

Protokół  
posiedzenia Lubuskiej Rady BRD  
WORD Gorzów Wlkp. - 3 lipca 2012r.

**1. Otwarcie posiedzenia.**

Posiedzenie otworzył i prowadził Sekretarz Rady. Powitał wszystkich obecnych członków, życzył owocnych obrad.

**2. Przyjęcie porządku posiedzenia.**

Na początku Sekretarz zapytał o ewentualne propozycje zmiany lub uzupełnienia planu obrad. Ponieważ nie pojawiły się takie wnioski, przyjęto plan zaproponowany. Sekretarz poinformował, że spotkanie potrwa do dwóch godzin. Żeby nie przedłużać, poprosił o trzymanie się czasu i tematów wystąpień.

**3. Stan bezpieczeństwa drogowego w województwie lubuskim w okresie rozgrywek piłkarskich EURO 2012 - wnioski** – informacje przedstawił Pan Wiesław Widecki - Naczelnik WRD KWP.

W okresie trwania rozgrywek Euro na terenie województwa nie zdarzył się ani jeden wypadek związany z przemieszczaniem się kibiców. Odnotowano, że ruch drogowy w tym okresie nie wzrósł w sposób zauważalny, był na poziomie porównywalnym do okresu poprzedzającego rozgrywki.

W okresie trwania Euro zdarzyły się 4 wypadki ze skutkiem śmiertelnym (próba zawracania na węźle wjazdowym na S3, wjazd rowerzysty na przeciwległy pas ruchu, motocyklista wypadł na łuku drogi i uderzył w drzewo, motorowerzysta zjechał z drogi i uderzył w drzewo), jednak nie związane z podróżowaniem na Euro.

**4. Stan bezpieczeństwa drogowego na A2 po wprowadzeniu opłat** – informacje przedstawił Pan Wiesław Widecki - Naczelnik WRD KWP.

Wprowadzenie na lubuskim odcinku A2 opłat spowodowało praktycznie przeniesienie w 80% ruchu pojazdów ciężarowych na DK 92, która jest w części darmowa. Ruch na A2 można śmiało określić jako niewielki. Szacuje się, że te pozostałe 20% także by się przeniosło, gdyby kierowcy wiedzieli o wprowadzeniu opłat. W ten sposób na DK 92 poruszają się pociągi drogowe mając ogromny wpływ na wzrost wypadkowości na tym odcinku. Należy więc podkreślić, że cel budowy A2 – poprawa BRD nie został zrealizowany.

Kierowcy przenoszą się na DK, ponieważ koszt przejazdu przez bramki dla TIR-a na trasie Zielona Góra – Warszawa wynosi ok. 300 zł w jedną stronę, co w skali roku dla pojazdu wykonującego taki transport może wynosić 60.000 zł i stanowi być albo nie być dla istnienia firmy.

Autostradę budowano po to, żeby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez przeniesienie ruchu na bezpieczną A2. Aby tak się stało należy wprowadzić opłaty dla ciężarówek przejeżdżających po DK 92.

Przejazd po autostradzie charakteryzuje się dużym poziomem bezpieczeństwa i krótkim czasem trwania. Zdarzenia mają miejsce głównie w nocy lub nad ranem i polegają na najechaniu na bariery lub wjechaniu do rowu. Ich przyczyną jest najczęściej zmęczenie lub zaśnięcie, ewentualnie nadmierna prędkość, przebiegające zwierzęta, potrącenie pieszego oraz zdarzają się też pożary pojazdów.

Korzystając z okazji Pan Naczelnik przedstawił krótko stan bezpieczeństwa na drogach lubuskiego za I półrocze. Podkreślił, że w tym okresie znacznie zmniejszyła się liczba zdarzeń z ciężarówkami, liczba wypadków i ofiar. Zwrócił uwagę, że taki pozytywny wpływ miał system darmowych przejazdów na lubuskim odcinku A2, zachęcający do wyboru tej trasy.

Przy okazji wskazał na fakt, że organizacja robót drogowych ma ogromny wpływ na BRD. Omówił poniedziałkowe zdarzenie drogowe z obwodnicy Zielonej Góry, gdy autobus z dziećmi staranował dwa pojazdy osobowe oczekujące na zielone światło. Podjęte roboty przy remoncie wiaduktu przedłużają się. Prace realizowane są jedynie przez 8 godzin dziennie. Przewiduje się, że w ten sposób rozpoczęte wiosną roboty drogowe potrwają do października. Warunki ustalone w przetargach na roboty drogowe są błędnie zakładane, bowiem biorą pod uwagę jedynie sam koszt robót. Dobrze by było, żeby przy wyborze oferty nie kierować się wyłącznie najtańszą propozycją. W ustalaniu warunków przetargowych powinny być określone poza kosztami także terminy realizacji robót. Przeciagające się roboty wpływają na powstawanie zdarzeń drogowych i mimo braku udokumentowania tych spraw, należy takie przyczyny zdarzeń brać pod uwagę. Mając na względzie, że koszt jednej ofiary wypadku drogowego to 1.000.000 zł widzimy, że system najtańszych ofert nie sprawdza się.

Na terenie powiatu Krosno nastąpił wyraźny spadek liczby zdarzeń. Stało się tak w okresie, gdy Policja wprowadziła większą liczbę funkcjonariuszy po tym, jak zagrożenie rosło. Równoległe w celu wzmocnienia działań, wprowadzono stały nadzór patroli z Zielonej Góry i Krosna. Wprowadzone działania sprawdzają się.

Zaznaczył, że sytuacja poprawi się w całym województwie, ponieważ zakupiono videorejestratory dla WITD oraz Policji, będą też rejestrowane przejazdy aut na czerwonym świetle.

**5. Stan prac nad zmianą treści Ustawy o kierujących z dnia 5.01.2011r. i innymi dokumentami regulującymi szkolenia osób kierujących pojazdami** – Dyrektor WORD ZG – Rafał Gajewski.

Na wstępie Pan Dyrektor poinformował, że Minister Transportu podpisał trzy długo oczekiwane rozporządzenia:

- w/s szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
- egzaminowania tych osób
- wydawania dokumentów.

Drugą wiadomością jest to, że WORD-y przyjęły na siebie ciężar wyłonienia dostawcy jednolitego systemu informatycznego, który ma obowiązywać od 19 stycznia 2013r.

Następnie poruszona została sprawa kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych kierowców. Aktualny stan prawny determinuje niewielkie możliwości kontroli rzetelnego przeprowadzania tych szkoleń. Doprowadziło to do powstania fikcji szkoleniowej, bowiem wiele ośrodków szkolenia, konkurując na wolnym rynku jest zainteresowana przede wszystkim

własnymi dochodami, zaniżając jakość szkoleń. Coraz częściej dochodzą do nas informacje, że szkolenia nie odbywają się wcale. Dotyczy to także jazdy w warunkach specjalnych w ramach kwalifikacji wstępnej. Pomimo tego, że WORD Zielona Góra wybudował w Tomaszowie k. Żagania najnowocześniejszy Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy, ośrodki szkolenia wożą kursantów na te jazdy do ODTJ-ów odległych o kilkaset kilometrów. Pytanie: czy tam te jazdy faktycznie się odbywają, czy jeżdżą tylko „teczki”?

Takim stanem rzeczy zainteresowana jest znaczna część kierowców, którym zależy na szybkim uzyskaniu wymaganego zaświadczenia bez udziału w rzeczywistym szkoleniu. Nie bez powodu Polska jest na niechlubnym, ostatnim miejscu w Europie w liczbie zdarzeń drogowych. Niestety, nie jest znana liczba wypadków drogowych wynikających z braku rzeczywistego przeszkolenia kierowców. Nie prowadzi się takiej statystyki.

Tymczasem tylko na terenie lubuskiego w ramach kontroli stwierdzono wydawanie zaświadczeń o odbytych szkoleniach bez ich realizacji. Dotyczyło to dwóch firm szkolących (w jednej 900 przypadków, w drugiej 300). Na pewno jest to czubek góry lodowej, który wymaga pilnej poprawy.

Sytuacja wymaga szybkiej zmiany przepisów. Jako WORD zainteresowani jesteśmy wprowadzeniem:

- Jednolitego systemu informatycznego stosowanego w egzaminowaniu kierowców.
- Jasnego określenia treści rozporządzenia dotyczącego szkoleń prowadzonych w ODTJ tak, żeby szkolenia te pozbawione były fikcji. W tym miejscu należy zaznaczyć, że szkolenia na symulatorach w żadnym przypadku nie mogą zastąpić szkolenia w ODTJ.
- Uregulowania treści rozporządzenia dotyczącego szkolenia kierowców zawodowych.

Dyrektor podkreślił, że będzie kontynuował próby zmiany sytuacji w omawianym zakresie i śledzenie postępu wprowadzanych zmian.

#### **6. Stan procedur dotyczących przyznania środków finansowych na realizację:**

- Obwodnicy Międzyrzecz – druga jezdnia;
- Odcinka Sulechów – Nowa Sól – druga jezdnia.

W związku z brakiem możliwości przedstawienia informacji przez przedstawiciela GDDKiA, temat na podstawie przesłanego materiału przedstawił Sekretarz Rady:

Od poprzedniego posiedzenia Rady nie zmienił się stan budowy drogi S3. Oba wskazane odcinki oczekują na zabezpieczenie środków na budowę.

W wypowiedziach członkowie Rady wyrazili nadzieję, że S3 zostanie dokończona zgodnie ze standardami.

#### **7. Informacja o zmianie klasyfikacji Drogi nr 3 po uruchomieniu dwujezdniowej S3.**

W związku z brakiem możliwości przedstawienia informacji przez przedstawiciela GDDKiA, temat na podstawie przesłanego materiału przedstawił Sekretarz Rady:

Po oddaniu do użytku budowanej S3, aktualna DK 3 stanie się drogą gminną. Ewentualne inne zakwalifikowanie uzależnione będzie od decyzji władz samorządowych.

Informacja wywołała ożywioną dyskusję wśród członków Rady. W wypowiedziach wskazywano, że przekazywanie takich dróg gminom nie jest dobrym, systemowym rozwiązaniem. Ponadto dzieje się tak bez akceptacji gminnej. Gminy nie dysponują środkami, które są niezbędne na utrzymanie techniczne i zimowe tych dróg. W związku z tym nie są zainteresowane przejmowaniem dróg bez środków przyznanych na utrzymanie.

#### **8. Przygotowanie kadr w dziedzinie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (dyrektywa 2008/96/WE, ustawa o drogach publicznych) – studia podyplomowe na Uniwersytecie Zielonogórskim – Józef Włosek UZ, PROMOST.**

Staraniem osób zainteresowanych poprawą BRD na lubuskich drogach przygotowano na Uniwersytecie Zielonogórskim propozycję studiów podyplomowych z zakresu zarządzania bezpieczeństwem dróg. Istnieje ogromna potrzeba przygotowania kadr do wykonywania tych prac. Kierunek tych działań określony jest odpowiednią dyrektywą europejską, a także przewiduje go Lubuski GAMBIT. Kierunek ma na celu przygotowanie osób w zakresie zasad projektowania, remontowania, audytu, przeglądów dróg. Jest to więc kierunek bardzo poszukiwany przez samorządowców z terenu lubuskiego i innych województw. Na zakończenie zaprosił do zgłaszania pracowników do skorzystania z możliwości uzupełnienia wiedzy z tego zakresu.

#### **9. Inne wnioski i zalecenia.**

Protokołował  
Marek Pasek Sekretarz LR BRD