

Ocena realizacji
**Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa
lubuskiego GAMBIT LUBUSKI 2005-2015**

Poniższy materiał został opracowany na podstawie częściowych informacji uzyskanych od poszczególnych Członków Rady. Dla ułatwienia odbioru został przedstawiony w tabelach prezentując mocne i słabe strony Lubuskiego Programu Gambit.

W tabeli 1 – te, które były i trwają od wprowadzenia Gambitu.

W tabeli 2 – te, które pojawiły się w okresie podlegającym ocenie.

GAMBIT LUBUSKI został opracowany w 2004 roku na bazie informacji z okresu 2003/2004 i wcześniejszego. Wprowadzony został do realizacji od 2005 roku. W opinii Członków Rady, mimo upływu czasu dokument ten stanowi i będzie stanowił podstawę działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zapisy Programu nie zestarzały się i przez Członków LRBRD są oceniane bardzo dobrze. Natomiast wprowadzone w międzyczasie zmiany powodują, że niektóre zapisy są przewidziane do weryfikacji, jednak bez konieczności zmiany konstrukcji ramowej programu.

1. Aktualne ciągle mocne strony systemu oraz słabe strony, które pozostały od 2003 roku, mimo ich częściowej poprawy:

Słabe strony	Mocne strony
Organizacja systemu BRD -Brak przyjętego systemu brd jako takiego -Brak lokalnych programów brd -brak funkcjonalnego funduszu na brd -brak wojewódzkiego inspektora BRD powołanego przez Marszałka Województwa Lubuskiego -Brak Wojewódzkiego Inspektora BRD przy Wojewodzie -Brak rad i specjalistów powiatowych i gminnych brd	Organizacja systemu BRD -funkcjonowanie Lubuskiej Rady BRD -istnienie woli działania
Edukacja -Nie wszyscy nauczyciele są przeszkoleni zakresie przygotowania uczniów do udziału w RD -Słabe wyposażenie szkolnych pracowni brd -Powszechne występowanie ośrodków	Edukacja -duża część młodzieży objęta edukacją komunikacyjną

szkolenia kierowców szkolących na niskim poziomie, brak systemu monitorowania jakości pracy OSK	
Kontrola i nadzór nad RD -Braki materiałowe i sprzętowe Policji,	Kontrola i nadzór nad RD -duże zaangażowanie Policji w kierowanie ruchem drogowym i jego zabezpieczenie -dobra praca WITD
Infrastruktura drogowa -Brak autostrad i dróg ekspresowych -Brak obwodnic niektórych miast -rosnące przeciążenie istniejącej sieci dróg -Zły stan techniczny części infrastruktury drogowej -Liczne miejsca niebezpieczne (łuki, wzniesienia , spadki) -Niewystarczająca liczba chodników na wsiach -Mała liczba ścieżek rowerowych	Infrastruktura drogowa -dobry układ sieci drogowej przystający do struktury osadniczej -znaczący udział dróg o twardej nawierzchni
Ratownictwo drogowe	Ratownictwo drogowe -systematycznie polepszająca się praca instytucji odpowiedzialnych za jakość ratownictwa drogowego takich, jak: Straż Pożarna oraz Pogotowie Ratunkowe

2. Słabe i mocne strony, które pojawiły się w okresie podlegającym ocenie:

Słabe strony	Mocne strony
Organizacja systemu BRD -nie prowadzono okresowych ocen i analiz, nie aktualizowano lubuskiego Gambitu -brak aktualnej diagnozy stanu BRD -rozrost Rady połączony ze słabą aktywnością członków	Organizacja systemu BRD -powołanie wewnątrz Rady zespołów problemowych
Edukacja -brak systemu budowania poparcia społecznego dla BRD -słabe zaangażowanie mediów w problematykę BRD, media chętniej piszą o zaistniałych wypadkach niż o współpracy w zakresie	Edukacja -darmowe rozdawnictwo elementów / kamizelek odblaskowych -bardzo dobra współpraca służb z oświatą -wiele szkół posiada wystarczające pomoce dydaktyczne

<p>popularyzowania bezpiecznych zachowań</p> <ul style="list-style-type: none"> -brak systemu pracy z młodzieżą ze szkół ponadgimnazjalnych -nie w każdej szkole SP i GIM są realizowane zajęcia przygotowujące do udziału w RD -brakuje w gimnazjach odpowiednio przygotowanych nauczycieli do praktycznego szkolenia w zakresie kart motorowerowych -brak w systemie oświatowym metodyków do szkoleń nauczycieli do udziału w RD -brak ewaluacji cyklicznych turniejów brd, udział bierze więcej szkół, ale mniej dzieci -brak motywacji nauczycieli do solidnego działania w zakresie brd -szkolenia na instruktorów nauki jazdy, kierowców stały się produktem, o wyborze decyduje cena, a nie jakość oferty 	<ul style="list-style-type: none"> -mamy wielu doskonałych nauczycieli praktyków -ratownicy chętnie włączają się w turnieje i działania prewencyjne -wielu instruktorów OSK podnosi swoje kwalifikacje zawodowe
<p>Kontrola i nadzór nad RD</p> <ul style="list-style-type: none"> -potrzeba zwiększenia służb kontrolujących ruch drogowy -potrzeba budowania akceptacji społecznej dla działań kontrolnych wszystkich służb -brak systemu dynamicznego informowania o stanie przejezdności w związku z nagłymi zdarzeniami (nie mylić z PID i kamerami przy GDDKiA) 	<p>Kontrola i nadzór nad RD</p> <ul style="list-style-type: none"> -rozwój metod i sprzętu stosowanego w kontroli -współpraca służb (Policja, WITD, SG, IC) -wsparcie służb kontrolnych przez SG, IC i samorządy
<p>Infrastruktura drogowa</p> <ul style="list-style-type: none"> -brak przepustowości spowodowany przez gwałtowny, niewspółmierny do infrastruktury wzrost liczby pojazdów -brak rozwiązań organizacyjnych nadających płynność i udrażniających zwiększony ruch pojazdów -nagminny brak dostosowania oznakowania do rzeczywistych 	<p>Infrastruktura drogowa</p> <ul style="list-style-type: none"> -wdrożenie Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach (2005, 2006, 2007-2008, 2010) -kanalizowanie ruchu, systemy uspokojenia ruchu -powstające azyle bezpieczeństwa dla pieszych -izolacja ruchu rowerowego na

<p>warunków drogowych</p> <ul style="list-style-type: none"> -brak jednolitego, czytelnego systemu oznakowania kierunkowego -miejscowy natłok znaków drogowych (w rezultacie nieczytelnych) -zły stan nawierzchni - okresowe uszkodzenia nawierzchni związane z zimą -zły stan nawierzchni - miejscowe uszkodzenia nawierzchni związane z ciężkimi pojazdami -zły stan nawierzchni – brak w pasie jezdni namalowanych przynajmniej linii krawędziowych lub (i) środkowej 	<p>ścieżkach rowerowych</p> <ul style="list-style-type: none"> -powstające obwodnice miast -wykorzystanie kamer wraz z mini stacjami pogodowymi do analizy w internecie natężenia ruchu oraz stanu nawierzchni drogi -informowanie użytkowników przez PID (tel. 0 68 3202547) o przejezdności dróg
<p>Ratownictwo drogowe</p> <ul style="list-style-type: none"> -około 30% ofiar wypadków umiera poza miejscem zdarzenia 	<p>Ratownictwo drogowe</p> <ul style="list-style-type: none"> -systematycznie polepszająca się praca instytucji odpowiedzialnych za jakość ratownictwa drogowego takich jak, Straż Pożarna oraz Pogotowie Ratunkowe, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

3. Fakt, iż wymienione założenia nie doczekały się swojej realizacji przyczynił się do niezadowalającego wyniku, jeśli chodzi o ograniczenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach województwa lubuskiego. Znajdujemy się na półmetku realizacji Programu. Na taki stan rzeczy ma także wpływ niewystarczająca suma środków finansowych

4. Bardzo wiele zależy od decyzji oraz przepisów nadrzędnych wprowadzanych centralnie:

- Dokończenie budowy dróg prowadzących ruch tranzytowy przez województwo
 - Budowanie na każdym szczeblu systemu społecznej akceptacji dla podejmowanych działań BRD
 - zapewnienie systemu szkolenia i właściwej kadry do szkolenia nauczycieli,
 - dostosowanie przepisów dotyczących użytkowania odbłasków – zobowiązać do ich noszenia wszystkich niechronionych uczestników RD, a nie tylko dzieci i młodzieży – skończyć z apelami, egzekwować zdecydowanie użytkowanie,
- lub w tym zakresie
- wprowadzić zniżki podatkowe dla producentów odzieży zewnętrznej wszywających fabrycznie elementy odblaskowe. Tylko tak można uzyskać prawie 100% udział użytkowników RD wyposażonych w elementy

poprawiające ich dostrzeganie. Skończyć z protezami, jakimi są odbłaski doklejane, opaski sprężynowe, a nawet kamizelki i wszystkie inne.

- Powodzenie brd, w tym spadek ofiar śmiertelnych wymaga ogromnych nakładów finansowych. Wg Gambitu w naszym województwie powinno wydawać się rocznie 12 mln EURO. Jednym z rozwiązań powinno być powołanie centralnego funduszu wydzielanego z dochodów budżetowych państwa przeznaczonego na BRD,
- skuteczne eliminowanie kierowców po spożyciu alkoholu na drodze. Nawet wprowadzane ostatnio rozwiązania ustawowe są tylko protezami, a nie działaniami systemowymi. W tym zakresie są doskonałe rozwiązania u sąsiadów za granicą, które po wprowadzeniu skutecznie zadziałają.
- Prowadzenie ewaluacji wszelkich działań na rzecz BRD.
- Redukcja nasilenia RD przez wprowadzanie alternatywnego systemu transportu (lawety kolejowe dla pojazdów ciężarowych i osobowych / transport masowy / zorganizowany). Warunkiem sukcesu tegoż jest spełnienie kompletu wymienionych warunków: – musi być sprawny, szybki, bezpieczny, tani. Zakres ten ściśle związany jest z czynną EKOLOGIĄ.
- Integracja transportowa polegająca na współpracy różnych systemów transportowych i wspólnym rozwoju szlaków i sprzętu.

5. Członkowie Rady zwrócili uwagę na konieczność dokonania zmian formalnych w treści Lubuskiego Gambitu. Należy dostosować i używać właściwie szereg zapisów Programu:

- Zastosować właściwe nazewnictwo: **Lubuski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego**
- Zaprzestać używania pojęcia przedmiot Wychowanie Komunikacyjne, ponieważ obecnie nie ma takiego przedmiotu. Wskazane jest stosować pojęcie **zajęcia edukacyjne z zakresu WK**
- **Poprawa wyposażenia szkół** nie jest zadaniem Kuratorium Oświaty. W przypadku szkół podstawowych i gimnazjalnych jest to zadanie samorządów gminnych lub miast prowadzących te szkoły
- Określić w Lubuskim Gambicie **zadania dla jednostek ochrony przeciwpożarowej**
- Proponuje się zmienić dotychczasowy zapis dotyczący uruchomienia studiów podyplomowych brd na zapis o **organizacji kursów i innych form doskonalących brd**

W listopadzie 2010r.

Zebrał Marek Pasek Sekretarz LR BRD