



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia środa, 28 listopada 2018 r.

Poz. 4684

POROZUMIENIE NR 1/2018

w sprawie udzielenia dotacji celowej na realizację zadania
pn. *„Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach”* w ramach
*Rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań Razem bezpieczniej im.
Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”*

zawarte w dniu 8 października 2018 r., w Gdańsku pomiędzy:

Wojewodą Pomorskim – Panem Dariuszem Drelichem, zwanym dalej **„Wojewodą”**,

a

Gminą Skarszewy reprezentowaną przez Pana Jacka Pauli – Burmistrza Skarszew,
zwaną dalej **„Gminą”**.

Działając w oparciu o postanowienia art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2017r., poz. 2077. z późn. zm.), zarządzenia Nr 15/2012 Wojewody Pomorskiego z dnia 16 stycznia 2012 r. w sprawie ustanowienia dysponentów środków budżetu państwa oraz zasad dysponowania środkami budżetowymi w części 85/22 – województwo pomorskie, art. 20 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2234 z późn. zm.), art. 8 ust 2 i ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 994 z późn. zm.) oraz art. 45 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1530 z późn. zm.), a także Uchwałę nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie *„Programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*, strony Porozumienia postanawiają, co następuje:

§ 1. 1. Przedmiotem Porozumienia jest udzielenie dotacji celowej na realizację projektu pn. *„Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach”* w ramach *Rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”* polegającego na umieszczeniu progów wyspowych z obydwu stron na dojeździe do przejścia dla pieszych przy ul. Kościerskiej w Skarszewach oraz wykonania oznakowania pionowego i poziomego, zwanego dalej *„Zadaniem”*.

2. Wojewoda powierza Gminie, a Gmina przyjmuje do realizacji Zadanie określone szczegółowo w ofercie złożonej w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań *„Razem bezpieczniej”*, pn. *„Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach”*, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia.

3. Gmina zobowiązuje się do wykonania Zadania zgodnie z harmonogramem rzeczowo – finansowym, stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszego Porozumienia, do dnia 31 grudnia 2018 r.

§ 2. 1. Na realizację zadania, o którym mowa w § 1 Wojewoda przekaże środki z budżetu państwa w wysokości 15 360,00 zł (słownie: piętnaście tysięcy trzysta sześćdziesiąt złotych 00/100) w ramach działu 754, rozdziału 75495, § 6320.

2. Kwota dotacji na dofinansowanie Zadania określonego w §1 ust.1 nie może stanowić więcej niż 80 % wartości kosztów Zadania wynikających z oferty złożonej w dniu 23.05.2018 r., której kopia stanowi załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia. Niezachowanie tego montażu finansowego w poniesionych wydatkach skutkuje zwrotem dotacji w wysokości przekraczającej tę proporcję.

3. Gmina zrealizuje Zadanie i wykorzysta środki, o których mowa w ust. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r.

4. Gmina zobowiązuje się do wydatkowania dotacji z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 1579 z późn. zm.).

§ 3. 1. Środki, o których mowa w § 2 ust. 1 niniejszego Porozumienia będą przekazywane na rachunek bankowy Gminy prowadzony w Banku Spółdzielczym w Starogardzie Gdańskim, oddział w Skarszewach, nr 85 8340 0001 0100 0143 2000 0030.

2. Środki przekazywane będą na pisemny wniosek Gminy w oparciu o dołączone, oznaczone datą i potwierdzone za zgodność z oryginałem, kopie dokumentów potwierdzających obowiązek poniesienia danego wydatku oraz z kwalifikacją wydatku zgodnie z Harmonogramem rzeczowo-finansowym stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszego Porozumienia oraz podziałem na kwotę dotacji i koszty własne.

3. Środki własne Gminy wydatkowane w ramach realizacji Zadania przed wejściem w życie Porozumienia, będą automatycznie włączone do dofinansowania po podpisaniu Porozumienia.

4. Środki, o których mowa w § 2 ust. 1 Porozumienia, w części niewykorzystanej na realizację Zadania określonego w § 1, podlegają zwrotowi w terminie do dnia 15 stycznia 2019r., na rachunek wydatków Wojewody Pomorskiego prowadzony w Narodowym Banku Polskim O/O Gdańsk nr 29 1010 1140 0067 2513 9135 0000. Od kwot dotacji zwróconych po wyżej określonym terminie nalicza się odsetki w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, ponoszone od dnia następującego po dniu, w którym upłynął termin zwrotu dotacji.

5. Rozliczenie udzielonej dotacji Gmina przedłoży do dnia 15 stycznia 2019r., według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszego Porozumienia.

6. Dotacja wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem, pobrana nienależnie lub w nadmiernej wysokości, podlega zwrotowi do budżetu państwa w trybie i na zasadach określonych w art. 169 ustawy o finansach publicznych.

7. Gmina realizując Zadanie, o którym mowa w § 1 zobowiązana jest do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej środków otrzymanych na finansowanie tego Zadania oraz wydatków dokonywanych z tych środków, zgodnie z postanowieniami art. 152 ustawy o finansach publicznych w sposób umożliwiający identyfikację poszczególnych operacji księgowych.

§ 4. 1. Gmina zobowiązana jest do poddania się kontroli przez służby kontrolne Wojewody Pomorskiego, w zakresie udzielonej dotacji o której mowa w § 1 niniejszego Porozumienia.

2. Kontrola będzie prowadzona na zasadach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (t.j. Dz. U. 2011, Nr 185, poz.1092 z późn. zm.).

§ 5. 1. Gmina zobowiązuje się do informowania, że Zadanie jest dofinansowane ze środków otrzymanych od Wojewody. Informacja, sporządzona według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do niniejszego Porozumienia, winna znaleźć się na tablicy informacyjnej, we wszystkich materiałach, publikacjach, informacjach dla mediów, ogłoszeniach oraz wystąpieniach publicznych dotyczących realizowanego Zadania.

2. Gmina zobowiązuje się do pokrycia kosztów wykonania i utrzymania tablicy informacyjnej, o której mowa w § 5 ust.1.

§ 6. W sprawach nieuregulowanych postanowieniami niniejszego Porozumienia mają zastosowanie przepisy ustawy Kodeks cywilny z dnia 23 kwietnia 1964r. (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1025 z późn. zm.) oraz ustawy o finansach publicznych z dnia 27 sierpnia 2009 r. (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2077 z późn. zm.).

§ 7. Porozumienie zostaje zawarte z dniem jego podpisania i obowiązuje do dnia 15 stycznia 2019r. i podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

§ 8. Wszelkie zmiany lub rozwiązanie niniejszego Porozumienia wymagają formy pisemnej w postaci aneksu pod rygorem nieważności.

§ 9. Porozumienie wraz z załącznikami sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, dwa egzemplarze dla Wojewody i jeden egzemplarz dla Gminy.

Wojewoda Pomorski

Gmina Skarszewy

WOJEWODA POMORSKI

BURMISTRZ SKARSZEW

Dariusz Drelich

Jacek Pauli

Załącznik nr 1 do porozumienia nr 1/2018
zawartego w dniu 8 października 2018 r.

**WNIOSEK
O DOFINANSOWANIE**



**„PROGRAM OGRANICZANIA PRZESTĘPCZOŚCI
i ASPOŁECZNYCH ZACHOWAŃ
RAZEM BEZPIECZNIEJ im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020”
(2018 r.)**

I . Informacje ogólne

1.1 Numer i nazwa celu szczegółowego działania

2. Bezpieczne przejścia dla pieszych

1.2 Instytucja odpowiedzialna za ocenę Wniosku

Pomorski Urząd Wojewódzki

1.3 Tytuł projektu

Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach

1.4 Termin i miejsce realizacji

Termin realizacji projektu: **1 lipca 2018 - 31 grudnia 2018 (6 m-cy)**,
Województwo - **Pomorskie**,
Powiat - **starogardzki**,
Gmina - **Skarszewy**

1.5 Wnioskowana kwota dotacji

15 360,00 zł (słownie: piętnaście tysięcy trzysta sześćdziesiąt zł 00/100)

1.6 Harmonogram planowanych działań w ramach projektu

| Lp. | Opis działania | Planowany termin realizacji |
|------|--|-----------------------------|
| I. | <u>Określenie planu działań</u> | |
| 1. | Wyłonienie w drodze zapytania ofertowego wykonawcy | Od 01.07.2018 do 31.08.2018 |
| 2. | Przygotowanie harmonogramu przeprowadzanych zajęć w szkołach | Od 01.08.2018 do 31.08.2018 |
| II. | <u>Realizacja</u> | |
| 1. | Dostawa i montaż progów wyspowych o wym. 2,0 m x 1,80 m wraz z azylami oraz słupkami blokującymi | Od 01.09.2018 do 31.10.2018 |
| 2. | Zakup i montaż znaków pionowych A-11a, B-33, T-0 oraz wykonanie oznakowania poziomego. | Od 01.09.2018 do 31.10.2018 |
| 3. | Przeprowadzenie zajęć w szkołach przez partnerów projektu | Od 01.09.2018 do 31.10.2018 |
| III. | <u>Zakończenie i ocena efektów realizacji projektu</u> | |
| 1. | Badanie ankietowe końcowe | Od 01.11.2018 do 31.12.2018 |
| 2. | Sporządzenie podsumowania z realizacji projektu i wskazanie kolejnych działań w zakresie podnoszenia bezpieczeństwa pieszych | Od 01.11.2018 do 31.12.2018 |

1.7 Kalkulacja przewidywanych kosztów projektu

| Nazwa wydatku w związku z planowanym działaniem | Jedn. miary | Cena jednostkowa (brutto w zł) | Koszt całkowity – planowanego wydatku (cena brutto w zł) | Kwota dotacji w zł | Środki własne w zł |
|--|-------------|--------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| Zakup i montaż progów wyspowych wraz z azylem i słupkami ograniczającymi | kpl | 17 000,00 | 17 000,00 | 13 600,00 | 3 400,00 |
| Zakup i montaż znaków pionowych | kpl | 1 300,00 | 1 300,00 | 1 040,00 | 260,00 |
| Wykonanie oznakowania poziomego | kpl | 900,00 | 900,00 | 720,00 | 180,00 |
| RAZEM | - | 19 200,00 | 19 200,00 | 15 360,00 | 3 840,00 |

1.8 Dane osoby uprawnionej w urzędzie wojewódzkim do kontaktu i udzielania informacji dotyczącej projektu

Piotr Dunim - inspektor wojewódzki w Wydziale Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, tel. +48 58 30-77-139, e-mail: piotr.dumin@gdansk.uw.gov.pl

II. Informacje o projekcie

2.1 Charakterystyka projektu / szczegółowy opis planowanych działań np. w zakresie akcji informacyjnych, promocyjnych, szkoleniowych, inwestycyjnych itp./

a) opis projektu (lub etapu projektu):

W ramach niniejszego wniosku o dofinansowanie zaprojektowano umieszczenie progów wyspowych (2,0 m x 1,80 m) z obydwu stron na dojeździe do przejścia dla pieszych przy ul. Kościarskiej (197038G) w Skarszewach (na wysokości banku w pobliżu skrzyżowania z ul. Starogardzką – Kopernika) wraz z azylami oraz słupkiem U-12c w celu wyeliminowania omijania zamieszczonych progów wyspowych. Częściowo zostaną wymienione i uzupełnione znaki kompleksowe A-11a „próg zwalniający” z tabliczkami „10m” i „20m” oraz znaki „B-33” – „ograniczenie prędkości do 30 km/h”. Wykonane zostanie także oznakowanie poziome przejścia dla pieszych. Tego typu rozwiązanie zostało wdrożone przy jednej ze szkół podstawowych w Skarszewach, gdzie możemy obserwować pozytywne jego skutki. Należy podkreślić, iż planowane do reorganizacji przejście dla pieszych znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Publicznego Przedszkola oraz Publicznego Gimnazjum w Skarszewach. W związku z tym realizacja projektu w znaczący sposób podniesie bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż w pobliżu planowanej inwestycji znajduje się jedyny bank w Skarszewach, który prowadzi obsługę mieszkańców z terenu całej gminy.

Poza ww. działaniami planujemy także organizację zajęć edukacyjnych w szkołach, której tematyką będzie bezpieczeństwo ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku. W zorganizowanie i przeprowadzenie powyższych zajęć zostaną włączeni partnerzy projektu, tj. Gminny Ośrodek Obsługi Szkół i Przedszkoli w Skarszewach oraz Ochotnicza Straż Pożarna w Skarszewach. Instytucje te posiadają niewątpliwie największe doświadczenie i przygotowanie w celu sprawnego przeprowadzenia zajęć edukacyjnych w ww. zakresie. Ogromną wagę przywiązujemy także do partnerstwa z OSP, które niejednokrotnie uczestniczy w działaniach związanych ze zdarzeniami w ruchu drogowym. Dzięki ich ogromnej wiedzy i zaangażowaniu, a także pomocy w zidentyfikowaniu koniecznych do podjęcia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych zdecydowano, iż w pierwszej kolejności niezbędne jest podjęcie działań właśnie w obrębie ww. przejścia dla pieszych. Również wiedza GOOSiP'u w tym zakresie ma duże znaczenia, ponieważ dyrektorzy szkół odpowiadają za bezpieczeństwo dzieci i młodzieży, które uczestniczą także w szeregu zajęć/aktywności poza siedzibą szkoły, gdzie wymagane jest bezpieczne przeprowadzenie uczestników w inne rejony miasta. Innym elementem aktywizującym mieszkańców i zachęcającym do włączenia się w realizowane działania będzie prowadzone badanie ankietowe, w którym jego uczestnicy będą mogli wskazywać lokalizację kolejnych punktów wymagających poprawy bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego.

Należy podkreślić, iż ww. działania stanowią uzupełnienie obecnie prowadzonych działań w ramach poprawy bezpieczeństwa pieszych, a mianowicie Gmina Skarszewy w dniu 7 lutego 2018 r. podpisała list intencyjny na utworzenie tzw. inteligentnych przejść dla pieszych. Otóż system takiego przejścia identyfikuje przechodnia, odróżniając go od innych obiektów (np. zwierzęcia czy samochodu). Zamontowane, oszczędne LED-y emitują zogniskowany strumień światła, tak aby pomalowane na biało pasy były kontrastowo widoczne dla kierowców na tle ciemnej jezdni. W sytuacji kiedy z przejścia chce skorzystać przechodzień, system automatycznie zwiększa natężenie oświetlenia, powodując, że jego sylwetka jest dobrze widoczna, nawet przy bardzo niekorzystnych warunkach pogodowych. Zastosowanie w systemie selektywnego rozpoznawania obiektów pozwala na oszczędzanie energii elektrycznej poprzez automatyczne zmniejszenie natężenia światła w sytuacji kiedy nikt z przejścia nie korzysta. Dodatkowo jedno z przejść będzie wyposażony w defibrylator. Ww. system oświetlenia zostanie także zamontowany przy przejściu dla pieszych objętym niniejszym wnioskiem o dofinansowanie.

Podmioty zaangażowane w realizację projektu:

- a) Gmina Skarszewy – instytucja zarządzająca projektem
- b) Gminny Ośrodek Obsługi Szkół i Przedszkoli w Skarszewach – działania edukacyjne (zajęcia praktyczne z bezpieczeństwa ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku)
- c) Ochotnicza Straż Pożarna w Skarszewach – działania edukacyjne (zajęcia praktyczne z bezpieczeństwa ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku)

b) jeżeli projekt stanowi **jeden z etapów kompleksowego projektu**, należy przedstawić zakładane etapy realizacji:

Nie dotyczy

2.2 Adresaci projektu (nazwa adresata i wielkość określona liczbą)

/pośredni, bezpośredni/

Bezpośredni

- dzieci uczęszczające do Publicznego Przedszkola w Skarszewach wraz z ich rodzicami/opiekunami (ok 249 przedszkolaków i 100 opiekunów),
- uczniowie Publicznego Gimnazjum w Skarszewach (ok 246 uczniów)

Pośredni

- mieszkańcy całej Gminy Skarszewy, a zwłaszcza pobliskiego osiedla mieszkaniowego; klienci jedyne banku w Skarszewach (ok 4 600 gospodarstw domowych z terenu Gminy Skarszewy)

2.3 Instytucje zaangażowane w realizację projektu

/partnerzy, instytucje współpracujące/

1. Gminny Ośrodek Obsługi Szkół i Przedszkoli w Skarszewach
2. Ochotnicza Straż Pożarna w Skarszewach

2.4 Zakres działania i stopień zaangażowania w realizację instytucji wspierających projekt /podział zadań/

1. GOSiP: koordynacja działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży z zakresu bezpieczeństwa ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku.
2. OSP: przeprowadzenie zajęć praktycznych w szkołach z zakresu bezpieczeństwa ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku.

2.5 Uzasadnienie potrzeby realizacji /analiza oczekiwań, potrzeb społeczności/.

Ponad 38 % wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do poruszających się samochodami, osoby te nie są osłonięte karoserią samochodu, nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych, ani pasów bezpieczeństwa. Zatrważające dane uświadamiają, iż jeszcze wiele trzeba zrobić na polskich drogach, na przejściach dla pieszych, aby zwiększyć bezpieczeństwo ich uczestników. Dlatego po przeanalizowaniu wszelkich danych, Gmina Skarszewy, konsekwentnie realizować będzie strategię poprawy bezpieczeństwa poprzez m.in. modernizację przejść dla pieszych, ograniczanie prędkości w miejscach szczególnie narażonych na wypadki drogowy. Działania te idealnie wpisują się w Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020r. Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - filar BEZPIECZNY CZŁOWIEK.

W ramach niniejszego projektu, wnioskodawca zamierza przebudować istniejące przejście dla pieszych, z którego korzystają głównie dzieci uczęszczające do Publicznego Przedszkola oraz uczniowie Publicznego Gimnazjum w Skarszewach. Przejście to znajduje się na przeciwko jedyne go banku w Skarszewach oraz osiedla mieszkaniowego przy ul. Kopernika. Istotny jest również fakt, iż w niedalekim sąsiedztwie powstały kolejne bloki mieszkaniowe, które niebawem zostaną oddane do użytku. Jak widać przejście to jest istotne dla wszystkich mieszkańców Gminy Skarszewy, zwłaszcza w kontekście znajdujących się w jego bezpośrednim otoczeniu budynków użyteczności publicznej jak przedszkole, szkoła, czy też bank. Lokalizacja przejścia dla pieszych wymagająca reorganizacji w pierwszej kolejności została potwierdzona wnikliwą analizą obecnej sytuacji tzw. „burza mózgów” partnerów niniejszego projektu oraz sygnałów napływających do Urzędu Miejskiego od mieszkańców, którzy w licznych kontaktach zarówno z burmistrzem jak i innymi pracownikami podkreślali potrzebę zmian w obrębie wskazanego przejścia dla pieszych.

Wspólne działania związane z modernizacją oświetlenia przejścia oraz ograniczeniem prędkości samochodów poprzez montaż progów zwalniających sprawią, iż użytkownicy odczują komfort i odzyskają poczucie bezpieczeństwa. Dodatkowo zajęcia

przeprowadzone przez partnerów projektu zwiększą świadomość bezpiecznego poruszania się na drodze wśród najmłodszych, którzy często w dzisiejszych czasach stają się cennym źródłem wiedzy dla swoich rodziców i bliskich.

2.6 Uzasadnienie wyboru i charakterystyka proponowanych metod wsparcia

Próg wyspowy tzw. "poduszka berlińska" jest progiem spowalającym przeznaczonym do ograniczenia prędkości pojazdów osobowych bez zakłócenia ruchu innych użytkowników dróg (autobusów, rowerzystów, pieszych). W celu spełnienia powyższego zadania, poduszka jest węższa od szerokości pasa ruchu tak by bezpiecznie (bez konieczności przejeżdżania przez nią) przejeżdżały autobusy (nie najjeżdżając na próg żadnym z kół), a rowerzyści mogli ją wyminąć z prawej strony przy krawędzi pasa ruchu. Jest natomiast na tyle szeroka, aby samochód osobowy musiał najechać na nią przynajmniej kołami z jednej strony pojazdu. „Poduszka berlińska” ma na celu uspokojenie ruchu i jest stosowana w strefie ograniczonej prędkości. Zważywszy na usytuowanie przejścia dla pieszych przy ul Kościerskiej, zasadne jest zastosowanie powyższego rozwiązania. Natomiast działania edukacyjne w projekcie przyczynią się do podniesienia poziomu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także wzmocnią aktywizację społeczną. Należy pamiętać, iż członkowie Ochotniczej Straży Pożarnej (stowarzyszenie) chętnie angażują swój własny, wolny czas na realizację tego typu działań podnoszących świadomość społeczeństwa.

Zaprojektowane rozwiązania w obrębie przejścia dla pieszych mają stanowić docelowe rozwiązanie w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych. W związku z tym zakładamy, iż rezultaty projektu zostaną utrzymane przez okres dłuższy niż 2 lata, określone w programie.

III. Monitoring i efekty realizacji projektu

3.1 Zakładane cele, produkty i rezultaty projektu

Zgodnie z celem szczegółowym programu: **Bezpieczne przejścia dla pieszych**, w ramach niniejszego wniosku, zakupione i zamontowane zostaną progi wyspowe oraz oznakowanie pionowe i oraz wykonane zostanie oznakowanie poziome.

Wskaźnikiem produktu jest **liczba zmodernizowanych/przebudowanych/doposażonych przejść dla pieszych**: w ramach projektu Gmina Skarszewy zmodernizuje 1 przejście dla pieszych na drodze gminnej nr 197038G w Skarszewach.

Rezultatem projektu będzie:

1. **Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym**, poprzez ograniczenie prędkości samochodów osobowych;
2. **Wzrost poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród wszystkich uczestników ruchu drogowego**, poprzez oznakowanie przejścia dla pieszych znakami B-33,T-0;
3. **Wzrost świadomości w zakresie bezpiecznego poruszania się w okolicy i na przejściu dla pieszych**, poprzez przeprowadzenie zajęć edukacyjnych;

4. **Ograniczenie liczby niebezpiecznych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych (wypadki, kolizje, wtargnięcia, potrącenia)**, zamontowane progi zwalniające znacznie ograniczą prędkość pojazdów osobowych, a dodatkowe oznakowanie zwiększy widoczność przejścia;
5. **Wypracowanie wśród kierowców nawyku zwalniania przed przejściami dla pieszych:** przyczyni się do tego sukcesywne montowanie progów zwalniających przy przejściach dla pieszych na terenie Gminy Skarszewy i ograniczenie prędkości w newralgicznych miejscach na terenie miasta.

3.2 Metody monitorowania rezultatów projektu oraz sprawozdawczość

Wykonanie wskaźnika produktu, będzie potwierdzone fakturą/protokołem odbioru po wykonaniu zadania przez wykonawcę. Natomiast wskaźniki rezultatu będą monitorowane na koniec rzeczowej realizacji projektu, poprzez ankietowe badanie mające na celu zdiagnozowanie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców Gminy Skarszewy w oparciu o wskaźniki rezultatu wyszczególnione powyżej. Ponadto za pomocą ankiety chcemy zebrać informację od lokalnej społeczności na temat lokalizacji kolejnych tego typu inwestycji na terenie naszej Gminy. Badanie ankietowe zostanie przeprowadzone wśród losowo wybranych 100 użytkowników przejścia dla pieszych objętego projektem.

3.3 Znaczenie realizacji projektu w kontekście kierunków i założeń Programu

Projekt znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa pieszych oraz na „uspokojeniu” ruchu samochodów osobowych, ograniczając prędkość poruszania się pojazdów do 30 km/h.

IV. Załączniki do wniosku

1. Projekt Stałej Organizacji Ruchu ul. Kościuszki w Skarszewach
2. Analiza zdarzeń drogowych
3. Deklaracja współpracy GOOSiP
4. Deklaracja współpracy OSP

Etap I

Skarszewy, 22 maja 2018 r.

.....
/miejscowość i data/

Burmistrz Skarszew

Jacek Pauli

/pieczętka, podpis/

Etap II

.....
/miejscowość i data/


.....
/pieczętka, podpis/

Załącznik nr 1 do załącznika nr 1

Egz. nr ...3.

**PROJEKT
ORGANIZACJI RUCHU**

| | |
|--------------------------------------|---|
| Temat: | “Projekt stałej organizacji ruchu drogowego dla umieszczenia progów wyspowych wraz z azylem przed przejściem dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach”. |
| Obiekt: | Projekt stałej organizacji ruchu w ul. Kościuszki w Skarszewach |
| Inwestor: | Gmina Skarszewy ul. Plac Hallera 18 83-250 Skarszewy |
| Zarządca drogi: | Burmistrz Miasta i Gminy Skarszewy ul. Plac Hallera 18 83-250 Skarszewy |
| Organ zarządzający ruchem na drodze: | Starosta Starogardzki ul. Kościuszki 17 83-200 Starogard Gdański |
| Branża: | Drogowa – organizacja ruchu drogowego |

| | | |
|-----------------|--------------------------------|---|
| Data wykonania: | Opracowanie - Imię i nazwisko: | Podpis: |
| maj 2018r | tech. bud. Karol Tyborczyk |  |

Zawartość opracowania:

1. Podstawa opracowania.
2. Zakres opracowania i termin wprowadzenia organizacji ruchu.
3. Projektowane oznakowanie.
 - 4a. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.
 - 4b. Oznakowania istniejące.
5. Uzgodnienia i opinie.
6. Lokalizacja.
7. Oznakowanie na mapie do celów projektowych w skali 1:500.

1. PODSTAWA OPRAWOWANIA:

- 1.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r Prawo o ruchu drogowym /Dz. U. z 2017r poz. 128./.
- 1.2. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych /Dz. U. z 2002r poz. 1393 ze zm./ .
- 1.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach /Dz. U. z 2003r poz. 2181 ze zm./.
- 1.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad zarządzaniem /Dz. U. z 2003r poz. 1729 ze zm. /.

2. ZAKRES OPRAWOWANIA i TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU:

- 2.1. Opracowanie obejmuje stałą zmianę organizacji ruchu pt.: "Projekt stałej organizacji ruchu drogowego dla umieszczenia progów wyspowych wraz z azylem przed przejściem dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach". Termin wprowadzenia organizacji ruchu – do 31.12.2018r.

3. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE.**3.1. ul. Kościuszki (Arkusze Nr 1):**

Zaprojektowano umieszczenie progów wyspowych (2,0x1,80) z obydwu stron na dojeździe do przejścia dla pieszych przy ul. Kościuszki na wysokości Banku w pobliżu skrzyżowania z ul. Starogardzką-Kopernika wraz z azylami oraz słupkiem U-12c w celu wyeliminowania omijania zamieszczonych progów wyspowych. Ustawiono znaki pionowe kompleksowe A-11a „próg zwalniający” z tabliczkami „10m” i 20m” oraz znaki B-33 „ograniczenie prędkości do 30 km/h”.

4a. CHARAKTERYSTYKA DROGI i RUCHU na DRODZE:

- Pas drogi publicznej gminnej ul. Kościuszki w Skarszewach charakteryzuje się szerokością jezdnią ok 6 m, nawierzchnia bitumiczna, chodniki wydzielone, prędkość obowiązująca 40 km/h, częstotliwość ruchu na drodze – mała.

4b. OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE:

zgodnie z załącznikiem graficznym.

5. ZNAKI PIONOWE – PROJEKTOWANE:

| L.p. | Symbol znaku | Nazwa znaku | Grupa znaku | Typ folii | Ilość sztuk |
|-------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|------------------|--------------------|
| 1 | A-11a | “próg zwalniający” | małe | 2 | 2 |
| 2 | B-33 | “ograniczenie prędkości do 30 km/h” | małe | 2 | 2 |
| 3 | T-0 | “10m” | małe | 2 | 1 |
| 4 | T-0 | “20m” | małe | 2 | 1 |

6. UZGODNIENIA i OPINIE:



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

OCHRONA PIESZYCH

PODRĘCZNIK DLA ORGANIZATORÓW RUCHU PIESZEGO

Praca zbiorowa
pod redakcją Kazimierza Jamroza



**POLITECHNIKA
GDAŃSKA**



**Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki**

Gdańsk, Kraków, Warszawa 2014



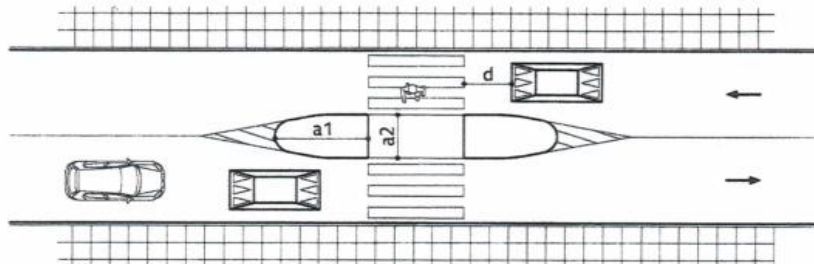
Województwo Pomorskie

PROGI WYSPOWE

U.20

CHARAKTER URZĄDZENIA: Uw – wspomagający

SCHEMAT



Rys. U.20.1 Schemat progów wyspowych przed przejściem dla pieszych

Źródło: opracowanie własne – J. Rychlewska

WARUNKI STOSOWANIA

Stosuje się:

- na drogach klasy Z, L, D,
- w obszarach zabudowanych i niezabudowanych,
- w obszarach szkolnych,
- w obszarach zamieszkania,
- w strefach TEMPO 30,
- na ulicach z trasami transportu zbiorowego.

Nie stosuje się:

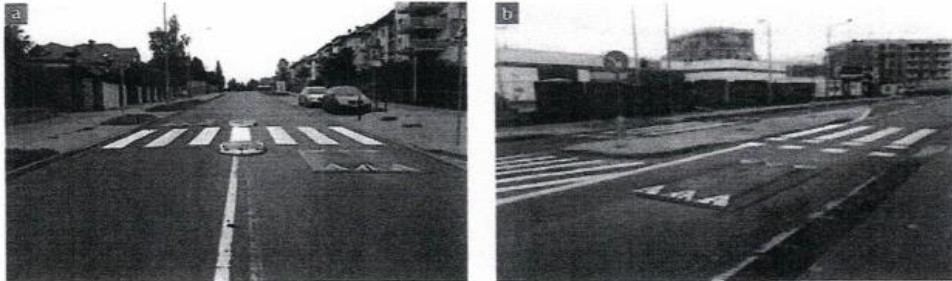
- na drogach klasy GP,
- na drogach krajowych,
- na ulicach wyjazdowych straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego i innych służb szybkiego reagowania.

UWAGI: Próg zwalniający powinien być zawsze dobrze widoczny i czytelny. W związku z powyższym należy zadbać o to aby jego kolor był odmienny od koloru nawierzchni a oznakowanie zawsze zrozumiałe. W przeciwnym wypadku wybudowanie progów może dać efekt odwrotny i pogorszyć poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Próg taki będzie zaskakiwał kierujących, a szczególnie niebezpieczny będzie dla motocyklistów.

CECHY KONSTRUKCYJNE

Progi wyspowe przed przejściami dla pieszych należy projektować, przyjmując następujące założenia projektowe:

- wymiary progów płytowych: szerokość od 1,0 do 2,0 m, długość od 1,0 do 3,0 m, wysokość 8,0–12,0 cm (maksymalnie na wysokość krawężnika),
- wymiary wyspy segregacyjnej: a1=2,5 m, a2=2,0 m (zalecane),
- odległość progów wyspowych od przejścia dla pieszych d=2,0 m,
- spadek pochylni progów wyspowych:
 - 1:20 (1:30) – dla prędkości powyżej 30 km/h,
 - 1:10 (1:15) – dla prędkości nie większej niż 30 km/h.
- pochylnię wykonuje się z bruku, z prefabrykatów wiązanych między sobą lub kamieni naturalnych, ale też przez podniesienie poziomu nawierzchni asfaltowej (to ostatnie rozwiązanie nie jest zalecane).
- W celu zmniejszenia hałasu oraz emisji spalin zaleca się stosowanie progów z najazdem sinusoidalnym.

PRZYKŁADY ZASTOSOWANIA

Rys. U.20.2 Przykłady zastosowania progów wyspowych przed przejściami dla pieszych w Gdańsku
Źródło: fot. T. Wawrzonek

KOSZTY REALIZACJI

Szacunkowe koszty realizacji są małe.

ASPEKTY POZYTYWNE

Progi płytowe stosowane przed przejściami dla pieszych mają następujące zalety:

- ➊ ich stosowanie powoduje zmniejszenie prędkości w obszarze przejścia dla pieszych,
- ➋ nie powodują utrudnień przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej,
- ➌ nie przylegają do krawężnika, więc nie powodują problemów z systemem odprowadzania wody deszczowej z jezdni.

ASPEKTY NEGATYWNE

Progi płytowe stosowane przed przejściami dla pieszych mają następujące wady:

- ➊ podniesienie poziomu hałasu z uwagi na hamowanie, przyśpieszanie oraz najezdzenie na próg (nie dotyczy stosowania progów z najazdem sinusoidalnym),
- ➋ nie są skuteczne względem pojazdów ciężarowych oraz dużych pojazdów osobowych o znacznej szerokości rozstawu kół pojazdu.

Skarszewy - System Informacji Przestrzennej
skala 1 : 10000



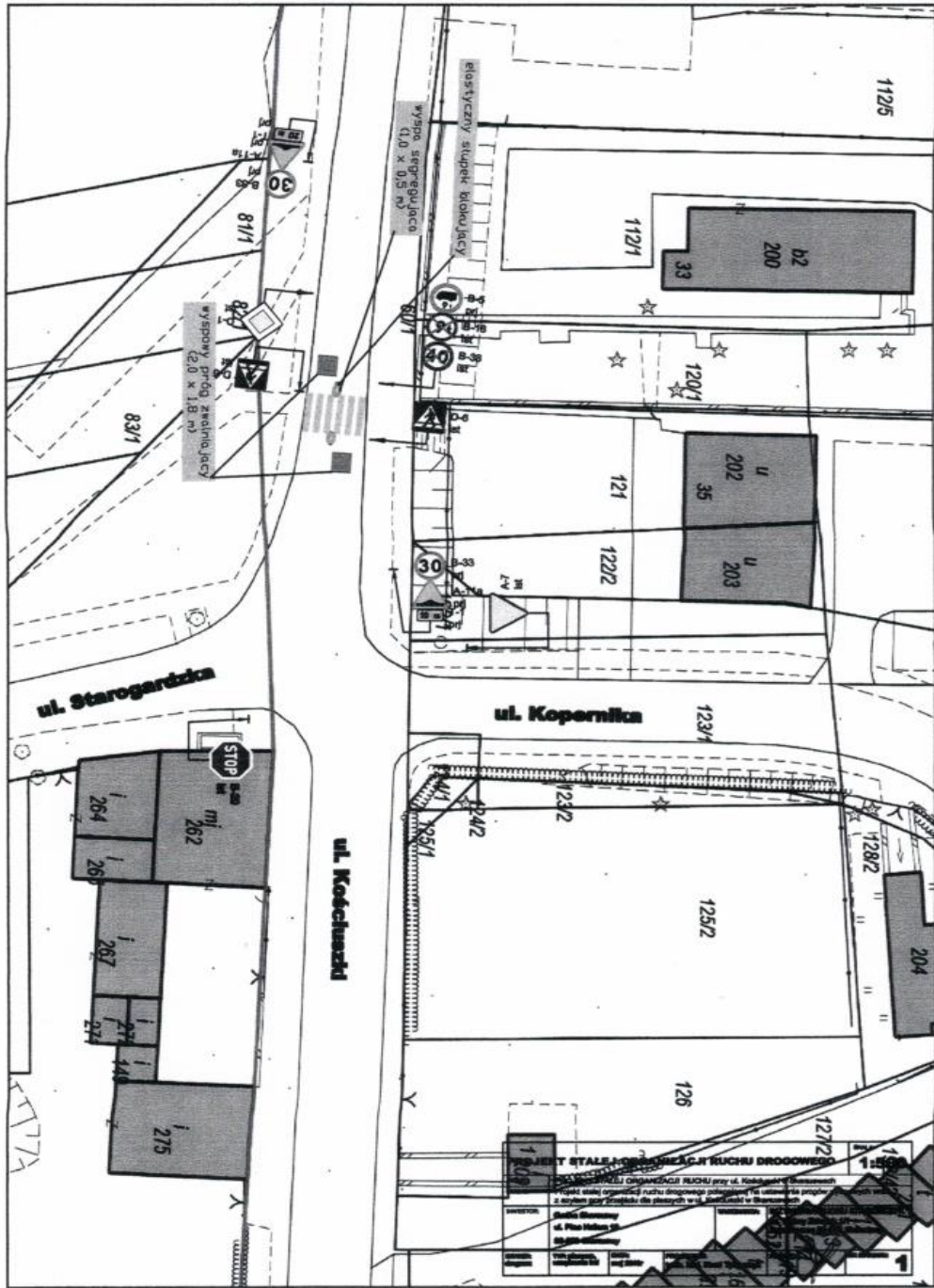
Niniejszy wydruk nie stanowi dokumentu w rozumieniu przepisów prawa
wydrukowano w serwisie skarszewy.e-mapa.net dnia 2018-05-22 09:34:18

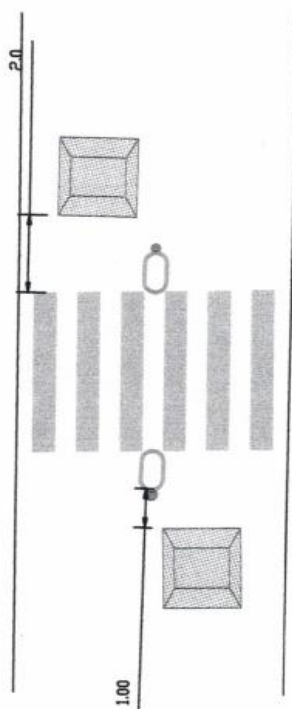
strona 1

Wydruk w skali 1:500

Wieloletni

strona 1/1





LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA

Załącznik nr 2 do załącznika nr1

Urząd Miejski w Skarszewach
Wydział Funduszy Europejskich

Skarszewy, dnia 21.05.2018 r.



Analiza Zdarzeń Drogowych z udziałem pieszych

Pieszny jest uczestnikiem, najczęstszą ofiarą, co trzeciego wypadku drogowego w Polsce. W 2017 roku doszło do 32 705 wypadków drogowych oraz 436 469 kolizji. Zdecydowana większość wypadków - 23 262 (71% ogółu) miała miejsce w obszarze zabudowanym. Zginęło w nich 1 238 osób (43,7%), a 27 014 zostało rannych (68,4%). Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 9 498 wypadków (29% ogółu), zginęły w nich 1 593 osoby (56,3%), a obrażenia ciała odniosło 12 452 uczestników ruchu (31,6%).

Jak wynika z danych z raportu rocznego Komendy Głównej Policji - Biura Ruchu Drogowego, głównymi przyczynami wypadków na prostych odcinkach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 3 536 wypadków,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu - 2 030 wypadków,
- **nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 1 933 wypadki,**
- nie zachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami - 1 747 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 967 wypadków.

Zaś na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu - 4 790 wypadków,
- **nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 1 240 wypadków,**
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 691 wypadków.

Jak przedstawia tabela poniżej, wypadki na przejściach dla pieszych zakwalifikowano na drugim miejscu:

| Miejsce zdarzenia | Wypadki | | Zabici | | Ranni | |
|-----------------------------|---------|------|--------|------|--------|------|
| | Ogółem | % | Ogółem | % | Ogółem | % |
| Jezdnia | 24 198 | 73,9 | 2 198 | 77,6 | 30 306 | 76,8 |
| Przejścia dla pieszych | 4 322 | 13 | 267 | 9,4 | 4 309 | 10,9 |
| Pobocze | 967 | 3 | 150 | 5,3 | 1 155 | 2,9 |
| Skarpa, rów | 695 | 2,1 | 100 | 3,5 | 865 | 2,2 |
| Chodnik, droga dla pieszych | 589 | 1,8 | 22 | 0,8 | 628 | 1,6 |
| Wyjazd z posesji, pola | 283 | 0,9 | 12 | 0,4 | 328 | 0,8 |
| Parking, plac, MOP | 257 | 0,8 | 7 | 0,2 | 270 | 0,7 |

| | | | | | | |
|--|-----|-----|----|-----|-----|-----|
| Przystanek komunikacji publicznej | 170 | 0,5 | 8 | 0,3 | 177 | 0,4 |
| Przejazd tramwajowy, torowisko | 170 | 0,5 | 11 | 0,4 | 220 | 0,6 |
| Droga dla rowerów, przejazd, śluza | 803 | 2,5 | 8 | 0,3 | 821 | 2,1 |
| Most, wiadukt, estakada, tunel | 100 | 0,3 | 7 | 0,2 | 130 | 0,3 |
| Przejazd kolejowy - niestrzeżony | 43 | 0,1 | 19 | 0,7 | 49 | 0,1 |
| Przejazd kolejowy – strzeżony | 14 | 0 | 6 | 0,2 | 26 | 0,1 |
| Pas dzielący jezdnię | 34 | 0,1 | 4 | 0,1 | 33 | 0,1 |
| Przewiązka na drogach dwujezdniowych | 20 | 0,1 | 1 | 0 | 20 | 0,1 |
| Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe | 95 | 0,3 | 11 | 0,4 | 129 | 0,3 |

Źródło: raport roczny Komendy Głównej Policji

W wyniku najechania na pieszego śmierć poniosło 861 osób zaś rannych zostało 7 473 osób.

Piesi jako sprawcy wypadków drogowych:

W 2017 roku piesi spowodowali 2 378 wypadków (7,3% ogółu wypadków), w wyniku których śmierć poniosło 425 osób (15% ogółu zabitych), a obrażenia ciała odniosło 2 012 osób (5,1% ogółu rannych). W porównaniu z 2016 r. piesi spowodowali mniej wypadków o 71 (-2,9%), w których było mniej osób rannych o 81 (-3,9%), jednakże zginęło o 26 osób więcej (+6,5%).

Najczęstszą przyczyną wypadków z winy pieszych było:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 1 184 wypadki, (tj. 49,8% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych),
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 289 wypadków (12,2%),
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 268 wypadków (11,3%),
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 247 wypadków (10,4%).

Zarówno w przypadku kierujących jak i pieszych - sprawców wypadków drogowych, to głównie mężczyźni przyczyniali się do ich powstania. Statystycznie 66,5% wypadków spowodowanych przez pieszych było zawinionych przez mężczyzn, kobiety - piesze spowodowały 31,9% wypadków.

Najwięcej wypadków, bo 619 (26% ogółu wypadków z winy pieszych) oraz najwięcej ofiar śmiertelnych, bo 169 tj. (39,8% ogółu zabitych w wypadkach z winy pieszych) spowodowali piesi w wieku powyżej 60 lat.

Sprawcy wypadków – piesi w poszczególnych grupach wiekowych

| Grupy wiekowe | Wypadki | Zabici | Ranni |
|---------------|---------|--------|-------|
|---------------|---------|--------|-------|

| | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|
| od 0 do 6 | 79 | 95 | 1 | 3 | 78 | 94 |
| od 7 do 14 | 342 | 305 | 3 | 4 | 344 | 306 |
| od 15 do 17 | 113 | 96 | 5 | 3 | 109 | 94 |
| od 18 do 24 | 212 | 193 | 27 | 14 | 189 | 182 |
| od 25 do 39 | 435 | 412 | 75 | 83 | 367 | 336 |
| od 40 do 59 | 616 | 609 | 154 | 146 | 474 | 484 |
| powyżej 60 | 621 | 619 | 133 | 169 | 496 | 461 |

Źródło: raport roczny Komendy Głównej Policji

Najwięcej wypadków piesi spowodowali w miesiącach: listopad (315 wypadków, 65 zabitych i 256 rannych) i grudzień (309 wypadków, 65 zabitych, 247 rannych). Jako jeden z czynników wpływających na taki rozkład wypadków uznać można złe warunki atmosferyczne panujące w tym okresie, a także szybko zapadający zmierzch. Wówczas piesi stają się mniej widoczni, co w połączeniu z brakiem ostrożności (tak pieszych, jak i kierujących) skutkuje dużą liczbą wypadków.

W 2017 roku odnotowano 8 197 wypadków z udziałem osób pieszych (25% ogółu), w których zginęło 873 pieszych (30,8% ogółu), a 7 587 pieszych odniosło obrażenia ciała (19,2% ogółu). Na tle tych danych województwo pomorskie uplasowało się 11 miejscu, na którego terenie doszło do 644 wypadków z udziałem pieszych, w wyniku których śmierć poniosły 34 osoby a rannych zostało 636.

Najczęściej do wypadków z osobami pieszymi dochodziło w obszarze zabudowanym, jednakże skutki wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym były tragiczniejsze, gdyż prawie w co trzecim wypadku zginął człowiek, zaś w obszarze zabudowanym w co trzynastym. Poza obszarem zabudowanym drogi nie są oświetlone, dlatego też piesi są mniej widoczni, szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych.

Podobnie jak w latach poprzednich, najwięcej wypadków z udziałem pieszych i najtragiczniejsze ich skutki zanotowano w miesiącach jesienno - zimowych (październik-grudzień). Najwięcej osób zginęło w listopadzie - 137 (15,7% ogółu) i w grudniu - 134 (15,3%) natomiast najwięcej osób rannych było w grudniu - 1 166 (15,4% ogółu). Na taki stan rzeczy wpływ mają warunki klimatyczne, a zwłaszcza gorsza widoczność przy wcześnie zapadającym zmierzchu.

Jak wskazuje tabela poniżej, wśród ofiar - osób pieszych, największą grupę stanowiły osoby starsze, powyżej 60 roku życia:

| Grupy wiekowe | Ogółem | Zabici | Ranni |
|--------------------|--------|--------|-------|
| od 0 do 6 | 207 | 6 | 201 |
| od 7 do 14 | 704 | 12 | 626 |
| od 15 do 17 | 405 | 7 | 398 |
| od 18 do 24 | 767 | 26 | 741 |
| od 25 do 39 | 1337 | 119 | 1218 |
| od 40 do 59 | 2019 | 265 | 1754 |

| | | | |
|------------|------|-----|------|
| powyżej 60 | 2978 | 435 | 2543 |
|------------|------|-----|------|

Źródło: raport roczny Komendy Głównej Policji

Zdarzenia z udziałem pieszych, to w większości zdarzenia zakwalifikowane jako „najeżdżanie na pieszego”, pozostałe to inne zdarzenia, w których pieszy został poszkodowany np. w wyniku zderzenia dwóch pojazdów, a następnie wjeżdżania pojazdu na chodnik, wjeżdżania w wiatę przystanku komunikacji, uderzenie w słup lub znak, który przewracając się uderzył w pieszego lub też pieszy przyczynił się do powstania wypadku drogowego nie doznając w nim obrażeń ciała. W 2017 roku typowych potrąceń pieszych zanotowano 7 911, w ich wyniku 861 osób zginęło, a 7 473 zostały ranne. Najwięcej wypadków spowodowali kierujący pojazdami, jednakże najwięcej osób zginęło w wypadkach, w których sprawcami byli sami piesi.

Głównymi przyczynami potrąceń pieszych było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściach dla pieszych. Zwrócić należy uwagę na to, że potrącenia pieszych, których przyczyną było niedostosowanie prędkości charakteryzowały się tragicznymi skutkami, w co piątym wypadku zginął człowiek.

Z analizy wynika, że liczba wypadków drogowych na przejściach dla pieszych malała od 2008 do 2010 roku, w 2011 roku liczba ta wzrosła o 105, a w 2012 w porównaniu z 2011 rokiem ponownie zmniejszyła się o 70, w 2013 roku wzrosła o 58 w porównaniu z 2012 rokiem, w 2014 roku liczba wypadków wzrosła w porównaniu z rokiem 2013 o 140. W 2015 roku, w porównaniu do roku ubiegłego nastąpił spadek wypadków o 32, zaś w 2016 r. liczba wzrosła. Podobnie było w 2017 r. Przejście dla pieszych w swej istocie gwarantować powinno uczestnikom ruchu bezpieczne przekroczenie jezdni. Jednakże w wielu przypadkach sami piesi wchodzą na przejście bezpośrednio przed pojazdami.

Udział procentowy wypadków w tych miejscach w stosunku do liczby wypadków z pieszymi w roku 2008 wyniósł 28,5%, w 2009 roku zanotowano wzrost do 29,4%, w 2010 r. minimalny spadek 29,3%. W 2011 r. nastąpił wzrost do 30,4%, w 2012 r. do 32,4%, w 2013 r. do 35,8%, w 2014 r. do 38,9%, a w 2015 r. do 40,9%, w 2016 r. do 48,1%, zaś w 2017 r. wzrosła do 49,9%.

Ponad 38 % wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do poruszających się samochodami, osoby te nie są osłonięte karoserią samochodu, nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych, ani pasów bezpieczeństwa.

Niestety Posterunek Policji w Skarszewach nie dysponuje szczegółowymi danymi statystycznymi dotyczącymi zdarzeń w ruchu drogowym na terenie Gminy Skarszewy, w których uczestniczyli piesi. Zważywszy jednak na zatrważające dane dotyczące kraju oraz wysoką dynamikę wzrostu liczby pojazdów, Gmina Skarszewy postanowiła konsekwentnie realizować strategię poprawy bezpieczeństwa poprzez m.in. modernizację przejść dla pieszych, ograniczanie prędkości w miejscach szczególnie narażonych na wypadki drogowe oraz innowacyjne oznakowanie (znaki

3 D, fluorescencyjne przejścia dla pieszych). Działania te idealnie wpisują się w Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 r. Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - filar BEZPIECZNY CZŁOWIEK.

PODINSPEKTOR

Reclaf
Monika Reclaf

**Naczelnik Wydziału
Funduszy Europejskich**

Kolaska
Jarosław Kolaska

Opracowanie własne:

Sporządzone przez Wydział Funduszy Europejskich, Urzędu Miejskiego w Skarszewach

Źródło opracowania:

- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020- KRBRD
- Raport Komendy Głównej Policji - Biura ruchu Drogowego pn: Wypadki Drogowe w Polsce w 2017 r.

Załącznik nr 3 do załącznika nr 1

zał. 3

Skarszewy, 22 maja 2018 r.

Deklaracja współpracy

Deklarujemy chęć przystąpienia do wspólnego Projektu „*Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach*” w ramach Programu Ograniczenia Przestępczości i Aspołecznych Zachowań RAZEM BEZPIECZNIEJ im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020- edycja 2018, w części: organizacja zajęć edukacyjnych w szkołach, których tematyką będzie bezpieczeństwo ruchu i porządku publicznego.

GMINNY OŚRODEK
Obsługi Szkół i Przedszkoli
83-250 Skarszewy, ul. Dworcowa 27/1
tel/fax 58 588 25 37, tel. 58 588 29 62
NIP 592-13-60-583, Reg. 190683294

DYREKTOR*Izabela Wołoszyk*.....
nazwa i pieczęć instytucji.....
podpis dyrektora instytucji

Załącznik nr 4 do załącznika nr 1

201.4

Skarszewy, 22 maja 2018 r.

Deklaracja współpracy

Deklarujemy chęć przystąpienia do wspólnego Projektu „*Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach*” w ramach Programu Ograniczenia Przystępczości i Aspołecznych Zachowań RAZEM BEZPIECZNIEJ im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020 - edycja 2018, w części: prowadzenie zajęć edukacyjnych w szkołach, których tematyką będzie bezpieczeństwo ruchu i porządku publicznego z elementami pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku.

Uchotnicza Straż Pożarna
83-250 Skarszewy
ul. Kościuska 2
tel. 058 588 23 98

.....
nazwa i pieczęć instytucji

OSP SKARSZEWY
PREZES

Tomasz Grudulewski

.....
podpis dyrektora instytucji

Załącznik nr 2 do porozumienia nr 1/2018
zawartego w dniu 8 października 2018 r.

Harmonogram rzeczowo – finansowy Zadania pn. „Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki w Skarszewach”

| Rodzaj wydatku ponieszonego w ramach realizacji Zadania | Koszt całkowity (w zł) | w tym koszt do pokrycia | | Miesiąc poniesienia kosztu w okresie realizacji zadania publicznego (w zł) | | |
|--|------------------------|--------------------------|--------------------------|--|------------|------------|
| | | z dotacji celowej (w zł) | z wkładu własnego (w zł) | październik 2018 | 2018 | 2018 |
| | | | | | | |
| Zakup i montaż progów wyspowych wraz z azyłem i słupkami ograniczającymi | 15 500,00 | 12 400,00 | 3 100,00 | 15 500,00 | - | - |
| Zakup i montaż znaków pionowych | 1 600,00 | 1 280,00 | 320,00 | 1 600,00 | - | - |
| Wykonanie oznakowania poziomego | 600,00 | 480,00 | 120,00 | 600,00 | - | - |
| Zakup i montaż tabliczki informacyjnej | 1 500,00 | 1 200,00 | 300,00 | 1 500,00 | - | - |
| RAZEM KOSZTY: | 19 200,00 | 15 360,00 | 3 840,00 | | | |
| RAZEM KOSZTY (%): | 100,00% | 80% | 20% | | | |

Załącznik nr 4 do porozumienia nr 1/2018
zawartego w dniu 8 października 2018 r.



[nazwa projektu]

został (a) dofinansowany (a) w 2018 roku z Rządowego
*„Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława
Stasiaka na lata 2018 i 2020”*

koordynowanego przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji

[miesiąc] [rok]