

Protokół
posiedzenia Lubuskiej Rady BRD - 8.11.2017, Sulechów – SP nr 1

1. **Posiedzenie otworzył i prowadził Sekretarz Rady.** Na wstępie powitał członków Rady, gospodarzy terenu: Dariusza Wróblewskiego -Starostę Zielonogórskiego oraz Ignacego Odważnego - Burmistrza Sulechowa i pozostałych gości.
2. Prowadzący poprosił o **przyjęcie porządku** posiedzenia oraz o nie odbieganie od przyjętych tematów. Poinformował, że posiedzenie nie powinno trwać dłużej niż dwie godziny.
3. **Znaczenie drogi S3 dla Miasta i Gminy Sulechów.** Ignacy Odważny - Burmistrz Miasta i Gminy Sulechów w swoim wystąpieniu wyraził zadowolenie z budowy drogi S3. Droga oznacza rozwój miasta i gminy w związku z napływem inwestorów i kapitału. Sulechów znalazł się przy skrzyżowaniu ważnych dróg. W pierwszej fazie wybudowany został objazd Sulechowa w kierunku Poznania, następnie droga S3 przebiegająca obok Sulechowa w kierunku Szczecina i w październiku 2017 otwarto dwujezdniowe połączenie z Zieloną Górą. W perspektywie droga połączy Sulechów z Lubawką na granicy z Czechami, co oznacza łatwe dotarcie na południe Europy. Cały czas w gminie czynione były ogromne inwestycje infrastrukturalne mające zachęcić do inwestowania. Jednym z elementów zachęty jest zwolnienie inwestorów przez trzy lata z opodatkowania na rzecz gminy. Obrazem wzbogacania się gminy jest rozwój i budowa nowych firm oraz budownictwo mieszkaniowe blokowe, jednorodzinne i komunalne. Rozwój budownictwa jest zachętą i odpowiedzią na wzrost liczby mieszkańców gminy.
4. **Wnioski i ustalenia z poprzedniego posiedzenia Rady:**
 - A. Działania BRD w szkołach są słabo propagowane i często zniechęcające uczniów do zagadnień BRD. Ważne jest to, że treści nauczania są, ale jeszcze ważniejsze jak są przekazywane uczniom.
 - B. W związku z wnioskiem o zmianę treści zał. Nr 2 do Lubuskiego Programu poprawy BRD 2016-2025 w części dotyczącej Działania 2 – Bezpieczne drogi, podjęto Uchwałę nr 4/2017.
5. **Realizacja działań na lubuskim odcinku drogi S3** – temat omówił Artur Bednarek - przedstawiciel GDDKiA:
 - a) **Stan realizacji budowy drogi krajowej S3 na odcinku lubuskim.**
 - Druga jezdnia obwodnicy Gorzowa Wlkp. została oddana do użytku.
 - Druga jezdnia obwodnicy Międzyrzecza została oddana do użytku.
 - Druga jezdnia Sulechów – Zielona Góra północ została oddana 20.10.2017.
 - Drugi most na Odrze ma zostać oddany 10.08.2019.
 - Odcinek Zielona Góra – Niedoradz - planowane oddanie 21.05.2018.
 - Odcinek Niedoradz – Nowa Sól – planowane oddanie VII/2018.
 - Odcinek Nowa Sól – Gaworzyce (południowa granica województwa) – planowane oddanie VI/2018.
 - b) **Stan budowy miejsc obsługi podróżnych (MOP) na odcinku Gorzów Wlkp. – do południowej granicy województwa.**
 - Oddano do użytku 3 pary MOP-ów I kategorii (Marwice, Popowo, Kępsko). Docelowo mają posiadać infrastrukturę kat. II, a nawet III. Na wszystkich jest możliwość realizacji kontroli i preselekcji pojazdów przez upoważnione służby.
 - Planowana jest para MOP-ów Stożne (pomiędzy Odrą, a Zieloną Górą). Inwestycja jest na etapie przetargu, planowane oddanie w 2019/2020.

Na odcinku południowym od Zielonej Góry planowane jest oddanie:

- MOP Racula Wschód docelowo kat. III, planowane wykonanie maj 2019.
- Para MOP Lisiny, planowane oddanie IV/2019.
- Para MOP Niegosławice na granicy województwa, planowane oddanie 2019/2020.

c) Podejmowane w 2017 roku działania zmierzające do poprawy BRD na budowanym odcinku S3 w kontekście statystyki zdarzeń z roku 2016.

- Komisyjne lustracje miejsc wypadków drogowych. Odbyło się ok. 20 spotkań).
- Kontrole czasowych organizacji ruchu, w tym nocne kontrole.
- Bieżące kontrole oznakowania.
- Opracowanie czasowych organizacji ruchu.

W rezultacie uzyskano następujące efekty:

- Rozdzielenie kierunków ruchu.
- Ograniczenie wyprzedzania i jazdy „pod prąd”.
- Spowolnienie ruchu.
- Ujednoczenie do 60 km/h prędkości na całym odcinku remontowanym.
- Poprawiono czytelność oznakowania poziomego (kolor żółty, odbłaski).
- Udostępnienie miejsc do doraźnej kontroli przez Policję.
- Wprowadzenie aktywnego oznakowania dostosowanego do warunków.
- Wykorzystanie tablic o zmiennej treści.
- Ustawienie separatorów ruchu uniemożliwiających zawracanie między węzłami.
- W 2017 zmniejszyła się zdecydowanie liczba ofiar na S3. W 2016 r. było 16 ofiar, w tym 65 % zdarzyło się na budowanym odcinku lub wjazdach na planowane MOP-y. Do dnia dzisiejszego w 2017 na całym lubuskim odcinku S3 było 10 ofiar. Spadek jest zasadniczy. Dla porównania, gdy na autostradzie giną rocznie 3-4 osoby, to odcinek taki jest oceniany źle, jako niebezpieczny.

W dyskusji dotyczącej budowy S3 zwracano uwagę:

- Na zastosowanie zbyt małych tablic kierunkowych, które są trudne w odczycie i mogą powodować przejeżdżanie pojazdów obok zaplanowanych miejsc zjazdu.
- Na potrzebę stosowania na budowanym odcinku informacji o możliwości zjechania poza trasę na odpoczynek.
- Na przesunięcie w terminach oddawania MOP-ów w stosunku do głównego szlaku.
- Na brak MOP-ów głównie po wschodniej stronie S3 (na południe od Zielonej Góry).
- Tymczasowe zastosowanie rozwiązania 2+1 na budowanym odcinku w okolicach Nowej Soli nie powinno być wdrażane, ponieważ może wzrosnąć liczba sytuacji niebezpiecznych.
- Pan Naczelnik WRD KW Policji podziękował GDDKiA za wdrożenie sugerowanych zmian w organizacji i oznakowaniu drogi na budowanym odcinku, które skutkują zdecydowaną poprawą bezpieczeństwa.

6. Miejsca Obsługi Podróżnych – rola i znaczenie na przykładzie MOP Kępsko – Dariusz Szymkowiak przedstawiciel GDDKiA.

GDDKiA buduje MOP-y kat. I. Wyższe kategorie realizowane są w ramach przetargów. Na tym etapie MOP-y Kępsko posiadają kat. I, wyposażone są w stanowiska do preselekcji pojazdów.

Możliwe kategorie:

- MOP I o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii,
- MOP II o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetlenie oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, informacji turystycznej,
- MOP III o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2, obiekty noclegowe oraz, w zależności od potrzeb, w agencję poczty, banku, biur turystycznych, biur ubezpieczeniowych.

Obsługą terenu MOP-ów i urządzeń zajmują się firmy utrzymaniowe. Poziom ich pracy wpływa na ogólny odbiór tych miejsc przez podróżnych.

7. Uzupelnienie do przebiegu Rady. Sekretarz poprosił o przygotowanie sprawozdania do:

- **Programu Realizacyjnego na lata 2016/17.** Kończą się dwa pierwsze lata realizacji Programu poprawy BRD województwa lubuskiego na lata 2016-2025. Sekretarz poprosił o przygotowanie sprawozdań z realizacji z uwzględnieniem konkretnych

efektów realizacji poszczególnych zadań. Na ich podstawie będzie sporządzone sprawozdanie łączne. Ustalono termin nadsyłania sprawozdań do 15 stycznia 2018 r.

oraz o przygotowanie

- **Planów Realizacyjnych na 2018** – w terminie do 31 grudnia 2017 r. z których po połączeniu powstanie Plan Realizacyjny dla Lubuskiego na 2018.

Oba dokumenty proszę przesłać do Sekretariatu Rady na adres e-mail pasek@zg.wordy.pl.

- **Działania WORD Zielona Góra na rzecz BRD** - przedstawił Pan Rafał Gajewski Dyrektor Ośrodka

W WORD ZG śledzimy z uwagą potrzeby środowiska w zakresie BRD. W trójkącie zależności CZŁOWIEK – DROGA – POJAZD wpływających na stan bezpieczeństwa, najsłabiej doinwestowany jest człowiek. Od niego też najwięcej zależy.

Dlatego między innymi interesujemy się miasteczkami ruchu drogowego (MRD) będącymi w posiadaniu lubuskich szkół. Planujemy rozpocząć rewitalizację, a także pomoc w budowaniu / wytyczaniu / wyposażaniu MRD, bowiem taki obiekt będący w posiadaniu szkoły (gminy) jest doskonałą pomocą w przygotowaniu uczniów do udziału w ruchu drogowym.

Innym zakresem naszej aktywności jest pomoc młodzieży w uzyskaniu PJ kat. AM. Skłoniła nas do tego sytuacja, jaka powstała w 2013 roku, gdy PoRD zmieniło zasady dot. uprawnień do kierowania motorowerami. Wówczas liczba wydanych uprawnień w naszym województwie spadła z ok. 1000 do 13 rocznie. Biorąc pod uwagę, że jednocześnie rośnie liczba sprzedawanych i będących w ruchu motorowerów, należy przyjąć do wiadomości, że młodzież masowo jeździ bez uprawnień ze wszystkimi tego konsekwencjami (szacuje się, że w Polsce bez uprawnień jeździ ok. 0,5 mln osób). Dzieje się tak z powodu bardzo wysokich kosztów uzyskania PJ AM. W celu pomocy młodzieży, podjęliśmy następujące działania:

- Wspólnie z Grupą Image dostosowaliśmy e-learning dla motorowerystów do percepcji tych odbiorców.

- W czasie wakacji 2017 przeprowadziliśmy pilotażowe działania mające na celu weryfikację portalu oraz sprawdzenie, jak młodzież odbiera e-learning. W wielu przypadkach działania już zakończyły się zdaniem egzaminu.

- Od września zainteresowaliśmy szkoły z południowej części województwa tą formą pomocy uczniom. W tym celu zatrudniliśmy 54 nauczycieli - koordynatorów, którzy do maja 2018 roku będą prowadzić z młodzieżą konsultacje mające na celu pomoc w zrozumieniu treści e-learningu i doprowadzeniu do zdania egzaminu państwowego. W grupie liczącej 756 osób znajdują się uczniowie w wieku 12-18 lat znajdujący się w tzw. luce edukacyjnej, a nawet jedna osoba dorosła. Sukcesywnie uczniowie podchodzą do zdawania egzaminu. Jest wielkie zainteresowanie w kraju tymi działaniami. W działaniach wspiera nas Policja.

Przy okazji Dyrektor poinformował o przeprowadzeniu na wybranej grupie nauczycieli zajmujących się wychowaniem komunikacyjnym w szkołach badań na temat wiedzy z zakresu przepisów. Wyniki są bardzo słabe. Świadczy to o potrzebie ustabilizowania tej dziedziny w działaniach polskiej szkoły.

Staraliśmy się o umieszczenie zagadnień BRD w podstawach programowych szkoły podstawowej. Oczekujemy na zmianę podejścia MEN do tych zagadnień, najlepiej na wprowadzenie do szkół WK jako przedmiotu obowiązkowego.

Na zakończenie Dyrektor zaprosił wszystkich członków Rady do ODTJ w Tomaszowie w celu przeprowadzenia jazd sprawnościowych na torze. To doskonała okazja do przygotowania się do jazdy w trudnych warunkach zimowych.

- **Stan bezpieczeństwa na lubuskich drogach.**

Sekretarz omówił stan bezpieczeństwa w Polsce w porównaniu z innymi krajami europejskimi, które mogą dla nas stanowić wzór i dowód, że poprawa BRD w naszym kraju jest możliwa. Przykładem może być porównanie np. do Wielkiej Brytanii, gdzie liczba ofiar na milion mieszkańców wynosi około 30, w Polsce jest to ponad 70. Powoli wyczerpują swoje możliwości tradycyjnie realizowane działania. Dotychczasowe podejście do BRD nie wystarcza do osiągnięcia celu. Widać to w statystykach, które zatrzymały się, a nawet wzrastają.

Na szczęście obserwujemy, że coraz częściej następuje pozytywny przełom w postrzeganiu brd w Polsce. Za postrzeganiem idą także nowe formy pozytywnych działań. Czas na inne, nowe podejście do BRD, w którym zawsze chodzi o zapobieganie zdarzeniom, a nie tylko o ustalenie sprawcy. Warto sięgnąć po innowacje, zwrócić uwagę na przykłady innego spojrzenia na BRD, a także na ciekawe realizacje w tym zakresie. Działania nie powinny być akcyjne, ale powinny mieć charakter

systemowy. W tym działania edukacyjne muszą obejmować wszystkie dzieci, a nie tylko osoby wybrane. Wówczas będzie szansa na radykalny zwrot w statystykach zdarzeń. Kontynuując przedstawił kilka przykładów działań:

- Polska Izba Ubezpieczeń (PIU) raport/strategia – ciekawie napisany program, choć z błędami,
- Eliminacja tzw. martwego pola w samochodzie osobowym za pomocą ustawienia lusterek,
- Dostrzeganie pieszych jako powodujących zdarzenia - pieszy na przejściu wpatrzony w telefon,
- Pojawiły się dyskusje nad sensem używania odbłasków,
- W Bielsku Białej powstał klip filmowy z błędami, gdzie wskazuje się jako prawidłowo idące po jezdni dzieci prawą stroną drogi. Rzecz dzieje się po zmroku poza terenem zabudowanym i kończy się ofiarami.
- Wzrasta liczba stwierdzonych przypadków osób prowadzących pojazdy po alkoholu,
- ALKO-KALKO licznik trzeźwości – czyli ile możesz wypić alkoholu, a mimo to kierować pojazdem. Działania dostają na takie cele dofinansowanie.
- Pomimo zabierania PJ za przekroczenie prędkości o 50 km/h w terenie zabudowanym, sytuacja nie zmienia się radykalnie.

8. Inne wnioski i zalecenia odnotowane w czasie posiedzenia.

W dyskusji:

- Zwracano uwagę na zastosowanie na budowie S3 zbyt małych (lub ich nie ma) tablic kierunkowych, które są trudne w odczycie i mogą powodować przejeżdżanie zaplanowanych miejsc zjazdu.
- Na potrzebę stosowania na budowanym odcinku informacji o możliwości zjechania poza trasę na odpoczynek (plac budowy w tej chwili ma ponad sto km).
- Sugerowane tymczasowe zastosowanie rozwiązania 2+1 na budowanym odcinku w okolicach Nowej Soli nie powinno być wdrażane, ponieważ może wzrosnąć tam liczba sytuacji niebezpiecznych. Takie rozwiązania są bezpieczne, gdy stosowane są jako stałe.
- Podkreślano, że najważniejsze dla podróżnych jest równoległe z drogą oddanie do użytku MOP-u w wersji podstawowej tj. kat. I.
- Wnioskowano o pilne wybudowanie sprawnego zjazdu z S3 do ulicy Kasprzaka w Gorzowie Wlkp. Już w tej chwili w godzinach szczytu odnotowuje się trudne do akceptacji korki w tym miejscu. Pozostawienie aktualnego rozwiązania bez zmiany może powodować niebezpieczne zdarzenia. Obecnie brak jest planów rozwiązania tego problemu.
- Wskazywano na specjalną potrzebę organizacji zabezpieczenia przejazdu przez most na Odrze szczególnie w okresie wzmożonych przejazdów - z uwagi na zwięźlenie przeprawy w tym miejscu do jednego pasa drogowego. Sugerowano wprowadzenie kasowania jednego pasa przed wjazdem na ten most na prostym odcinku, poza łukiem.
- Zaproponowano aktywność po stronie pieszych zgłaszających chęć wejścia na przejście poprzez sygnalizowanie podniesieniem ręki.
- Zwracano uwagę na zbyt częstą lokalizację przejść dla pieszych, co powoduje konieczność zatrzymywania ruchu pojazdów – w konsekwencji korki.
- Jako dobre rozwiązania wskazywano system przejść w Niemczech, gdzie pieszy nigdy nie przechodzi przez więcej niż dwa pasy drogowy. Jeżeli droga posiada więcej pasów, to zawsze po przejściu przez dwa pasy pieszy wchodzi na bezpieczną wysepkę. Niemcy poszli także dalej, we Frankfurcie n/O wszystkie przejścia posiadają sygnalizację świetlną.

9. **Na zakończenie obrady zostały przeniesione na teren MOP Kępsko**, znajdujący się przy S3 (5 km w kierunku Świebodzina) w celu zapoznania się z wyposażeniem MOP-u oraz działaniami polegających na kontroli pojazdów w tym miejscu.

Protokołował
Marek Pasek
Sekretarz Lubuskiej Rady BRD