

Protokół

posiedzenia Lubuskiej Rady BRD.

Gorzów Wlkp. - Kuratorium Oświaty, 13 grudnia 2012 r. godz. 11:00

1. Otwarcie posiedzenia.

Posiedzenie otworzył i prowadził Sekretarz Rady. Na wstępie przywitał zebranych członków oraz przybyłych gości.

2. Przyjęcie porządku posiedzenia.

Zaproponowany porządek został przyjęty, zebrani nie wnosili o uzupełnienie programu. Sekretarz poprosił o trzymanie się czasu wystąpień i przyjętych tematów.

3. Prace nad opracowaniem treści Narodowego Programu BRD do roku 2020.

Materiał przedstawił Sekretarz Rady. Poinformował, że KR BRD przygotowuje nowy długofalowy plan BRD dla Polski. W związku z tym zwróciła się do Sekretariatu naszej Rady o udostępnienie materiałów dotyczących osiągnięć oraz problemów z okresu działania lubuskiego planu BRD. Sekretarz poinformował, że przekazał do wykorzystania ocenę realizacji Lubuskiego GAMBITU. Ocena taka była wykonywana na półmetku realizacji planu - w 2010 r. i nadal jest aktualna. Poza oceną zawiera także wnioski dotyczące nie tylko województwa, ale również całego kraju. Jest więc bardzo dobrym materiałem do wykorzystania przy budowaniu nowego planu.

4. Inicjatywy lubuskiej oświaty na rzecz poprawy rezultatów edukacji komunikacyjnej.

Temat przedstawił Wizytator Kuratorium Oświaty Julian Szambelan. W celu wprowadzenia w zagadnienie wskazał na ścisły związek pomiędzy brakiem wiedzy i umiejętności a liczbą wypadków drogowych. Wskazał na potrzebę określenia jak organizować system edukacji i jak edukować skutecznie. W tym celu przedstawił zapisy w podstawach programowych szkoły podstawowej dotyczące wychowania komunikacyjnego:

- Po ukończeniu klas I- III uczniów:
 - ✓ Po zajęciach technicznych **wie, jak należy bezpiecznie poruszać się po drogach (w tym na rowerze);**
 - ✓ Po wychowaniu fizycznym **jeździ na rowerze, przestrzega zasad poruszania się po drogach.**
- Po ukończeniu klas IV – VI uczniów po:
 - ✓ Przyrodzie – **zna zasady poruszania się po drodze;**
 - ✓ Ziemia we wszechświecie – **zna odbłaski służące bezpieczeństwu;**
 - ✓ Zajęcia techniczne – **bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer, rowerzysta;**
 - ✓ Etyka – **zna zasady i reguły, w tym w ruchu drogowym.**

Liczba godzin pozwala tylko na skromną realizację zadań w klasie 4 lub w 5 lub w szóstej. W dyskusji podkreślano, że zapisy w podstawach programowych są bardzo niejednoznaczne, co w rezultacie powoduje, że każdy nauczyciel realizuje inaczej te zapisy. Trudno więc mówić o jednolitym poziomie nauczania i jego skutkach. Wskazywano także na fakt, że w szkołach pomimo zapisu nie realizuje się nauki jazdy na rowerze. Natomiast etyka w szkołach bardzo rzadko występuje, dlatego też główny ciężar realizacji podstaw spada na zajęcia techniczne. Nauczyciel mając w roku 30 godzin na wszystkie zagadnienia, musi w tym czasie zrealizować także zagadnienia WK. Biorąc pod uwagę przydział godzin widać, że prawidłowa realizacja zagadnień z WK w szkole podstawowej nie jest możliwa, trudno więc mówić o uczniach dobrze przygotowanych do udziału w ruchu drogowym. Podkreślić należy, że to w szkole podstawowej uczeń powinien otrzymać kartę rowerową. Z informacji otrzymanych ze szkół wynika, że bardzo wiele (około 30%) szkół w ogóle nie wydaje kart rowerowych. Przy okazji przypomniano, że szkoły podstawowe mają obowiązek wydawania kart rowerowych dzieciom, które o to wystąpią i spełniają warunki merytoryczne. Obowiązek pomocy dzieciom w tym zakresie mają zatrudnieni w szkołach nauczyciele. Problem więc nie wymaga pozyskania dodatkowych środków na te cele.

Podkreślił, że w gimnazjum w ogóle nie przewiduje się godzin na WK. W opinii nauczycieli i dyrektorów szkół sytuacja taka jest nie do przyjęcia.

Podsumowując zwrócił uwagę na zmienioną na dziś rolę Kuratorium Oświaty, która nie zezwala na wykonanie wprost działań usprawniających BRD w szkołach. Jednak, rozumiejąc potrzebę naprawy sytuacji LKO postanowił wystąpić do samorządów gminnych i powiatowych o podejmowanie działań naprawczych oraz realizację działań zmierzających do podnoszenia poziomu i zasięgu edukowania w zakresie BRD (turnieje o zasięgu powszechnym, w tym turniej lubuski Razem Bezpieczniej na terenie wszystkich szkół podstawowych naszego województwa). Badaniu podlega poziom i powszechność realizacji w szczególności na poziomie szkolnym. Kuratorium zwróci się także do dyrektorów szkół o przyjrzenie się skuteczności realizacji WK w jednostce i zapisom tematów dotyczących tych zagadnień.

Możliwości działań LR BRD w sprawie:

- Wzmocnienie roli Wychowania Komunikacyjnego w szkołach. Zaproponowano dopracowanie przez właściwy Zespół LR BRD propozycji pism i wystąpienie w tej sprawie do Sejmu, Senatu, MEN, KR BRD i wszystkich WR BRD w kraju oraz innych instytucji, zwracając w nich uwagę na potrzebę właściwej realizacji zagadnień BRD w szkołach.
- Zainicjowanie z udziałem mediów debaty nad jakością WK w polskich szkołach.
- Wzmocnienia roli OTBwRD tak, żeby spełniał oczekiwane przez środowiska cele - ma wpływać na poprawę BRD, powinien obejmować wszystkie dzieci w szkole, przynosić dzieciom nową jakość, stąd:
 - ✓ Wystąpienie do jednostek samorządowych i ich rad w celu wzmocnienia działań przy organizacji eliminacji szkolnych, gminnych i powiatowych OTBwRD w celu zwiększenia jego wpływu na poprawę stanu BRD w Polsce.
 - ✓ Wystąpienie do głównego organizatora (ZG PZM) o uwzględnienie w treściach regulaminów uzasadnionych uwag środowisk nauczycielskich realizujących turniej w szkołach. Chodzi o uwagi mające na celu postrzeganie oczekiwanej roli turnieju i jego wzmocnienie. Takie zmiany dotyczące turnieju przy założeniu właściwego wdrożenia mogą wpłynąć pozytywnie na poprawę BRD w Polsce. Wprowadzenie sygnalizowanych zmian w lubuskim od zaraz.
 - ✓ Wystąpienie do powiatów jako samorządów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na podległych drogach o organizację i ujęcie w planach finansowych turnieju.

W podjętej dyskusji podkreślano, że Wychowanie Komunikacyjne dla każdego dziecka jest pierwszym prawem, z którym spotyka się każdy młody człowiek. Od tego jak ono będzie szanowane zależy poszanowanie innych, kolejnych praw, z którymi młody człowiek będzie się spotykał w życiu. Koszt wypadków drogowych w skali kraju wynosi około 30 miliardów zł rocznie, jest to liczba w swej wielkości podobna do obszaru dziury budżetowej. Mimo ponoszenia takich kosztów, działania i związane z tym wyniki na drogach są mizerne.

Na zakończenie dyskusji podjęto Uchwałę LRBRD w sprawie akceptacji przedstawionych kierunków pracy i podjęcia na terenie województwa lubuskiego działań dla poprawy wyników edukacyjnych szkół w zakresie BRD. Za Uchwałą głosowali wszyscy obecni członkowie Rady. Szczegóły zadań przygotowują członkowie Zespołu ds. Prewencji LRBRD. Do prac Zespołu może włączyć się każdy członek Rady, a także inne osoby. Osoby chętne do współpracy z Zespołem zaproszono do zgłoszenia e-mailem swej osoby do prowadzonych prac.

5. Informacja o otwarciu studiów podyplomowych na Uniwersytecie Zielonogórskim:
Przygotowanie kadr w dziedzinie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (dyrektywa 2008/96/WE, ustawa o drogach publicznych) — Józef Włosek UZ, PROMOST. Od nowego roku Uniwersytet Zielonogórski rozpocznie nabór na studia podyplomowe "Audyt brd". Informacja dostępna na stronach UZ.

6. **Aktualna informacja dotycząca budowy S3 na terenie województwa lubuskiego**
- Anna Jakubowska, Główny Specjalista ds. Komunikacji Społecznej.

W trakcie realizacji są dwa odcinki drogi S3 o łącznej długości 80 km. Prace są realizowane zgodnie z harmonogramem. W przypadku odcinka Międzyrzecz - Sulechów jest szansa na oddanie przed terminem. Odcinki w realizacji:

- Odcinek od południowego węzła obwodnicy Gorzowa Wlkp. do północnego węzła obwodnicy Międzyrzecza;
- Odcinek od południowego węzła obwodnicy Międzyrzecza do Sulechowa.

W dniu 30 października br. do Wojewody Lubuskiego został złożony wniosek o wydanie decyzji Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej dla drugiej jezdni obwodnicy Międzyrzecza. W najbliższych tygodniach takie wnioski GDDKiA planuje złożyć również dla pozostałych odcinków, gdzie planowana jest dobudowa drugiej jezdni w ciągu S3, tj. obwodnica Gorzowa Wlkp. oraz Sulechów – Nowa Sól. Uzyskanie decyzji ZRID jest jednocześnie zgodą na dysponowanie gruntami wskazanymi we wniosku na potrzeby budowy drogi. To oznacza konieczność uruchomienia procesu wypłaty odszkodowań za zajęte nieruchomości. Zgoda na złożenie wniosku o ZRID nie oznacza niestety przyznania środków finansowych na jej realizację. Pozwala jednak na dokończenie spraw związanych z dokumentacją.

7. Stan prac nad wprowadzeniem zmienionych i nowych zapisów w ustawie: O kierujących i w innych dokumentach regulujących szkolenia osób kierujących pojazdami – Rafał Gajewski, Zbigniew Józefowski - Dyrektorzy WORD

Zbigniew Józefowski - Dyrektor WORD Gorzów Wlkp.: WORD-y w Polsce są dobrze przygotowane do wprowadzania zmian Ustawy od 19 stycznia 2013. Do tej pory obwiniane o opóźnienia były WORD-y, chociaż za niedociągnięcia we wprowadzaniu ustawy winni byli urzędnicy ministerstwa. Wszystkie WORD-y w kraju posiadają wymagany sprzęt i możliwość egzaminowania. W bazie pytań egzaminacyjnych zwiększyła się ich liczba i będą to pytania o rozwiązywanie sytuacji wirtualnych. Najważniejsze w tej zmianie jest to, że nie można nauczyć się odpowiedzi na pamięć, trzeba też znać bardzo dobrze przepisy. Ta zmiana powinna wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Problemem może być system komunikowania się ze starostwami, ponieważ część WORD-ów wybrała system ITS, druga część system PWPW. Czy oba systemy zadziałają właściwie powinno rozwiązać się w najbliższym czasie.

Rafał Gajewski - Dyrektor WORD Zielona Góra: bardzo dobrze do zmian przygotowane są dwa WORD-y: w Zielonej Górze i w Bydgoszczy. W Zielonej Górze już od sierpnia byliśmy przygotowani do wprowadzenia zmian, współpracowaliśmy też przy dopracowywaniu systemu. Tak więc w tych WORD-ach nie będzie problemu z komunikowaniem się systemu. Obecnie jest bardzo trudny okres do współpracy. Wiele przepisów jest zmienianych. Powstaje bardzo dużo bublek legislacyjnych. Uwagi do przygotowywanych błędnie przepisów nie są przyjmowane, brakuje zrozumienia dla uwag wielu fachowców z branży, którzy zabiegają o właściwą jakość dokumentów. Nastąpiło przesunięcie wprowadzenia okresu próbnego dla młodych kierowców, pretekstem jest współpraca z CEPIK-em mimo, że bez CEPIKU można przepis wprowadzić i zadania realizować. Proponuje się bardzo złe i nie przemyślane do końca rozwiązanie szkoleń kierowców – punktowców. Szkolenia kierowców zawodowych, kwalifikacje wstępne i szkolenia okresowe w całym kraju są niedoskonałe, powielane są błędy, wypuszczani są na drogę słabo lub w ogóle nie szkoleni kierowcy. Na szczęście jest wielu zwolenników normalności w szkoleniach, są też przerażeni właściciele firm transportowych, którzy obawiają się konsekwencji takiego stanu rzeczy dla ich firm.

8. Inne wnioski i zalecenia.

Protokołował Marek Pasek Sekretarz LR BRD