorąco wg typowania od 1 lipca do 30 wrześniaTerminy napraw nie są obligatoryjne.
  - 1.3. bieżące utrzymanie rowów i poboczy
    - miejscowa ścinka dla odprowadzenia wód
    - miejscowe udrażnianie fragmentów rowów dla przepływu wody
  - 1.4. bieżące utrzymanie kanalizacji deszczowej (odwodnienia drogi)
    - minimum raz w roku oczyszczanie wpustów ulicznych – częstsze, miejscowo w miarę potrzeb
2. w zakresie bieżącego utrzymania obiektów mostowych:
  - 2.1. bieżące utrzymanie obiektów mostowych
    - malowanie poręczy mostowych raz na 5 lat
    - usuwanie powstałych uszkodzeń w trakcie eksploatacji
    - w miarę potrzeb odmulanie przepustów
3. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - bieżące utrzymanie oznakowania pionowego i barier ochronnych,
  - bieżące utrzymanie oznakowania poziomego,
  - interwencyjne oznakowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - wykonywanie prac interwencyjnych związanych z likwidacją zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - wdrażanie decyzji wprowadzających nową organizację ruchu.

Zakres w/w prac – robót realizowanych przez „Przejmującego” nie jest sztywnym wykładnikiem zakresu, natomiast jest zdeterminowany wysokością środków finansowych o których mowa w § 3 pkt. 2 porozumienia



**Wykaz dróg wojewódzkich położonych w granicach administracyjnych  
Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających  
poza powiatem określonych w niżej wymienionej tabeli**

Nr drogi	odcinek	km	długość
378	Biedzychów (skrzyżowanie z drogą krajową nr 39) – granica województwa	0+000 - 11+405	11,405
385	Mników (granica powiatu) – granica województwa	64+882 - 73+610	8,728
395	Krajków (skrzyżowanie z drogą krajową A-4 na terenie Powiatu Wrocławskiego) – Kazanów (skrzyżowanie na Nowolesie)	14+440 – 45+735	31,295
396	Skrzyżowanie z drogą krajową A-4 (na terenie Powiatu Oławskiego) - Strzelin	44+895 – 59+238	14,343
	<b>RAZEM</b>		<b>65,771</b>

**Wykaz dróg wojewódzkich w granicach administracyjnych  
Powiatu Strzelińskiego i odcinków dróg wojewódzkich przebiegających  
poza powiatem określonych w załączniku nr 2 z przydzielonym im  
standardem Zimowego Utrzymania Dróg (ZUD).**

Nr drogi	odcinek	km	Standard ZUD
378	Biedzychów (skrzyżowanie z drogą krajową nr 39) – granica województwa	0+000 - 11+405	4
385	Mników (granica powiatu) – granica województwa	64+882 - 73+610	4
395	Krajków (skrzyżowanie z drogą krajową A-4 na terenie Powiatu Wrocławskiego) – Kazanów (skrzyżowanie na Nowolesie)	14+440 – 36+049 36+049 – 45+735	3 4
396	Skrzyżowanie z drogą krajową A-4 (na terenie Powiatu Oławskiego) - Strzelin	44+895 – 59+238	3

ZASADY ODŚNIEŻANIA I USUWANIA ŚLISKOŚCI ZIMOWEJ

Standard	Opis stanu utrzymania drogi dla danego standardu	Dopuszczalne odstępstwa od standardu	
		Po ustaniu opadów śniegu	Od stwierdzenia występowania zjawisk śliskości zimowej
I	Jezdnia czarna - sucha, - mokra. Przejezdność całodobowa.	Dotyczy jezdni i poboczy - luźny - 2 godz. - błoto pośniegowe - 4 godz. - zajeżdżony - nigdy - zasy - nigdy	- gołoledź - 2 godz. - szron - 2 godz. - sadź - 2 godz. - pośniegowa - 4 godz. - lodowica - 4 godz.
II	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości.  Jezdnia posypana na całej długości.	- luźny - 4 godz. - błoto pośniegowe - 6 godz. - zajeżdżony - występuje (cienka warstwa nie utrudniająca ruchu)	- gołoledź - 3 godz. - szron - 3 godz. - sadź - 3 godz. - pośniegowa - 4 godz. - lodowica - 4 godz.
III	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości. Jezdnia posypana na: - skrzyżowaniach z drogami, - skrzyżowaniach z liniami kolejowymi - odcinkach o pochyleniu podłużnym > 4% - przystankach autobusowych - innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi	- luźny - 6 godz. - zajeżdżony - występuje - zasy, języki śniegowe lokalnie - 6 godz.	W miejscach wyznaczonych - gołoledź - 5 godz. - szron - 5 godz. - sadź - 5 godz. - pośniegowa - 6 godz. - lodowica - 5 godz.
IV	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości. Jezdnia posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu.	- luźny - 8 godz. - zajeżdżony - występuje - języki śnieżne - występują - zasy - do 8 godz. Dopuszcza się przerwy w komunikacji do 8 godz.	W miejscach wyznaczonych - gołoledź - 8 godz. - pośniegowa - 10 godz. - lodowica - 8 godz.
V	Jezdnia odśnieżona, w miejscach zasp odśnieżony co najmniej jeden pas ruchu z wykonaniem mijanek. Jezdnia posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu.	- luźny - 16 godz. - zajeżdżony - występuje - nabój śnieżny - występuje - zasy - występują do 24 godz. Dopuszcza się przerwy w komunikacji do 24 godz.	W miejscach wyznaczonych - gołoledź - 8 godz. - pośniegowa
VI	Jezdnia zaśniewiona. Prowadzi się interwencyjne odśnieżanie w zależności od potrzeb.  Jezdnia posypana w miejscach wyznaczonych przez zarząd drogi	- luźny - występuje - zajeżdżony - występuje - nabój śnieżny - występuje - zasy - występują do 48 godz.	W miejscach wyznaczonych - wszystkie rodzaje śliskości po odśnieżeniu - 2 godz.



**ZGŁOSZENIE SZKODY RZECZOWEJ  
z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej**

Grupa ubezpiecz. P01	Data wpłaty składki	Nr Polisy
1. Ubezpieczający		
2. Data, godzina i miejsce wypadku:		
3. Kiedy ubezpieczający dowiedział się wypadku?		
4. Poszkodowany: a) imię i nazwisko, PESEL b) adres c) telefon d) uszkodzony pojazd : marka – nr rejestr.		
5. Imiona i nazwiska oraz adresy osób będących świadkami wypadku:		
6. Kiedy i w którym komisariacie Policji zgłoszono wypadek?		
7. Czy wdrożono postępowanie karne i przeciwko komu?		
8. Czy poszkodowany pracował u ubezpieczającego? i ewentualnie w jakim charakterze?		
9. Czy poszkodowany miał prawo przebywania w miejscu wypadku, czy mógł go uniknąć?		
10. W jakim stopniu ponosi winę poszkodowany?		



11. Co zostało uszkodzone i w jakim stopniu?	
12. Ile w przybliżeniu wyniesie koszt naprawy uszkodzonych rzeczy?	
13. Czy zgłoszono już roszczenia o odszkodowanie, jeżeli tak to, w jakiej wysokości?	
14. Dokładny opis wypadku (załączyć ewentualnie szkic)	
15. Informacja odnośnie stanu technicznego i oznakowania drogi, na której doszło do wypadku:	
16. Czy ubezpieczający podjął działania zmierzające do usunięcia przyczyny powstania szkody?	

Podanie powyższych danych jest niezbędne do likwidacji przez PZU S.A. zgłaszanej szkody.  
Zgodnie z art. 6 kodeksu cywilnego „Ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne”.  
Na powyższe pytania odpowiedziano zgodnie z prawdą i według najlepszej wiedzy.

.....  
Miejscowość i data

.....  
czytelny podpis osoby zgłaszającej szkodę

Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr 133 poz. 883 z późniejszymi zm.) informujemy, że Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. z siedzibą 00-133 Warszawa Al. Jana Pawła II 24 w celu i zakresie realizacji umowy ubezpieczenia. Ma Pani/Pan prawo wglądu do swoich danych osobowych i ich poprawiania.

.....  
Miejscowość i data

.....  
czytelny podpis osoby zgłaszającej szkodę

**Załącznik nr 5 - a  
do Porozumienia  
z dnia .....**

.....  
imię i nazwisko

.....  
miejsowość i data

.....  
adres

W związku z uszkodzeniem pojazdu marki ....., nr rej. ....,  
i wniesieniem roszczeń o naprawę ww. pojazdu do DSDiK, zobowiązuję się do udostępnienia  
uszkodzonych elementów pojazdu do oględzin przedstawicielowi Zakładu Ubezpieczeń w  
ramach likwidacji szkody z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej DSDiK.

.....  
podpis

.....  
pieczęć firmowa i podpis przedst. DSDiK



**ZGŁOSZENIE SZKODY OSOBOWEJ  
z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej**

Grupa ubezpiecz. P01	Data wpłaty składki	Nr polisy
1. Ubezpieczający		
2. Data, godzina i miejsce wypadku:		
3. Kiedy ubezpieczający dowiedział się wypadku		
4. Poszkodowany: e) imię i nazwisko, PESEL f) adres g) zawód wykonywany, miejsce pracy h) wiek		
5. Imiona i nazwiska oraz adresy osób będących świadkami wypadku:		
6. Kiedy i w którym komisariacie Policji zgłoszono wypadek?		
7. Czy wdrożono postępowanie karne i przeciwko komu?		
8. Czy poszkodowany pracował u ubezpieczającego? i ewentualnie w jakim charakterze?		
9. Czy poszkodowany jest objęty ubezpieczeniem społecznym?		
10. Czy poszkodowany miał prawo przebywania w miejscu wypadku, czy mógł go uniknąć?		
11. W jakim stopniu ponosi winę poszkodowany?		
Szkody Osobowe 12. Określić istotę szkody, np. czy wypadek spowodował śmierć; jeżeli nie, jak długo może trwać leczenie, czy istnieje możliwość trwałego kalectwa i w jakim stopniu?		



13. Ile wynosiły zarobki brutto poszkodowanego miesięcznie przed wypadkiem w okresie 12 miesięcy?	
14. Czy poszkodowany podjął pracę po wypadku, a jeżeli tak – to ile wynosi obecnie jego zarobek miesięczny brutto ?	
15. Czy żona poszkodowanego pracowała przed wypadkiem i ile wynosił jej zarobek miesięczny, a jeżeli nie, to czy podjęła pracę zarobkową po śmierci poszkodowanego i ile ewentualnie wynosi jej zarobek brutto?	
16. Czy poszkodowany posiada polisę ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU S.A. i/lub w PZU Życie S.A. (proszę podać nazwę ubezpieczenia oraz nr polisy i nazwę jednostki PZU S.A. i/lub PZU Życie S.A., w której zostało zawarte ubezpieczenie). Jeżeli wypadek został zgłoszony – proszę podać nazwę jednostki PZU S.A. lub PZU Życie S.A.	
<b>Szkody rzeczowe (przy szkodzie osobowej)</b> 17. Co zostało uszkodzone i w jakim stopniu?	
18. Ile w przybliżeniu wyniesie koszt naprawy rzeczy	
19. Kiedy, gdzie i za jaką cenę zostały nabyte uszkodzone w wypadku przedmioty?	
20. Czy zgłoszono już roszczenia o odszkodowanie i w jakiej wysokości?	
21. Dokładny opis wypadku (załączyć ewentualnie szkic)	

Podanie powyższych danych jest niezbędne do likwidacji przez PZU S.A. zgłaszanej szkody.  
Zgodnie z art. 6 kodeksu cywilnego „Ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne”.  
Na powyższe pytania odpowiedziano zgodnie z prawdą i według najlepszej wiedzy.

.....  
Miejscowość i data  
zgłaszającej szkodę  
Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr 133 poz. 883 z późniejszymi zm.) informujemy, że Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. z siedzibą 00-133 Warszawa Al. Jana Pawła II 24 w celu i zakresie realizacji umowy ubezpieczenia. Ma Pani/Pan prawo wglądu do swoich danych osobowych i ich poprawiania.  
**Wyrażam zgodę** na przetwarzanie przez PZU S.A. moich danych dotyczących stanu zdrowia w celu realizacji umowy ubezpieczenia.  
**Wyrażam zgodę** na udostępnienie przez PZU S.A. orzeczeń lekarskich i dokumentacji medycznej w celu prowadzenia postępowania likwidacyjnego

.....  
Miejscowość i data  
czytelny podpis osoby zgłaszającej szkodę



### Protokół

przekazania dróg wojewódzkich na terenie Powiatu .....

spisany w dniu ..... pomiędzy:

**Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwaną dalej przekazującym,**  
reprezentowanym przez:

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....

**a Powiatem .....**, zwanym dalej **przejmującym**, reprezentowanym  
przez:

1. ....
2. ....
3. ....

Działając na podstawie podpisanego Porozumienia z dnia.....w sprawie powierzenia  
zadań w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich, „Przekazujący”  
przekazuje a „Przejmujący” przejmuje drogi wojewódzkie w bieżące utrzymanie z dniem  
01 kwietnia 2008 r. na warunkach określonych w Porozumieniu.

Przekazujący przekazuje przejmującemu następujące dokumenty:

- a) ewidencja dróg
- b) ewidencja oznakowania poziomego i pionowego
- c) wykaz mostów i przepustów
- d) ewidencja przepustów do  $\varnothing$  600
- e) zezwolenia na korzystanie z przystanków
- f) niezrealizowane decyzje na wycięcie drzew
- g) zatwierdzenia organizacji ruchu
- h) sprawy bieżące do zrealizowania w zakresie bieżącego utrzymania dróg
- i) wykaz decyzji na ustawienie reklam i obiektów w pasie drogowym
- j) plan zimowego utrzymania dróg (wykaz miejsc zawiewanych, wykaz miejsc do posypywania, wykaz odcinków oznaczonych znakami A-32).

Przekazujący

Przejmujący

1.....

1.....

2.....

2.....

3.....

3.....

4.....

### **3. Zasadnicze wnioski wynikające z analizy procedur postępowania w celu przeciwdziałania oraz likwidacji zagrożeń (skutków) w ruchu drogowym**

Podstawową przyczyną wypadków drogowych na drogach wojewódzkich (zgodnie z treścią Części I analizy) było:

- 1) niedostosowanie prędkości pojazdów do warunków ruchu (31,2%),
- 2) nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu (17%),
- 3) niezachowanie przez kierującego bezpiecznej odległości między pojazdami (15,5%).

W związku z powyższym w oparciu o przedstawioną analizę wypadków w ruchu drogowym nadal zasadniczymi kierunkami działalności powinny być tworzenie oraz wspieranie inicjatyw w zakresie:

- 1) ciągłego doskonalenia (rozbudowy) istniejącego na bazie DSDiK Serwisu Informacji Drogowej (SID) mając na względzie szeroko rozumiane bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie tylko w aspekcie profilaktyki, ale również w odniesieniu do likwidacji skutków wypadków.
- 2) rozbudowy systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (fotoradary , radiowozy itp.),
- 3) profilaktyki poprzez szkolenie dzieci i młodzieży oraz kadry w instytucjach samorządowych,
- 4) profilaktyki w ramach szkolenia kandydatów na kierowców. Opracowania programu wdrożeń nowych metod szkolenia początkujących kierowców, szkoleń doskonalących umiejętności kierowców i przeprowadzania testów powypadkowych z wykorzystaniem nowych technologii, programów komputerowych i symulatorów jazdy w warunkach rzeczywistych,
- 5) poprawy inżynierii ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem miejsc niebezpiecznych (skrzyżowań, luków dróg itp.) oraz miejsc o dużym natężeniu ruchu w aspekcie wykorzystania nowych technologii budowy dróg zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- 6) opracowanie procedur szerszego niż ma to miejsce obecnie uwzględniania zagadnień brd w procesie planowania, projektowania inwestycji drogowych,

- 7) zaangażowania gmin oraz służb biorących udział w akcjach na rzecz zbudowania lokalnej ochrony dla ludzi, będących poszkodowanymi w wypadku. Na szczególną uwagę zasługuje ochrona ludności podczas wypadków i katastrof drogowych (poszkodowani i oczekujący w korkach) w czasie upałów, jak i w warunkach zimowych. Powstające zatory drogowe zmuszają wiele osób do wielogodzinnych oczekiwań w pojazdach z dala od celu podróży, często bez wody, ciepłych okryć czy zaplecza sanitarnego,
- 8) szerokiego wykorzystania mediów (TV, prasa, Internet), kościoła w propagowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawy kultury zachowań na drodze oraz w celu wpłynięcia na świadomość użytkowników dróg (zmotoryzowanych, pieszych) nagłaśnianie negatywnych zjawisk w ruchu drogowym,
- 9) kontynuacji dotychczasowych działań administracji drogowej dla poprawy brd przez regularne przeglądy, poprawę oznakowania i jego jakości oraz inne działania rutynowe oraz usuwania błędów w miejscach stanowiących oczywiste zagrożenie brd,
- 10) identyfikacji i selekcji niebezpiecznych miejsc i odcinków do wdrożenia środków poprawy brd, podjęcie analiz szczegółowych brd wybranych miejsc i odcinków niebezpiecznych wraz z projektami poprawy,
- 11) powołania koordynatorów i zespołów odpowiedzialnych za problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego na różnych szczeblach wykonawczych administracji rządowej i samorządowej,
- 12) monitoringu i kontroli realizacji programu, opracowywanie i rozpowszechnianie okresowych raportów o stanie brd na terenie województwa z analizami problemowymi.
- 13) ratownictwa drogowego (Centra Ratownictwa Medycznego, ośrodki szkolenia ratowników drogowych, szkolenia ratowników),
- 14) zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach.

Oddzielnym ważnym problemem wywierającym coraz większe znaczenie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest przewóz ładunków niebezpiecznych. Mając na uwadze możliwe skutki awarii (wypadków) pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne przez obszar województwa (drogi wojewódzkie) celowym jest przeprowadzenie szerokiej dyskusji podmiotów współuczestniczących, mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa w tym zakresie.



Powyższa analiza stanowi tylko ogólny zarys stanu bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego wraz z opisem procedur postępowania w razie wystąpienia wypadku bądź zatoru.

Kolejnym etapem może być bardziej szczegółowe przedstawienie miejsc (wraz z kilometrażem) szczególnie niebezpiecznych na drodze wraz z propozycją poprawy stanu bezpieczeństwa tego miejsca (modernizacja, remont, przebudowa) w zakresie inżynierii ruchu drogowego.

# ZAŁĄCZNIKI

..... Tydzień: ..... (od.....do.....)  
 (oznaczenie nadawcy raportu)

**RAPORT TYGODNIOWY**

**UTRUDNIENIA W RUCHU DROGOWYM NA DROGACH WOJEWÓDZKICH POWIATU .....**

Raport nr .....

Data przekazania raportu: .....

Godz. ....

NR DROGI	ODCINEK (opis przez wskazanie miejscowości, charakterystycznych punktów)	km drogi		OPIS ZDARZENIA*	Powierz. naprawy m <sup>2</sup> / tony	UTRUDNIENIA W RUCHU*	CZAS WYSTĘPOWANIA UTRUDNIEN		UWAGI
		od	do				planowany początek	planowany koniec	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>HARMONOGRAM ROBOT NA TYDZIEŃ .... (od.....do.....)</b>									

Przyjął raport: .....  
 (imię i nazwisko dyspozytora, data i godzina otrzymania)

Sporządził: .....  
 (pieczęćka i podpis)

\* wypełniając oznaczone kolumny należy korzystać ze sformułowań określonych w Instrukcji wypełniania raportu

## **Instrukcja wypełniania RAPORTU TYGODNIOWEGO „Utrudnienia w ruchu drogowym na drogach wojewódzkich”:**

1. Każdy raport należy oznaczyć symbolem nadanym indywidualnie dla każdego nadawcy (komórki organizacyjnej DSDiK, Inspektora Służby Utrzymaniowo - Remontowej) oraz ponumerować zgodnie z kolejnością jego wysyłania.
2. W/w raport należy przysyłać w formie e-maila do służby dyspozycyjnej DSDiK we Wrocławiu na adres: [dyspozytura@dsdik.wroc.pl](mailto:dyspozytura@dsdik.wroc.pl) oraz [rzecznik@dsdik.wroc.pl](mailto:rzecznik@dsdik.wroc.pl) w cyklach tygodniowych, tj. w piątki do godziny 16<sup>00</sup>.
3. W kolumnie nr 2 „Odcinek” należy scharakteryzować odcinek drogi, którego dotyczy zdarzenie poprzez wskazanie miejscowości oraz innych punktów charakterystycznych.
4. Kolumna nr 5 „Opis zdarzenia” służy do zamieszczania szczegółowych informacji dotyczących danego rodzaju zdarzenia przy zastosowaniu między innymi następującego katalogu sformułowań:
  - odnowa oznakowania poziomego
  - oczyszczanie drogi i pobocza ze śmieci
  - mechaniczne czyszczenie nawierzchni drogi
  - rębakowanie krzaków
  - koszenie poboczy
  - uzupełnianie poboczy mieszanką
  - naprawa cząstkowa nawierzchni masą asfaltową
  - naprawa cząstkowa nawierzchni masą asfaltową z wycinaniem
  - naprawa cząstkowa grysami i emulsją
  - naprawa cząstkowa masą na zimno
  - remont nawierzchni grysami i emulsją
  - naprawa pobocza
  - remont nawierzchni drogi
  - naprawa przejazdu kolejowego
  - naprawa przepustu
  - budowa drogi
  - przebudowa drogi

w przypadku imprez masowych należy opisać zdarzenie, np. rajd, pielgrzymka, maraton itp.

W przypadku wystąpienia zdarzenia nieokreślonego w w/w katalogu, w powyższej kolumnie należy umieścić właściwy szczegółowy opis zdarzenia.

Ponadto w powyższej rubryce wskazujemy, przez kogo wykonywane są prace powodujące utrudnienia (nie dotyczy imprez masowych i innych zdarzeń, gdzie niecelowe jest określanie wykonawców prac).

Wskazując wykonawcę posługujemy się następującymi określeniami:

system zlecony

siły własne, w ramach porozumienia.

5. Kolumna nr 7 „Utrudnienia w ruchu” określa rodzaj utrudnienia, który stanowi ważną informację dla użytkowników dróg:

droga zamknięta - zakaz ruchu

ograniczenie prędkości do ... (wskazać wielkość ograniczenia)

zwężenie drogi ..... (wskazać szerokość przejazdu)

ruch wahadłowy

6. Raport należy wypełnić czytelnie i rzetelnie. Za treść raportu, rzetelność zawartych w nim danych odpowiada jego nadawca. Raporty niekompletne nie będą przyjmowane.



.....  
(oznaczenie nadawcy raportu)**RAPORT ZUD****RAPORT WARUNKÓW PRZEJAZDU I PRACY SPRZĘTU NA TERENIE POWIATU .....**

Raport nr: .....

Stan na dzień: .....

Godzina: .....

1. Temp. powietrza -

2. Temp. nawierzchni - .....

3. Wilgotność - .....

4. Opady - .....

5. Wiatr - .....

(wartości określone w pkt. 1-5 dotyczą panujących warunków w miejscu pełnienia dyżuru.)

Nr drogi	km	Przebieg drogi	Warunki przejazdu					Godziny pracy sprzętu Z.U.D.								
			1	2	3	4	5	uwagi	Plaskarka	Plugo – plaskarka	Solarka	Plugo-solarka	Równiarka	Plug średni	Plug ciężki	Plug wimlikowy
1	2	3	4					5	6	7	8	9	10	11	12	13



sprzęt nie zakończył pracy w momencie raportowania

sprzęt obsługuje więcej niż jedną drogę, przy czym znakiem „x” zaznaczmy drogi które zostały obsłużone

Dodatkowe informacje:.....

.....

.....

Raport sporządził: .....

imię i nazwisko (czytelny podpis)

**Instrukcja**

## Instrukcja wypełniania RAPORTU ZUD „Raport warunków przejazdu i pracy sprzętu”:

1. Każdy raport należy oznaczyć symbolem nadanym indywidualnie dla każdego nadawcy (Punktu Dyżurnego) oraz ponumerować zgodnie kolejnością jego wysyłania.
2. W/w raport należy przysyłać w formie e-maila na adres: [dyspozytura@dodik.wroc.pl](mailto:dyspozytura@dodik.wroc.pl) lub faxu do służby dyspozycyjnej DSDiK we Wrocławiu na następujące numery:

71/ 39 17 109

71/ 39 17 196

71/ 39 17 110 tylko w godzinach 7<sup>00</sup> do 15<sup>00</sup>

3. Podczas pełnienia dyżurów w Punktach Dyżuru raport warunków przejazdu i pracy sprzętu należy sporządzać według następującego schematu:

stan warunków na drodze na godzinę:

6<sup>00</sup>

12<sup>00</sup>

18<sup>00</sup>

raport należy przesłać w terminie:

6<sup>00</sup> - 7<sup>30</sup>

12<sup>00</sup> - 12<sup>30</sup>

18<sup>00</sup> - 18<sup>30</sup>

4. W okresie, kiedy nie są prowadzone dyżury w/w raport należy przysyłać codziennie w następujący sposób:

stan warunków na drodze na godzinę:

7<sup>00</sup>

raport należy przesłać w terminie:

7<sup>00</sup> - 7<sup>30</sup>

W przypadku występowania dłuższych dni bezśnieżnych raport można oznaczyć opisem: „*OBOWIĄZUJE DO ODWOŁANIA*” umieszczając go w „Dodatkowych informacjach”, co spowoduje, iż stan dróg określony w niniejszym raporcie opatrzonym w/w opisem będzie obowiązywał do odwołania. W momencie zmiany warunków atmosferycznych powodujących zmianę stanu dróg natychmiast należy o tym fakcie poinformować służbę dyspozycyjną DSDiK.

5. W raporcie należy każdorazowo podawać warunki meteorologiczne panujące w miejscu pełnienia dyżuru.
6. Warunki przejazdu należy oznaczyć w tabeli w kolumnie nr 4 określając znakiem: „ x ” w odpowiedniej rubryce, według następującej skali warunków przejazdu:

1 – nawierzchnia czarna (sucha lub mokra)



2 – lokalna śliskość, błoto pośniegowe

3 – warstwa śniegu i/lub warstwa lodu, gołoledź

4 – zaspasy

5 – droga nieprzejezdna

Warunki przejazdu określa się na całym odcinku drogi. W sytuacji, gdy na danym odcinku wystąpi ok. 10 % gorszych warunków przejazdu w kolumnie nr 5 „Uwagi” należy wskazać kilometrąż odcinka drogi o gorszych warunkach przejazdu określając jednocześnie jego skalę.

7. Kolumny nr 6 do 13 służą do określania godzin pracy sprzętu oraz wskazania, na jakich drogach pracował. Określając pracę sprzętu wpisujemy godzinę rozpoczęcia i zakończenia pracy sprzętu. W przypadku, gdy sprzęt nie zakończył jeszcze pracy w momencie sporządzania raportu strzałką poziomą  wskazujemy, iż dany sprzęt nadal pracuje, a w następnym raporcie podajemy pełne godziny pracy sprzętu. Jeżeli ten sam sprzęt obsługuje więcej niż jedną drogę wojewódzką strzałką pionową  należy wskazać, które drogi zostały odśnieżone wpisując w wierszu dotyczącym odśnieżanej drogi znak: „ x ”.
8. W okresie, gdy prowadzi się dyżury należy na bieżąco telefonicznie, faxem lub e-mailem informować służbę dyspozycyjną DSDiK o godzinach wyjazdu sprzętu oraz wskazywać odcinki dróg, które będą odśnieżane. Powyższe dane zostaną odnotowane w Zeszycie Służby Dyspozytury a następnie zweryfikowane z nadesłanymi raportami.
9. W przypadku zmiany podanej trasy sprzętu należy o tym fakcie niezwłocznie powiadomić służbę dyspozycyjną DSDiK.
10. Raport należy wypełnić czytelnie i rzetelnie. Za treść raportu, rzetelność zawartych w nim danych odpowiada jego nadawca. Raporty niekompletne nie będą przyjmowane.
11. Przed rozpoczęciem akcji Zimowego Utrzymania Dróg, niniejszy raport może zostać zmodyfikowany w zależności od bieżących potrzeb DSDiK. Zmiany w Raporcie ZUD nie wymagają zmiany niniejszego załącznika do zarządzenia, jedynie zatwierdzenia Dyrektora lub jego Zastępcy ds. Utrzymania Infrastruktury.

**ZESZYT SŁUŻBY DYSPOZYCYJNEJ**  
*Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu*

Data	Imię i nazwisko przyjmującego	Godzina	Przebieg służby	Uwagi

**Zasady dokonywania wpisów do Zeszytu Służby Dyspozycyjnej, zwanej dalej ZSD:**

1. ZSD prowadzi się w sposób chronologiczny, czytelny, umożliwiając stwierdzenie, jakie zdarzenia miały miejsce podczas danej służby oraz kto był ich nadawcą.
2. Każdy pracownik przejmujący służbę jest zobowiązany do zapoznania się z wpisami dokonanymi w ZSD podczas wcześniejszej służby i w razie potrzeby uzyskania dodatkowych informacji o istotnych zdarzeniach, których skutki będą widoczne podczas kolejnej służby.
3. Pracownik rozpoczynający służbę podkreśla linią wcześniejsze zapisy i wpisuje w Zeszycie Służby Dyspozycyjnej datę, imię i nazwisko oraz godzinę objęcia służby.
4. Do ZSD wpisuje się wszystkie raporty przesłane do służby dyspozycyjnej faxem, e-mailem lub zgłoszone telefonicznie.
5. W przypadku zgłoszenia telefonicznego w ZSD należy odnotować wszystkie informacje w pełni charakteryzujące zgłaszane zdarzenie, takie jak szczegółowy opis zdarzenia, wskazanie numeru drogi, kilometraża oraz nazwy odcinka, a także nadawcy niniejszej informacji.
6. W przypadku pozostałych raportów w ZSD należy odnotować, od kogo i jaki raport został przesłany.
7. W rubryce „Uwagi” należy zamieszczać informacje istotne dla kolejnej służby dotyczące spraw niezakończonych.

# Notatki

## **Notatki**