

Protokół z posiedzenia LR BRD 20.06.2013r.

1. Otwarcie posiedzenia.

Posiedzenie otworzył i poprowadził Sekretarz LR BRD. Na początku spotkania powitał przybyłych członków Rady oraz gości.

2. Przyjęcie porządku posiedzenia.

- Sekretarz poinformował, że przewiduje czas trwania spotkania do dwóch godzin. Jednocześnie poprosił osoby zabierające głos o trzymanie się czasu i zaplanowanych tematów.
- Korzystając z okazji poinformował, że wysłał do członków Rady materiał otrzymany z KR BRD dotyczący konsultacji NP BRD 2013 – 2020. Nie jest to jeszcze treść programu po konsultacjach, a jedynie materiał z konsultacji.
- Przekazał także informację na temat rozpoczęcia działań kontrolnych NIK w zakresie BRD. Działania realizowane są na terenie całego kraju i dotyczą wielu dziedzin, mogą sięgać do wielu instytucji zajmujących się tą tematyką.
- Poinformował o powrocie Sejmu do działań dotyczących obowiązku noszenia elementów odblaskowych poza terenem zabudowanym przy ograniczonej widoczności przez wszystkich obywateli, nie tylko przez dzieci. Sejm przegłosował zmianę ustawy w tym zakresie i skierował dokument do Senatu. Piesi ponad wszelką wątpliwość powinni być widoczni na drodze. Problem polega na tym, w jaki sposób służby będą egzekwować ten obowiązek.

3. Prezentacja programu „Razem Bezpieczniej” – prezentacji dokonał Pan Julian Szambelan - przedstawiciel LKO, członek LR BRD.

„Razem Bezpieczniej” jest to rządowy program, którego celem jest wspieranie inicjatyw oddolnych na terenie kraju. Może on być znakomitą i bogatą uzupełnieniem środków przeznaczanych na BRD z puli WORD-ów. Program przewiduje przeznaczenie każdego roku (do 2015) na realizację kwoty 3 mln zł w skali kraju. Podkreślił, że program ma na celu wspieranie organów państwowych w działalności dla bezpieczeństwa. Są trzy zakresy tematyczne, w których może poruszać się LR BRD w przypadku zgłaszania propozycji projektowych. Są to: Bezpieczeństwo w szkole, Bezpieczeństwo w środkach komunikacji publicznej, Bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Udział w programie biorą organy administracji rządowej oraz JST i organizacje społeczne. Na terenie województwa Komisja Wojewody dokonuje ocen zgłoszonych projektów i siedem najwyżej ocenionych proponuje do realizacji. Zaproponował przygotowanie przez LR BRD projektu na przyszły rok. Do uzyskania jest kwota 100.000 zł na każdy projekt. Składanie ofert przez administrację odbywa się na przełomie grudnia. Jest więc jeszcze czas na dopracowanie wniosku. Informację uzupełniła pani Sylwia Żółtowska – osoba biorąca udział w pracach Komisji. Wskazała, że bardzo niewiele projektów

zaakceptowanych dotyczy ruchu drogowego. Dzieje się tak mimo ogromnej potrzeby wspierania właśnie tych dziedzin działania. Znacznym utrudnieniem w przygotowywaniu wniosków był do tej pory brak zasad oceny projektów. Podkreśliła, że można napisać np. dwa projekty, ważne, żeby dotyczyły różnych zadań. W dyskusji podkreślano, że w Polsce problemy bezpieczeństwa postrzega się głównie przez problemy narkomanii, alkoholizmu jednocześnie nie doceniając problemów ruchu drogowego. Dzisiaj lansowane są w sprzedaży rowery niedopuszczone do ruchu drogowego. Dlatego celowe by było zakupienie zestawów obowiązującego oświetlenia do rowerów, które np. policjanci RD mogliby wręczać młodzieży poruszającej się takimi niekompletnymi rowerami. Statystyka zdarzeń jest taka, że trzy z czterech wypadków są z rowerzystami. Na podstawie regulaminu omawiano system organizacji pracy 10- osobowej Komisji Wojewody. Warto bowiem zastanowić się, jak pozyskać większość w tej Komisji. Prelegent zaproponował członkom Rady przygotowanie na następne posiedzenie Rady tematów do konkretnych projektów.

4. Oddziaływanie społeczne na stan infrastruktury drogowej podległej GDDKiA – Katarzyna Kubaś - naczelnik Wydziału Planowania ZO GDDKiA w Zielonej Górze .

Do GDDKiA wpływają wnioski w sprawie infrastruktury drogowej. Oddziaływanie w tym zakresie odbywa się głównie przez składanie wniosków przez społeczeństwo, jednostki samorządowe, posłów, policję. Wymagana jest forma pisemna. Wnioski te są uzupełnieniem do badań, przemyśleń, pomysłów własnych GDDKiA. Przykładowe tematy wniosków: budowa obwodnic miejscowości, przebudowy skrzyżowań, remonty dróg, budowa dodatkowych pasów ruchu. Jeżeli wniosek jest merytorycznie właściwy, zbierane są informacje na ten temat, ustala się czy wniosek ma warunki do realizacji. W sytuacjach uzasadnionych kieruje się wnioski do realizacji – drobne rzeczy w ramach bieżących działań, sprawy poważne kieruje się do centrali w celu wpisania do planu i uzyskania środków. O miejscu wpisania oczekujących działań na listę krajową decydują takie elementy jak: poziom zagrożenia, liczba ofiar na danym odcinku i podobne newralgiczne dane. W ciągu roku do GDDKiA w Zielonej Górze wpływa ok. 100 wniosków od społeczeństwa. Wszyscy wnioskodawcy w terminie do 30 dni otrzymują odpowiedź na piśmie. Zdecydowana większość wniosków jest wpisywana na listę do realizacji. Problemy z oznakowaniem kierunkowym, usuwaniem niebezpiecznego zadrzewienia i podobne realizowane są na bieżąco z poziomu Oddziału. Przy okazji omawianego tematu podkreślono problemy, jakie stwarza system przekazywanie przez GDDKiA dróg dawniej krajowych w gestię samorządów. Podkreślano pilną potrzebę zmiany prawa w tym zakresie.

5. Kolejne usprawnienia w ciągu drogi S3 – informacje przekazała Anna Jakubowska - przedstawiciel GDDKiA O. ZG.

Ostatnio oddany został do użytku odcinek S 3 Sulechów – Świebodzin. Jedenastego lipca planowane jest oddanie obwodnicy Świebodzina, a w sierpniu planowane jest oddanie odcinka Jordanowo – Międzyrzecz. Całość pozwoli na przejazd dwujezdniową drogą ekspresową S3 z Sulechowa aż do południowego węzła obwodnicy Międzyrzecza. Na otwarciu odcinka Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. będziemy musieli poczekać do maja 2014. Pozostaną wówczas jeszcze do budowy drugie jezdnie obwodnic Gorzowa Wlkp. i Międzyrzecza oraz druga jezdnia na odcinku Sulechów – Nowa Sól z mostem na Odrze. Obecnie istniejący most na Odrze w ciągu S3 zostanie zastąpiony nowym mostem, spełniającym wymagania dla obiektów mostowych w ciągu dróg ekspresowych (istniejący nie posiada wymaganych parametrów).

6. Fotoradary w Polsce po zmianach prawa – Andrzej Musiał - przedstawiciel Delegatury Północno - Zachodniej GITD.

Od lipca 2011 roku weszła w życie ustawa nakładająca na GITD zadania związane z obsługą i utrzymaniem fotoradarów w Polsce. Utworzono 10 delegatur, w tym Północno - Zachodnią obejmującą województwo lubuskie. Przejęto w Polsce około 800 masztów fotoradarowych oraz 70 fotoradarów. Na dzisiaj na terenie całego kraju jest 300 używanych masztów oraz 29 radarów mobilnych. Rozpisany jest przetarg na zakup 100 szt. kolejnych fotoradarów. Delegatura Zachodnio - Pomorska posiada 32 fotoradary, w tym 29 nowej generacji pracujące całą dobę oraz radary mobilne pracujące w godzinach 7 – 15. Wszystkie spełniają wymagane warunki techniczne. Obecne przepisy nakazują, żeby nastawy były o 10 km/h wyższe od limitu lokalnie obowiązującego oraz, żeby maszty miały kolor żółty - wyróżniający się. Dlatego do połowy 2014 roku fotoradary mogą być umieszczane w innych niż żółte masztach. Po tym terminie wszystkie maszty w kolorze szarym oraz atrapy zostaną przez zarządzających drogami usunięte. Przed każdym ustawionym urządzeniem musi być postawiony znak „kontrola prędkości”. Fotoradary stawia się na wniosek władz samorządowych, a także obywateli. Sam wniosek, to jednak za mało, żeby postawić urządzenie. Badane są warunki, zdarzenia drogowe z ofiarami, infrastruktura, usytuowane obiekty. Fotoradary zdecydowanie wpływają na poprawę BRD. W miejscach ich ustawienia liczba zdarzeń zdecydowanie spadła, często do zera. Urządzenia te są akceptowane przez społeczeństwo – należy podkreślić, że nie ma w ogóle wniosków o usunięcie fotoradaru. Niszczenie w zasadzie nie zdarza się, był tylko jeden przypadek podpalenia masztu z fotoradarem. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na błędnie sformułowany przepis, wg którego decyzję o usunięciu fotoradaru podejmuje się na podstawie aktualnej (w okresie działania fotoradaru) analizy zagrożenia. Przepis ten wymaga pilnej zmiany treści, ponieważ może prowadzić do błędnych decyzji. Obecnie stosowane urządzenia

mogą dokonywać pomiaru prędkości przy najeżdżaniu jak i przy odjeżdżaniu. Zasięg wiązki fotoradarowej wynosi ok. 60m. Jest dużo przekroczeń limitów prędkości przez kierowców z krajów Unii oraz spoza Unii. Jednak na dzisiaj są oni bezkarni z powodu braku porozumień pomiędzy naszymi krajami.

Procedura przy stwierdzeniu przekroczenia prędkości jest następująca:

- urządzenie wykonuje fotografię pojazdu przekraczającego dozwoloną prędkość,
- zdjęcie wysyłane jest automatycznie do Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym (CANARD).
- obróbka przez system
- nieczytelne zdjęcia są odrzucane, czytelne kojarzy się z CEPIK-em ustalając właściciela pojazdu (czytelność dotyczy pojazdu, tablicy rejestracyjnej a nie kierowcy)
- powstaje raport (data, miejsce, czas, stopień przekroczenia, identyfikacja pojazdu)
- ustala się kto kierował pojazdem (gdy nie można wskazać kierującego mandat jest wyższy z uwagi na brak możliwości zastosowania dodatkowej kary w postaci punktów karnych)
- jeżeli sprawca jest ustalony – nakładany jest mandat
- jeżeli nie można ustalić sprawcy – kieruje się sprawę do sądu, w procesie sądowym ITD wspomagana jest przez Policję

7. Nowa siatka WORD w kraju – temat przedstawił Pan Zbigniew Józefowski - Dyrektor WORD Gorzów Wlkp., członek LRBRD.

Do tej pory ośrodki sytuowane były w miastach dawniej wojewódzkich (49), zarządzanych przez prezydenta, posiadających odpowiednią infrastrukturę drogową, o liczebności mieszkańców przekraczających 100.000. Celem takiego rozmieszczenia było zagwarantowanie odpowiedniego poziomu przygotowania kandydatów na kierowców oraz wykonanie wszystkich zadań przewidzianych procedurą egzaminu.

Wprowadzone ostatnie zmiany przewidują możliwość utworzenia filii WORD we wszystkich miastach będących siedzibą powiatu. Ostateczna decyzja w sprawie utworzenia należy do marszałka.

Zmiany te w naszym województwie generują szereg zagrożeń:

- Możliwość powstania konkurencyjnych ośrodków w Stargardzie Szczecińskim, Głogowie, Bolesławcu.
- Odejście z lubuskich WORD-ów wielu kandydatów pochodzących z sąsiednich województw, a także z naszego województwa.
- Dane demograficzne wskazują, że zmniejsza się liczba kandydatów na kierowców, szykuje się więc jeszcze większy kryzys, który na pewno spowoduje konieczność ograniczenia zatrudnienia kadry.

- Kształcenie i egzaminowanie w ośrodkach miejskich, które z uwagi na swoją wielkość nie posiadają odpowiednio wymagającej infrastruktury drogowej na pewno wpłyną negatywnie na przygotowania kierowców, a w rezultacie na BRD. Nie jest to dobra wiadomość dla użytkowników dróg.

W dyskusji podkreślano brak sensu powstania przepisów o możliwości tworzenia filii ośrodków w kontekście nieuchronnego spadku jakości przygotowania kandydatów i poziomu wymagań egzaminacyjnych, co odbije się na bezpieczeństwie na drogach. Ośrodki będą zajmować się walką między sobą o pozyskanie klientów, zamiast zajmować się nieustannym poprawianiem stanu BRD w kraju.

8. Inne wnioski i zalecenia.

- Pan Julian Szambelan złożył wniosek, aby LRBRD przygotowała i złożyła projekt do Komisji Wojewody w ramach systemu pomocowego „Razem Bezpieczniej”.
- Pan Wiesław Widecki poinformował o bardzo dobrych wynikach BRD za 6 miesięcy 2013. Liczba zabitych na drogach w porównaniu do 2012 spadła do liczby 31 osób zabitych, czyli o 30%.
- Pan Andrzej Zabłocki zaprosił do zorganizowania posiedzenia LR BRD w Witnicy. Zaproponował organizację posiedzenia Rady z wykorzystaniem Regionalnego Centrum Ratownictwa.

Na zakończenie Sekretarz serdecznie podziękował gospodarzom spotkania: Panu Dyrektorowi Zbigniewowi Józefowskiemu oraz Pani Beacie Dudkiewicz za gościnę i przygotowanie warunków do realizacji posiedzenia.

Protokołował