



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(1171)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (180.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (135.)
oraz Komisji Praw Człowieka,
Praworządności i Petycji (134.)
w dniu 3 listopada 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2008 roku” (druk senacki nr 612).

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 18)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji Stanisław Piotrowicz)

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dzień dobry państwu.

Otwieram posiedzenie trzech połączonych komisji: Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji, Komisji Gospodarki Narodowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

W imieniu własnym jako przewodniczący Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji, w imieniu przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej, pana senatora Jana Wyrowińskiego, a także w imieniu przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, pana Mariusza Witczaka, i wiceprzewodniczącego pana Stanisława Jurcewicza bardzo serdecznie wszystkich państwa witam.

Witam serdecznie zaproszonych gości. Bardzo gorąco witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza z Ministerstwa Infrastruktury. Witam panią Marię Dąbrowską-Loranc, kierownika zakładu w Instytucie Transportu Samochodowego, pana Jacka Zalewskiego, dyrektora Departamentu Analiz i Nadzoru w MSWiA, panią Danutę Dzido, głównego wizytatora w Departamencie Kształcenia Ogólnego i Wychowania w Ministerstwie Edukacji Narodowej, pana Andrzeja Grzegorzcyka, dyrektora Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pana Tadeusza Czapiewskiego, głównego specjalistę w Departamencie Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego i Ratownictwa Medycznego w Ministerstwie Zdrowia, pana Marka Fidosa, dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, zastępcę dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie witam naczelnika, pana Arnolda Koniecznego. Zastępca dyrektora też był zapraszany, dlatego chciałem go powitać, ale jak widzę, nie udało mu się przybyć. Witam panią Lidię Cieślik, eksperta Zarządu Granicznego w Komendzie Głównej Straży Granicznej, pana Marka Komorowskiego, doradcę komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej, pana Jana Arsobę, głównego specjalistę w Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a także pana Marka Wierzchowskiego, konsultanta krajowego do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Serdecznie witam panie i panów senatorów oraz przedstawicieli sekretariatów połączonych komisji.

Drodro Państwo, w porządku obrad dzisiejszego posiedzenia jest punkt dotyczący zapoznania się ze stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2008 oraz

działaniami realizowanymi w tym zakresie. Chodzi o to, by to bezpieczeństwo stawało się coraz większe. Co roku na polskich drogach ginie przeciętnie od pięciu i pół tysiąca do sześciu tysięcy osób, czyli kilkanaście, a czasami nawet dwadzieścia osób dziennie. Może umyka to naszej uwadze, bo dzieje się to w różnych miejscach kraju. Gdy w jednym miejscu tyle osób ponosi śmierć, ogłaszamy żałobę narodową. Dlatego tak bardzo ważna jest ta problematyka, nad którą dziś przychodzi nam dyskutować. Ofiar co roku jest wiele. Z satysfakcją można stwierdzić, że rok 2008, jak zdążyłem zauważyć w sprawozdaniu, jest rokiem bezpieczniejszym.

Bardzo proszę pana ministra Jarmuziewicza – chyba pan minister jest na to przygotowany – by krótko zrelacjonował nam stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2008 r.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Wysokie Komisje!

W Polsce stan bezpieczeństwa jest tematem poruszonym przez wszystkich, zaw sze towarzyszy temu bardzo głęboka troska. Jak pan przewodniczący zauważył, co roku liczba ofiar waha się od pięciu i pół tysiąca do sześciu tysięcy. W czasie ostatniego weekendu zginęło trzydzieści osób. Taka jest smutna statystyka. Co tydzień z ministrem Grabarczykiem sprawdzamy, czy w ciągu weekendu było więcej niż dwadzieścia ofiar, czy mniej. No tak to niestety wygląda.

W 2005 r. przyjęto znowelizowany program „Gambit”, który jest konsekwentnie realizowany przez wszystkie rządy, jakie od tego czasu były. To jest naprawdę dobry program. Zinstytucjonalizowaliśmy działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, co jak pan przewodniczący zauważył, zaczyna być widoczne w statystykach. To zwiększenie bezpieczeństwa można pokazać tylko poprzez liczby, bo innych kryteriów nie ma. Za chwileczkę poproszę o pomoc szefa Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pana Andrzeja Grzegorzcyka, który jest największym specjalistą w Polsce, jeżeli chodzi o nazwanie powodów niebezpieczeństwa na drogach. Pan przewodniczący przedstawi syntezę działań podejmowanych przez resort infrastruktury. To się sprowadza do kilku programów, między innymi do „Programu likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach” – temu towarzyszą jak zwykle liczby, ale jeśli państwo pozwolicie, nie będę odbierał pracy panu przewodniczącemu – „Programu redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych”, programu „Drogi zaufania”, który też jest zinstytucjonalizowanym programem.

A teraz kilka informacji o inicjatywach legislacyjnych. Jeżeli my, jako umownie rozumiany parlament, możemy pomóc, to tylko przez radykalizację prawa w tym obszarze. No cóż więcej możemy zrobić? Potem oczywiście następuje realizacja prawa, a co za tym idzie... Myślę, że pan przewodniczący potem udzieli głosu panom z Policji, z Biura Ruchu Drogowego, z oczywistych powodów. No ta legislacja się sprowadza do prac nad wydaniem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym – poproszę za chwileczkę o pomoc pana Grzegorzcyka – do rozporządzenia ministra infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, rozporządzenia ministra infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzy-

skiwania uprawnień. To ostatnie jest niezwykle ważne, bo od sposobu wyszkolenia, od skutecznego szkolenia kierowców... No szkolenie to jest prągeneza tego, co się dzieje na drogach, ważne jest, czy dobrze wyszkolimy kierowców, jak dobrych mamy egzaminatorów, na jakich zasadach są egzaminowani przyszli kierowcy, czy to jest uczciwe, czy nieuczciwe. No to ostatnie od czasu do czasu staje się problemem medialnym. Dalej, ustawa – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw. Tu za każdym razem kryją się jakieś głębsze treści. Jest też projekt ustawy o kierujących pojazdami. Znowu wracam do problematyki szkolenia. Ostatnio coraz odważniej podnoszony jest temat, który wcześniej niesłusznie był niedoceniany, bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. W Polsce widać ewidentną poprawę kultury na drogach, jeżeli chodzi o rowerzystów. Myślę o ścieżkach rowerowych. Są niewielkie gminy, gdzie długość ścieżek rowerowych sięga już kilkudziesięciu kilometrów.

Działania edukacyjno-informacyjne, działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Państwo senatorowie spotykacie się z tymi strukturami u siebie w terenie. Mam nadzieję, że tak jest, bo jest to miejsce, gdzie na roboczo można zobaczyć, jak w regionie wygląda bezpieczeństwo ruchu drogowego.

No i na sam koniec dane statystyczne. Mówiliśmy o tym, że w tym roku wygląda to troszkę optymistycznie. Pozwolę sobie przytoczyć kilka liczb. Jak się porówna okres styczeń – czerwiec 2008 r. do okresu styczeń – czerwiec 2009 r., to widać, że w pierwszym półroczu ubiegłego roku było dwadzieścia trzy tysiące wypadków, w tym roku dziewiętnaście tysięcy wypadków. W zeszłym roku w tym czasie było ponad dwa tysiące czterysta śmiertelnych ofiar, a w tym roku jest niespełna tysiąc dziewięćset. To są duże różnice. W ubiegłym roku było w pierwszym półroczu dwadzieścia dziewięć tysięcy rannych, w tym roku – dwadzieścia pięć tysięcy. Ja nie jestem w stanie, pokazać wprost przyczyn. Poproszę o pomoc w tym zakresie pana Grzegorzczaka. No coś się musi dziać, coś się musiało wydarzyć po drodze, jakieś fakty musiały zaistnieć, skoro mamy tak wyraźną różnicę, jeśli chodzi o niektóre dane statystyczne.

Panie Dyrektorze, poproszę o krótką wypowiedź, o ile pan przewodniczący wyrazi na to zgodę.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Bardzo proszę.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę państwa, proszę o chwilę uwagi.

**Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Izbo! Szanowni Goście!

Zacznę od odniesienia się do liczb, o których mówił pan minister Jarmuziewicz. Może powiem najpierw, co było przedmiotem naszej analizy, bo to jest istotne. Sprawozdanie obejmuje syntezę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Zawiera opis działań podejmowanych przez administrację rządową szczebla centralnego oraz inne podmioty i organizacje społeczne. Zwracam uwagę, że Unia Europejska przywiązuje ogromną wagę do wciąż rosnącej roli instytucji pozarządowych. Mamy tak zwane dwa-

rze, mamy takie działania, które jesteśmy w stanie zrealizować poprzez instytucje samorządowe. Rządy w każdym kraju są różnie postrzegane, także jako te, tak jest w Polsce, które chcą wyciągnąć pieniądze. No, gaśnice wiążą się z pieniędzmi, lusterka wsteczne dla pojazdów ciężarowych – oczywiście ktoś ma w tym interes, kamizelki – też ktoś ma w tym interes. I tak dochodzimy do absurdu. Uważamy, że opaska dla dziecka, która kosztuje 5 zł, też wiąże się z czymś interesem, minister lub panowie parlamentarzyści wymyślili, że komuś napędzą kasę poprzez to, że on wyprodukuje te opaski, które często ratują życie. Przypomnę, że zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym każde dziecko do piętnastego roku życia poruszające się poza obszarem zabudowanym po zmroku jest zobowiązane do noszenia elementów odbłaskowych. Ten przepis jest częściowo martwy, bo trudno, żeby te dzieci zgarniać. Ale on jest ważny edukacyjnie, bo pozostaje w świadomości, że taki obowiązek istnieje.

Kolejna część tego sprawozdania, do którego wracam w tej chwili, to są działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach, czyli synteza działań podejmowanych przez wojewódzkie rady. Przypomnę, że zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym krajowa rada funkcjonuje na szczeblu centralnym i ma w swoich szeregach najważniejsze instytucje, zaproszone przez przewodniczących, między innymi Polski Związek Motorowy. Wśród najważniejszych partnerów trzeba wymienić MSWiA, Komendę Główną Policji, Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, dwa nasze instytuty badawcze, Polski Związek Motorowy i Partnerstwo dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są to te instytucje, które zyskują sobie, że tak powiem, coraz większe obywatelstwo.

30 czerwca tego roku sprawozdanie zostało przyjęte przez Radę Ministrów i przekazane do Sejmu, Senatu oraz prezydenta RP. Przypomnę, że sejmowa Komisja Infrastruktury przyjęła to sprawozdanie w całości i nosi się z zamiarem prezentacji najważniejszych wątków tego sprawozdania na posiedzeniu plenarnym. Państwo otrzymaliście informację, gdzie można zapoznać się z całością sprawozdania.

Na krótko wrócę do danych liczbowych, bo to jest istotne. Pomiedzy 2007 a 2008 r. – ten okres obejmuje sprawozdanie – mieliśmy mniej o czterysta osiemdziesiąt dwa wypadki, czyli o około 10%, było mniej rannych o tysiąc sto dwadzieścia siedem osób, czyli o prawie 18% i było mniej zabitych o sto czterdzieści sześć osób, czyli ta liczba spadła do pięciu tysięcy czterystu trzydziestu siedmiu. No niestety w dalszym ciągu ta liczba jako wartość bezwzględna jest najwyższa w Europie. Prace trwają, nie będę mówił, że w wielu krajach jest to proces kilkunastoletni, związany ze zmianą mentalności użytkowników dróg. Rzeczą bardzo ważną jest nie tyle akces, co wsparcie polityczne. Państwo mają świadomość, że dziś tematem numer jeden jest budowa autostrad. Nikt z tej budowy nie zrezygnuje. Marzy nam się, żeby mówić o budowie bezpiecznych autostrad. No one zapewne takie są. Powiem państwu jako ciekawostkę, że można wybudować znakomitą autostradę, ale jeżeli się dobrze nie zorganizuje ruchu na przyległych terenach, na krzyżujących się drogach, to pogorszy się sytuację. Paradoksalne jest również to, że w momencie modernizacji drogi... Podam przykład nieśmiertelnej drogi Via Baltica, która wreszcie uzyskała dobrą nawierzchnię, dobre skrzyżowania. Liczba wypadków przynajmniej w pierwszym roku znacząco wzrosła, bo większość użytkowników sobie powiedziała: a teraz możemy na te Mazury dojechać szybciej.

Proszę państwa, dziennikarze często piszą, że przyczyną wypadku było niedostosowanie prędkości do istniejących warunków. To nas wszystkich denerwuje. No

dróg się nie buduje, nie daje się kierowcom szansy, a mówi się o prędkości. Proszę uwierzyć, że większość wypadków po pierwsze, zdarza się na prostych odcinkach, po drugie, większość wypadków z pieszymi wydarza się na przejściach dla pieszych. To są sprawy niezależne od rządu, od ministra infrastruktury, od stanu dróg. To są sprawy zależne od naszego temperamentu. Proszę zobaczyć, co się dzieje, kiedy zaczyna się ruch wakacyjny. Mamy wypadki o 3.00 na rano. Wjeżdża w coś samochód ciężarowy czy samochód osobowy, bo kierowca ma już za sobą siedem godzin jazdy. Pytanie jest takie: czy my musimy zdążyć na określoną godzinę i ścigać się do Zakopanego czy nad morze, kiedy ostatecznie po przyjechaniu na miejsce siadamy i pijemy kawę? No właściwie nie spieszyło się nam. Czy my musimy wyjechać w ostatniej chwili z Zakopanego w niedzielę, kiedy wiadomo, że będziemy tkwić w korkach, będziemy się denerwować, a poza tym będziemy się starać jak najszybciej dojechać do miejsca przeznaczenia, a inni też tak samo myślą?

Wróć do ogromnego wysiłku, który został przez te instytucje, o których mówiłem – ukłon w kierunku Komendy Głównej Policji – poczyniony. W tym roku na skutek wieloletnich działań, na skutek wprowadzenia dużej liczby wideorejestratorów, nie wszystkie one funkcjonują, ale działają znakomicie jako straszak... Nie jest prawdą, że średnie prędkości spadły. Myśmy dokładnie testowali trasę katowicką, co do której były zarzuty. Co 10 km jest tam wideorejestrator. Ale proszę zwrócić uwagę, że na tejże samej trasie katowickiej nie ma ograniczeń większych niż do 70 km/h, większość ograniczeń prędkości została zniesiona. Co ciekawe, nawet jeżeli w tych kilkunastu miejscach zwolni się do siedemdziesięciu, to i tak średnia prędkość przejazdu z Katowic do Warszawy i odwrotnie wzrasta. Ruch się uspokoił, a liczba wypadków w zdecydowany sposób zmalała. A więc prawdą okazuje się to, co mówimy. Żeby zwolnić do siedemdziesięciu, trzeba gwałtownie zahamować, wówczas występuje najjeżdżanie na samochody. Zadam teraz pytanie jako kierowca: z jaką prędkością ktoś musi jechać, żeby z tej maksymalnej prędkości... Przypomnę, że ona wynosi 100 km/h, bo to jest droga dwujezdniowa, choć mówi się o niej autostrada. No jaką trzeba mieć tak naprawdę prędkość, żeby uderzyć inny samochód w tył, poza przypadkami zagapienia itd.? To była część dotycząca ubiegłorocznej statystyki.

Statystyka za ten rok na razie dotyczy dziewięciu miesięcy. Ona jest zdecydowanie pozytywna, ale niech nas to nie uspokaja. Wypadków drogowych jest mniej o prawie cztery tysiące, czyli o ponad 10%, a zabitych o sześćset dwadzieścia osób. Po raz pierwszy mamy w Polsce szansę zejść poniżej magicznej liczby pięciu tysięcy zabitych na drogach. O, już się pokazał pełen obraz, proszę państwa, więc łatwiej będzie to zobaczyć. Mówimy o zabitych na miejscu, bo zgodnie z przepisami ONZ zabity to jest ten, który zginął na miejscu lub zmarł w wyniku odniesionych obrażeń w ciągu trzydziestu dni. A więc mamy prawie o pięć tysięcy osób mniej... Możemy sobie to przeliczyć na szkołę, na gminę, na cokolwiek. Możemy to również przeliczyć na koszty, choć jest to brutalne. W Unii jeden zabity standardowo kosztuje 1 milion euro, czyli gdyby tylko tak na to popatrzeć, to zaoszczędziliśmy 620 milionów euro. Dlaczego tak rzadko się dyskutuje przy okazji konstrukcji budżetu na temat kosztów, które powinniśmy ponieść, wydatków, które powinniśmy przeznaczyć na bezpieczeństwo ruchu drogowego? Ponieważ te wydatki i wszystkie skutki wypadków ponosimy indywidualnie. To nie z budżetu państwa idą na to pieniądze. Jeśli chodzi o budżet, to tylko może być dyskusja dotycząca większej liczby szpitali, większej liczby łóżek itp. My

płacimy za ubezpieczenie, ponosimy koszty dotyczące ubezpieczenia pojazdów, my w końcu cierpimy, tak samo jak nasze rodziny, którymi się nikt nie interesuje. Proszę zwrócić uwagę na pewien fakt. Jest katastrofa budowlana, jest mi przykro, że zginęło pięćdziesiąt osób, zginęło kilku górników, ale mamy miesiąc na zajęcie się tą tragedią. W tym samym czasie wielokrotnie więcej osób ginie na drogach, ale nikt absolutnie tym się nie przejmuje. Nie rzecz w tym, żebyśmy płakali, tylko rzecz w tym, żebyśmy się jakoś potrafili zespolic i powiedzieć: pewne rzeczy można tanim kosztem zrobić, a wtedy mniej osób będzie ginęło na drogach. Jak to taniej zrobić? Proszę państwa, jesteśmy na pierwszym miejscu w Europie, jeżeli chodzi o liczbę zabitych niechronionych użytkowników dróg. W Polsce 45% tych, którzy zginęli na drogach, stanowią piesi i rowerzyści. Proszę zwrócić uwagę, bo wszyscy państwo zapewne jeżdżą samochodami, jak czasami serce podchodzi do gardła, kiedy w ostatniej chwili dostrzegamy rowerzystę po zapadnięciu zmroku, w ostatniej chwili widzimy pieszych, którzy idą nie poboczem drogi, tylko jezdnią, bo niestety pobocze często się nie nadaje do ruchu.

Teraz wróć do tego, co jest naszym obowiązkiem. Ważniejsze dokonania. Proszę państwa, na szczęście jest ich wcale niemało. Należy do nich „Program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach”. Mówimy o drogach samorządowych. Od 2005 r. do czerwca 2009 r. trwał ten program, w ramach którego udało się zrealizować trzysta sześćdziesiąt sześć zadań z zaplanowanych trzystu siedemdziesięciu. Na ten cel wydatkowano 410 milionów zł i plan został wykonany prawie w całości. Co nam to dało? Oprócz tego, proszę państwa, że wyszkoliliśmy półtora tysiąca specjalistów, począwszy od urzędu gminy, a kończąc na szczeblu administracji centralnej, w miejscach gdzie dokonano różnego rodzaju przebudów liczba wypadków zmalała o 66%, liczba zabitych zmalała o 91%, rannych o prawie 70%, a liczba kolizji o prawie 50%. Mówimy tylko o miejscowym, a nie o generalnym polepszeniu sytuacji. Ale to jest tak jak w budownictwie, co ostatnio zauważamy. Ten program stał się zaraźliwy. Jeżeli w jednej miejscowości udało się coś zrealizować, uporządkować lub przywrócić czemuś estetykę, inni życzą sobie tego samego, bo widzą ten dobry przykład.

Następna kwestia. „Program redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych – drogi zaufania”, tak zwana Ósemka – Osiem – Osiemdziesiąt Osiem. Jego celem jest zmniejszenie do 2013 r., zgodnie z tym, cośmy zadeklarowali w Unii Europejskiej w ramach programu „Minus 50% zabitych na drogach”, liczby osób zabitych na drogach krajowych o 75%. Przypomnę, że na drogach samorządowych jest więcej zabitych, więcej rannych. Drogi krajowe stanowią tylko 5% sieci dróg, co prawda najważniejsze, ale tylko 5%, czyli około 15 tysięcy km. Drogi samorządowe to aż 360 tysięcy km, tam też żyją ludzie. W zeszłym roku zrealizowano pięćset czterdzieści zadań, wartość planu to 500 milionów zł. Najważniejsze to ponad pięćdziesiąt zadań, które zostały zrealizowane, uzyskane środki finansowe – ponad 90 milionów... Fizycznie na tych drogach zostały wykonane następujące działania. Przebudowano ogromną liczbę skrzyżowań, wykonano kilka przejść dla pieszych, zainstalowano czterysta wideorejestratorów. Jak już powiedziałem, wideorejestrator jest znakomitym straszakiem. To, że ta sprawa przepadła w Trybunale Konstytucyjnym, nie oznacza wcale, że z tego zrezygnujemy. Ze wszystkich krajów europejskich, gdzie wprowadzono to jako system powszechny, wymienię tylko Francję, Niemcy i Holandię, gdzie zanotowano gwałtowny spadek niebezpieczeństwa. Przykładowo we Francji wyniósł on ponad 30%. Ale przypomnę, że Francuzi, jeżeli idzie o temperament, są podobni do Pola-

ków, a nawet jeszcze bardziej niż my są cięci na policję. Oni cieszą się z tego, jak zrobia, przepraszam za trywializm, policję w konia. Wydawało się, że prędzej rząd francuski upadnie niż nastąpi obniżka promili – a jednak u nich można teraz prowadzić pojazd do pół promila – i ograniczyć się prędkość. Ale okazuje się, że jest to realne.

Inicjatywy legislacyjne. O tym mówił już pan minister Jarmuziewicz. Co nas męczy? Rejestracja quadów, określenie, jak te quady mogą jeździć, zmiana systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Każdy z nas ma w najbliższym otoczeniu przykłady świadczące o tym, że jesteśmy źle szkoleni, jesteśmy uczeni kodeksu drogowego, a nie jesteśmy uczeni ani bezpiecznych zachowań, ani tego, w jaki sposób zachować się w ruchu ulicznym. Są nawet pewne protesty ze strony tych, którzy są odpowiedzialni za egzaminowanie. No na egzaminie się już wiele nie nauczy. Dlaczego przenieśliśmy zawracanie, parkowanie na plac manewrowy? Bo egzaminowani porozbijają samochody, jeżeli w czasie egzaminu będą parkować na ulicy, a nie na placu. Przypominam, że jeżeli kandydat zakończy wynikiem pozytywnym egzamin, to już jutro, przynajmniej teoretycznie, może dostać prawo jazdy, od jutra może być kierowcą. No ale wtedy, jak coś robi nie tak, to nie obciąża się już wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, nie obciąża się tego, który źle szkolił, tylko już z własnej polisy ta osoba zapłaci tym, których porozbiła. A więc zdając egzamin, kandydat na kierowcę ma nie umieć parkować, ma nie umieć zawrócić na jezdni w realnych warunkach? Kiedyś przewrotnie coś zaproponowałem. Skoro są protesty, że szkoli się na innych samochodach, egzaminuje na innych samochodach, wydajmy prawo jazdy na konkretne samochody, na przykład na ładę, na mercedesa, na BMW, w zależności od tego, jakim autem szkolimy. Mówimy jeszcze o tym, że jest okres raczkowania. I tu jest dość istotna zmiana. Przez pierwsze dwa lata świeżo upieczony kierowca ma być pod specjalnym nadzorem, ma łatwiej łapać punkty karne, można mu będzie zatrzymać prawo jazdy. No, w tej chwili zatrzymanie prawa jazdy zdarza się bardzo rzadko, poza sytuacjami, kiedy kierowca jest pod wpływem alkoholu. No chyba, że ktoś złapie tak zwane punkty karne w nadmiernej ilości.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz*: Pan dyrektor mówi o projekcie ustawy o kierujących pojazdami, który już był przedstawiany na Radzie Ministrów i lada chwila znajdzie się w parlamencie.)

Może nie będę mówił o tym szczegółowo, powiem tylko jedną rzecz, dość istotną. Po co te zmiany? Musimy nauczyć się myśleć i musimy nauczyć się prawidłowych zachowań w ruchu drogowym, a nie tylko przepisów. Proszę państwa, na dobrą sprawę znaki są tak czytelne, sygnalizacja jest tak prosta – zielone, żółte, czerwone światło – że nie znając kodeksu drogowego, jesteśmy w stanie w miarę bezpiecznie się poruszać. Czy zauważymy znak „obiekt turystyczny”, czy nie, to już jest odrębna sprawa, bo to nie wpływa na pogorszenie bezpieczeństwa. A jest to tak pomyślane, jak państwo wiecie... Dlaczego na przykład znak „stop” jest ośmiokątny? Bo nawet jeśli go śnieg zasypie, po kształcie poznamy, że to jest stop. Podobnie jest ze znakiem podporządkowania, który jest odwróconym trójkątem. To nie dlatego... Czasami jest tak, że kierowca mówi: nie, nie, ta dziewięćdziesiątka się obróciła i pan mnie łapie na sześćdziesiątkę. Te dwa znaki, które stanowią o naszym życiu i zdrowiu, czyli podporządkowanie i stop, nawet w złych warunkach atmosferycznych, po zabłoceniu, są w stanie nam wskazać, że dane miejsce jest szczególnie niebezpieczne. A więc przeprowadźmy te inicjatywy ustawodawcze, bo one są bardzo ważne.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. W 2008 r. łącznie zostało wybudowanych 140 km chodników i ścieżek rowerowych za kwotę 35 milionów. Można by zadać słuszne pytanie, czy to jest 5% potrzeb, czy 20% potrzeb? Nie, to wynika przede wszystkim z faktu związanego z inicjatywami, z uruchomieniem pewnej aktywizacji i z potrzebami. Często jest tak, że żąda się budowy ścieżek rowerowych, żąda się budowy miasteczek komunikacyjnych, a po jakimś czasie to wszystko zarasta trawą. Starajmy się robić to tam, gdzie jest to bezwzględnie konieczne. Do tego państwa namawiam. Budowa ciągów pieszo-rowerowych poza koroną drogi, wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych, budowa chodników i dróg rowerowych itd. Zwracam uwagę na jeszcze jedną ważną rzecz. Jeśli ktoś z państwa był w Amsterdamie, to wie, że tam nie rozjedzie nas tramwaj, pociąg, nie wjedzie na nas statek, nie spadnie samolot, ale przynajmniej raz na dzień najedzie na nas rowerzysta. Ideą tak zwanych ścieżek pieszo-jezdnych jest fizyczne oddzielenie tych dwóch rodzajów ruchu. Bardzo często jest tak, że piesi płaczą się po ścieżce rowerowej, a rowerzyści bezkarnie poruszają się po chodnikach.

Działania edukacyjno-informacyjne. Myślę, że część z państwa zauważyła spoty telewizyjne typu „Sto lat – nawet tyle nie wystarczy, żeby zapłacić za życie innych”, „Użyj wyobraźni”, „Ograniczenia prędkości ratują życie”, „Odblaski życia”. Przypominam, że cały czas mówię o wspólnych działaniach, czyli działaniach krajowej rady, która współpracuje z Ministerstwem Infrastruktury, MSWiA, Komendą Główną Policji, Strażą Pożarną. To są nasi najważniejsi partnerzy, partnerów pozarządowych wymieniałem wcześniej.

Dalej, działanie edukacyjno-informacyjne, akcja „Bezpieczna droga do szkoły w kasku i w odblasku”. Musimy nauczyć maluczkich, jak się mają poruszać. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami, w szkole podstawowej zdobywa się pierwsze w życiu prawo jazdy. Ideą jest to, żeby każde dziecko kończące szkołę podstawową miało kartę rowerową. Na dzień dzisiejszy jest kłopot natury formalnej, próbujemy wymyślić jakąś formułę. Ministerstwo Edukacji Narodowej wycofuje się z działań na rzecz młodzieży, uzasadniając to ustawowo. Tak się pechowo składa, że nawet tak ważna kwestia jak ochrona zdrowia i życia może być sprzeczna z przepisami. No skoro nie jest to olimpiada, to nie organizujemy tego, skoro nie jest to najważniejszy punkt nauczania, to nie nauczamy. Na dzień dzisiejszy godziłoby się trochę lekcji historii na to poświęcić. Jest informatyka, bez której nie jesteśmy w stanie się obyć, i jest ruch drogowy, bez którego nie jesteśmy się obyć. I musimy w tym ruchu współżyć. Pojazd – pieszy – droga – ochrona środowiska itd. muszą współpracować.

Dalej, liczne spotkania z dziećmi ze szkół podstawowych. Nie do przecenienia jest tu pomoc Policji, która to bierze na siebie, działaczy PZM, którzy się w to angażują. Włączają się w to oczywiście szkoły, znakomicie z nami współpracują kuratoria.

Działania edukacyjno-informacyjne. Chcemy, żeby twarzą tych działań była Maja Włoszczowska, która została ambasadorem kampanii „Włącz myślenie”. Może poprzez sukcesy sportowe... No, Hołowczyc mówi o przejazdach kolejowych, mówi, że można się ścigać, ale nie na drodze, tylko na zamkniętych obiektach. Maja Włoszczowska ściga się po górach, zaś w normalnym ruchu ulicznym zachowuje się w sposób wzorowy.

Dalej, Międzynarodowe Targi Infrastruktury Miejskiej i Drogowej, ruchome miasteczka ruchu drogowego. Nie jesteśmy w stanie zorganizować w każdej gminie

miasteczka ruchu i nie ma takiej potrzeby. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego przyjadą z takim miasteczkiem, rozłożą je, po wcześniejszym wysłaniu materiałów nauczyciele wyedukują dzieci, będzie pomoc. Po jakimś czasie tej edukacji można będzie zdać egzamin na miejscu, nie trzeba będzie wozić dzieci do WORD. Będzie można przeprowadzić taki egzamin na miejscu. To już jest w zasadzie dogadane pomiędzy marszałkami województw a Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Odbyła się konferencja na temat bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Proszę państwa, po raz kolejny były poruszane sprawy niepełnosprawnego uczestnika ruchu drogowego. Przypomnę, że osób niepełnosprawnych w Polsce jest ponad cztery miliony. To są kobiety w zaawansowanej ciąży, to są kobiety z wózkiem, to są ci, którzy uzyskali w sposób prawidłowy lub nieprawidłowy uprawnienia rencisty, czyli tego, który jest niepełnosprawny. I my musimy ułatwiać im życie.

Jeżeli chodzi o ceremonię... Jest taka inicjatywa Unii Europejskiej, w ramach której sygnuje się Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To miało bardzo uroczystą oprawę. Wzięły w tym udział takie osoby jak pani dyrektor przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce, przewodniczący sekcji ruchu Komisji Europejskiej, koordynator Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przedstawiciele trzydziestu instytucji podpisujących kartę. Przypomnę, że na początku instytucje centralne podpisały zobowiązanie, że będą działać na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednym z dwóch ambasadorów jest były mistrz świata w rajdach samochodowych Vatanen, a drugim Schumacher, który dostał kiedyś karne ćwiczenia. Był gangsterem na torze, ale podobno poza jednym przypadkiem... Przekroczył on znacząco prędkość na autostradzie niemieckiej i nie pomogło mu nazwisko. Gdyby pojechał 10 km szybciej, straciłby prawo jazdy. Jak wiemy, na tor już nie wróci, więc poruszałby się rowerem albo na piechotę. Nie ma zmiłuj się nawet dla znanych ludzi.

Trzeba jeszcze dodać, że dostaliśmy jako Polska w tym roku nie tylko wyróżnienie na targach infrastruktury, ale jedno z siedmiu najważniejszych wyróżnień dla instytucji promujących i realizujących zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie.

Kierunki dalszych działań. Kampanie, kampanie i jeszcze raz kampanie, czyli próba dotarcia do ludzi. Podczas pierwszej kampanii antyalkoholowej, która miała miejsce w zeszłym roku w Lublinie, w miasteczku akademickim zapytano pierwszych trzydziestu młodych ludzi o to, jaki jest limit alkoholu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie chodziło o powiedzenie czy 0,2, czy 0,5 promila, choć wszyscy pytani mieli prawo jazdy. Odpowiedzi były takie: jedno, dwa duże piwa mogę wypić i dalej jechać. Zachęcam do obejrzenia filmu, który mówi o tym, jak wygląda jazda po dwóch piwach. Okazało się, że w pierwszym rzędzie przyczyną takich, a nie innych wyników badań, jakie mamy, jest niewiedza. To jest bardzo ważne. My prowadzimy bardzo obszerne badania po kampaniach, żeby się przekonać, czy te kampanie dały jakiś rezultat. Okazało się, że ludzie najbardziej boją się poczucia winy za śmierć kogoś bliskiego, dopiero na trzecim miejscu tego, że sami zginą. Uzmysłowiło to nam jeszcze jedną istotną rzecz, mianowicie kampanie muszą być jednotematyczne. A więc jeżeli mówimy o alkoholu, to tylko o alkoholu. I trzeba wtedy zadać każdemu pytanie: przepra-

szam, a jak ty? Jeżeli powiemy, że trzeba dobrze jeździć, nie przekraczać prędkości... No to brzmi jak dziesięć przykazań. Jeśli spełniam sześć, czyli więcej niż połowę, całe 60%, to czuję się dobrze. Możemy to najgorsze wykluczyć i mieć dobre samopoczucie. Nie o to chodzi. Przepraszam, trzeba się wypowiadać z tego jednego, czego dotyczy kampania, powiedzieć, jak się zachowuję, jeśli chodzi o alkohol.

Nastąpi kontynuacja programu „Drogi zaufania”, a także dalsze instalowanie automatycznych urządzeń do rejestrowania niestosowania się do przepisów przez kierujących itd. Proszę państwa, Polska wiezie prym w zakresie liczby kontroli alkoholu. Gdybyśmy jeszcze chcieli masowo na innych drogach, nie tylko krajowych, kontrolować prędkość, trzeba by zatrudnić o dwadzieścia tysięcy więcej policjantów. Czy jest to zasadne? Nie. Musimy przejść na automatykę, tak jak czyni cały świat.

Kontynuacja budowy ciągów pieszo-rowerowych. To również jest związane z ochroną środowiska. Dalej, zmiana systemu szkolenia kierowców, uspokojenie ruchu, likwidacja miejsc niebezpiecznych.

Pamiętacie państwo – panie nie, bo są za młode – że prawie każda gmina walczyła o to, żeby zrobić przed gminą kawałek szerokiego asfaltu. Była taka moda. I cóż się okazało? Wjeżdżamy do małej miejscowości i jedyne miejsce, gdzie możemy przyspieszyć i wyprzedzić, to centrum tej miejscowości. A więc na siłę dławimy ruch. Pierwsze przypadki minirond były takie... Nie będę tu przytaczał epitetów, jakie leciały pod adresem projektantów. Zacznę od ronda w Zielonce. Rok w rok było od trzech do sześciu zabitych na drodze do Wołomina pod Warszawą. Przez półtora roku jeździłem tamtędy do pracy. Od wybudowaniu minironda, to już jest dziesięć lat, nie ma ani jednego wypadku śmiertelnego. Okazuje się, że i ciężki samochód, i autobus mogą to minirondo objechać, ale kierowca musi to zrobić tak jak trzeba, czyli na je-dynce. Proszę zwrócić uwagę, że bardzo rzadko tam, gdzie są minironda, tworzą się większe korki, nie trzeba sygnalizacji świetlnej, nie trzeba drogich urządzeń.

Współpraca z instytucjami pozarządowymi, powołanie polskiego obserwatorium BRD, czyli ciała, które będzie obiektywnie wskazywało na to... Sąd ustala winę. Bardzo często mówimy: wypadek spowodował pijany kierowca. Ale pojawia się pytanie – i to nie chodzi o przebaczenie pijanemu kierowcy – czy rzeczywiście te warunki, które stworzyli drogowcy, organizatorzy ruchu, były dobre? Być może pijany kierowca zachowuje się tak samo jak młody kierowca, który jest przerażony wieloma sytuacjami, często dojeżdża do skrzyżowania i nie wie, co zrobić na tym skrzyżowaniu. Sami jako projektanci tworzymy czasami skrzyżowania, które są niebezpieczne.

I realizacja regionalnych programów, zachęcanie do ich tworzenia od szczebla powiatu i gminy. Musimy zacząć mówić o bezpieczeństwie, mówić i realizować to, co mówimy. Liczymy, że Wysoka Izba nam w tym zbożnym dziele pomoże. Tym samym ograniczymy liczbę ofiar na drogach i przestaniemy być wreszcie czerwoną latarnią w Unii Europejskiej. Mam nadzieję, że to już nastąpi tym roku. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Serdecznie dziękuję panu dyrektorowi Andrzejowi Grzegorczykowi.

Dziękuję także panu ministrowi Tadeuszowi Jarmuziewiczowi za zwięzłe, interesujące, wnikliwe scharakteryzowanie stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Za bezpieczeństwo na drogach polskich odpowiada nie tylko rząd, ale też wiele instytucji specjalnie do tego celu powołanych, także rozmaitego rodzaju organizacje, w tym rów-

niez i organizacje pozarządowe. Stąd też tak liczna reprezentacja państwa. Sądzę, że państwo zechcą podzielić się cennymi uwagami w zakresie omawianej problematyki.

Bardzo proszę.

**Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Jacek Zalewski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jacek Zalewski, dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA.

Chciałbym krótko powiedzieć o tym, jakie działa podejmuje nasz resort po to, żeby na polskich drogach było bezpiecznie.

Pamiętam dokładnie datę 1 maja 1998 r., bo to był dzień, kiedy rozwiązano w strukturach Komendy Głównej Policji Biuro Ruchu Drogowego. Mając na względzie to, co dzieje się na polskich drogach, kierownictwo resortu i kierownictwo Komendy Głównej Policji 15 maja ubiegłego roku, czyli po dziesięciu latach i dwóch tygodniach, reaktywowało Biuro Ruchu Drogowego, które lobbuje na rzecz poprawy bezpieczeństwa poprzez działania podejmowane przede wszystkim przez policjantów. Tak się złożyło, że zostałem pierwszym dyrektorem nowo reaktywowanego Biura Ruchu Drogowego, mając pewne doświadczenia jeszcze z pracy w Komendzie Stołecznej Policji.

Żeby sprawować właściwy nadzór nad tym, co dzieje się w ruchu drogowym, jak powiedział już wcześniej pan dyrektor Grzegorzczyk, potrzeba bardzo wielu policjantów. Oczywiście nie stać nas na to, żeby na drogi wypuścić dwadzieścia tysięcy policjantów, ale dążymy do tego, żeby osiągnąć standard Unii Europejskiej. Przyjmuje się, że 10% policjantów powinni stanowić policjanci ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę, że w Polsce mamy około stu tysięcy policjantów, nasze drogi powinno nadzorować około dziesięciu tysięcy policjantów ruchu drogowego. W tej chwili jest ich około siedmiu i pół tysiąca. W ramach tych działań, które są podejmowane przez kierownictwo Komendy Głównej Policji i przez komendantów wojewódzkich, udaje się każdego miesiąca pozyskiwać kolejne osoby. Chodzi o to, żeby mogły trafić na linię, pracować bezpośrednio na drodze.

W tym, co jest realizowane, pomogła nam zdecydowanie ustawa modernizacyjna uchwalona przez Wysoką Izbę. Ona wsparła nie tylko jednostki Policji, ale też jednostki Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu. To dzięki tej ustawie udało się wymienić zdecydowaną część sprzętu, szczególnie transportowego, doposażyć policjantów w urządzenia kontrolno-pomiarowe, które każdego dnia są wykorzystywane w służbie. Udało się tych policjantów, którzy pracują na drogach, w pewnym sensie zmobilizować do tego, żeby chcieli jeszcze efektywniej i lepiej pracować. Udało się wywalczyć dla nich etat kontrolera ruchu drogowego. To jest etat, który był jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych, później został zlikwidowany w strukturach Policji, ale teraz udało się do tego wrócić. W tym roku już kilkuset policjantów taki etat otrzymało, to daje im szansę wyższego uposażenia, ale też wyższego stopnia. Pomaga to też w tym, że ta praca, którą wykonują... Jest to naprawdę ciężka i wymagająca praca, wykonywana w różnych warunkach atmosferycznych – i w słońcu, i w deszczu, i w mrozie. Zresztą sami państwo to widziecie, jeżdżąc po polskich drogach. Uznaliśmy, że za tę ich pracę taki etat im się należy.

Żeby oddziaływać na poprawę bezpieczeństwa, potrzeba systemowego spojrzenia na to, co dzieje się na polskich drogach. Pod koniec ubiegłego roku wspólnie z pa-

nem naczelnikiem Armandem Koniecznym opracowaliśmy kalendarz zagrożeń. Oczywiście teoretycznie wszyscy wiemy, o jakiej porze roku co nas czeka. Wiemy, że w wakacje, że w ferie zimowe, możemy spodziewać się określonych zagrożeń. Ale zawsze złapaliśmy się na tym, że za późno podejmowaliśmy działania. Chcieliśmy, żeby to się zmieniło. Udało się w tym kalendarzu wyodrębnić trzy obszary z jednej strony najbardziej społecznie nieakceptowane, a z drugiej strony bardzo istotne pod kątem właśnie tego, co dzieje się na polskich drogach.

Pierwszy obszar stanowią motocykliści. Jak państwo wiedzą, na polskich drogach jest coraz więcej motocykli. Oczywiście żywimy szacunek do tych wszystkich, którzy są pasjonatami jazdy na dwóch kołach, ale niekoniecznie do tych, którzy jeżdżą z prędkością 150–200 km/h, niekoniecznie do tych, którzy w nocy na wysokich obrotach przejeżdżają pod oknami naszych domów, budząc niepokój wśród dzieci i dorosłych. Pierwsza odsłona kampanii „Użyj wyobraźni” dotyczyła właśnie motocyklistów. Staraliśmy dotrzeć do świadomości tych ludzi. Myślę, że udało nam się namówić ich do dyskusji. Jest strona internetowa poświęcona właśnie temu zagadnieniu.

Drugi obszar i druga odsłona dotyczą młodych kierowców. Niestety, każdego roku młodzi ludzie w wieku osiemnastu – dwudziestu czterech lat powodują największą liczbę wypadków i to tych ze skutkiem śmiertelnych. Średnio dziennie są trzy osoby zabite właśnie przez młodych ludzi. Staraliśmy się dotrzeć do ich świadomości, był przygotowany spot im dedykowany, ciekawe plakaty, które pojawiały się na stronie, billboardy, które można było zobaczyć na ulicach. Szczególnie w weekendy w okresie wakacyjnym ci młodzi ludzie powodują wypadki. Niekiedy ginie dziennie nawet dziesięć osób. To jest niesamowita tragedia. Bardzo często giną grupy młodzieży, która wraca z dyskoteki w środku nocy czy nad ranem, nierzadko niestety pod wpływem alkoholu czy środków odurzających. Szpanują przed swoimi rówieśnikami i kończy się to dla nich bardzo tragicznie. Stąd ta odsłona dotycząca młodych kierowców.

Jesień jest tą porą roku, kiedy na polskich drogach ginie bardzo dużo pieszych. Generalnie w Polsce ginie najwięcej pieszych w całej Unii Europejskiej, blisko dwa tysiące rocznie. Przygotowaliśmy odsłonę poświęconą pieszym. Premiera tej kampanii będzie w piątek, 6 listopada. Bardzo ciekawe spoty, bardzo ciekawe sekwencje odnoszące się do bezpieczeństwa pieszych, będzie można obejrzeć w telewizji i w kinach. Kampanię „Użyj wyobraźni” udało nam się zrealizować między innymi dzięki temu, że mamy dobrych partnerów. Partnerem, z którym współdziałamy od wielu lat, jest Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przeznaczyła ona środki na tę kampanię. PZU także przeznaczyło na to środki. Co bardzo ciekawe, ta kampania jest realizowana przez agencję reklamową BBDO non profit, czyli agencja nie pobiera za to żadnych środków. Pokrywamy tylko koszty związane z wyprodukowaniem spotów, plakatów. Pracownicy, którzy działają w ramach tej kampanii, nie czerpią z tego tytułu dodatkowych profitów. Pokazuje to, że można z organizacjami pozarządowymi podejmować różne działania, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa. Dlaczego podążamy w tym kierunku? Oczywiście jako resort mamy świadomość tego, że same działania prewencyjne są skuteczne tylko do pewnego poziomu. Oczywiście, duża liczba wideorejestratorów, duża liczba fotoradarów przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa. Ale jeżeli zabraknie świadomości, o której mówili pan minister i pan dyrektor, tych wszystkich, którzy poruszają się po polskich drogach, czy kierowców, czy pieszych, nie uda się tak naprawdę poprawić systemowo poziomu bezpieczeństwa.

I tutaj jest prośba, i ukłon w stronę... Pan dyrektor Grzegorzczyk mówił o tym, że brakuje nam silnego wsparcia resortu edukacji. Konkursy w zakresie wiedzy motoryzacyjnej to jest jeden element, ale od wielu lat walczymy o to, żeby do szkół wprowadzić nauczanie związane z wychowaniem komunikacyjnym, z edukacją dla bezpieczeństwa. Dzisiaj edukacja dla bezpieczeństwa, która została w zeszłym roku przekazana do zasad programowych, dotyczy głównie tych zagrożeń, o których nas wcześniej uczono w ramach przysposobienia obronnego, czyli ochrony przed atakiem bombowym, jądrowym. Ale tak naprawdę to są wirtualne zagrożenia. Te zagrożenia, które każdego dnia są na polskich drogach, niestety, gdzieś nam umykają. Jeżeli nie uda nam się wyedukować dzieci i młodzieży, trudno będzie mówić o tym, że możemy liczyć na systemową poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jakiej oczekujemy sami od siebie, ale również jakiej oczekuje od nas Unia Europejska.

Na zakończenie chciałbym poruszyć jeszcze jeden istotny aspekt. Mówimy cały czas o dużej liczbie ofiar wypadków drogowych. To jest około pięciu i pół tysiąca osób rocznie. Miejmy nadzieję – trzymamy za to kciuki – że w tym roku ta liczba będzie mniejsza niż pięć tysięcy. Proszę państwa, Polska jako jeden z nielicznych krajów w Europie, a może i jedyny kraj w Europie, od wejścia do Unii Europejskiej odnotowuje co roku niesamowity przyrost nowo rejestrowanych samochodów. Średniorocznie to jest półtora miliona pojazdów. W ubiegłym roku przekroczyliśmy ponad dwadzieścia jeden milionów zarejestrowanych pojazdów. Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej to jest ponad pięć milionów pojazdów. Żaden kraj europejski nie ma takiego przyrostu, w innych krajach liczba pojazdów jest na tym samym poziomie, infrastruktura jest stała i oni utrzymują ten poziom bezpieczeństwa. Nam mimo tak dużego wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów udało się nie doprowadzić do gwałtownego wzrostu liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Udało się powstrzymać też tendencję wzrostową, a nawet, jak pokazują tegoroczne dane, udaje nam się doprowadzać do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych. Mam nadzieję, że uda nam się to kontynuować, oczywiście z państwa wsparciem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Serdecznie panu dziękuję.

Poza wszelkim sporem jest to, co gołym okiem widać, mianowicie że poprawia się kultura użytkowników dróg. To można poznać po przepuszczaniu pieszych na przejściach, po wpuszczaniu nowych użytkowników do ruchu, po ustępowaniu pierwszeństwa przejazdu. Coraz częściej jesteśmy świadkami uprzejmości i grzeczności. Myślę też, że zwiększona motoryzacja spowodowała, że wiele osób zaczęło postrzegać ruch drogowy nie tylko z pozycji dotychczasowego pieszego, ale też z pozycji kierującego pojazdem. Stąd większa wyobraźnia. Wiem, że wcześniej towarzyszyło nam przeświadczenie: jeżeli samochód ma włączone światła, ja idę wieczorem wzdłuż drogi, to jestem doskonale widoczny. Dopiero gdy jako pieszy siadamy za kierownicą, to uświadamiamy sobie, jak ograniczone jest pole widzenia. Myślę, że wiele składa się na to, że kultura korzystania z ruchu drogowego niewątpliwie poprawia się.

Oczywiście stan dróg w dalszym ciągu jest niezadowolający, aczkolwiek widzimy pewną poprawę z roku na rok. Myślę, że doskonałą rzeczą jest to, o czym powiedział już pan minister, pan dyrektor i pan naczelnik, mianowicie runda. Z moich doświadczeń zawodowych wynika, że tam, gdzie w miejsce dotychczasowych skrzy-

zowań pojawiły się ronda, rzeczywiście liczba wypadków zmalała, niemalże nie dochodzi do nich już w tych miejscach. Jest to proste rozwiązanie, a bardzo skuteczne i zapewniające płynność ruchu. Coraz częściej widzi się na drodze pieszych, którzy mają jakieś elementy odblaskowe. Co prawda, jest to jeszcze rzadkie, ale coraz częściej się pojawia. To jest bardzo ważne. Ważne są też ścieżki poza drogami. Jak panowie wspomnieli, 40% ofiar śmiertelnych to są właśnie piesi. I do tych wypadków najczęściej dochodzi nie na drogach krajowych, nie na drogach wojewódzkich, tylko na drogach samorządowych, bo tam chodzi się po asfalcie, mówiąc trywialnie. Jednocześnie cieszy to, że powstają już ścieżki rowerowe i chodniki dla pieszych poza koroną jezdni.

Jeszcze wspomnę o zasadach szkolenia. Ważne jest to, o czym powiedział pan dyrektor, mianowicie że kierowca kończący kurs prawa jazdy powinien być dobrze wyszkolony i przygotowany. Ale ja myślę, że najważniejsze w szkoleniu jest rozwijanie wyobraźni przyszłych kierujących. W moim przekonaniu mamy tu do czynienia z pewnymi mankamentami. Należę do tego pokolenia, które egzamin na prawo jazdy zdawało jeszcze w formie ustnej, nie było testów, nie było pisemnych prac, tylko zdawało się egzamin ustnie przed komisją. Wtedy nie wystarczyło powiedzieć, że w danych miejscach nie wolno wyprzedzać, ale trzeba było jeszcze uzasadnić dlaczego. I o tym się mówiło na kursach, kładziono na to nacisk. Tłumaczono, że jeżeli jest jakiś zakaz, to nie tylko po to, żeby utrudniać życie. Teraz mówi się, że on jest potrzebny, ale tak na dobrą sprawę to nie wiadomo dlaczego. Wówczas pobudzano wyobraźnię, pokazywano, co może się wydarzyć, jeżeli w tym miejscu nie będzie przestrzegany dany zakaz. Myślę, że warto w szkoleniu zwrócić uwagę przede wszystkim na ten aspekt.

Bardzo proszę, kto z gości chciałby zabrać jeszcze głos?

Potem otworzę dyskusję.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Ja może jeszcze dwa słowa.)

Pan minister Jarmuziewicz, bardzo proszę.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Rzeczywiście najlepiej mówić o bezpieczeństwie, mierząc je. No to trzeba jakoś ubrać w liczby. Są trzy podstawowe przyczyny wypadków: kierowca, droga, samochód. Coś musi zawieść w tym łańcuchu, żeby doszło do wypadku. Oczywiście nie trudno się domyślić, że najbardziej zdefektowany jest w tym wszystkim kierowca, znaczy to on najczęściej zawodzi. Statystyki mówią, że w przypadku 80% wypadków wina leży po stronie kierowcy. Co możemy zrobić? Powiem o rezerwach. Naszym zadaniem jest zmniejszanie poziomu wypadkowości, a szczególnie śmiertelności, bo to najbardziej przeraża.

Ustawa o kierujących pojazdami. No to jest jeszcze jedna próba. Początek jest zawsze w wyszkoleniu i wdrożeniu odpowiednich nawyków kultury jazdy. To, co pan przewodniczący mówił: najważniejsze jest bezpieczeństwo i kultura jazdy. Te 80%, o których tu mówiłem... No tu jest największa rezerwa.

Następny powód, różnie definiowany. Jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, jest Komisja Badania Wypadków Kolejowych, ale nie ma komisji badania wypadków drogowych. Może dlatego, że w transporcie drogowym jest naj-

większa komercjalizacja i największy rynek. Producenci prześcigają się w tym, aby samochody były jak najbardziej bezpieczne. Rolę komisji badania wypadków drogowych najczęściej pełni Policja sporządzająca protokół na drodze, nie ma instytucji jako takiej, nie ma komisji badania wypadków drogowych.

Kolejną przyczyną wypadków to drogi, jakieś 20–30%. W związku z tym, że nie ma komisji badania wypadków drogowych, te dane są trochę płynne. Szanowni Państwo, ten rząd popisał umowy na 1 tysiąc km autostrad. Państwo jeździecie i zgrzytacie zębami, a mamy czterysta dużych placów budów, nigdy nie było jeszcze w Polsce czegoś takiego, mamy czterysta dużych placów budów na drogach. Ale to się nie przebija medialnie. Na drugi rok cała sieć autostrad w Polsce będzie, że tak powiem, w przetargach. Nie będzie już szczegółowych warunków zamówienia, nie będzie zabiegania o środowisko, cała sieć na drugi rok będzie w przetargach. To, co można zrobić ze strony państwa, to poprawić jakość dróg. Co prawda te dane nie mogą znaleźć ujścia medialnego, ale są ze strony państwa bardzo duże, ewidentne działania, co jest zasługą również poprzedników. Państwo wiedzą, że drogi w Polsce nie da się zbudować w ciągu jednej kadencji parlamentu, po prostu nie da się. Jeżeli się zastało na tyle uporządkowany stan, to można z dumą mówić o podpisanym tysiącu kilometrów umów i o czterystu placach budów.

Ostatnia pozycja. 5% stanowią wypadki z przyczyny technicznej, czyli zawiódł samochód. Od kilku lat jest bardzo niezwykła sytuacja. Państwo o wiele wolniej buduje sieć dróg niż użytkownicy kupują samochody. Jest dwadzieścia milionów samochodów i co roku jest sprowadzany następny milion, a nawet półtora miliona. To oznacza, że sieć powinna się zwiększyć o 5%, żeby zachować gęstość, bo co roku o 5% jest gęściej na drogach. Osiągniemy w pewnym momencie jakiś stan nasycenia, bo odsetek samochodów u nas nie będzie odbiegał pewnie od innych państw europejskich. Już widać, że dynamika sprowadzania samochodów do Polski spada, że to już nie jest to, co jeszcze jakiś czas temu. I jeszcze jedna rzecz, jeżeli chodzi o stan techniczny samochodu. Między innymi ze względu na wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości nie ma czegoś takiego, jak zwlekanie do Polski złomu. Możemy przywieźć do Polski zarejestrowany na Zachodzie samochód, czyli dopuszczony do ruchu w tamtych warunkach. A zatem pewnie większe zagrożenie stanowią – nie chciałbym nikogo urazić – jeszcze jeżdżące polonezy, duże fiaty, łady czy tak zwane maluchy. To jest z całą pewnością większe zagrożenie niż ten niby-złom ściągany z zachodu. Chciałbym ubrać jeszcze w liczby te trzy podstawowe przypadki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Bardzo proszę pana komendanta o zabranie głosu.

**Dyrektor Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji
Marek Fidos:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja będę mówił bardzo krótko, bo moi przedmówcy obszernie wypowiedzieli się na temat działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Chciałbym podkreślić, że poprawa bezpieczeństwa to jest jeden z głównych priorytetów działania Policji w tym okresie i na najbliższe lata. Jest to zawarte w stra-

tegiei Komendanta Głównego Policji. Zwróć państwa uwagę na jeden aspekt. Ostatnio zleciliśmy badania opinii publicznej dotyczące tego, czego mieszkańcy najbardziej się obawiają, jakie odczuwają zagrożenia. Proszę sobie wyobrazić, że prawie 36% respondentów obawia się brawurowo jeżdżących kierowców w obrębie swojego miejsca zamieszkania. Jest to temat, który naprawdę jest dla nas bardzo ważny. Następne zagrożenie, jakim jest niszczenie mienia przez wandalów w obrębie zamieszkania, podawało 21% badanych respondentów. A więc walka z piractwem drogowym to jest w tej chwili priorytet. Ja ze swojej strony prosiłbym wszystkich państwa... Te wszystkie podmioty, które dzisiaj były wymienione, bardzo aktywnie uczestniczą w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i one będą na pewno dalej pracować. My podejmujemy teraz wiele działań związanych z usprawnieniem pracy Policji, z lepszą skutecznością. Są to też zmiany legislacyjne. I prosiłbym państwa o przychylność. Proszę, aby nam w tym pomagać. Myślę, że tendencja do poprawy bezpieczeństwa, która występuje w ostatnich latach, będzie się utrzymywać. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę pan senator Kazimierz Kleina, później pan senator Rulewski, a potem pani senator.

Bardzo proszę.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Pan minister powiedział o czterystu placach budów na drogach. My wszyscy oczywiście cieszymy się z tego, ale konsekwencją tego jest też to, że na tych drogach, a także na drogach lokalnych, gminnych, powiatowych, jest ogromna liczba potężnych samochodów ciężarowych przewożących materiały budowlane na te budowy i gdzie indziej. Problemem jest to, że jest coraz więcej tych dużych samochodów. Te samochody najczęściej jeżdżą po drogach lokalnych. Wydaje się, że ten problem nie podlega jakiejkolwiek kontroli. Co prawda, funkcjonuje coś takiego jak Inspekcja Transportu Drogowego, ale inspektorów transportu drogowego jest zaledwie ponad czterystu, może pięciuset w kraju, czyli na powiat przypada niewiele więcej niż jeden człowiek. Dodatkowo oni są z reguły jeszcze zgrupowani w większych miejscowościach. To oznacza, że te pojazdy nie podlegają żadnej kontroli, a stanowią ogromne zagrożenie dla ruchu. Myślę, że wielu z nas spotyka się z tym, że te samochody często jeżdżą seriami, co jest bardzo niebezpieczne. Poza tym rozjeżdżają drogi zbudowane w zeszłym roku, dwa lata temu. Te drogi dzisiaj przez te potężne samochody są rozjeżdżane. Oczywiście to wymaga kontroli. Czy rozważaliście to państwo? Według mnie Inspekcja Transportu Drogowego jest absolutnie niewydolna w tej sprawie, nie jest w stanie tego skontrolować. Jak mówię, tych inspektorów jest niewiele i oni nie są w stanie tego zrobić. Poza tym czasami odnosi się wrażenie, że ci kierowcy między sobą wymieniają informacje, gdzie Inspekcja Transportu Drogowego w danej chwili jest i w związku z tym w sposób taki niespodziewany na bardzo małych, lokalnych drogach te potężne samochody się pojawiają. Mam pytanie: czy nie rozważaliście państwo tego, aby Inspekcję Transportu Drogowego włączyć w struktury Policji? Chodzi o to, aby była to

jedna służba, która mogłaby normalnie funkcjonować i wszystko kontrolować. Wtedy rzeczywiście byłoby wiadomo, że policjant może zatrzymać samochód i poddać go pełnej kontroli. A tak jest jedna, że tak powiem, waga na kilka powiatów. To oczywiście czyni bezkarnymi te duże samochody. Niektórzy mówią, że te samochody wykonują pracę itd., itd. Ale to jest coś nienormalnego, że droga zbudowana w ubiegłym roku czy dwa lata temu dziś jest rozjeżdżana właśnie przez te potężne samochody. A więc pytanie jest takie: czy państwo myśleliście o tym, aby kontrola na drogach była w jednym ręku? To dawałoby szansę na pewne uporządkowanie. I czy nie należałoby zmienić na tyle przepisów prawa o ruchu drogowym, żeby pojazdy o odpowiedniej nośności, bo chyba one muszą mieć ciężar faktyczny z ładunkiem itd., mogły się poruszać po drogach, a pojazdy mające taką a taką nośność, tyle towaru, mogące przewozić to i to, nie mogły poruszać się po niektórych kategoriach dróg? To by po prostu dawało szansę na to, że te drogi, szczególnie lokalne, które są zbudowane za ogromne pieniądze, będą przez kilkanaście, dwadzieścia, trzydzieści lat w takim stanie, w jakim są dzisiaj. Inaczej pieniądze wydane na te inwestycje zostaną wyrzucone w błoto, bo te drogi są rozjeżdżane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo panu senatorowi.

Proponuję następującą konwencję obradowania. Państwo senatorowie zadadzą kilka pytań, a potem będziemy prosić gości o ustosunkowanie się do poruszonych kwestii.

Bardzo proszę pana senatora Jana Rulewskiego o zabranie głosu, a później panią Dorotę Arciszewską-Mielewczyk.

Senator Jan Rulewski:

Dziękuję, ale złamię trochę konwencję i oprócz pytań wypowiem się na ten temat.

Wskazał pan przewodniczący, że działania resortu i Policji wymagają wsparcia politycznego. Muszę powiedzieć, że właśnie w zeszłym roku o takim wsparciu mówiłem, wysyłałem stosowną korespondencję, ale do dzisiaj nie otrzymałem odpowiedzi. Przypominam, że zmierzałem do tego, żeby w jakiś widoczny sposób wyróżniać w ramach polityki prewencyjnej tych kierowców, którzy w szczególny sposób zagrażają bezpieczeństwu na drogach, zwłaszcza tych, co piją. Mam nadzieję, że do przyszłego roku, do następnego sprawozdania taką odpowiedź otrzymam.

Nie satysfakcjonuje mnie państwa wystąpienie, zwłaszcza przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, ponieważ zawierało ono więcej statystyki niż dróg rozwiązania. Nie jest to wystąpienie, po którym moglibyśmy spokojnie opuścić to posiedzenie komisji. Przykładowo, narasta zjawisko niebezpieczeństwa na drogach związane z poruszaniem się motocyklistów, tych na motorach o pojemności powyżej pięciuset centymetrów sześciennych. Nie zauważyłem tu zasygnalizowania tego zjawiska, a budzi ono grozę na ulicach miast i nie tylko. Wspomnę, że nie widać rozwiązania tego problemu. W naszym województwie być może bezpieczeństwo się poprawi, bo po prostu czołgi rozjechały drogę, starły szeroką nawierzchnię. Dzięki temu nie ma wypadków, że motocykliści nie mogą jeździć. A więc to jest jedna sugestia.

Następna uwaga jest konstruktywna. Nie zauważyłem tego, co jest aktualne. Mianowicie zbliża się jesień, pora deszczów, śliskich nawierzchni. O tej porze roku

zawsze występuje niedostosowanie jazdy do warunków drogowych, zwłaszcza przez kierowców, ale tak naprawdę też przez gospodarzy dróg, którzy we właściwym czasie, z właściwą energią nie posypią dróg. Policja jak zawsze przedstawi rozwiązanie, że należy dostosować warunki jazdy do warunków drogowych, co oznacza praktycznie, że nikt nie powinien tego dnia, kiedy spadnie pierwszy śnieg, w ogóle się ruszać. Powinien być taki komunikat, że według oceny Policji nie powinno się w ogóle wyjeżdżać na drogę. Policja staje oczywiście po stronie takiej kazuistyczno-ewangelicznej zasady: dostosuj prędkość do warunków. Ale jak dostosować prędkość, kiedy inni na mnie najeżdżają, bo nie mogą... Gdyby w Policji było paru inżynierów, to obliczyliby, że w takich warunkach nie można zachować bezpiecznej odległości, dostosować się do warunków jazdy. No wyjątek stanowi zatrzymanie się lub zjazd na pobocze.

I następna uwaga, też konstruktywna. Czy nie uważacie panowie z administracji państwowej, administracji samorządowej i z różnego rodzaju stowarzyszeń, że należałoby uzupełnić naukę w celu pozyskania prawa jazdy o umiejętność zachowania się na śliskiej jezdni, między innymi wyprowadzanie z poślizgu? Akurat Polska jest takim krajem, gdzie tego rodzaju warunki rzadko występują, bo właściwie 1/3 roku jest wyłączona, jeśli chodzi o te niebezpieczeństwa. Ale przez pozostałe 2/3 roku wszyscy kierowcy muszą zmierzyć się ze zjawiskami opadów, które powodują śliskość na drogach. A zatem czy nie należałoby najpierw w formie fakultatywnej – no są oczywiście takie prywatne szkoły – na wzór Anglii, w formie delikatnej perswazji, wymuszać na świeżo upieczonych adeptach, co pozyskują prawo jazdy, młodych kierowcach, umiejętność zachowania się w takich warunkach?

I teraz kilka słów tytułem samokrytyki. Otóż przyznaję, że moje pierwsze wypadki wynikały z tego, że nie potrafiłem uporać się ze śliską nawierzchnią. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo panu senatorowi Rulewskiemu.

Proszę o zabranie głosu panią senator Dorotę Arciszewską-Mielewczyk.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Oczywiście bardzo ważne jest zauważenie faktu, że wzrasta poziom kultury jazdy. Wynika to również ze zmiany pokoleń, edukacji i inicjatyw oddolnych. Jak wszyscy zauważyliśmy, to są to jednak inicjatywy oddolne, prowadzone przez stowarzyszenia, fundacje, różne ośrodki, szkoły, rodziców, nauczycieli, władze itd. Z reguły zawsze jest to inicjatywa oddolna, nie ma z góry ustalonego pewnego kierunku. Wydaje się, że państwo powinniście się wkomponować teraz w ten poziom, który został osiągnięty. W tej chwili my już mamy szansę i nauczania tej jazdy, i uświadamienia zagrożenia jazdą pod wpływem narkotyków, alkoholu, wyjeżdżania na dyskotekę. Trzeba też rodziców edukować, żeby nie dawali młodym ludziom samochodu, tylko dawali na taksówkę. Trzeba edukować rodziców, żeby na to zwracali uwagę. Ja już nie mówię o szkole, która również wychowuje młodzież i uświadamia jej, że poza terenem szkoły też reprezentuje szkołę, a więc istotny jest sposób zachowania się.

Chciałabym zadać kilka pytań, dopytać się o niektóre sprawy, bo być może czegoś nie doczytałam. Państwo mówicie o poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

promocji, informacji, edukacji, dopuszczeniu do ruchu pojazdów, ich kontroli, egzaminach kwalifikacyjnych, pierwszej pomocy, zawodowych kierowcach, trzeźwości, narkotykach. My dążymy do pewnych standardów. Pan mówił o niektórych europejskich krajach, ale też możemy się posłużyć innymi przykładami, na przykład Kopenhagą, Sztokholmem, Gdańskiem czy innymi miastami, gdzie są ścieżki rowerowe rzeczywiście wkomponowane w ruch. No jest to pewna alternatywa. Wiąże się to też z ekologią. Tam można jeździć rowerem, bo nie jest się duszonym przez spaliny.

Chciałabym też zapytać o pewne grupy, które stwarzają zagrożenie. Mówicie państwo o młodych ludziach. Rzeczywiście to jest fakt: brawura, szpan itd. To było i nadal jest. Panowie też tacy byliście, może nie było tyle samochodów, ale też chcieliście zaimponować, jeździliście na dyskoteki. Stąd moje pytanie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Może i na rowerze, niektórzy na ramie jeździli.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

My mówimy o młodzieży.

Mam pytanie związane z moim pobytem w Szwecji. Akurat ten teren jest mi lepiej znany. Czy państwo bierzecie również pod uwagę, że osoby na pewnym etapie życia, po siedemdziesiątym piątym czy siedemdziesiątym roku życia, powinno się kontrolować, powinno się sprawdzać, jakie leki zażywają ci ludzie, wykonywać badanie wzroku, refleksu? No to też jest zagrożenie. Już nie mówię o tym, że jeżeli ktoś jest w czapce i w kapeluszu, to w ogóle ma ograniczone pole widzenia. Mianem niedzielnych kierowców można naprawdę określić wielu tego typu kierowców. Dochodzą jeszcze do tego w pewnym wieku takie nawyki: nie przepuszczę cię, jedź tak jak ja, bo jest tu ograniczenie do sześćdziesięciu czy do czterdziestu. To są pewne elementy, które wpływają na to, że jest taka, a nie inna wypadkowość. Czy państwo przewidujecie przepisy... Nie chodzi o to, żeby zabierać prawo jazdy wszystkim powyżej jakiegoś tam wieku, bo są też osoby bardzo sprawne umysłowo, ruchowo itd. Ale czy państwo macie w swych propozycjach tego rodzaju zmiany, które trzeba by wziąć pod uwagę, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego. To jest jedno pytanie.

I drugie pytanie. Czy w państwa propozycjach jest jakiś zapis, pozwalający ucywilizować ruch motorów? Chodzi mi o te motory, które są bardzo głośne. Przepraszam, ja nie jestem mężczyzną, nie jestem mechanikiem, więc nie znam się na niuansach tłumików i innych. Chodzi mi o to, że ten odgłos w nocy czy rano jest po prostu nie do wytrzymania. Władze samorządowe muszą określać dokładnie ulice, w które nie można wjeżdżać tego typu pojazdami. Policjant zaczyna gonić takiego delikwenta, ale jego już nie ma. Tych, co urządzają zawody, jak pan senator mówił, też nie można znaleźć. Czy państwo bierzecie to pod uwagę? Chodzi o to, żeby to nie było tak, że ja jako mieszkanka muszę się udawać do pana prezydenta i prosić radę miasta, żeby na takiej i takiej ulicy... Po prostu ma być zakaz poruszania się takimi pojazdami w mieście. Proszę bardzo, są tereny w lesie, gdzie mogą jeździć quady itd. Nie wiem, na jakich zasadach to ma funkcjonować. Chodzi o to, żeby był święty spokój. To jest po prostu coraz większa niedogodność.

I trzecie pytanie. Ile było odebranych praw jazdy za przekroczenie prędkości, za jazdę w stanie nietrzeźwym, tym, którzy już mają maksymalną liczbę punktów? Ile osób przystąpiło do egzaminów, ile zdało za pierwszym podejściem, ile za drugim? Muszę państwu powiedzieć, że docierają do mnie różnego rodzaju sygnały. Ja już jeź-

dżę dwadzieścia pięć lat, a mimo to nie wiem, czy zdałabym taki egzamin. Oczywiście trzeba zdawać, to nie o to chodzi... Ale to wszystko musi być w normalnych, sensownych, rozsądnych realiach osadzone. A z tego, co ja słyszę... Już nie mówię o tym, że nie można się zapisać na egzamin, czeka się miesiącami. To jest jakaś paranoja. Pytam, bo chcę rozwiać wątpliwości. Nie mówię, że ja wiem na pewno, ale docierają do mnie takie sygnały i jako parlamentarzystka po prostu pytam o to. Ile odebrano praw jazdy, z jakich powodów, ile osób przystąpiło do egzaminów, ile z nich zdało za pierwszym razem, ile za drugim? Chciałabym poznać tę statystykę.

I czwarta ostatnia kwestia, czyli piesi. Słusznie państwo zauważyliście, że najwięcej wypadków jest związanych z pieszymi i z rowerzystami. Ale proszę państwa, jeżeli się jeździ... Cieszę się z tego, że buduje się drogi, ale nie może być tak, że odpowiednie służby pozwalają pozostawiać te drogi firmom, które je budują, bez oświetlenia. Na pewnych trasach nie ma oświetlenia, nie ma farbą pomalowanych pasów, człowiek nie wie, gdzie jest rów, gdzie pobocze, nic nie widać. I w dodatku nie ma chodnika, więc ludzie idą po jezdni. Proszę państwa, ja też jeżdżę. I jadąc z Warszawy do Torunia, myślałam, że po prostu zawału serca dostanę. Jadąc z Gdyni do Warszawy, tak samo. To jest dramat. Kto to sprawdza? Jakim prawem pozwala się pozostawiać drogę, z której powinniśmy się cieszyć, że jest gładka, wspaniała, szeroka... Jak można zostawić nieoznakowany plac budowy? Ja jako kierowca mogę oczywiście zrobić sobie krzywdę, ale mój największy strach budzi to, że mogę uderzyć w pieszego. A jeszcze ktoś może iść z dzieckiem, z wózkiem, pod wpływem alkoholu, jakiś rowerzysta może jechać bez odblaskowego światełka... No to jest dramat. I dlatego chciałabym poznać statystyki, dowiedzieć się, ile zostało nałożonych kar, ile macie państwo sygnałów o takich firmach czy drogach. No to jest po prostu plaga. Jeździmy po Europie i widzimy, jak się oznacza drogi. A u nas nagle pojawia się jakiś znak, który powoduje, że ja ledwo wyhamowuję. To są realne przeszkody, które również wpływają na to, że ta wypadkowość jest, mimo że budujemy nowe drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana senatora Stanisława Iwana.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja też najpierw się wypowiem, a potem zadam trochę pytań.

Wszyscy tu pokazujemy pewien sukces. Co prawda on jest nieduży, ale jest to światło w tunelu. Liczba wypadków nie rośnie, mamy nadzieję, że do końca roku się zmniejszy. I to dobrze. Ale myślę, że trzeba powiedzieć, iż elementem decydującym jest to – oprócz fotoradarów, które my użytkownicy dróg odbieramy jako dopust boży – że na drogach dużo się zmienia, te drogi są lepsze. Kolejnym elementem jest to, że współczesne samochody w porównaniu z samochodami sprzed trzydziestu, a nawet dwudziestu lat, są zupełnie inne. Inne są układy hamulcowe, kierownicze, zawieszenie, wszystko razem.

My podjęliśmy w Senacie pewną inicjatywę, gdy uchwalaliśmy ustawę o tych nieszczęsnych fotoradarach, dotyczącą tego, żeby ewentualnie trochę podnieść prę-

kość na najlepszych drogach. Nie chodziło o to, że to miało powodować większe zagrożenie. Chcieliśmy dojść do pewnej rzeczywistości i wyeliminować pewną fikcję, bo nie ma nic gorszego niż budowanie prawa takiego, które *à priori* nie jest przestrzegane. Jeżeli mamy drogę dziewięciometrową z pobocznymi itd., to dlaczego na tej drodze utrzymujemy od wielu dziesięcioleci prędkość 90 km/h, a nie wyższą, chociażby o 10 czy 20 km/h, być może jak w Niemczech, zróżnicowaną w zależności od pogody? Tam się stawia znaki, inna jest prędkość, kiedy jest sucho, inna, kiedy jest mokro. My taką próbę podjęliśmy, chcieliśmy podnieść prędkość i na autostradzie, i na drogach szybkiego ruchu. Oczywiście ustawa nie wejdzie w życie, to jest w tej chwili nieaktualne. Ale wydaje mi się, że warto to rozpatrzyć, skategoryzować drogi. Jak jest droga gminna, wąska itd., to niech tam będzie nawet wolno jechać 80 km/h, żeby było bezpiecznie, ale jak jest droga krajowa z pobocznymi, to niech będzie tam można jechać z taką szybkością, z jaką wszyscy jeżdżą, czyli 120 km/h. To nie spowoduje żadnego większego zagrożenia, a przynajmniej dostosuje przepisy do rzeczywistości. Mam nadzieję, że wtedy jakieś wielkie restrykcje mogą... Ale nie chcę tego teraz kontynuować.

A teraz przejdę do szkolenia. Dlaczego my, będąc na takim poziomie rozwoju cywilizacyjnego, że praktycznie w każdym domu jest samochód, nie możemy pójść śladem Amerykanów i pozwalać w ramach szkolenia na jazdę po jakiś bocznych drogach itd. dzieci pod opieką rodziców? Tak to się odbywa w Stanach Zjednoczonych. Chcę powiedzieć, że ja właśnie tak nauczyłem się jeździć i moje dzieci też tak nauczyły się jeździć. Już ponad czterdzieści lat temu szedłem na kurs prawa jazdy, umiając jeździć. Moje dzieci też umiały jeździć, idąc na kurs. Inaczej jest, jak człowiek za młodu czegoś się nauczy, bo wówczas ma odpowiednie nawyki i odruchy. Potem jakość jego jazdy jest inna niż jakość jazdy osoby, która skończy kurs i po dwudziestu iluś godzinach jazdy i zdaniu egzaminu w panice zasiada za kierownicą i nie wie, co ma ze sobą zrobić. Może można by jakieś elementy w tym zakresie wprowadzić, tak aby to szkolenie odbywało się naturalnie? Może każdy absolwent szkoły średniej powinien wychodzić ze szkoły z prawem jazdy? Przecież to też nie jest w tej chwili coś nadzwyczajnego. Może należałoby do szkół wprowadzić, oprócz tych elementów szkolenia z zakresu bezpieczeństwa, o których państwo mówicie, normalne kursy nauki jazdy?

Chcę jeszcze powiedzieć o paru innych rzeczach. Przykładowo, sposób prowadzenia budów. Nawiązuję do tego, o czym mówiła pani senator. Proszę państwa, to jest naprawdę podżeganie do złego, jeżeli ja jadę 400 km z Zielonej Góry do Warszawy samochodem i wpadam za Sochaczewem na ograniczenie prędkości do 60 km/h, oznakowane oczywiście tak, że nic nie widać. I to ciągnie się na długości kilkudziesięciu kilometrów. W pewnym momencie człowieka licho bierze i siłą woli się powściąga, żeby nie przyspieszyć i nie nadrobić tego czasu, bo już jest ponad pięć godzin w drodze. Nie spotykam się z tym na Zachodzie, a jeżdżę też tam. Tam zamykane są stosunkowo krótkie odcinki, jest tam wykonywany cały zakres prac, potem są one przywracane do ruchu i dopiero wtedy wchodzi się na następny odcinek. U nas, jak buduje się 100 km autostrady, to nawet jak już są oddane jakieś odcinki, te 100 km jest zamknięte do ostatniego dnia, aż wszystko zostanie odebrane. A może na 50 km można byłoby dopuścić normalny ruch? A więc to są takie problemy. I dalej, droga szybkiego ruchu. No to już jest coś takiego, czego nie rozumiem, pytałem o to już paru policjantów, ale nie byli mi w stanie odpowiedzieć. Rozumiem, że jak jest przejście z dwupasmówki na

jednopasmówkę, to stawia się ograniczenie do 70 km/h, chociaż w niektórych krajach Europy też się tego nie spotyka. Być może, że jest to zasadne. Ale jak z jednopasmowej drogi szybkiego ruchu robią się naraz dwa pasy, to po co tam jest ograniczenie do 70 km/h? A to jest permanentnie w Polsce stosowane. No nie jestem w stanie tego pojąć. To jest też coś, co irytuje człowieka i prowadzi do tego, że generalnie przestaje się szanować przepisy prawa. Takim rzeczom trzeba zapobiegać. Następna sprawa to linie ciągle. Jeżdżę tymi samymi drogami i widzę, że z roku na rok firmy malują coraz dłuższe te linie ciągle. Nie wiem, może w zależności od długości linii firma dostaje kasę i dlatego to się wydłuża. No ale potem są takie odcinki, gdzie można by wyprzedzić, a nie można wyprzedzić.

I wreszcie problem dla mnie najważniejszy, strategiczne decyzje związane z budową dróg szybkiego ruchu. Dla nas w lubuskim drogą szybkiego ruchu jest droga S3. Zaczyna się ją gdzieś tam budować i podobno na terenie naszego województwa ma być zbudowana do końca 2012 r. Ale jak na razie do Gorzowa się ją buduje, poniżej już nie bardzo. No to się tak odsuwa w czasie, że zaczynam nie wierzyć w opowieści, że ta droga będzie niebawem zbudowana. Zmienia się oddział generalnej dyrekcji z zielonogórskiej na wrocławską i powiada się, że od granicy województwa lubuskiego na Dolnym Śląsku tej drogi się nie będzie budować, bo Dolny Śląsk ma inne priorytety w okresie finansowania do 2012 r. To będzie budowane, ale po którymś tam roku, dokładnie nie wiadomo którym. A ma to być trasa paneuropejska z północy na południe itd. Myślę, że pewne drogi się robi... Ostatnio też jeździłem w czasie urlopu po Dolnym Śląsku. Chcę powiedzieć, że na Dolnym Śląsku drogi krajowe są w dosyć dramatycznym stanie. Nie wiem, skąd to się wzięło, ale te drogi są dosyć dramatyczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, do tej pory poruszono tak wiele problemów i zadano tak dużo pytań, że może rzeczywiście w tej chwili udzielię głosu gościom, by odpowiedzieli na nie, a potem wrócimy dalej do wypowiedzi państwa senatorów.

Kto z zaproszonych gości chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę, pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Zacznę sam, ale niewątpliwie poproszę o pomoc moich współpracowników. Rzeczywiście, jak pan przewodniczący zauważył, nie wiem, czy jest jeszcze jakiś temat, który nie został jeszcze poruszony w aspekcie bezpieczeństwa. Państwo senatorowie są dzisiaj bardzo aktywni.

Senator Kleina pytał o celowość istnienia Inspekcji Transportu Drogowego. Inspektorów jest sześciuset. Na wzór innych krajów powołano w 2005 r. w polskim parlamencie instytucję, specjalistyczną policję do sprawdzania samochodów ciężarowych, do ważenia, sprawdzenia tachografów, przestrzegania stanu technicznego. No to jest kwestia wyboru. Wiem, że są kraje, w których taka instytucja nie funkcjonuje. My podjęliśmy taką decyzję.

Skuteczność funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego. Proszę zastanowić się, czy kara w wysokości 30 tysięcy zł za przeważenie samochodu, jaką wlepia inspektor transportu drogowego, jest duża, czy mała. Ja uważam, że to jest szokująco wysoka kara. A takie właśnie kary są wlepiane przez Inspekcję Transportu Drogowego na drogach. Jest płacz i zgrzytanie zębów, bo to są wyjątkowo dolegliwe kary. Proszę mi uwierzyć, że przeładowane samochody na placach budów to jest mit. Mówi się, że największym niszczycielem dróg są drogowcy, ci, którzy budują drogi, najbardziej przy tej okazji tam narozrabiają. Inspekcja Transportu Drogowego nakłada ciężkie kary na tych, którzy przeładowują samochód. Sam kierowca dba o to, żeby nie miał przeładowanego samochodu, bo dostanie po uszach i to bardzo, bardzo mocno.

Pan senator Rulewski poruszył kilka aspektów. Ja będę się odwoływał do ustawy o kierujących pojazdami, bo pozostali państwo senatorowie też o to pytali, chyba z wyjątkiem senatora Iwana... A nie, pan senator też o to pytał. Panie Senatorze, pytał pan między innymi o jazdę w szczególnych warunkach, w warunkach poślizgu, jakiś utrudnień na drodze. W naszym projekcie ustawy o kierujących pojazdami zaproponowaliśmy, żeby w czasie szkolenia przyszłego kierowcy wprowadzić obowiązek nauki tego typu umiejętności. Ten obowiązek byłby nałożony na szkolącego. Jaki będzie efekt, nie wiem. Proponujemy zarówno odpowiednią infrastrukturę na placach manewrowych, jak i symulatory. Symulator jest nie do przecenienia, bo sytuacje ekstremalne w czasie szkolenia są trudne do wywołania. Ciężko jest stworzyć warunki ekstremalne w czasie kursu. Symulator zrobił furorę w innych krajach i u nas pomału dochodzimy do tego. Ciężko jest zaplanować zjazd z góry z wielką prędkością i wystrzał przedniej opony. Czegoś takiego pan nie zaplanuje w ramach szkolenia, bo nie ma odpowiednich warunków. Jedyna możliwość to jest wprowadzenie ekstremalnej sytuacji z użyciem symulatora. W tej chwili jesteśmy w trakcie procesu homologacji. Okazuje się, że to na świecie funkcjonuje. Patrzę na panią senator. Pani Senator, miałem okazję być w symulatorze w wyższej szkole morskiej...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, w akademii morskiej.

Niedobrze mi się zrobiło i wyszedłem stamtąd.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, nie, chcę mówić o sugestii, jaka pojawia się po doświadczeniu bycia w symulatorze. To jest bardzo realistyczne, bardzo prawdziwe, a w warunkach rzeczywistych nie do przećwiczenia. Miałem okazję płynąć...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziesięć w skali Beauforta, trzystatysięcznik, Cieśniny Duńskie, deszcz, grad, stoisz na mostku, który się buja. Straszne rzeczy.

Kilka spraw z obszaru bezpieczeństwa. Dostaniecie państwo za kilka tygodni do ręki materiały na ten temat w ramach ustawy o kierujących pojazdami. Tam rzeczywiście dużo rzeczy zaproponowaliśmy, między innymi tych, o których pani mówiła. Zasyłała mnie pani gradem pytań dotyczących rozmaitego rodzaju statystyk. Nie jestem przygotowany do odpowiedzi na te pytania.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mimo że czuję, patrząc na panią... Przecież pani wie, że żywię sympatię dla pani. Nie wie pani? A te lata spędzone razem w ramach prac parlamentarnych?

(Wesołość na sali)

Obiecuję odpowiedzieć na piśmie na wszystkie pytania, które pani zadała.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę? Panie Senatorze, panu odpowiedziałem.

(Wesołość na sali)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, mówię wyraźnie, że panu odpowiedziałem na pytania.

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Ale, przepraszam, Panie Przewodniczący, chodzi mi o statystykę odebranych praw jazdy. Rozumiem, że to...)

Zaraz poproszę o pomoc panów z Policji. Może mają jakieś dane. Ja nie mam. Przyznaję się do tego i biję się w piersi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, rzeczywiście przy okazji radarówki podnieśliśmy prędkość o 10 km/h. No to był taki produkt uboczny. Jak pan wie, w Trybunale Konstytucyjnym to przepadło, ale, jak mówili moi przedmówcy, my wrócimy do tego. Po 30% oszczędności śmiertelności na drogach warto się schylić.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A więc jeśli chodzi o tę radarówkę, to my do tego wrócimy, wiedzeni doświadczeniem Francuzów, którzy o 30% zmniejszyli śmiertelność. Jeżeli chodzi o prędkość na autostradach, to najwyższa w Europie jest w Polsce i we Włoszech. Nie liczę Niemców, którzy tego nie wytrzymają. Zresztą oni już w niektórych landach wprowadzali ograniczenia. No ten przykład niemiecki jest nietypowy. W Polsce i we Włoszech 130 km/h to jest najwyższa prędkość, dopuszczalna na autostradach.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja nie wiem, ile jest we Francji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczuk: I 88 km/h w Stanach Zjednoczonych od samego początku do końca. Nie ma zmiłuj się.)

55 mil, a mila ma 1600 m, czyli w przeliczeniu jest to 88 km/h.

Panie Senatorze, niektóre z pańskich pytań sprowadzają się do ustawy o kierujących pojazdami, gdzie projektujemy mnóstwo rozwiązań, takich między innymi jak jazda niedoświadczonego kierowcy z doświadczonym partnerem. A więc to, o co pan pytał, będzie w tym projekcie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczuk:

Może to skomentuję. Miało to być z osobą towarzyszącą z najbliższego otoczenia. To jest bardzo słuszna uwaga, bo jedna z rzeczy, która jest trudna... Dlaczego mówi się, że kobiety, nasze żony, słabiej jeżdżą? No bo większość...

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Nieprawda.)

Ale proszę posłuchać. Bo wcześniej musiałyby swojemu mężowi odrąbać siekierką rączki od kierownicy. Jak zaczęły jeździć same, tak jak młodzi ludzie, nałożono na nie odpowiedzialność. Ale w tym pierwszym okresie czuły bezpieczną obecność przy sobie kogoś, kto ma doświadczenie. Ja pominię już, że w tej całej dyskusji jest wiele problemów dotyczących tego, że iluś instruktorów prawa jazdy nie umie jeździć.

Przepraszam, ale nie umie jeździć, nie umie kręcić kierownicą. Zostawmy część przypadków, bo ich nigdy nie rozwiążemy. Jak mówił pan minister Jarmuziewicz, na część pytań jest odpowiedź w projekcie ustawy o kierujących pojazdami, łącznie z pytaniem o badania psychotechniczne. Już cztery lata jestem członkiem grupy na wysokim szczeblu w Unii i wiem, że przez cztery lata prowadzone były badania związane z procesem starzejącego się społeczeństwa. Proszę państwa, to uwidacznia się nie tylko w zachowaniu w ruchu ulicznym. Spotykamy się z tym w różnych obszarach, wiemy, że nas też to kiedyś dotknie, panie za sześćdziesiąt lat, panów może wcześniej. Bardzo często argumentem ostatecznym, z którym już nie ma dyskusji, jest przeżycie wojny. Starsi ludzie mówią: ja przeżyłem wojnę itd. Z ludźmi starszymi trudniej się dyskutuje. Ze statystyki wynika, że po przekroczeniu pewnego wieku wypadkowość rośnie, jak pani senator powiedziała. Może siedemdziesiąt pięć lat... Ja nie wiem, nie chcę tego przesądzać. Kiedyś znajoma zadzwoniła do mnie z pewnym pytaniem. Powiedziała, że ma siedemdziesięcioparoletnią przyjaciółkę, która w ciągu ostatnich kilku miesięcy dwa razy pojechała pod prąd i dwa razy przejechała na czerwonym świetle. Jak jej odebrać prawo jazdy? Nie spowodowała ostatecznie wypadku, powiedziała: no, widocznie nie widziałam. A więc ten temat jest też związany ze starzejącym się społeczeństwem. To się też wiąże z bezdechem sennym. Mało kto wie, że coś takiego istnieje. Proszę państwa, prawdopodobnie to dotyczy od 3% do 4% osób, inaczej, to jest prawie połowa tych, co jeżdżą po alkoholu. Odpowiadam któremuś z panów posłów, że te osoby funkcjonują tak jak po alkoholu lub podobnie działających środkach. Przypomnę – to potwierdzi nasza Policja – że jesteśmy jednym z nielicznych krajów, który na dość szeroką skalę wprowadził narkotesty. Sprawa nie jest łatwa, jest bardzo trudna.

A teraz czas na podsumowanie. Jest bałagan w obrębie robót drogowych. I co do tego nie ma wątpliwości. Jest też kłopot natury formalnej. Przypomnę, że dopóki odcinek nie jest oddany do ruchu... Dopiero wtedy można przerzucić ruch na wybudowane odcinki, jeżeli zostaną one odebrane. Nie będę tu mówił... Zdarzają się różne przypadki. Za przykład może posłużyć tunel obok Wisły w Warszawie. Jak państwo wiecie, prawie rok ten tunel był gotowy, a nie był odbierany, bo jedna straż odbierała, druga straż nie odbierała. Dopóki jakiś odcinek nie jest odebrany, to nie jest puszczany tamtędy ruch, bo to jest plac budowy, w obrębie którego zdarza się wiele wypadków drogowych. A więc wracamy do jeszcze jednej kwestii, mianowicie do nieposzanowania zasad bezpieczeństwa ruchu. Jestem również projektantem, tak jak kolega, i wiem, że podstawowym załącznikiem jest projekt organizacji ruchu i oznakowania drogi, który jest traktowany jako ostatnia kartka do zawinięcia, przepraszam, że powiem trywialnie, drugiego śniadania...

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: To sprawdza komisja.)

Tak, to sprawdza komisja, ale później już nikt tego praktycznie nie egzekwuje. Przyznajemy: nikt praktycznie tego nie egzekwuje. Działa trójca – to są takie zespoły uzgadniające – czyli zarządzający ruchem, zarząd drogi, który ma najmniej do gadania, bo to nie on decyduje o ustawieniu znaku... I zderzają się dwie rzeczy. Jeszcze na moment powrócę do trasy katowickiej. Udało się wyczyścić wszystkie bzdurne oznakowania na wielu drogach. Dlaczego je wprowadzano? No pies sołtysa zginął pod samochodem, więc trzeba było wprowadzić ograniczenie do 30 km/h. I własną piersią pół wsi tego broniło, bo oni uważali, że to załatwia sprawę. Nieprawda. Za którymś razem, jak spotkamy nadmierne ograniczenie prędkości, zaczynamy jako przyzwoici

kierowcy lekceważyć przepisy. Najtrudniejszą sprawą jest wyrzucenie zbędnych ograniczeń prędkości. Pan senator też to zauważył. Płynność ruchu to nie jest kwestia... Nie chcę tu polemizować na temat podniesienia prędkości. Pytanie jest takie, jakie kiedyś nasz szef zadał. Wybudowaliśmy do Płońska dwujezdniówkę, była tam jakaś stara droga, i na wszystkich skrzyżowaniach ograniczyliśmy prędkość, mimo że są to drogi zbiorczo-rozprowadzające, do 60, góra do 70 km/h. Normalny kierowca tego nie rozumie i pyta: po cośmy wydali pieniądze, po cośmy to wybudowali za ogromne pieniądze, skoro jeździ się wolniej.

Powracam do odpowiedzi na pytania, na część z nich, na przykład te dotyczące zdawalności, odpowie przedstawiciel Policji. Powiem tylko, że zdawalność jest niska, ale przypominam, że ustawa o kierujących pojazdami zawiera jeszcze jedną bardzo ważną rzecz, mianowicie zmianę systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Tak jak w krajach typu Holandia większość egzaminu będzie odbywać się w warunkach realnych, czyli inaczej niż teraz. No obecnie jest tak, że jest schemat skrzyżowania, jedzie tramwaj, karetka pogotowia. I potem biedny świeżo upieczony kierowca wyjeżdża na ulicę, dojeżdża do skrzyżowania i dopóki nie przyjedzie tramwaj, on nie wie, jak pojechać. A to wynika z tego, że on na pamięć wykuł przykład z tramwajem i jak jest tramwaj, to wie, kto pierwszy rusza. Przepraszam, to taka trywialna rzecz. Potrzeba nam znacznie więcej realnych przykładów na egzaminie, zadań rozwiązywanych w warunkach realnych. Będą wyświetlane krótkie filmiki. Jestem w normalnym ruchu ulicznym symulowanym, czyli odbywa się ruch, ja mam wyprzedzić, wjechać na skrzyżowanie, zahamować. Narzekania dotyczą przede wszystkim sztuczności, zdający mówią: tam mi 2 cm zabrakło, tu o 2 s za wolno itd., itd. To jest sprawa bardzo trudna do wyeliminowania.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zgadza się. Mój syn oblał egzamin za pierwszym razem, bo zapomniał spuścić ręcznego hamulca i zgasił mu silnik raz i drugi. No są jakieś kryteria, z tym się zgadzam, ale czy to jest kryterium, które uniemożliwia zdanie egzaminu? Jaki wpływ na bezpieczeństwo jazdy ma niespuszczenie ręcznego hamulca? Czy to świadczy o umiejętnościach? To jest typowe przyłapanie kogoś na czymś w nerwowej sytuacji. A więc ja bym proponował... Jeżeli chodzi o to, Pani Senator, ile osób zdaje za pierwszym razem, to nie pamiętam dokładnie. Część teoretyczną zdaje większość, to jest w granicach 80%, a część praktyczną w wielu ośrodkach mniej niż 30%.

(Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk: Przepraszam bardzo...)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Ja poprawię.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mogę obiecać, mimo że nie zajmuję się tym bezpośrednio, bo jako resort infrastruktury to nadzorujemy. Na pewno trzeba zweryfikować system szkolenia i system egzaminowania łącznie z przebiegiem egzaminu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pani Senator, musi wejść w życie nowa ustawa o kierujących pojazdami, nie ma zmiłuj się, stąd była prośba.

I jeszcze jedna sprawa. Państwo mieliście do czynienia z tą ustawą, kiedy po raz pierwszy pojawiła się w parlamencie. Ostatnia wersja została tak pocięta, że chyba warto jej było nie uchwalić, choćby po to, żeby nie popsuć tego, co jest. To jest trudne

do upilnowania. Założenia były słuszne, ale wszyscy gdzieś tam obcinają, obcinają, obcinają, łagodzą, łagodzą i właściwie pogarszają sytuację. Łagodzenie powoduje, że jeździmy gorzej, bardziej niebezpiecznie.

Jeszcze może dwa zdania na temat prędkości kolega powie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Bardzo proszę.

**Konsultant Krajowy do spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Marek Wierchowski:**

Dziękuję.

Proszę państwa, chciałbym uzupełnić tę wypowiedź jako konsultant krajowy, który zajmuje się zawodowo zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mnie też cieszy, że wreszcie statystyki drgnęły i liczba wypadków spada, ale chciałbym tutaj przede wszystkim podkreślić, że niezależnie od tego, iż budujemy sieć autostrad, musimy sobie uzmysłwić, że nikt autostradą do domu nie dojedzie. Trzeba korzystać też i z innych dróg, w tym dróg lokalnych, którymi dojeżdżamy bezpośrednio do punktu docelowego. Przede wszystkim zwracam uwagę na pewną konsekwencję budowy hierarchicznej sieci drogowej. Do tej pory tego w Polsce nie mieliśmy, nie było tak, iż niezależnie od tego, że budowaliśmy sieć autostrad, modernizowaliśmy inne drogi, w tym drogi samorządowe.

Jeśli chodzi o prędkość, obecną w sytuacji każdego zdarzenia drogowego – bez niej nie byłoby kolizji czy wypadków – to przede wszystkim należy uświadomić sobie cel, do którego zmierzamy. Otóż parametry każdej drogi powinny być dostosowane do tego, z jaką prędkością z tej drogi możemy korzystać. Sama prędkość nie jest najgroźniejsza, jeśli chodzi o zdarzenia drogowe, najgroźniejsze są różnice prędkości pomiędzy poszczególnymi uczestnikami ruchu drogowego. I teraz, jeżeli my nie będziemy działali w kierunku separacji uczestników ruchu drogowego – mam na myśli głównie pieszych i rowerzystów, bo w tym przypadku różnice prędkości są znaczne – jeżeli nie będziemy dążyli do tego, żeby hierarchizować sieć drogową, tak aby tranzyt odbywał się na innych trasach a ruch lokalny na innych, to niestety te statystyki będziemy mieli takie, jakie mamy. My mamy też na uwadze to, że nie tylko fotoradary czy urządzenia automatycznie rejestrujące prędkość są skuteczne. Chcemy w tej chwili wprowadzać fizyczne środki uspokojenia ruchu w obszarach zabudowanych, tam, gdzie one rzeczywiście są konieczne, i to środki, które po prostu działają na zasadzie konkretnego wymiernego zmniejszenia prędkości. Jak państwo wiecie, urządzenia rejestrujące działają na zasadzie zerojedynkowej, czyli albo z pełną świadomością jadę szybciej i zapłacę bo mnie, na to stać, albo nie. A jeżeli wprowadzamy różne ograniczenia na drogach lokalnych, to nie ma wyboru. Każdy, kto pokonuje ten element drogi, musi pokonać go z konkretną prędkością. Mam na myśli przede wszystkim wprowadzanie wszelkiego rodzaju rozwiązań, które od wielu lat są sprawdzone w innych krajach europejskich. Nie wszystkie z nich można zaadaptować na nasz rynek krajowy. Ale wracam jeszcze raz do tego, co na początku powiedziałem, dbajmy o kształtowanie hierarchicznej sieci drogowej. Chodzi o to, żeby z najszybszych dróg, z autostrad można

było zjechać na drogi wojewódzkie, dalej na drogi lokalne i drogi dojazdowe. Chodzi o to, aby wytracając tę prędkość, można było dojechać do miejsca zamieszkania.

Prowadzone roboty i oznakowanie tych robót na drogach. Proszę państwa, to wymaga pewnej nowelizacji funkcjonujących rozporządzeń na podstawie delegacji zawartej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Mam na myśli między innymi rozporządzenie o zarządzaniu ruchem. Dlaczego? Bo mówi się tam o tym, w jaki sposób powinna być prowadzona organizacja ruchu na danej drodze, czy to stała organizacja, czy czasowa, związana chociażby z robotami drogowymi. Mówi się o tym, jak projekt powinien wyglądać, kto go zatwierdza. Ale niestety nie ma tam żadnych regulacji prawnych mówiących o tym, kto może opracować taki projekt i kto może go wprowadzić, zatwierdzić do realizacji. Jak państwo wiecie, budowa drogi to jest budowa obiektu budowlanego, czyli mamy wszelkie procedury wynikające z prawa budowlanego. To, co postrzega przeciętny użytkownik, to jest organizacja ruchu, która ma wpływ na bezpieczeństwo. I to niestety może opracować i zatwierdzić osoba z każdym przygotowaniem zawodowym. W tym tkwi moim zdaniem problem. Nie ma też zapisów mówiących o tym, w jaki sposób egzekwować postanowienia organów zarządzających ruchem. Mam na myśli wprowadzaną organizację ruchu na czas budowy, to, o czym tutaj między innymi była mowa. A więc jeżeli jest zatwierdzony projekt do realizacji, obejmujący konkretne oznakowanie ustawione w konkretnych miejscach, a realizacja w terenie odbiega od tego, co jest w tym projekcie, to praktycznie nie ma możliwości skutecznego egzekwowania tego. Stąd jest tak jak jest. Niezabezpieczony jest ruch pieszzy, oznakowanie w pełni, nawet w sensie oznakowania tymczasowego w postaci malowanych żółtych linii itd., itd. Policja też ma ograniczone możliwości egzekucji. Staramy się ją tutaj wspomagać, podpowiadając przy okazji wszelkich szkoleń, że bardzo skutecznie działa inspekcja w tym zakresie.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie proszę, ale króciutko.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Ja mam wobec tego pytanie. Dlaczego państwo nie przedstawiliście propozycji zmiany tego? Chodzi o to, aby to mogło obowiązywać. Jak rozumiem, my możemy narzekać i dalej jeździć po takich a nie innych drogach, bo nikt nie ma ani możliwości wpływu, ani możliwości kontroli... Nikt nie może wymóc na budującym drogę, żeby ona była bezpieczna dla ruchu? No wie pan, jeżeli tego nie ma, to ja pytam pana ministra, dlaczego w nowelizacji nie zaproponowaliście tych przepisów, skoro to wpływa na wypadkowość i nasze bezpieczeństwo?

**Konsultant Krajowy do spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Marek Wierzchowski:**

Konkretne zapisy są zapisami wykonawczymi. Jak wspomniałem wcześniej, to wynika z delegacji prawa o ruchu drogowym. W tej chwili przygotowywane są teksty

nowelizacji poszczególnych zapisów prawa o ruchu drogowym, nie tylko dotyczących zarządzania ruchem, ale też chociażby niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych i rowerzystów. Dopiero po wprowadzeniu ogólnych zapisów będzie można wprowadzać modyfikacje w aktach wykonawczych. Propozycje modyfikacji aktów wykonawczych też są praktycznie przygotowane, one są w tej chwili w resorcie. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana senatora Stanisława Jurcewicza, pana przewodniczącego.

Proszę państwa, ponieważ o godzinie 14.30 i o 15.00 rozpoczynają się kolejne posiedzenia komisji, bardzo proszę o zwięzłe wypowiedzi.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, postaram się uczynić to, o czym pan powiedział.

Myślę, że przede wszystkim należy kontynuować dalej programy rządowe „Razem bezpieczniej”, „Program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach”, bo to przynosi efekty. Teraz wyjdę naprzeciw prośbie pana przewodniczącego i pana ministra. Jak my możemy pomóc? Otóż nie tylko poprzez legislację, ale także poprzez wskazywanie problemów, które można by rozwiązać. Ja wskażę trzy bardzo konkretne.

Pierwszy wynika z materiałów, z załącznika nr 2, strona 28. Zanim zgłoszę wniosek, najpierw to przeczytam. Pod względem liczby wypadków komunikacyjnych znaczne wartości odnotowano również w powiatach kłodzkim, świdnickim itd. Apeluję i proszę: problem obwodnicy Kłodzka od wielu lat jest już zgłaszany. Proszę zobaczyć, to nie jest już moje widzimisię, to potwierdzają dokumenty.

Następna sprawa dotyczy drogi S5. To jest odpowiedź na sugestię czy też apel pana przewodniczącego, który zanotowałem, mówiący o zespoleniu działania. Tak, jest działanie wszystkich samorządów województwa dolnośląskiego, Wrocławia, wszystkich gmin i powiatów, aby tę drogę pociągnąć od Wrocławia do granicy państwa. Przytaczam: jako przykład najtragiczniejszych w skutkach zdarzeń można podać dwa wypadki. Pierwsze ze zdarzeń miało miejsce w lutym 2008 na drodze krajowej nr 5, gmina Jordanów. Dalej, samorządy proponują konkretne pieniądze i możliwości, jeśli chodzi o tę drogę.

I trzeci problem. Było spotkanie z członkami komisji sejmowej w Wałbrzychu w bieżącym roku na wiosnę, podczas którego odbyła się prezentacja – bardzo dobra jakościowo, ilościowo, pokazująca natężenie ruchu – oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na tym forum też chcę za to podziękować. Pokazano, że tysiąc budów, które będą... Na dzień dzisiejszy 80% kruszywa wyjeżdża z Dolnego Śląska, z powiatu kłodzkiego, dzierzoniowskiego, świdnickiego, strzelnickiego, strefy ekonomicznej w Wałbrzychu. Znowu wskazujemy państwu, żeby pewne rozwiązania zostały przemyślane w kontekście – i tutaj ostatni element mojej wypowiedzi – Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego. Czy są propozycje dotyczące umieszczenia bezpieczeństwa w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego? Bardzo o to proszę. W to też się wpisuje separacja ruchu, o czym mówił pan konsultant.

Ostatnie pytanie. Co jest przyczyną braku zmniejszenia liczby kierujących po spożyciu alkoholu? Jak weźmiemy statystykę, to widać, że to ma miejsce praktycznie w każdym regionie. Co jest tego powodem? Pan przewodniczący dosyć jasno powiedział, że sankcje są, ale ciągle liczba tych osób się zwiększa. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana senatora Trzecińskiego.

Potem jeszcze przemówi pan senator Zbigniew Cichoń, po czym poproszę o odpowiedź. A potem kolejna runda. Dziękuję bardzo.

Senator Marek Trzeciński:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Postaram się mówić krótko i treściwie. Nie ma wątpliwości, że poprawa bezpieczeństwa następuje, w ciągu ostatnich kilkunastu lat przybyło samochodów przynajmniej trzykrotnie, jednocześnie liczba osób zabitych spadła. Ale oczywiście nie jest dobrze, bo nadal u nas ginie na drogach dwa razy więcej ludzi niż w innych krajach europejskich. Naprawdę jest czym się zajmować. I dlatego mam pytanie. Czy państwo przeprowadzaliście jakąś analizę porównawczą, która miałaby na celu rozważenie wprowadzenia działań stosowanych w innych krajach, w tych krajach, w których liczba ofiar jest mniejsza? Czy nie warto przenieść na grunt polski tych rozwiązań, które są stosowane w innych krajach? Czy taka analiza porównawcza była robiona, ewentualnie pomiędzy jakimi krajami? Czy jest możliwość dotarcia do tej analizy? Jeśli tak, ja bym bardzo prosił o przekazanie tej analizy Komisji Gospodarki Narodowej.

I drugie zagadnienie. Nie ma wątpliwości, że wśród wykroczeń, które skutkują ofiarami na drogach, jest kilka szczególnych, takich jak prędkość, wykroczenia związane z wymuszaniem pierwszeństwa, wyprzedzanie w niedozwolonych miejscach. Wydaje się też, że jest pewna grupa kierowców, dla których stosowane sankcje, czyli mandaty, punkty, są nieskuteczne. Czy myśleliście państwo nad zastosowaniem innych sankcji niż te, które do tej pory były stosowane w przypadku tych szczególnych wykroczeń? Ja tutaj myślę o rozwiązaniach stosowanych w innych krajach, dlatego nawiążę przez chwilę jeszcze do tej analizy porównawczej. Myślę o odbieraniu prawa jazdy na czas krótki, na tydzień, na dwa tygodnie, tym osobom, które dopuszczają się wykroczeń wysokopunktowanych, czyli przekraczają na przykład prędkość o 50% w porównaniu do dopuszczalnej, wyprzedzają w miejscach niedozwolonych czy też wjeżdżają na krzyżowanie wtedy, kiedy jest czerwone światło. Wydaje się, że akurat ta sankcja jako jedna z form prowadzących do tego, by ofiar było jak najmniej, obok szkoleń, wychowania młodzieży, byłaby skuteczna. Czy tego typu sankcji wobec tych, dla których dotychczasowe są nieskuteczne, nie należałoby wprowadzić? Zaznaczam, że myślę o zastosowaniu takich rozwiązań tylko wobec kierowców, którzy dopuszczają się najwyższej punktowanych wykroczeń, czyli na przykład od ośmiu punktów wzwyż. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę jeszcze pana senatora Zbigniewa Cichonia.
Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Zbigniew Cichoń:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, ja wypowiem się króciutko jako doświadczony kierowca, który przejeżdża średnio 40 tysięcy km rocznie. Mam pewne spostrzeżenia, którymi chciałbym się podzielić z państwem.

Proszę państwa, moje spostrzeżenie jest takie, że problemy można rozwiązywać dwojako: albo metodami policyjnymi, czyli zwiększając liczbę patroli policyjnych, wprowadzając różne systemy radarowe i penalizując kierowców, albo poprzez rozwiązywanie komunikacyjne, do czego aspiruje cała cywilizowana Europa. Ja uważam, że raczej ta druga ścieżka powinna być przez nas bardziej preferowana. Wiadomo, że w Polsce jest sto tysięcy policjantów, a więc w przeliczeniu na milion mieszkańców mamy chyba jedną z lepszych lokat w Europie, podobnie jest w przypadku sędziów, w przeliczeniu na sto tysięcy mieszkańców, i lekarzy. A mimo to nie możemy powiedzieć, że bezpieczeństwo na drogach jest doskonałe, że służba zdrowia czy też nasze sądy funkcjonują doskonale. Trzeba przede wszystkim takie rozwiązania techniczne wprowadzać, żeby nasze drogi, nasze autostrady nie były drogopodobne czy autostradopodobne. No niestety ja tak je odbieram, kiedy porównam te drogi z tym, co jest na zachodzie Europy. Nasuwa mi się wręcz skojarzenie z epoką realnego socjalizmu, kiedy mieliśmy wyroby czekoladopodobne, bo nie było czekolady. Teraz podobnie jest z naszymi drogami. Rozwiązania komunikacyjne często są wprowadzane jako rzekoma modernizacja – mówię to zwłaszcza na podstawie tego, co się w Krakowie dzieje – czasami wołają o pomstę do nieba. Liczba wypadków po wprowadzeniu tych nowych rozwiązań nie maleje. No wszystko jest pięknie wymalowane, oznakowane, od strony estetycznej bez zarzutu. Ale znaków jest za dużo i to powoduje duże zagęszczenie informacji. W związku z tym kierowcy niejednokrotnie się gubią i dochodzi do wypadków jeszcze częściej niż przed modernizacją niektórych dróg. Proszę państwa, ja codziennie słyszę, ile wypadków się wydarza na autostradzie A4 – no ja mówię, że to jest autostradopodobne rozwiązanie – która wiedzie z zachodu poprzez Kraków na wschód. Proszę państwa, a dlaczego tak się dzieje? Jechałem kiedyś tą autostradą i muszę powiedzieć, że jest ona skandalicznie urządzona, jeśli chodzi o rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa. Brakuje tam oznakowań, bardzo często brakuje nawet wymalowanych na biało poboczy, brakuje wydzielonych pasów ruchu lub są zaledwie dwa pasy w jednym kierunku, a czasami nawet jest jeszcze gorzej. Są to rozwiązania poniżej minimalnych standardów. Podobnie jest ze skrzyżowaniami w Polsce. Polska jest chyba jednym z nielicznych krajów w Europie, gdzie mamy tradycyjne skrzyżowania na zasadzie kąta prostego, gdzie kierowcy się zderzają. Na całym świecie w tej chwili preferuje się ronda, o czym mówił już pan senator Piotrowicz.

Następna kwestia to kultura jazdy. No z tym jest tragicznie. Ale, proszę państwa, nie możemy tylko potępiać w czambuł młodych za to, że oni bardzo często jakiś przejaw własnej energii i żywotności prezentują w czasie jazdy. Czasami trzeba też pomyśleć o tych młodych, także o kierowcach motocykli. Dlaczego u nas w Polsce nie ma miejsc, gdzie ta młodzież mogłaby sobie pojeździć do woli na tych motocyklach? Chodzi o jakieś à la stadiony czy inne szlaki, na których mogliby potrenować swoje

umiejętności, a nawet poorganizować jakieś konkursy. Ja obserwowałem pod Wieliczką na ślepych odcinku autostrady, który jeszcze nie był oddany do użytku, jak ta młodzież jeździ. Widziałem, jakie popisy wyczyniali, organizowali sobie nawet jakieś konkursy. No i co zrobiono? Niby w imię bezpieczeństwa wylano dziecko z kąpielą, bo pewnego dnia przyjechały ciężarówki, wysypały tam piasek i nie było już miejsca, gdzie ta młodzież mogła się wyżywać, mogła testować swoje umiejętności i jako kierowców, i w zakresie pewnych rozwiązań technicznych. No w tej chwili widzi się tych młodych popisujących się na normalnej trasie. Jedzie taki młody człowiek na jednym kole pół kilometra, manewrując między samochodami. No takie są efekty braku myślenia o młodych.

Czy nie należałoby wprowadzić w Polsce, tak jak to jest stosowane na Zachodzie, częstszych zakazów wyprzedzania przez ciężarówki na drogach. W tej chwili wzrasta liczba wypadków z udziałem kierowców samochodów ciężarowych – przynajmniej ja mam takie odczucie, nie wiem, czy państwo jako fachowcy to potwierdzą – do których dawniej jako stary kierowca, powiem szczerze, miałem największe zaufanie. A teraz widzi się, że często oni sobie urządzają wręcz wyścigi na trasie i blokują innych uczestników ruchu. No i stąd niebezpieczeństwo wypadku dodatkowo wzrasta.

No i kwestia oznakowań na drogach. Proszę państwa, to, co się dzieje z autostradą A4, o której wspomniałem, woła o pomstę do nieba. Ja sam niedawno mało co życia tam nie postradałem i bynajmniej nie dlatego, że nie zauważyłem źle postawionych znaków drogowych, niedoświetlonych. Najlepszym na to dowodem jest to, że tuż za mną chłopak przekoziołkował na barierze postawionej w poprzek drogi. Ustawiono tam betonową barierę zamiast bariery, która by stwarzała mniejsze zagrożenie dla bezpieczeństwa w razie jej niezauważenia. No i okazało się, że następnych trzech uczestników w ostatniej chwili zatrzymało się, bo doszłoby do następnych paru wypadków. No to są sytuacje, które w ogóle nie powinny mieć miejsca. Wydaje mi się, że również i te aspekty trzeba by wziąć pod uwagę, podobnie jak i kwestie takie jak budowa ścieżek rowerowych. Chodzi o to, żeby ten ruch był bezpieczny dla rowerzystów, a zarazem żeby stanowił jakąś alternatywę dla komunikacji samochodowej. Nie będę już przedłużał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana dyrektora o ustosunkowanie do tych wypowiedzi.

**Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Ja nie rozwiążę tu tych spraw, ale odpowiem na ileś pytań, które tutaj padły, począwszy od pytania pana przewodniczącego czy wiceprzewodniczącego po to ostatnie. Powiem brutalnie: żeby zrealizować, to, o czym panowie mówicie, niestety potrzeba pieniędzy. Jako ciekawostkę podam, że sekretariat krajowej rady jest usytuowany w strukturze Ministerstwa Infrastruktury, czyli u ministra właściwego do spraw transportu. Jest nas teraz siedmioro. Budżet roczny na to wszystko, co zostało zrobione – oczywiście nie myśmy to wszystko zrobili – czyli ileś inicjatyw, począwszy od inicjatyw organizacji itd., przeznaczony na wszystkie badania i kampanie wynosi 3 milio-

ny zł. Powtarzam – 3 miliony zł. W założeniach do projektu powstania rady bezpieczeństwa transportu – pan minister Jarmuziewicz mówił o kwestii badania wypadków przez niezależną komisję – KBN przeznaczył kwotę 8 milionów zł. Siedem osób to jest cała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pięć osób pracuje w Centrum Bezpieczeństwa Instytutu Transportu Samochodowego. Nie pomijam Komendy Głównej Policji, ale Biuro Ruchu Drogowego chyba nie jest instytucją nadmiernie rozbudowaną. We Francji, która odnotowała w ostatnich latach znaczącą poprawę – proszę zrozumieć, że nie jestem zwolennikiem rozdymania tych organizacji – w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pracuje dwieście czterdzieści osób. Proszę popatrzeć z iloma zagadnieniami spotkaliśmy się. Pomijam już zagadnienia bardzo specyficzne, o jakich pan senator Cichoń mówił, przypadki szczególne na autostradzie A4, czy polemikę, którą też by trzeba było prowadzić.

Przede wszystkim nie mamy żadnej organizacji dotyczącej koordynacji. W radzie jest kilka osób i warto by zatrzymać te osoby, warto by krzewić te idee, któreśmy tutaj określili. Na pytanie, czy można by było zrobić analizę najlepszych praktyk, padła już po części odpowiedź. W trakcie tworzenia ustawy radarowej oparliśmy się, tak jak cała Europa, na doświadczeniach francuskich. I z tych doświadczeń wynika w sposób jednoznaczny – można ściągnąć odpowiednie materiały z Francji – że powszechne wprowadzenie wideorejestratorów spowodowało obniżenie liczby wypadków śmiertelnych o prawie 30%. Dodam jeszcze jeden drobny szczegół. Otóż koszt budowy centrum, które zarządza całym tym postępowaniem, wynosił około 800 milionów euro. Jeśli chodzi o ileś działań dotyczących tego, o co pan senator pytał, to mówimy o setkach milionów euro, łącznie z pomalowaniem. Moją ideą było pomalowanie wszystkich dróg pozakrajowych, wprowadzenie oznakowania poziomego. Przecież najtrudniej się jedzie po bocznych, małych drózkach, bo pomiędzy drzewami nie ma pachołków itd. No te drogi krajowe, powiedzmy sobie, to jest jakiś pas. A więc, proszę państwa, żeby pomalować, czyli oznakować poziomo te 350 tysięcy km dróg samorządowych, potrzeba około 500 milionów zł jednorazowo. To tak na marginesie. Na część pytań oczywiście odpowie przedstawiciel Policji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z panów chce jeszcze coś dodać?

Bardzo proszę, pan naczelnik.

**Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Jacek Zalewski:**

Ja tylko chciałbym krótko się odnieść do kwestii związanej z ujawnioną liczbą nietrzeźwych kierujących pojazdami. My nie możemy się tym przerażać, że Policja ujawnia, tak jak w ubiegłym roku, iż blisko sto siedemdziesiąt tysięcy osób znajdowało się pod wpływem alkoholu, było w stanie po użyciu alkoholu czy stanie nietrzeźwości. To świadczy o dużej skuteczności służb, które tym się zajmują, i lepszym wyposażeniu. Mamy po prostu coraz lepszy sprzęt, jest więcej urządzeń do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i dlatego jest większa liczba wykrytych nietrzeź-

wych kierowców. Dzięki temu, że jesteśmy skuteczni na drodze, mamy najniższy chyba w Europie, i tym się jedynie możemy pochwalić, procent wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących. O ile średnio w Unii Europejskiej jest 25–30% takich wypadków, i to wypadków ze skutkiem śmiertelnym, o tyle w Polsce jest 8–9% tego rodzaju wypadków. I to jest właśnie wynik skuteczności służb, które działają na drodze i eliminują z ruchu tych, którzy pod wpływem alkoholu chcą się po drogach poruszać.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Panie Naczelniku, wejdę panu w słowo i zadam pytanie. Generalnie rzecz biorąc, kiedy mówi się o nietrzeźwych kierowcach, powoduje to wielkie oburzenie społeczne. I słusznie. Ale ja chciałbym zwrócić uwagę na to, że osoba, która ma we krwi powyżej 0,2 promila alkoholu, jest traktowana jak osoba kierująca w stanie wskazującym na spożycie alkoholu. A takie stężenie powoduje niewielka ilość alkoholu. Odnoszę wrażenie, że jest zbyt mała świadomość w tym zakresie. Jedno piwo może spowodować, oczywiście w zależności od uwarunkowań osobniczych itd., że będziemy mieli stężenie alkoholu we krwi w granicach 0,5 promila. I w związku z tym chciałbym się dowiedzieć, czy państwo dysponujecie statystykami dotyczącymi nietrzeźwych kierowców. Oczywiście nie oczekuję, żeby takie były, ale być może są. Jak to wygląda, jeśli chodzi o stan nietrzeźwości kierowców? Często w mediach mówi się o przypadkach wysokiego poziomu stężenia alkoholu we krwi. Ale ile w tej wielkiej liczbie jest kierowców, którzy nieznacznie przekroczyli próg 0,2 promila? Czy mamy jakąś wiedzę na ten temat? Często słyszę głosy, że zbyt liberalni jesteśmy w karaniu nietrzeźwych kierowców. To jest jedna kwestia.

I druga sprawa, tak zwani wczorajsi kierowcy. Często jest tak, że ktoś spożyje alkohol rano i jeszcze wieczorem nie siada za kierownicę, bo uważa, że przecież w tym dniu pił alkohol. Ale jeżeli pije do trzeciej w nocy, to prześpi się trzy godziny i siada za kierownicę, bo wydaje mu się, że już zdążył wytrzeźwieć – przecież wczoraj pił.

**Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Jacek Zalewski:**

Jeżeli chodzi o stan po spożyciu alkoholu, od 0,2 do 0,5 promila, to w ubiegłym roku takich kierowców – mówię tu o kierowcach, a nie o kierujących pojazdami, bo kierujący to są również ci, którzy rowerami się poruszają – było szesnaście tysięcy ośmiuset sześćdziesięciu dziewięciu. I to byli kierujący pojazdami samochodowymi, czyli teoretycznie kierowcy. Tych, którzy kierowali w stanie nietrzeźwości, czyli mieli powyżej 0,5 promila, co jest już przestępstwem, było osiemdziesiąt tysięcy sto piętnaście. A więc zdecydowana większość wśród tych, którzy wsiadają za kierownicę polskich pojazdów, są nie ci wczorajsi kierowcy, będący na lekkim gazie, ale ci, którzy zdecydowanie mocno zatankowali. Z całą pewnością te działania, które są podejmowane, również takie prewencyjne... Niedawno była organizowana akcja „AlkoCasco”, która ma właśnie uświadamiać kierowców. Jeżeli piłeś dzień wcześniej, kup sobie probierz trzeźwości. Dzisiaj te probierze są powszechnie dostępne, one są na każdej w zasadzie poczcie, w każdym kiosku. Sprawdź swoją trzeźwość, aby mieć jakiś tam pro-

cent pewności, czy warto, czy nie. Oczywiście my odradzamy generalnie siadanie za kierownicą, jeżeli dzień wcześniej spożywało się alkohol.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Konopka...

Tak?

Senator Marek Trzeciński:

Jeszcze bym poprosił o odpowiedź, przynajmniej o opinię na temat sankcji stosowanych w niektórych krajach, polegającej na odbieraniu na krótki czas prawa jazdy.

**Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Jacek Zalewski:**

Ja miałem taki pomysł, będąc naczelnikiem Wydziału Ruchu Drogowego w komendzie stołecznej trzy lata temu, żeby właśnie odbierać uprawnienia do kierowania pojazdem za przekroczenie prędkości o 50 km/h w obszarze zabudowanym, czyli w zasadzie o 100%, tak? Niektóre media mnie okrzyknęły jakimś tam szarlatanem, idiotą i w ogóle. Po prostu jesteśmy chyba na to jeszcze nieprzygotowani. Oczywiście, gdyby była taka wola Wysokiej Izby, to my z całą pewnością bylibyśmy za tym.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Ponieważ komisje, komisja gospodarki i komisja samorządu terytorialnego, już za chwileczkę rozpoczynają kolejne posiedzenia, proszę o wyjątkową zwięzłość.

Proszę bardzo, pan senator Konopka i pan senator Meres. I potem zamykam dyskusję.

Senator Marek Konopka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Nie mam pytań, tylko kilka refleksji dotyczących właśnie tego tematu.

Jestem przekonany, że wiele cennych uwag tu zgłoszonych przez moje koleżanki i kolegów senatorów na pewno zostanie uwzględnionych przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ale jednocześnie jestem przekonany, że ten materiał, który został stworzony przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy współudziale ministra edukacji, ministra infrastruktury, ministra obrony narodowej, ministra zdrowia, ministra sprawiedliwości, a także przedstawicieli innych instytucji i organizacji społecznych, posłużył nam dobrze do takiej właśnie debaty. Gdybyśmy nie mieli tego dokumentu, nie mielibyśmy nad czym debatować i nie moglibyśmy wyciągnąć wniosków, które posłużyłyby nam do dalszego działania. Jest to dobry dokument. Oczywiście dzisiaj nie zakończymy omawiania sprawy bezpieczeństwa i nie uzdrowimy tego obszaru.

Ale ja chciałbym jeszcze bardzo króciutko podzielić się uwagą dotyczącą właśnie tej kwestii, a konkretnie edukacji komunikacyjnej w szkołach podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Oczywiście, najlepiej byłoby, gdyby w każdej gminie miasteczko ruchu drogowego było na stałe. Chodzi o to, żeby młodzież i dzieci po prostu sobie próbowały jeździć i przystosowały się do zasad ruchu drogowego. W tych materiałach jest napisane, że 56% uczniów szkół podstawowych zdobywa kartę rowerową. To bardzo dobrze. W tym kierunku powinniśmy iść. Ale tej edukacji komunikacyjnej w szkołach jest jeszcze troszeczkę za mało. W szkołach gimnazjalnych karty motorowerowe wydawane przez dyrektorów szkół otrzymuje już tylko 15%. Nie mówi się w ogóle o młodzieży szkół ponadgimnazjalnych. W przypadku tej grupy wiekowej edukacja komunikacyjna w zasadzie nie odbywa się, oczywiście poza szkołami, które organizują kursy prawa jazdy. Myślę, że tutaj jeszcze przez Ministerstwo Edukacji Narodowej powinno być to w jakiś sposób zwiększone, zasygnalizowane. Jak już tutaj wielokrotnie stwierdziliśmy, umysły dzieci i młodzieży są najbardziej chłonne, jeśli chodzi o te zasady. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Wypowiadali się już na ten temat nasi goście, dostrzegli ten problem. Bardzo proszę pana senatora Zbigniewa Meresa o zabranie głosu.

Senator Zbigniew Meres:

Ja tylko chciałbym coś dopowiedzieć. Panie Dyrektorze, pan na wstępie wspominał, że dobrze byłoby, żeby tej edukacji było więcej, zwłaszcza w szkołach ponadgimnazjalnych. Mieliśmy niedawno debatę na temat wprowadzenia pewnych zmian w zakresie edukacji dla bezpieczeństwa w ustawie o powszechnym obowiązku obrony. Może coś w tym zakresie dałoby się zrobić. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Piotrowicz:

Serdecznie dziękuję.

Nadszedł czas zakończenia posiedzenia. Temat jest bardzo szeroki. Można byłoby długo o tym dyskutować. Jedno jest ważne: na pewno jeszcze nie mamy powodów do zadowolenia, bo stan bezpieczeństwa na drogach nie jest najlepszy. Ale myślę, że warto skończyć optymistycznym akcentem, że jednak pewne pozytywne zmiany są dostrzegane, chociażby w tych wymiernych liczbach świadczących o zmniejszeniu liczby wypadków i liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń.

Serdecznie dziękuję wszystkim państwu za udział w dzisiejszym posiedzeniu, a także za aktywny udział w dyskusji. Bardzo dziękuję zaproszonym gościom, paniom i panom senatorom, paniom sekretarz. Dziękuję w imieniu własnym i w imieniu przewodniczących komisji gospodarki i samorządu terytorialnego. Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 34)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 7 egz.

ISSN 1643-2851