

Marszałek Województwa Podkarpackiego
Przewodniczący Podkarpackiej
Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego
Miroslaw Karapyta



PROTOKÓŁ

**z posiedzenia Podkarpackiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w dniu 30 czerwca 2011 r.
Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie**

1. Lista obecności uczestników posiedzenia stanowi załącznik do protokołu.
2. Porządek spotkania:
 - A. Informacja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Rzeszowie na temat stanu zaawansowania budowy autostrady A 4 i drogi szybkiego ruchu S – 19 oraz innych działaniach podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
 - B. Informacja o aktualnym zaawansowaniu Turniejów BRD i Motoryzacyjnego.
 - C. Informacja o realizacji nadzoru nad Ośrodkami szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców realizowanego przez Starostów i jego efekty.
 - D. Sprawa powołania Fundacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
 - E. Sprawy różne.

3. Realizacja przyjętego programu obrad:

W imieniu Pana Marszałka Miroslawa Karapyty Pani Maria Ragan -Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu przywitała członków Rady. Pani Dyrektor Maria Ragan w imieniu Pana Marszałka podziękowała nieobecnemu na posiedzeniu Panu Adamowi Bałutowi za dotychczasową pracę w Radzie i wręczyła powołanie na Sekretarza PWR BRD Panu Markowi Porębie.

Pani Dyrektor Maria Ragan zaprezentowała program posiedzenia i zaproponowała przyjęcie porządku obrad dołączonego do zaproszeń na posiedzenie Rady z wnioskiem o przeniesienie pkt 3 na najbliższe posiedzenie Rady i zastąpienie go pkt „Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce” oraz pkt „Informacja o ilości wypadków na Podkarpaciu w I półroczu 2011 r.”

Wszyscy obecni członkowie opowiedzieli się za wnioskiem Pani Dyrektor.

- A. -Informacja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Rzeszowie na temat stanu zaawansowania budowy autostrady A 4 i drogi szybkiego ruchu S – 19 oraz innych działaniach podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Wystąpienie:

Pana Sylwestra Chanowskiego – Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów:

Zadania realizowane zgodnie z „Programem budowy dróg krajowych na lata 2011 - 2015”:

- Budowa Autostrady A -4 Tarnów – Rzeszów wraz z drogą ekspresową S – 19 Rzeszów – Świlcza
- Budowa autostrady A - 4 Rzeszów – Korczowa
- Budowa drogi ekspresowej S–19 Stobierna–Rzeszów wraz z łącznikiem DK 19
- Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu DK 4
- Budowa obwodnicy Leżajska w ciągu DK 77
- Przebudowa DK 4 Machowa – Łańcut

AUTOSTRADA A – 4

1. Odcinek: w. Krzyż – w. Dębica Pustynia 34,8 km
 - 7.07.2010 podpisanie umowy na roboty z:
Konsorcjum: SIAC CONSTRUCTION Ltd. Aprivia S.A.,
Hydrobudowa Polska S.A., PBG S.A.,
WARTOŚĆ: 1 750,4 mln zł
 - 7.07.2010 podpisano umowę na roboty budowlane
 - Przekazanie placu budowy: 6.08.2010
 - Rozpoczęcie robót: 6.08.2010
 - Zakończenie robót: 6.08.2012
 - Ilość obiektów mostowych: 30 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 3 szt.
2. Odcinek: w Dębica Pustynia – w. Rzeszów Zachód 32,7 km
 - 10.05.2010 podpisanie umowy na roboty z:
Budimex S.A.
WARTOŚĆ: 1 730,4 mln zł
 - 10.05.2010 podpisano umowę na roboty budowlane
 - Przekazanie placu budowy: 9.06.2010
 - Rozpoczęcie robót: 9.06.2010
 - Zakończenie robót: 9.06.2012
 - Ilość obiektów mostowych: 43 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 10 szt.
3. Odcinek: w. Rzeszów Zachód – w. Rzeszów Centralny 4,0 km
 - 22.04.2010 podpisanie umowy na roboty z:
LIDER: Radko Sp. z o. o.
PARTNER: Autostrada Wschodnia Sp. z o.o. Punj Lioryd Ltd.
WARTOŚĆ: 234 mln zł
 - Przekazanie placu budowy: 19.05.2010
 - Rozpoczęcie robót: 21.05.2010
 - Zakończenie robót: 21.11.2011
 - Ilość obiektów mostowych: 8 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 1 szt.
4. Odcinek: w Rzeszów Centralny – w. Rzeszów Wschód 6,9 km
 - 26.02.2010 podpisanie umowy na roboty z:
LIDER: Mostostal Warszawa S.A.
PARTNER: Acciona Infraestructuras S.A.
WARTOŚĆ: 439,4 mln zł
 - Przekazanie placu budowy: 17.03.2010
 - Rozpoczęcie robót: 29.03.2010
 - Zakończenie robót: 29.09.2012
 - Ilość obiektów mostowych: 12 szt.

5. Odcinek: w Rzeszów Wschód – w. Jarosław Wierzbna 42,2 km
 - 23.09.2010 podpisanie umowy na roboty z:
Polimex – Mostostal S.A., Doprastav a.s.
WARTOŚĆ: 2 195,9 mln zł
 - Przekazanie placu budowy: 23.10.2010
 - Rozpoczęcie robót: 23.10.2010
 - Zakończenie robót: 23.07.2012
 - Ilość obiektów mostowych: 78 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 40 szt
6. Odcinek: w Jarosław Wierzbna – w. Radymno 24,5 km
 - 29.10.2009 podpisanie umowy na realizację z Konsorcjum :
LIDER: Budimex Dromex S.A.
PARTNER: Ferrovial Agroman S.A.
WARTOŚĆ: 969,2 mln zł
 - Zakończenie robót planowane na kwiecień 2012
 - Ilość obiektów mostowych: 23 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 6 szt.
7. Odcinek: w Radymno – w. Korczowa 22,6 km
 - 4.11.2009 podpisanie umowy na realizację z:
J&P - AVAX S.A.
WARTOŚĆ: 818,5 mln zł
 - Zakończenie robót planowane na kwiecień 2012
 - Ilość obiektów mostowych: 21 szt.
W tym przejścia dla zwierząt: 6 szt.

DROGA EKSPRESOWA S – 19

1. Odcinek: w. Rzeszów Zachód – w. Świlcza 4,4 km
 - 22.04.2010 podpisano umowę na roboty:
LIDER: Radko Sp. z o. o.
PARTNER: Autostrada Wschodnia Sp. z o. o., Punj Liloyd Ltd.
WARTOŚĆ: 207 mln zł.
 - Przekazanie placu budowy: 19.05.2010
 - Rozpoczęcie robót: 21.05.2010
 - Zakończenie robót: 21.11.2011
 - Ilość obiektów mostowych: 8 szt.
2. Odcinek: w. Stobierna – w. Rzeszów Wschód wraz z DK19 8,3 km
 - 8.02.2010 podpisano umowę na roboty z:
LIDER: MSF Engenharia S.A..
PARTNER: MSF POLSKA Sp. z o. o., Mosty – Łódź S.A., Molter Sp. z o.o., Rejon Budowy Dróg i Mostów w Krośnie Sp. z o.o.
WARTOŚĆ: 213,6 mln zł.
 - Przekazanie placu budowy: 9.03.2010
 - Rozpoczęcie robót: 10.03.2010
 - Zakończenie robót: 10.09.2011
 - Ilość obiektów mostowych: 14 szt.
w tym przejścia dla zwierząt: 6 szt.
3. Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu DK4:
 - długość: 11,3 km
 - klasa: GP, nośność: 115 kN/oś
 - ilość węzłów: 4, ilość obiektów inż.: 12
 - koszty: 369,2 mln zł
 - finansowanie: POPRW, budżet

- lata realizacji: 2010 – 2012
- umowa podpisana 8.02.2010
- zakończenie kontraktu 10.03.2012
- Wykonawca: Konsorcjum:
 Lider: Eurovia Polska S.A., Bielany Wrocławskie
 Partnerzy: Warbud S.A., Warszawa Eurovia Verkehrsbau Union GMBH, Berlin, Eurovia CS, A.S., Praga, Wako SP. z o.o., Luzino, Jarosławskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowo – Mostowych S.A., Jarosław

POZOSTAŁE INWESTYCJE DROGOWE;

Zadania, które zgodnie z „Programem dróg krajowych na lata 2011 - 2015” rozpoczną się po 2013:

- Budowa drogi ekspresowej S -19 Kraśnik – Stobierna
- Budowa drogi ekspresowej S -19 Rzeszów (Świlcza) – Barwinek
- Budowa drogi ekspresowej S – 74 Opatów – Nisko
- Budowa obwodnicy Niska w ciągu DK 77
- Budowa obwodnicy Przeworska w ciągu DK 4
- Budowa obwodnicy Stalowej Woli w ciągu DK 77
- Wzmocnienie DK4 Łańcut – Radymno wraz z rozbudową odcinka Łańcut – Głuchów
- Przebudowa DK28 Przemyśl – Medyka

ZADANIA REALIZOWANE W 2011 ROKU W RAMACH PROGRAMU BRD/GAMBIT

W ramach BRD/GAMBIT Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych w 2011 roku zrealizowane zostaną zadania polegające m.in. na:

1. Budowa zatok:
 - Przy drodze krajowej nr 9 – 16 szt.
 - Przy drodze krajowej nr 28 – 4 szt.
2. Budowa przejścia dla pieszych pod droga krajową nr 28 w miejscowości. Rymanów
3. Przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu DK 28 z DK 84 w miejscowości. Sanok
4. Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 19 w miejscowości Nowa Wieś z drogą gminną w kierunku pływalni

Pani Dyrektor Maria Ragan podziękowała Panu Sylwestrowi Chanowskiemu za wystąpienie i otworzyła dyskusję dotyczącą prezentacji.

Pytanie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWRBRD
 Czy terminy zakończenia prac są na tyle realne, aby je spełnić?

Odpowiedź:

- Pana Sylwestra Chanowskiego – Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów:

Są to terminy umowne.

Pytanie:

- Pani Marii Ragan – Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu
Jak zaawansowane są prace?

Odpowiedź:

- Pana Sylwestra Chanowskiego _ Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów:
Na to pytanie nie jestem w stanie odpowiedzieć, nie pracuję w realizacji. Prace cały czas trwają.

Pytanie:

- Pana Kazimierza Barczaka – reprezentującego Panią Małgorzatę Chomycz – Wojewodę Podkarpackiego:
Czy są przewidziane tzw. „mopy”- miejsca obsługi podróżnych, w tym budowa parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne?

Odpowiedź:

- Pana Sylwestra Chanowskiego _ Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów:
Projekt zakłada budowę miejsc postojowych, które będą wyposażone zgodnie z wymogami technicznymi. Są takie mopy zaprojektowane. Są informacje szczegółowe, gdzie takie mopy są zlokalizowane.

Informacja Pana Sylwestra Chanowskiego _ Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów została przyjęta przez Radę.

B. Informacja o aktualnym zaawansowaniu Turniejów BRD i Motoryzacyjnego

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD:

Wzorem lat ubiegłych Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Rzeszowie, Przemyślu, Tarnobrzegu i Krośnie wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji w Rzeszowie, Zarządem Okręgowym PZM w Rzeszowie, Podkarpacką Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Rzeszowie, Kuratorium Oświaty organizowały eliminacje do Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Eliminacje Turniejów odbywają się na szczeblu miejskim/gminnym, powiatowym i wojewódzkim. Na szczeblu miejskim/gminnym i powiatowym każdy z WORD-ów współorganizuje te eliminacje w zakresie terytorium swego działania. Eliminacje wojewódzkie współorganizują wszystkie WORD-y wspólnie :

- **11.05.2011 r. – Tarnobrzeg – szkoły podstawowe**

I miejsce: Sz.P. w Czarnej, drużyna w składzie: Kacper Waśko, Jakub Wulkowicz, Maciej Para z opiekunem Panem Jerzym Ostregą

II miejsce: Sz. P. nr 6 w Rzeszowie, drużyna w składzie: Jakub Surowiec, Jakub Chołody, Marek Filimowski z opiekunem Panią Lucyną Bilut

III miejsce: Sz. P. w Iwoniczu, drużyna w składzie: Szymon Albrycht, Jan Rudek, Maciej Zajdel z opiekunem Panem Leszkiem Krukarem

• **18.05.2011 r. – Jasło – szkoły gimnazjalne**

I miejsce: Gimnazjum w Czarnej, drużyna w składzie: Mateusz Średnicki, Sebastian Sitko, Paweł Bałut z opiekunem Panem Jerzym Ostregą

II miejsce: Gimnazjum w Hucie Krzeszowskiej, drużyna w składzie: Przemysław Kasprowicz, Sylwester Mucha, Bartłomiej Wołoszyn z opiekunem Panem Jackiem Pawłowskim

III miejsce: Gimnazjum w Iwoniczu, drużyna w składzie: Michał Kwolek, Jakub dróbek, Marcin Krukar z opiekunem Panem Leszkiem Krukarem

• **25.05.2011 r. – Przemyśl – szkoły średnie**

I miejsce: zespół Szkół Nr 3 w Sanoku, drużyna w składzie: Krystian Zaniewicz, Grzegorz Łosiak, Krzysztof Raksyk z opiekunem Panem Bogusławem Bałutem

II miejsce: Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących w Jarosławiu, drużyna w składzie: Łukasz Kulikowski, Bogdan Ochota, Arkadiusz Kiełt z opiekunem Panem Krzysztofem Żołyńskim

III miejsce: Zespół Szkół Agrotechniczno – Ekonomicznych w Weryni, drużyna w składzie: Marek Leszczyński, Piotr Pytlak, Marcin Reguła z opiekunem Panem Bolesławem Krzysztofińskim

• 11.05.2011 r. – Mielec – XXIV Wojewódzki Turniej Wiedzy o BRD w ZSS w Mielcu dla uczniów gimnazjum z placówek kształcenia specjalnego województwa podkarpackiego –

Przedstawiciele WORD-ów, Policji, Kuratorium Oświaty, ZO PZM w Rzeszowie brali udział przy organizacji Turniejów, a także w pracach komisji sędziowskich.

Wydatki poszczególnych WORD-ów przeznaczone na ufundowanie nagród dla zwycięzców eliminacji

WORD	Kwota w tys. zł
w Krośnie	12
w Przemyśle	7,5
w Tarnobrzegu	11
w Rzeszowie	7,5

Głównym celem Turniejów jest podnoszenie kultury społeczeństwa i działanie na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez popularyzowanie przepisów i zasad bezpiecznego poruszania się po drogach, kształtowanie partnerskich zachowań wobec innych uczestników ruchu, popularyzowanie podstawowych zasad i umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, a także popularyzowanie roweru jako środka transportu, rekreacji i sportu.

W dniach 2-4 czerwca 2011r. odbył się XXXIV Finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Iławie .Podkarpacie reprezentowały drużyny z

Czarnej (powiat dębicki) z opiekunem Panem Jerzym Ostregą. W kategorii gimnazjum drużyna w składzie: Mateusz Średnicki, Sebastian Sitko, Paweł Bałut zajęła drugie miejsce. Natomiast w kategorii szkół podstawowych, drużyna w składzie: Kacper Waśko, Jakub Wulkowicz, Maciej Para, zajęła miejsce szóste.

W dniach 10 -12 czerwca 2011 r. odbył się XV Finał Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego w Myślenicach. Drużyna reprezentująca Zespół Szkół Nr 3 w Sanoku w składzie: Grzegorz Łosiak, Krystian Zaniewicz, Jarosław Pindziur z opiekunem Panem Bogusławem Bałutem zajęła miejsce ósme.

Pan Marek Poręba – Sekretarz PWR BRD wyraził podziękowanie wszystkim instytucjom za pracę włożoną w organizację Turniejów.

Pani Dyrektor Maria Ragan podziękowała Panu Markowi Porębie – Sekretarzowi PWR BRD za wystąpienie i otworzyła dyskusję na przedstawiony temat. Członkowie Rady nie wnieśli uwag do przedstawionej prezentacji. Pani Dyrektor Maria Ragan poprosiła o przedstawienie pkt 3 obrad.

C. Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby - Sekretarza PWR BRD:

16 czerwca 2011 r. został opublikowany RAPORT NIK o wynikach kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce. Wyniki tego Raportu przybliżę Państwu.

1. Poziom bezpieczeństwa na drogach

Wyniki kontroli NIK obejmujących tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, przeprowadzonych w latach 2000 – 2010, dały podstawę do negatywnej oceny dotychczasowej działalności organów administracji publicznej, odpowiedzialnych za wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej BRD). Ocenę taką uzasadniają przede wszystkim skutki, jakie dla społeczeństwa i gospodarki narodowej wynikają z wysokiego i trudnego do zaakceptowania poziomu zagrożenia wypadkami komunikacyjnymi na polskich drogach. Według danych GUS, w latach 2000 – 2009 zdarzyło się w Polsce 504.598 wypadków drogowych, w których zginęło 55.286 osób (ok. 14% ogólnej liczby zabitych w wypadkach drogowych w całej zjednoczonej Europie), a 637.572 osób zostało rannych¹. Dziennie w wypadkach ginęło średnio 15 osób, a 175 - zostawało rannych. Szacunkowe straty materialne z tytułu tych wypadków stanowiły w każdym roku ok. 2,5% wytworzonego PKB.

Istnieje poważne ryzyko niewykonania przez Polskę (do 2013 r.) zobowiązania do 50% redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, przyjętego w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005, który sporządzono w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej. W świetle wyników kontroli, niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostawał w związku: ze złym stanem technicznym infrastruktury drogowej; z nieskutecznym systemem szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców; z wadliwym systemem podnoszenia kwalifikacji osób wykonujących przewozy drogowe; z niedostatecznym stanem

technicznym pojazdów; z wadliwą organizacją ruchu drogowego, a także z nieprawidłowym przewozem materiałów niebezpiecznych oraz niewłaściwym zarządzaniem drogami na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi. Niewystarczający poziom bezpieczeństwa drogowego stwierdzono nawet na niektórych odcinkach autostrad.

2. Zagrożenia dla BRD

Ustalenia kontroli NIK wskazują – bezpośrednio lub pośrednio – na wciąż nierozwiązane problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. Problemy te dotyczą w szczególności:

1) Utrzymywania się względnie wysokiego poziomu zagrożenia wypadkami drogowymi, mimo spadku w ostatnich latach zarówno liczby tych wypadków, jak i ofiar śmiertelnych. W ponad 44 tys. wypadków na polskich drogach w 2009 r. zginęły 4.572 osoby, najwięcej wśród państw UE. Przeciętna liczba śmiertelnych ofiar wypadków na 100 tys. mieszkańców wyniosła w Polsce 14 (w UE – 11), a w 100 wypadkach ginęło średnio 11 osób (w UE – 5 osób). Należy przy tym nadmienić, że szacunkowy koszt ofiary śmiertelnej wynosił w 2009r.ok. 1,5 mln zł.

2) Dużego i corocznie zwiększającego się obciążenia gospodarki narodowej skutkami wypadków. Straty materialne, jakie ponosiło społeczeństwo z tytułu wypadków drogowych przewyższały wielkość wydatków z budżetu państwa na opiekę zdrowotną i pomoc społeczną. Szacunkowe straty z tytułu wypadków drogowych wzrosły z ok. 17 mld zł w 2000 r. do ok. 30 mld zł w 2009 r.

3) Niedostatecznego tempa oraz braku stabilnych rozwiązań systemowych sprzyjających budowie dróg wysokiej klasy, tj. autostrad i dróg ekspresowych. W konsekwencji udział takich dróg w całej sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosił na koniec 2009 r. zaledwie ok.0,5%.

4) Braku racjonalnego systemu opłat z tytułu korzystania z autostrad przez użytkowników samochodów ciężarowych.

Stan ten powoduje wzrost natężenia ruchu na drogach niższych klas (alternatywnych), a w rezultacie obniżenie poziomu bezpieczeństwa na tych drogach.

5) Ryzyka niewykonania do 2013 r. zobowiązania do 50%. redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Zobowiązanie to zostało przyjęte przez Polskę w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005 w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej.

6) Braku stabilnego finansowania inwestycji sprzyjających poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Finansowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w znacznym stopniu oparte jest na pomocy instytucji międzynarodowych, w tym dotyczących rozwoju transportu intermodalnego (kombinowanego).

7) Trudności w zorganizowaniu sprawnie funkcjonującego systemu ratownictwa na drogach.

Dotyczy to zwłaszcza sieci centrów powiadamiania ratunkowego.

8) Instytucjonalnego rozproszenia działań wykonywanych na rzecz BRD.

Działania w tym zakresie bezpośrednio podejmowane są przez 3 ministerstwa, tj. Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Zdrowia oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Policję, Straż Pożarną, a także inne podmioty

i organizacje społeczne, np.: Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Transportu Samochodowego, Polski Związek Motorowy.

3. Przyczyny zagrożeń bezpieczeństwa na drogach.

3.1. Stan techniczny infrastruktury drogowej

Zły stan techniczny sieci drogowej był jedną z podstawowych przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Ocenę tę potwierdzają wyniki wszystkich kontroli dotyczących tego zagadnienia, przeprowadzonych w ostatnich 10 latach. Z ich ustaleń wynika, że polskie drogi należą do jednych z najgorszych w Europie zarówno pod względem gęstości, struktury, jak i parametrów technicznych. Gęstość dróg w Polsce jest o ok. 40% mniejsza od przeciętnej w krajach UE. Udział autostrad (849 km) w ogólnej długości dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosił w 2009 r. ok. 0,31% i był kilkakrotnie mniejszy niż w krajach UE. Jeszcze niższy w strukturze dróg publicznych był udział dróg ekspresowych (521 km na koniec 2009 r.). Należy przy tym nadmienić, że praktyczne znaczenie dróg ekspresowych dla transportu jest w Polsce minimalne, ponieważ drogi te nie tworzą zwartych ciągów komunikacyjnych, ponieważ są rozrzucone po całym kraju i składają się z odcinków zlokalizowanych w ciągu 8 dróg krajowych. Niezależnie od powyższych czynników, uwagę zwraca fakt niedostosowania nawierzchni sieci dróg do przenoszenia nacisków 11,5 ton/oś, tj. spełniania standardów UE. Ma to negatywny wpływ na poziom brd, ponieważ przeciążone i ponadgabarytowe pojazdy powodują powstawanie kolein o głębokości kilku centymetrów. W krajach UE takie drogi – z powodu grożącego niebezpieczeństwa dla użytkowników - wyłączane są z użytkowania. Stosowanie tego rodzaju kryteriów w Polsce, spowodowałoby jednak zamknięcie dla ruchu znacznej części dróg. Dlatego też w Polsce klasyfikuje się takie drogi, jako znajdujące się w złym stanie technicznym i stawia znaki ograniczające prędkość.

Wymogów UE nie spełnia również stan techniczny nawierzchni dróg krajowych, mających szczególne znaczenie dla bezpiecznej komunikacji. Na drogi krajowe, mimo że stanowią one 7% ogólnej długości dróg publicznych o twardej nawierzchni, przypadało ok. 40% wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków. W niepokojąco złym stanie technicznym były obiekty mostowe, wbudowane w ciągach dróg. Co czwarty skontrolowany obiekt mostowy, eksploatowany dłużej niż 5 lat, znajdował się w złym stanie technicznym, a przez to ograniczał sprawność ruchu drogowego oraz stwarzał niebezpieczeństwo dla jego uczestników. Na skutek nieodwracalnych uszkodzeń, ok. 3% zbadanych mostów, wiaduktów i kładek dla pieszych było w stanie przedawaryjnym. Zatrudniano wykładowców i instruktorów nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia i wymaganych uprawnień, a egzaminatorzy jednocześnie prowadzili szkolenie kandydatów na kierowców. Odnotowano też przypadki zatrudniania w charakterze egzaminatorów osób ukaranych za rażące naruszenie przepisów ruchu drogowego, bądź osób podejrzanych o przyjęcie korzyści materialnej za umożliwienie zdania egzaminu. Starostowie nierzetelnie sprawowali nadzór nad działalnością ośrodków szkolenia kierowców. Przede wszystkim nie przeprowadzano kontroli prawidłowości szkolenia.

3.2. System szkolenia i egzaminowania kierowców oraz podnoszenie ich kwalifikacji zawodowych.

Ustalenia kontroli przeprowadzonych przez NIK wskazują, że nadal nierozwiązanym problemem pozostającym w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest mało skuteczny sposób szkolenia kandydatów na kierowców. Szkolenie i egzaminowanie wciąż nie przygotowuje kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Nadal osoby o krótkim stażu (wkrótce po zdaniu egzaminu) powodują ok. 30 % wypadków. Wyniki kontroli wskazują, że najslabiej funkcjonującym ogniwem w procesie nadawania uprawnień do kierowania pojazdami były ośrodki nauki jazdy. Często wydawano zaświadczenia o ukończeniu kursu, mimo niepełnego zrealizowania programu szkolenia. Nierzetelnie sprawdzano testy. Nienależycie zabezpieczano protokoły egzaminacyjne przed zniszczeniem lub podrobieniem, a także niewłaściwie prowadzona była ewidencja osób zakwalifikowanych do egzaminu. Nie zostały utworzone warunki do podniesienia umiejętności kierowców wykonujących przewóz drogowy (zwłaszcza zachowania się w warunkach ekstremalnych na drogach), poprzez wprowadzenie tzw. kwalifikacji wstępnej oraz szkolenia okresowego.

Nie zostały przygotowane terminowo (tj. do dnia 10 września 2006 r.) regulacje określające ramy prawne tego systemu. Proces ten zakończony został dopiero 14 lipca 2008 r. Skutkiem tych nieprawidłowości było wykonywanie przewozów przez osoby nieposiadające wymaganych uprawnień. Bez kwalifikacji wstępnej przewozy osób wykonywało około 10% kierowców, zaś przewozy rzeczy ponad 17%.

3.3. Stan techniczny pojazdów

Ustalenia kontroli NIK wskazują, że poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego obniżany był w wyniku nienależytego wykonywania obowiązków przez stacje kontroli pojazdów oraz nienależytego nadzoru nad stacjami przez starostów. Stwierdzono bowiem, że dopuszczane były do ruchu pojazdy znajdujące się w złym stanie technicznym. Część stacji dopuszczała do ruchu pojazdy, bez przeprowadzania kompletnych badań technicznych, a nawet takie których w ogóle nie badano. Tym samym po drogach publicznych poruszały się pojazdy, których stan techniczny zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Większość stacji kontroli pojazdów była również niedostatecznie wyposażona w niezbędne urządzenia do przeprowadzania badań diagnostycznych, co skutkowało dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego, mimo niewykonania wszystkich wymaganych prawem czynności kontrolnych.

3.4. Organizacja ruchu drogowego

Obok niedostatecznego przygotowania kierowców oraz niewłaściwego stanu technicznego pojazdów, poziom bezpieczeństwa przewozów drogowych obniżany był wskutek niewłaściwej organizacji ruchu drogowego.

Również z dokonanych ustaleń w ramach przeprowadzonej w 2010 r. kontroli Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce -obejmującej 16 organów zarządzających ruchem wynika, że nadal znaczna ich część nie wykonuje prawidłowo swych obowiązków, czym może przyczyniać się do powstania zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu drogowego. I tak:

- tylko 18,7% skontrolowanych zarządców ruchem posiadało zatwierdzoną organizację ruchu dla wszystkich dróg. Co czwarty zarządca nie posiadał informacji, jaka część podległych jemu dróg posiada zatwierdzoną organizację ruchu, zaś na obszarze działania pozostałych zarządców ruchem zatwierdzona organizacja ruchu obejmowała od 1,3% do 98,8% długości podległych im dróg;
- co czwarty zarządca rozpatrywał projekty organizacji ruchu zgodnie z przepisami, a w 18,7% z nich - osoby zatwierdzające organizację ruchu nie posiadały stosownych do tego upoważnień, co skutkowało prawną nieważnością zatwierdzonych projektów. Jedynie co 5 zarządca prowadził prawidłowo ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;
- co czwarty zarządca, mimo istniejącego obowiązku, nie kontrolował sposobu realizacji zadań technicznych związanych z wprowadzeniem stałej organizacji ruchu, a co drugi kontrolował tylko niektóre miejsca;
- 31,2% zarządców nie przeprowadzało w ogóle obowiązkowych (co najmniej raz na 6 miesięcy) kontroli istniejącej organizacji ruchu;
- żadnych analiz bezpieczeństwa ruchu nie prowadziło 37,5% skontrolowanych zarządców dróg.

3.5. Przewozy towarów niebezpiecznych

Źródła zagrożenia wypadkami w transporcie towarów niebezpiecznych:

- 1) Zgody Straży Granicznej na wjazd przesyłek niebezpiecznych mimo złego stanu technicznego pojazdu
- 2) Brak monitoringu Policji i PSP na całej trasie przewozu materiałów niebezpiecznych
- 3) Prezydenci miast nie korzystali z prawa ograniczenia przewozów materiałów niebezpiecznych w centrach, miejscach publicznych itp.
- 4) Starostowie i prezydenci miast nierzetelnie nadzorowali stacje kontroli pojazdów, z których część nie była przygotowana do obsługi pojazdów z materiałami niebezpiecznymi
- 5) 4% kierowców bez wymaganych szkoleń
- 6) Bywali nietrzeźwi kierowcy
- 7) 4 % samochodów (w tym cystern) bez tzw. Świadectw dopuszczenia pojazdu materiałów niebezpiecznych
- 8) 60% pojazdów nie wyposażono w środki gaszenia pożaru
- 9) 17% pojazdów nie miało sprzętu do ochrony środowiska przed toksycznym zanieczyszczeniem
- 10) 16 % pojazdów bez odpowiedniego oznakowania
- 11) Marszałkowie woj. nierzetelnie nadzorowali prowadzenie kursów dla kierowców pojazdów z materiałami niebezpiecznymi

3.6. Bezpieczeństwo na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to również problem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Na styku dróg kołowych z kolejowymi zbudowanych jest ok. 18,5 tys. skrzyżowań jednopoziomowych. Są one niewątpliwie miejscami na szlakach komunikacyjnych z uwagi na zagrożenia, jakie niosą dla użytkowników dróg oraz utrudnienia w płynności ruchu pojazdów. Wypadki na przejazdach pociągają za sobą najbardziej tragiczne skutki, gdyż spośród wszystkich zabitych i rannych w wypadkach kolejowych (zderzeń i wykolejeń pociągów oraz kolizji taboru kolejowego z pojazdami samochodowymi) ok. 95% stanowią osoby poszkodowane na przejazdach. Wypadki te wyrządzają również poważne szkody w mieniu. Ze względu na sieciowy

układ linii kolejowych i dróg publicznych, wypadki na przejazdach stwarzają poważne utrudnienia w ruchu pojazdów.

Zagrożenia wypadkami ze względu na stan techniczny przejazdów kolejowych:

- 1) 80% urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach jest podatne na awarie
- 2) 18,5 tys. skrzyżowań jednopoziomowych dróg kołowych z kolejowymi
- 3) 6.492 ograniczenia prędkości – przy przejazdach niestrzeżonych do 20 km/godz.

Sekretarz PWR BRD Pan Marek Poręba podkreślił, że w Raporcie wskazano, aby wzmocnić nadzór. Sekretarz PWR BRD zachęcił członków Rady do zapoznania się z całością Raportu NIK o wynikach kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce z 16 czerwca 2011 r.

Pani Dyrektor Maria Ragan podziękowała Panu Markowi Porębie – Sekretarzowi PWR BRD za wystąpienie i otworzyła dyskusję na przedstawiony temat.

Wystąpienie:

- Pana Ryszarda Kuleja – Dyrektora WORD w Przemyślu

W obliczu zaprezentowanych tu statystyk skutki są niebezpieczne. Są rzeczy, które trudno będzie poprawić, tyczy się to infrastruktury drogowej- koszty to bariera niedopokonania. Jeśli chodzi o system szkolenia i system podnoszenia kwalifikacji to możemy to zmienić. Generalnie sytuacja WORD-ów jest niebezpieczna. Szukamy oszczędności. Działalność BRD jest statutową działalnością WORD-ów. Obecna sytuacja ekonomiczna WORD-ów jest trudna. Są pewne ewentualności, aby pozyskać środki na działalność BRD:

- 1) Postulowane wzrosty stawek za egzaminy z obligatoryjnym przeznaczeniem 50% na działalność BRD (Cennik od 6-ciu lat niezmienny)
- 2) Szkolenia – Ośrodki Szkolenia Kierowców są prywatnymi przedsiębiorcami, nastawionymi na zysk, a co z działalnością BRD- ewentualnie mogą przeznaczać środki, a WORD-y muszą. Z praktyki wynika, że obligatoryjne szkolenia są załatwiane z firmą, która gwarantuje prawem przewidziane dokumenty. W skrajnych wypadkach zdarza się, że prywatna firma czasem nawet lokalem nie dysponuje. To jest smutna proza dnia codziennego. Postulat postawiony na zjeździe Stowarzyszenia Dyrektorów WORD , aby szkolenia okresowe przeszły do firm rzetelnych i do WORD-ów z pewnym obligatoryjnym odpisem na działalność BRD. WORD y bardzo angażują się w działalność BRD, ale sytuacja ekonomiczna jest coraz gorsza.

Wystąpienie:

- Pana Leszka Pusiarskiego - Naczelnika Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Przemyślu

Ustawa o transporcie drogowym może oczywiście zostać zmieniona, ale to długa droga. Ustawa daje uprawnienia w zakresie nadzoru. Przeprowadzenie nadzoru nad ośrodkami, czy stacjami diagnostycznymi, sprawowanym przez Starostów/Prezydentów zależy od osoby, która się tym zajmuje. Pan Pusiarski nie zgodził się z zarzutem dotyczącym nadzoru. Można zawrzeć bezpłatną umowę dozoru. Dozór przeprowadza kontrolę, nie musi starosta, jeśli nie ma uprawnionego pracownika. Jeśli nieprawidłowo jest prowadzona stacja diagnostyczna to diagnosta może stracić uprawnienia. Narzędzia są. Należy rzetelnie przeprowadzać nadzór.

Wystąpienie:

- Pana Andrzeja Sabika - Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie

Pan Andrzej Sabik złożył wniosek, aby na następne posiedzenie Rady Przedstawicieli Wojewody przedstawił informacje o realizowanym nadzorze nad Ośrodkami Szkolenia Kierowców.

Wystąpienie:

- Pana Kazimierza Barczaka – reprezentujący Oddział Nadzoru Komunikacyjnego w Podkarpackim Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie.

Ośrodki Szkolenia Kierowców rejestruje i nadzoruje Starosta/ Prezydent. Ośrodki Szkolenia prowadzące szkolenia okresowe, czy w zakresie kwalifikacji wstępnej nadzoruje Wojewoda. Proszę przyjąć do wiadomości, że Wojewoda nie jest organem ścigania. Pracownicy jeżdżą na kontrolę. Ostatnio z Ministerstwa przyszło pismo dot. wzmożenia przeprowadzenia kontroli. W wyniku czego przeprowadzono 8 kontroli. O zamiarze kontroli zawiadamia się na 7 dni przed planowaną kontrolą. Przedstawia się upoważnienie do przeprowadzenia przy kontroli. Sprawdzamy wymagane dokumenty. Od dwóch lat kontrole przeszły do właściwości Wojewody. Ludzie ci sami nie mają więcej etatów. Z reguły są to OSK zarejestrowane przez Starostę. Wg ustawy wystarczy oświadczenie przedsiębiorcy w przeciągu 7 dni należy zarejestrować Ośrodek. Na dzień dzisiejszy jest 34 zarejestrowanych Ośrodków przez Wojewodę. Na pewno, sami wiemy, że jakość szkoleń prowadzonych w WORD-ach byłaby lepsza, ale Konstytucja gwarantuje jednostkom prowadzącym działalność gospodarczą możliwość prowadzenia szkoleń. Jeśli prowadzenie szkoleń zastrzeżone byłoby tylko dla WORD-ów, to byłoby to łamanie Konstytucji. Natomiast, jeśli o szczegółową informację, to jeśli Rada wystosuje taki wniosek to przygotujemy szczegółową informację na najbliższe posiedzenie Rady. Trzeba wziąć pod uwagę pkt widzenia kierowcy. 1 ze szkoleń w zakresie na kwalifikację wstępną ma w programie ponad 200 godz., co 5 lat. Czy to szkolenie przynosi poprawę bezpieczeństwa. Mamy dużo doświadczonych kierowców, od których można byłoby się poduczyć. Drogi są przepełnione. Jeśli chodzi o organizację ruchu, to nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu również sprawuje Wojewoda. Jeśli będzie taki wniosek, to taka informację również przygotujemy. Obserwujemy dużą wypadkowość na drogach krajowych, na których sprawuje Minister.

Wystąpienie:

- Pana Jerzego Moskwy – Egzaminatora Nadzorującego w WORD w Rzeszowie.

Nowa ustawa ma obowiązywać od 2012 r. Z przykrością stwierdzam, że będzie jeszcze gorzej. Mają powstać „Super Ośrodki”, które będą posiadały uprawnienie do wydawania zaświadczeń na wszystkie kategorie. Nie chce nawet myśleć, co to będzie.

Jeśli chodzi o nadzór często mamy do czynienia podczas egzaminowania z upadkiem motocyklistów, gdy pytamy czy uczył się Pan jeździć? Zdarzają się odpowiedzi: nie, kupiłem sobie zaświadczenie. Kilkakrotnie zgłaszaliśmy to do organów ścigania. Kontrola w Ośrodku. Dokumentacja kompletna i po sprawie.

Jeśli chodzi o instruktorów nie przechodzą corocznie szkoleń, tak, jak egzaminatorzy. Nie szkolą się i nie znają przepisów.

Wystąpienie:

- Pana Ryszarda Kuleja – Dyrektora WORD w Przemyślu.

Czy można coś zmienić w prawie? Jest przygotowana nowelizacja ustawy, ale wybory się zbliżają, nie wiadomo czy uda się przed wyborami. Lobby Ośrodków jest bardzo duże. Pan Dyrektor prawo jazdy posiada od 30 lat. Wypadek miał w I miesiącu od zdania egzaminu. Nie

można podważać, że uprawnienia trzeba odnawiać. W tym celu są szkolenia okresowe. Trzeba uczyć. W Przemyślu, jak powstało rondo, to ludzie byli zdezorientowani. O zasadach zachowania się na drodze trzeba przypominać. WORD-y chcą przejąć szkolenia okresowe i realizować je zgodnie z ustawą.

Wystąpienie:

- Pana Wiesława Lichoty – Dyrektora WORD w Tarnobrzegu.

Z tą dziedziną ma do czynienia od 98 r. 5 rok jest Dyrektorem WORD z małą przerwą. Drogi są jakie są. Tego nie zmienimy. Przepis mówi, że człowiek ma dostosować się do warunków panujących na drodze. Pierwsze to człowiek, drugie pojazd, trzecie drogi w wypadkach. Zdaniem Dyrektora szkolenia są fatalne. Tyle lat jestem Dyrektorem chciałem, żeby mnie zaprosili na egzamin wewnętrzny, dopiero teraz. mamy zaproszenie od Starosty w Rudniku (2 egzaminatorów) mamy przyjrzeć się, jak będzie wyglądał egzamin wewnętrzny. Jeśli chodzi o nadzór to przedsiębiorcy i tak przysługuje uprawnienie odwołania się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Coraz częściej zdarza się, że np. w busach jest miejsc 20, jedzie 30 osób, bo taniej. Nikt się nie zastanawia, że jest to z narażeniem życia. Ogłoszenia kurs za 880, za 900, 1 000,00 zł, 1 150,00 zł. Ludzie wybierają tańsze. Obserwuje, jak kursanci przyjeżdżają do Tarnobrzega uczyć się parkować. A czym to się różni, jak parkowanie w innych miastach, w których się uczą jeździć. Lobby Ośrodków Szkolenia kierowców jest duże. Jedzie dwóch kursantów 3 h i obie mają wpisane 3 h w dokumentach. Ludzie są nieświadomi.

Jeśli chodzi o stacje diagnostyczne, to w WORD posiadam, przeprowadzamy przeglądy rzetelnie, nie przynosi zysków.

W jedną z sobót otrzymuję telefon, że Kierownik jednego z OSK upiera się, że egzaminator nie miał racji i osoba niesłusznie nie zadała egzaminu. Nie dał się przekonać. W poniedziałek wyciągane są dyski z nagraniami. Umówiliśmy się na przeglądanie nagrania. Zobaczył, przeprosił. Jak takie osoby mogą szkolić, skoro same nie znają przepisów.

To wszystko nie jest optymistyczne. Jaka jest możliwość przebicia się? W Ministerstwie praca idzie opornie. Za trzy lata, jak się spotkamy i padnie pytanie: „co się w tym temacie zmieniło?”, to przekonamy się, że nie wiele się zmieniło. Jestem pesymistą. Trzeba kłaść nacisk na nadzór i szkolenie.

Dzisiaj Policja i Inspekcja ma możliwość kontrolowania kierowców.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD

Podsumowując padł wniosek formalny złożony przez Pana Komendanta dot. nadzoru sprawowanego przez Wojewodę poszerzyłbym o nadzór sprawowany przez Starostów/Prezydentów i wiele uwag. Dzisiaj przedstawiłem ogólny raport, aby wyzwolić dyskusję na powyższy temat. Na następnym posiedzeniu powinniśmy przyjąć stanowisko Rady odnośnie szkoleń w nowelizowanej ustawie, odnośnie Super Ośrodków. To SA takie dwa wnioski formalne. Stanowisko Rady przygotujemy szczegółowe informacje dot. nowelizacji ustawy.

Wystąpienie:

- Pana Leszka Pusiarskiego - Naczelnika Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Przemyślu

Nie zgadzam się z zarzutem nieprawidłowego nadzoru. Przedstawiciel Wojewody poinformował, że trzeba przedsiębiorcę zawiadomić. Upzedzony pożycz sobie wymagane pomoce naukowe na czas kontroli. Potrzebna jest zmiana przepisów w tym zakresie. Nadzór

jest prawidłowy. Jeśli chodzi o egzaminy wewnętrzne, to nie ma przepisu, który regulowałby kwestię, że arkusz z egzaminu wewnętrznego ma być dołączony do dokumentacji.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD

Patrząc na Ośrodki, w ciągu 7 dni nie jest możliwe przygotowanie Ośrodka z prawdziwego zdarzenia. Postulat niezapowiedzianej kontroli nie jest możliwy do spełnienia.

Pani Maria Ragan – Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu podziękowała za dyskusję i podsumowała, że jej trakcie zostały złożone dwa wnioski:

Wniosek 1: Informacja o realizacji nadzoru nad Ośrodkami szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców i stacjami diagnostycznymi realizowanego przez Wojewodę, Starostów/Prezydentów i jego efekty.

Wniosek 2: Informacja o realizowanym przez Wojewodę nadzorze nad zarządzaniem ruchem na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach publicznych, położonych w miastach na prawach powiatu

Informacje powyższe powinny być przygotowane na następne posiedzenie Rady.

Pani Maria Ragan - Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu poprosiła o prezentację Pana Zdzisława Sudoła.

D. Informacja o ilości wypadków w I półroczu 2011 r.

Wystąpienie:

- Pana Zdzisława Sudoła – Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie:

Jeśli chodzi o Raport NIK-u, to my jako Policja mamy własne przemyślenia. Wg NIK-u podstawową przyczyną wypadków to zła nawierzchnia drogi, może rzeczywiście tak jest. Nie nam polemizować. Podstawowe przyczyny wypadków, jeśli chodzi o nasze statystyki to: najechanie na tył pojazdu, zderzenia boczne, nieustąpienie pierwszeństwa, nadmierna prędkość. Trzeba zmienić mentalność Polaków. Trzeba zacząć stosować się do przepisów ruchu drogowego.

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie podkarpackim

1. Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w okresie styczeń-maj 2011 r. w Polsce.

W porównaniu z analogicznym okresem roku 2010 nastąpił wzrost wypadków o 700 (tj. 6,8 %). Odnotowaliśmy wzrost zabitych o 227 (20 %) oraz wzrost rannych o 448 (2,6 %).

2. Wypadki drogowe oraz ich skutki w województwie podkarpackim w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 (w porównaniu do 2010 r.)

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
2010	832	75	1096	8963
2011	928	75	1174	7748

W porównaniu z analogicznym okresem roku 2010 nastąpił wzrost wypadków o 96, wzrost rannych o 78 i spadek kolizji o 1215.

3. Stan brd w poszczególnych miesiącach 2011 r. w Polsce.

Miesiąc	Wypadki	Zabici	Ranni
I.	2117	216	2676
II.	2256	246	2783
III.	2505	241	3046
IV.	3043	290	3776
V.	3666	341	4604

4. Stan brd w poszczególnych miesiącach 2011 r. w województwie podkarpackim.

Miesiąc	Wypadki	Zabici	Ranni
I.	119	16	157
II.	140	10	166
III.	122	8	160
IV.	154	12	185
V.	190	15	249

5. Wypadki z udziałem pieszych w okresie I–V 2010 i 2011 r. w Polsce.

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	3996	345	3821
2011	3998	481	3790

W porównaniu z analogicznym okresem roku 2010 nastąpił wzrost wypadków o 2, wzrost zabitych o 136 (39,4 %) i spadek o 31 (0,8 %) rannych.

6. Wypadki z udziałem pieszych w woj. podkarpackim w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w porównaniu do 2010 r.

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	254	19	271
2011	216	28	208

Wystąpienie:

- Pana Andrzeja Sabika – Z-cy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie
Od wielu lat Polska zajmuje niechlubne miejsce pod względem ilości zabitych pieszych. W Polsce nie funkcjonuje ubieranie się w sposób jasny, wszyscy ubierają się na ciemno. Najwięcej osób ginie w okresie jesienno – zimowym. Jest zapis w ustawie dziecko do 15 lat ma używać materiałów odblaskowych. Policja kieruje akcje prosto do dzieci, do szkół, przedszkoli. Jest problem z dotarciem do osób starszych. Szukamy odpowiedniej formuły.

7. Wypadki z udziałem rowerzystów w okresie I-V 2011/2010 w Polsce.

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	1021	61	997
2011	1270	83	1222

W porównaniu do okresu analogicznego roku 2010 nastąpił wzrost wypadków o 249 (24,3 %), wzrost liczby zabitych o 22 (36 %), wzrost liczby rannych o 235 (22,5 %).

8. Wypadki z udziałem rowerzystów w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w porównaniu do 2010 r. na Podkarpaciu:

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	91	6	90
2011	100	14	89

9. Wypadki z udziałem motocyklistów w woj. podkarpackim w okresie 1.I.2011 r./28.VI.2011 w porównaniu do 2010 r.

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	50	8	61
2011	48	2	54

10. Ofiary wypadków wg rodzaju użytkownika dróg w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w woj. podkarpackim:

Rodzaj ofiary	Liczba ofiar	%	Liczba zabitych	%	Liczba rannych
Motorowerzyści	48	4	1	1	47
Piesi	207	19	27	18	180
Rowerzyści	93	9	13	18	80
Użytkownicy autobusów	36	3	1	1	35
Użytkownicy ciągników	7	1	1	1	6
Użytkownicy innych pojazdów	1	0	0	0	1
Użytkownicy motocykli	41	4	2	3	39
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	3	0	0	0	3
Użytkownicy sam. ciężarowych	32	3	2	3	30
Użytkownicy sam. osobowych	616	5	25	33	591

11. Sprawcy wypadków wg rodzaju użytkownika drogi 1.I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim:

Rodzaj użytkownika drogi	l. wypadków	l. zabitych	l. rannych	l. kolizji
Autobus inny	3	1	15	25
Autobus komunikacji publicznej	10	0	26	76
Ciągnik rolniczy	6	1	7	47
Inny pojazd	1	0	1	15
Motocykl	20	2	20	28
Motorower	24	0	26	55
Nieustalony	8	1	7	116
Pojazd uprzywilejowany	2	0	4	2
Pojazd wolnobieżny	1	0	1	7
Rower	40	4	37	62
Sam. cięż. do przewozu ładunków bez przyczepy	24	2	28	363
Sam. cięż. do przewozu ładunków z przyczepą	17	2	19	281
Samochód osobowy	507	29	78	5584
Piesi	100	19	86	53

12. Ofiary wypadków wg płci w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim:

Płeć	liczba ofiar	%	Liczba zabitych	liczba rannych
Kobiety	373	34	16	357
Mężczyźni	710	66	56	654

13. Przyczyny zdarzeń drogowych w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim:

Przyczyna	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	27
Nieprawidłowe: omijanie	2
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych	3
Nieprawidłowe: skręcanie	3
Nieprawidłowe: wymijanie	1
Nieprawidłowe: wyprzedzanie	7
Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	1
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	5
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	22
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	5
Wjazd przy czerwonym świetle	1
Zachowanie pieszego	19

14. Przyczyny wypadków z winy pieszego w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim:

Przyczyna	%
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	65
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	13
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	6
Stanie na jezdni, leżenie	10
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	5
Zatrzymanie, cofnięcie się	1

15. Ujawnione przypadki kierowania pod wpływem alkoholu w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w Polsce

Naruszony przepis	I-V 2010	I-V 2011
art. 87 § 1 kw	7 920	10 120
art. 87 § 2 kw	3 183	3 505
art. 178 a § 1 kk	30 509	33 872
art. 178 a § 2 kk	19 867	21 644
Ogółem	61 479	69 141

16. Ujawnione przypadki kierowania pod wpływem alkoholu w okresie 1.I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim

Naruszony przepis	I-V 2010	I-V 2011
art. 87 § 1 kw	295	512
art. 87 § 2 kw	149	182
art. 178 a § 1 kk	1 224	1 770
art. 178 a § 2 kk	1 118	1 198
Ogółem	2 786	3 662

17. Procentowy udział nietrzeźwych sprawców w zdarzeniach w okresie I.2011/28.VI.2011 w Polsce:

97 % - trzeźwi sprawcy

3 % - nietrzeźwi sprawcy

18. Procentowy udział nietrzeźwych sprawców w zdarzeniach w okresie I.2011/28.VI.2011 w województwie podkarpackim:

77 % - trzeźwi sprawcy

23 % - nietrzeźwi sprawcy

Na Podkarpaciu policjanci ruchu drogowego ujawnili w I kw. 2010 r. 834, a w II kw. 2011 r. 1099 przypadków kierowania po spożyciu alkoholu (art. 87 kw + art. 178 a kk)

Pan Zdzisław Sudoł podkreślił, że zdarzeń byłoby mniej, gdyby użytkownicy przestrzegali przepisów ruchu drogowego. Trzeba zmienić mentalność Polaków.

Pani Maria Ragan – Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu podziękowała Panu Zdzisławowi Sudołowi za prezentację i otworzyła dyskusję.

Wystąpienie:

-Pana Leszka Pusiarskiego - Naczelnika Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Przemyśle:

Zarówno w mieście, jak i powiecie przemyskim obserwuje się znaczny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, co także ma przełożenie na poziom bezpieczeństwa na drogach.

Wystąpienie:

- Pana Wiesława Lichoty – Dyrektora WORD w Tarnobrzegu
Coraz więcej, ale słabych samochodów.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD

Z Raportu NIK wynika, że trzeba kłaść nacisk na działania BRD. Trzeba zwrócić uwagę na pieszych.

Wystąpienie:

- Pana Andrzeja Sabika – Z-cy Komendanta Wojewódzkiego Policji

Trzeba ludzi doposażyć w odbłaski. Prowadzimy rozmowy z Marszałkiem odnośnie realizacji takich programów. Jak mówiłem mamy problem z ludźmi starszymi, co im wręczać. Szukamy odpowiedniej formuły. Szukanie oszczędności w gminach w postaci gaszenia świateł. wymierzone jest w ludzi. Trzeba podejmować akcje dot. budowania świadomości ludzi.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD

Wraz z gminami, powiatami trzeba budować świadomość pieszych. Nastąpił wzrost samochodów w powiecie, związane jest to z przeniesieniem się ludzi do Powiatu. Brak jest chodników, ścieżek rowerowych, niewłaściwe oświetlenie. Jeśli chodzi o ścieżki rowerowe, umiejscowione są tam, gdzie ładnie, a nie tam, gdzie niebezpiecznie, aby odseparować ruch rowerzystów od ruchu samochodowego. Planując budowę ścieżek rowerowych można skorzystać z danych Policji dot. wypadków, aby poprawić poziom bezpieczeństwa.

Wystąpienie:

- Pana Leszka Pusiarskiego - Naczelnika Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Przemyślu.

Opaski odblaskowe, kamizelki to półśrodki. Może wystąpić do wójtów, starostów o budowę chodników, ścieżek rowerowych.

Wystąpienie:

- Pana Andrzeja Sabika – Z-cy Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie
Trzeba budować świadomość społeczeństwa.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD

Trzeba zwrócić uwagę samorządowców na to, że Policja dysponuje danymi, które mogą wziąć pod uwagę przy planowaniu ruchu pieszego. Trzeba budować świadomość samorządowców. PWR BRD może zwrócić się do gmin, aby wzięły pod uwagę dane, którymi dysponuje Policja..

Wystąpienie:

- Pana Zdzisława Sudoła – Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.

Te dane trzeba generować. Samorządy mogą bezpośrednio zwrócić się do Policji.

Wystąpienie:

- Pana Kazimierza Barczaka - reprezentującego Panią Małgorzatę Chomycz – Wojewodę Podkarpackiego:

Jeśli chodzi o ścieżki rowerowe, chodniki to może GDDKiA o/Rzeszów mogłaby zorganizować seminarium na przedmiotowy temat. W przeszłości takie seminarium było zorganizowane.

Wystąpienie:

- Pana Sylwestra Chanowskiego - Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania :Ruchem GDDKiA o/Rzeszów:

GDDKiA o/Rzeszów od lat prowadzi współpracę z samorządami dot. budowy chodników. W tym roku nie ma środków na takie zadania. Program budowy chodników jest prowadzony centralnie. Ścieżki rowerowe, zlokalizowane przy drogach nie pełnią funkcji promocji województwa, ale mają służyć dojazdowi ludzi do pracy. W tym roku nie ma na to środków. Wcześniej GDDKiA prowadziła takie zadania, jak budowa

chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych. GDDKiA stara się pozyskać środki na realizację tych zadań.

Wystąpienie:

- Pani Marii Ragan – Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego:

Samorząd Województwa na ostatniej sesji przesunął część środków z inwestycji, których nie da się zrealizować w tym roku na budowę chodników przy drogach wojewódzkich. Samorządy mają przedstawić dokumentację i przeznaczyć 50 % wartości na inwestycję. Program cieszy się dużym zainteresowaniem.

Pani Dyrektor podziękowała za dyskusję i poprosiła Pana Marka Porębę – Sekretarza PWR BRD o przedstawienie kolejnego pkt obrad.

E. Sprawa powołania Fundacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD:

Na wstępie chciałbym zadać pytanie, czy Rada podtrzymuje wniosek powołania Fundacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Radzie. Jeśli tak, to musi zostać powołana grupa inicjatywna, która zajmie się powołaniem Fundacji. Proponuję powołanie zespołu 4 – 5 osobowego, osób reprezentujących poszczególne środowiska. Rada nie dysponuje żadnymi środkami finansowymi. Fundacja ma możliwość pozyskiwania nawiązek na wsparcie statutowych zadań. Takie Fundacje istnieją. Ja ze swej strony zaangażuję się, jako koordynator zespołu.

W tym miejscu skład zespołu został zaproponowany:

1. Pan Ryszard Kulej – Dyrektor WORD w Przemyśle
2. Pan Zdzisław Sudoł – Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.
3. Pan Janusz Ziobro – Kierownik Oddziału Nadzoru Komunikacyjnego Wydziału Rozwoju Regionalnego PUW w Rzeszowie.
4. Pan Jan Jędrzejko – V-ce Prezes ZO PZM w Rzeszowie
5. Pan Marek Poręba – Sekretarz PWR BRD, Dyrektor WORD w Rzeszowie – koordynator zespołu.

Zespół zajmie się przygotowaniem dokumentacji potrzebnej do zarejestrowania Fundacji. Zespół został powołany.

F. Sprawy różne.

Wystąpienie:

- Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD w Rzeszowie

Do Rady zwrócił się z pismem, z prośbą o opinię na temat bus-pasów Pan Dziezko.

Wystąpienie:

- Pana Zdzisława Sudoła – Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.

Z wydawaniem przez Radę opinii byłbym ostrożny. Pan Dziezko może zwrócić się do Komendy.

Wystąpienie:

- Pana Kazimierza Barczaka – reprezentującego Panią Małgorzatę Chomycz – Wojewodę Podkarpackiego.

Takie pismo wpłynęło również do Oddziału Nadzoru Komunikacyjnego Wydziału Rozwoju Regionalnego PUW. Będziemy przygotowywali opinię w tej sprawie.

Wystąpienie:

Pana Marka Poręby – Sekretarza PWR BRD w Rzeszowie

Na stronie internetowej WORD w Rzeszowie będzie zakładka dot. PWR BRD. Czy członkowie Rady zgadzają się, aby pojawiały się informacje o posiedzeniach Rady i prezentacje przygotowane na posiedzenia Rady.

Wszyscy obecni zgodzili się.

Pani Maria Ragan – Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego podziękowała obecnym członkom Rady za udział w posiedzeniu.

Na tym obrady PWR BRD w Rzeszowie zakończono.

Sekretarz
Podkarpackiej Wojewódzkiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Rzeszowie
Marek Poręba

Protokół sporządziła: Anna Wrotniak