



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (133.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (121.)
oraz Komisji Praw Człowieka,
Praworządności i Petycji (130.)
w dniu 28 października 2013 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r.” (druk senacki nr 388).

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 06)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Janusz Sepioł)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dobry wieczór państwu. Otwieram wspólnie posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji.

W agendzie mamy jeden punkt, a mianowicie przedstawienie raportu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r.”.

Witam zaproszonych gości.

Mamy pewien kłopot, ponieważ nie ma przedstawiciela rządu. Chciałbym, zaproponować państwu senatorom, abyśmy pomimo to, niejako wbrew przyjętej tradycji, odbyli dzisiejsze posiedzenie.

Mam pytanie: kto będzie referował w imieniu resortu? Pan sekretarz?

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Tak.

Maciej Mosiej, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Miałbym jeszcze jedną prośbę. Gdybyście państwo zechcieli się króciutko przedstawić, żebyśmy wszyscy wiedzieli, z kim rozmawiamy... Ja mam listę gości, ale panowie senatorowie są w gorszej sytuacji.

Proszę tak po kolei...

Naczelnik Wydziału Analiz w Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Łukasz Majchrzak:

Łukasz Majchrzak, Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

(Głos z sali: Stanowisko, jeśli można...)

Naczelnik Wydziału Analiz Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Główny Specjalista w Departamencie Nadzoru w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Paweł Długolecki:

Paweł Długolecki, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Nadzoru.

Zastępca Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Rafał Kozłowski:

Podinspektor Rafał Kozłowski, zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Dobry wieczór.

Główny Specjalista w Departamencie Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego, Ratownictwa Medycznego i Ochrony Informacji Niejawnych w Ministerstwie Zdrowia Daniel Swatek:

Daniel Swatek, główny specjalista, Departament Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego, Ratownictwa Medycznego i Ochrony Informacji Niejawnych, Ministerstwo Zdrowia. Dobry wieczór.

Specjalista w Zarządzie Prewencji Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej Marcin Śtormowski:

Major Marcin Stormowski, Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, specjalista Zarządu Prewencji.

Zastępca Dyrektora w Biurze Generalnego Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Zbigniew Miłek:

Dobry wieczór. Zbigniew Miłek, Biuro Generalnego Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

**Główny Specjalista
w Wydziale Analiz i Kontroli
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Departamencie Zarządzania Ruchem
w Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad
Andrzej Pawłowski:**

Dobry wieczór. Andrzej Pawłowski, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Wydział Analiz i Kontroli BRD.

**Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich
Grzegorz Kubalski:**

Grzegorz Kubalski, prawnik Związku Powiatów Polskich.

**Naczelnik Wydziału
Planowania Operacyjnego i Analiz
w Krajowym Centrum
Koordynacji Ratownictwa
i Ochrony Ludności
w Komendzie Głównej
Państwowej Straży Pożarnej
Tadeusz Jopek:**

Starszy brygadier Tadeusz Jopek, naczelnik Wydziału Planowania Operacyjnego i Analiz Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję bardzo.
Proszę pana sekretarza o zreferowanie raportu.

**Sekretarz Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Maciej Mosiej:**

Szanowni Państwo, jak większość z państwa zapewne wie, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest zobligowana zapisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym do publikowania corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w roku poprzednim. W tym przypadku mówimy oczywiście o roku 2012.

Chciałbym, abyśmy... Chciałbym zaproponować państwu następujący porządek tej prezentacji: na początek parę słów o rozmiarze tego problemu w Polsce; potem o tym, jakie działania zostały podjęte w roku 2012, aby wpłynąć na polepszenie tego stanu rzeczy; na końcu pewna, że tak powiem, fotografia przedstawiająca stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2012 r. Zaprezentujemy także – z racji tego, że jesteśmy, że tak powiem, dość daleko w roku 2013 – garść najnowszych statystyk Komendy Głównej Policji, danych czysto liczbowych, które wskazują nam, powiedziałbym, dokąd idziemy w tym roku, jeżeli chodzi o liczbę wypadków czy też liczbę poszkodowanych w wypadkach.

Niniejszy slajd obrazuje, jeśli można tak powiedzieć, naszą drogę dotyczącą bezpieczeństwa od 2002 r. do roku 2012 r. włącznie na tle dróg pozostałych krajów Unii Europejskiej. Przeciętnie w dwudziestu siedmiu w krajach Unii Europejskiej w ciągu ostatnich dwunastu lat, jeżeli chodzi o liczbę zabitych na milion mieszkańców... Postęp, który wszyscy w Unii Europejskiej poczyniliśmy, to niemal czterdziestosześciprocentowa redukcja liczby zabitych. W tym samym czasie w Polsce... Startowaliśmy w 2001 r. – to jest ta niebieska kreska koło czerwonej strzałki na wykresie – mając bardzo zły stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i ten nasz postęp jest niestety wolniejszy: trzydziestosześciprocentowa redukcja liczby zabitych w wypadkach drogowych w analogicznym okresie. To jest oczywiście ogromne osiągnięcie, ale chyba można to spuentować takim stwierdzeniem: postęp, tylko że zbyt wolny.

Łączny koszt zjawiska pod tytułem „wypadki drogowe”, na który składa się wiele różnych kosztów – oczywiście nie mówię tutaj o kosztach, powiedziałbym, emocjonalnych, czyli tych najważniejszych – to blisko 30 miliardów zł. Na nasze zlecenie, zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w zeszłym roku powstał pierwszy szacunek w tym zakresie. On tak naprawdę potwierdził szacunki prowadzone przez instytucje międzynarodowe, które opierały się na pewnych mniej dokładnych dane. W roku 2012 po raz drugi zamówiliśmy taką analizę. W związku z tym wiemy, po dodaniu pewnych kosztów hospitalizacji czy kosztów sądowych, po większym przybliżeniu aniżeli w roku poprzednim, że pomimo ewidentnego postępu w 2012 r., jeżeli chodzi o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, koszty te osiągnęły poziom mniej więcej 30 miliardów zł. To są koszty, które ponosimy my jako społeczeństwo, choć w różnym stopniu – czasami bezpośrednio z budżetu państwa, czasem bezpośrednio z naszych kieszeni jako obywatele. To obrazuje skalę tego problemu, to jest około 1,5 czy 1,6% produktu krajowego brutto.

Ważna rzecz, o której chciałbym powiedzieć, jest taka, że od kilkunastu miesięcy próbujemy spowodować, aby wśród instytucji, które zajmują się tą problematyką zarówno na szczeblu centralnym, rządowym, jak i w regionach, w samorządach, bo aby poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego aktywność samorządów jest niezmiernie potrzebna... Chodzi o to, abyśmy myśleli o bezpieczeństwie ruchu drogowego nie jako o czymś, co jest immanentną cechą przemieszczenia się, tylko... Bo to nie jest tak, że jeżeli będziemy jeździli samochodami, to będą ginęli ludzie. Nie. Wiele krajów już od dawna wie, że to wcale nie jest tożsame, że ludzie nie muszą ginąć i że można w sposób metodyczny, przemyślany wpływać na... powodować, że ludzie nie będą ginęli. Takiemu podejściu sprzyja myślenie w następujących kategoriach. Po pierwsze, nie posługujemy się opiniami, tylko faktami. A zatem musimy dobrze zrozumieć, poznać diagnozę stanu rzeczy. Po drugie, do tych zrozumiałych problemów dobieramy konkretne działania i interwencje. Kiedy już je wybierzemy, to musimy monitorować, w jaki sposób są one realizowane, a następnie oceniać i odpowiednio je korygować. Można powiedzieć, że ten proces jest procesem niekończącym się. Taki sposób myślenia, działania przyświeca nam od

kilkunastu miesięcy i, jak myślę, jest przyjmowany jako bardzo efektywny i sprawny przez wiele podmiotów, które zajmują się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Kluczowym wydarzeniem z zeszłego roku, w kategoriach pewnych ram naszej działalności jako wszystkich podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, jest przyjęcie strategii w tym zakresie do roku 2020 pod nazwą „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020”. Strategia ta została przyjęta nieco wcześniej, aniżeli skończył się poprzedni program nazywany „Gambit 2005”, który miał obowiązywać do końca roku 2013. Do wcześniejszego opracowania nowej strategii skłoniły Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego trzy rzeczy. Po pierwsze, zbyt wolny postęp, jeżeli chodzi o redukcję liczby zabitych i liczby rannych w Polsce, o którym już wspominałem. Po drugie, pewne odchylenie od celów wyznaczonych przez poprzednią strategię. I po trzecie, bliski koniec horyzontu... to znaczy zbliżający się koniec obowiązywania poprzedniego programu. Tak jak już powiedziałem, zbliżał się rok 2013 r. i te trzy czynniki spowodowały, że krajowa rada bezpieczeństwa podjęła decyzję o przystąpieniu do opracowania nowego narodowego programu. W czerwcu tego roku został on przez krajową radę przyjęty. Krótko opowiem o tym programie krótko – został on przyjęty w roku 2013 r., ale kilka miesięcy roku 2012, który to rok obejmuje dzisiejsze sprawozdanie, było poświęcone na prace nad tą nową strategią. W tym narodowym programie przyjęto następujący sposób myślenia o bezpieczeństwie ruchu drogowego: zero ofiar na polskich drogach. Oczywiście kiedyś, w nieokreślonej przyszłości... Cele do roku 2020 to z kolei ograniczenie liczby zabitych o co najmniej 50%, a liczby ciężko rannych o co najmniej 40% w stosunku do danych z roku 2010. Krajowa rada bezpieczeństwa podzieliła pogląd czy też rekomendacje Komisji Europejskiej co do strategii krajowych mówiące o pięćdziesięcioprocentowej redukcji w tym zakresie do roku 2020.

Działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczą niejako trzech warstw... Narodowy program bezpieczeństwa, o którym mówiłem, stanowi pierwszą warstwę, czyli plan działania. Drugą warstwę stanowią programy realizacyjne, czyli zestaw konkretnych działań, które, tak jak powiedziałem, służą do realizacji celu. Trzecia warstwa obejmuje ocenę tych działań. W zeszłym roku wprowadziliśmy bieżący monitoring na poziomie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, żeby wiedzieć... Jeżeli jakaś instytucja stwierdziła, że coś zrobi w danym roku, to dzięki temu możemy sprawdzić, w jaki sposób to robi, czy jej działania zmierzają w prawidłowym kierunku, czy też nie. Narzędziem do takiej całościowej oceny działań podejmowanych w ciągu roku jest właśnie sprawozdanie za dany rok. Na tym slajdzie to sprawozdanie jest zaznaczone na czerwono... I o nim dzisiaj rozmawiamy – o sprawozdaniu za rok 2012.

Przejdźmy zatem do samego sprawozdania. Zawiera ono, że tak powiem, statystyczny wymiar bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2012 r., czyli stan BRD, a także syntezę działań podejmowanych na rzecz wzrostu poziomu bezpieczeństwa. Poza tym mówimy w nim o kosztach wypadków drogowych. Sprawozdanie zawiera także pewne podsumowanie i wnioski. W tym roku po raz pierwszy po-

staraliśmy się pokazać działania wykonywane na poziomie krajowym, ale także na poziomie województw, w takim układzie, w jakim powstała ta nowa strategia, czyli w układzie... Chodzi o działania sprawiające, że nasze ludzkie zachowania są bezpieczniejsze, że mamy bezpieczniejsze drogi, bezpieczniejszą prędkość, bezpieczniejsze pojazdy, a ratownictwo i opiekę powypadkową oraz cały system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na odpowiednim poziomie.

I kilka przykładów, jeżeli chodzi o działania z zakresu nazwanego przez nas „Bezpieczny człowiek”, o ten filar bezpieczeństwa, który notabene jest rekomendowany przez Organizację Narodów Zjednoczonych także dla strategii krajowych. W zeszłym roku mieliśmy wiele akcji kontrolno-profilaktycznych prowadzonych przez Policję, które miały sprawić, że zachowania na drogach polepszą się. Innym przykładem jest działanie prowadzone przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad pod nazwą „Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych”.

Jeżeli chodzi o działania w ramach filaru „Bezpieczniejsze drogi”... Chodzi tu o drogi w sensie inżynierskim. Zeszły rok to przede wszystkim budowa kilkuset kilometrów autostrad i dróg ekspresowych, ale także przebudowa dróg krajowych. A na poziomie dróg lokalnych – modernizacja i rozbudowa sieci dróg powiatowych i gminnych obejmująca blisko 800 km.

Jeżeli chodzi o działania podejmowane w ramach filaru „Bezpieczna prędkość”, to w zeszłym roku, chyba w sierpniu, Inspekcja Transportu Drogowego uruchomiła pierwszy etap systemu automatycznego nadzoru nad niebezpiecznymi zachowaniami na drodze. Chodzi tu o instalację około dwustu czterdziestu z trzystu obecnie posiadanych przez ITD nowoczesnych urządzeń. Poza tym w tej grupie działań mamy działania kontrolno-profilaktyczne prowadzone przez Policję oraz techniczne wzmocnienie Policji w sprzęt.

Przykłady działań z zakresu „Bezpieczny pojazd” to choćby akcje edukacyjne, kontrole autokarów prowadzone w ramach akcji „Bezpieczny autokar”, a także badania pojazdów i ich wyposażenia pod kątem bezpieczeństwa pasażerów prowadzone przez PIMot.

Jeśli chodzi o działania dotyczące ratownictwa i opieki powypadkowej prowadzone na poziomie krajowym, to mamy tu kluczowe czy też istotne przykłady... Oczywiście w samym sprawozdaniu znajduje się dużo więcej tego typu informacji; to są wybrane przykłady. Mamy tu choćby doposażenie Państwowej Straży Pożarnej czy edukację społeczeństwa w zakresie zasad udzielania pierwszej pomocy prowadzoną przez różne podmioty.

Jeżeli chodzi o działania związane z samym systemem zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, to mamy tu przede wszystkim przyjęcie narodowego programu bezpieczeństwa, o którym już wspominałem, ale także przygotowanie programu realizacyjnego do końca roku 2012 oraz zainicjowanie wielu badań, opracowań naukowych – dotyczących chociażby wyceny kosztów wypadków, o czym mówiłem – czy też udział Instytutu Transportu Samochodowego w międzynarodowych projektach badawczych dotyczących zbierania danych na temat wypadkowości.

Efekty podjętych działań można skonkludować konkretnymi liczbami. W ubiegłym roku zginęło na polskich drogach 15% osób mniej niż w roku 2011. Zarówno wypadków drogowych, jak i osób rannych było o 8% mniej. Tak jak wspominałem, pewną ciekawość wzbudza stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym roku, a więc może poproszę o zaprezentowanie danych z dziewięciu czy z dziesięciu miesięcy tego roku. Jeżeli można...

**Zastępca Dyrektora
Biura Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji
Rafał Kozłowski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w bieżącym roku, to jak do tej pory, do dnia dzisiejszego, powiedziałbym, bilansujemy rok liczbą dwudziestu ośmiu tysięcy pięciuset pięćdziesięciu trzech wypadków drogowych. W porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, czyli do 27 października, bo tak tę, że tak powiem, dobę zamknęto, jest to o dwa tysiące sto pięćdziesiąt wypadków mniej, co stanowi mniej więcej 7%.

Jeżeli chodzi o liczbę zabitych w wypadkach drogowych, to od początku roku do dziś w wypadkach w naszym kraju zginęło dwa tysiące sześćset czterdzieści osób, co w porównaniu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dwa tysiące sześćset czterdzieści osób. W porównaniu do analogicznego okresu w roku ubiegłym to jest o dwieście dziewięćdziesiąt jeden osób mniej; w ubiegłym roku ta liczba wynosiła dwa tysiące dziewięćset trzydzieści jeden. Stanowi to niemal 10% mniej, dokładnie 9,9%.

Jeżeli chodzi o osoby ranne w wyniku wypadków drogowych, to na dzień dzisiejszy mamy trzydzieści pięć tysięcy dwieście dwadzieścia dwie takie osoby i jest to o dwa tysiące dziewięćset trzydzieści sześć osób mniej w porównaniu z sytuacją w roku 2012. Jest to o 7,7% mniej... Ten trend jest optymistyczny. Dziękuję.

**Sekretarz Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Maciej Mosiej:**

Myślę, że to tyle w telegraficznym skrócie. Oczywiście to opracowanie jest opracowaniem dość opasłym i zawiera sporo szczegółów. Jeżeli są jakiegokolwiek pytania, to oczywiście prosilibyśmy o ich zadawanie.

Może ostatnie słowo komentarza. W związku z grubością, obszernością tego opracowania, o której przed sekundą powiedziałem, my w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poważnie zastanawiamy się nad kolejną zmianą formuły raportowania. Wydaje nam się, że możemy znaleźć sposób na to, aby pokazywać to, co zostało zrobione w danym roku w Polsce w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, w bardziej syntetyczny sposób. To pomogłoby nam wszystkim w zrozumieniu, które działania prowadzone na szczeblu krajowym i na szczeblu regionalnym wpływają na rzeczywistą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wpływają na tę

poprawę nieco mniej, a które w bardzo niskim stopniu. Nie jest przecież naszą intencją, aby poszczególne podmioty, które zajmują się działaniami na rzecz poprawy tego stanu, wypisywały... A teraz niestety ma to miejsce, bo im niżej na poziomie samorządowym... No, tak to trochę wygląda. Bardzo często to jest wystawianie sobie pewnej laurki na zasadzie: zrobiliśmy to, to i to. Ale jeśli wyciśnie się z tego, powiedziałbym, sedno, czyli to, co w danym mieście, w danej gminie, w danym powiecie zostało zrobione... Rola samorządów jest tu ogromna. Mówiąc o samorządach, dokonują pewnego uproszczenia, bo bardzo często chodzi o lokalnych zarządców dróg, o poszczególne podmioty. Ich rola jest ogromna. My z poziomu rządowego, centralnego jesteśmy w stanie zrobić wiele, ale na pewno nie wszystko. Ogromnie istotne jest to, aby każdy, kto pracuje w samorządzie czy też na przykład prowadzi przedsiębiorstwo, wprowadzał zdrowe zasady pracy pracowników kierujących pojazdami służbowymi itp. Ważne jest to, aby w danej szkole zrobić coś więcej, aniżeli tylko minimum programowe, żeby rodzic włożył nieco więcej wysiłku w nauczanie dziecka właściwego sposobu przechodzenia przez ulicę itp.

I na koniec końców chciałbym powiedzieć, że stan bezpieczeństwa ruchu drogowego to jest odpowiedzialność nas wszystkich. To jest kierunek, który jest wskazywany we wszelkich międzynarodowych opracowaniach. I tu wracam do początku swojej wypowiedzi: myślimy o tym, żeby poważnie odchudzić ten dokument, o tym, żeby był on jeszcze bardziej syntetyczny.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Dziękuję bardzo.

Wydaje mi się, że ważne jest, aby wyniki tego raportu docierały do szerokiej grupy odbiorców. One są w gruncie rzeczy bardzo optymistyczne. To jest osiągnięcie... Wydaje mi się, że jeżeli te wyniki będą bardziej upowszechnione, to także różne działania będą... Czasami wydają się one kierowcom nieuzasadnione czy denerwujące, ale, jak się okazuje, mają głęboki sens. Tak że warto by było, gdyby ta wiedza docierała jak najszerzej.

Czas na dyskusję.

Skorzystam z przywileju przewodniczącego i od razu zadam kilka pytań. Rozumiem, że pani senator Rotnicka się zgłaszała. Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pierwsze pytanie dotyczy pieniędzy. Jak rozumiem, są pewne szacunki, oczywiście w przybliżeniu, dotyczące ogólnospołecznych strat wynikających z wypadków. A czy mamy szacunek... Czy jest jakiś finansowy załącznik do tego programu? Jakie są społeczne nakłady na podniesienie poziomu bezpieczeństwa? Gdyby spojrzeć na to na zasadzie *cost-benefit*... Jak to się przedstawia? To jest jedna kwestia.

I druga kwestia, która mnie osobiście jako projektanta wciąż bardzo niepokoi. Chodzi o problem reklamy przydrożnej, zwłaszcza na drogach tranzytowych. Ja wiem, że nie ma jednoznacznych badań wskazujących bezpośredni wpływ reklam przydrożnych na poziom bezpieczeństwa, ale można z wysokim prawdopodobieństwem sądzić, że

one męczą kierowców. Ten nadmiar informacji może mieć skutki w postaci wypadków. Wszystkie kraje, w których jest zakaz reklam przydrożnych, są, powiedziałbym, wyraźnie, radykalnie poniżej polskiej statystyki. W Sejmie jest w tej chwili procedowana ustawa o wzmocnieniu pewnych instrumentów ochrony krajobrazu. Tam o tych sprawach reklamy przydrożnej jest... no, dość ostrożnie. Pytanie jest takie: czy ze strony resortu nie powinna nastąpić mocniejsza inicjatywa, a wręcz zdecydowana inicjatywa, żeby przynajmniej na terenach niezabudowanych był zakaz ustawiania reklam przy drogach krajowych i wojewódzkich, w tym reklam szczególnie oślepiających itd.? Problem przeciążenia informacjami...

I trzecia kwestia, dotycząca sprawy bardziej incydentalnej. Przyznaję, że byłem trochę wstrząśnięty... W telewizji występował jacyś eksperci od bezpieczeństwa drogowego ze Szwecji, którzy postulowali wycięcie drzew przy drogach, to znaczy likwidację alei przy drogach. Problem polega na tym, że mamy kilka województw, w których jest to niezwykle ważna część krajobrazu. Warmińsko-mazurskie, zachodnio-pomorskie... Ja sobie w ogóle nie wyobrażam, żeby można było te turystyczne regiony ogołocić z drzew. To są obsadzenia jeszcze z czasów... Ja wiem, że wówczas chodziło o to, żeby konie szły w cieniu, no ale teraz to jest wielka wartość. Trudno mi sobie wyobrazić, żeby zrobić w Polsce taką gilotynę... Ciekawe, jak państwo z punktu widzenia organu zajmującego się bezpieczeństwem na drogach postrzegacie ten problem.

I ostatnia kwestia. W Senacie powstała kiedyś taka poprawka – spotkaliśmy się wtedy ze straszną krytyką – dotycząca podniesienia prędkości na autostradach i chyba drogach ekspresowych. Rzeczywiście wyłamaliśmy się w skali europejskiej... Czy są jakieś badania potwierdzające, że ten pomysł rzeczywiście był dużym błędem? A może nie ma na to dowodów? Prawdopodobnie to jest znacznie groźniejsze... Ale czy są na to dowody? To moje ostatnie pytanie. Dziękuję.

Może jeszcze pani senator zada pytanie.

Senator Jadwiga Rotnicka:

To nie jest złośliwość, ale... Opasłość tego opracowania byłaby mniejsza, gdyby pewne strony i wykresy się nie powtarzały. Na stronie piętnastej i na stronie siódmej jest to samo. I jeszcze na... To jedna sprawa.

Przyjrzałam się wykresom dotyczącym sprawców wypadków, bezpiecznej prędkości itd. uwzględniającym kategorie płci: mężczyźni i kobiety. Powtarza się tu pewna prawidłowość: to mężczyźni są tymi jak gdyby agresorami na jezdni, powodują więcej złego. Mnie jednak interesuje inna rzecz. Na tym wykresie widzimy taki drugi pik... Bo oprócz ludzi bardzo młodych, w wieku około dwudziestu lat, najczęstszymi sprawcami są mężczyźni około pięćdziesiątego drugiego, pięćdziesiątego czwartego roku życia.

(*Głos z sali:* Na której to jest stronie?)

To jest strona piętnasta, to jest strona siódma, a także strona sześćdziesiąta piąta. To jest wykres dotyczący sprawców według płci i wieku, liczby... Czy to jest, nie wiem, jakaś druga młodość mężczyzn? Te pięćdziesiąt parę lat...

(*Głos z sali:* No właśnie, właśnie...)

Czy to jest szpanerstwo? Czy macie państwo jakieś spostrzeżenia co do tego? Może można byłoby przedsięwziąć jakieś kroki...

(*Głos z sali:* Ja zaczynam biegać w maratonach.)

(*Wesołość na sali*)

Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Poproszę o odpowiedzi na pierwszą grupę pytań.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Jeżeli chodzi o nakłady... Jak rozumiem, pytanie dotyczyło tego narodowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyznaję, że krajowa rada bezpieczeństwa nie wyposażyła narodowego programu w budżet. Jak rozumiem, intencja krajowej rady była taka, że... W obecnej sytuacji ekonomicznej mówienie o perspektywie do roku 2020, planowanie konkretnych środków finansowych byłoby mocno utrudnione. Moje osobiste zdanie jest takie, że pewne ramy działania i strategia jest potrzebna. Nawet w sytuacji...

(*Rozmowy na sali*)

(*Przewodniczący Janusz Sepioł:* Proszę państwa o chwilę skupienia.)

...ograniczonych środków można je wydawać lepiej. To, o czym pan wspomniał, czyli to podejście na zasadzie *cost-benefit*, jest podejściem najbardziej preferowanym, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego. My musimy zacząć myśleć o poprawie sytuacji właśnie w tych kategoriach. Powiedzmy, że wydajemy 1 milion zł na przebudowę ronda. To powinno oznaczać, że na tym rondzie po przebudowie już nie będą ginąć dwie osoby, które średniorocznie tam giną. Te dwie osoby to... I musimy to przeliczyć na pieniądź. Stopa zwrotu jest ogromna, bo dwie osoby zabite rocznie to w tych kategoriach kosztów koszty może nawet na poziomie 6 milionów zł. Mało która dziedzina cieszy się taką stopą zwrotu.

Jeżeli chodzi o reklamy, to przyznaję, że nie znam oficjalnego stanowiska resortu. Wiemy, że trwają takie prace. Od kilku lat prowadzone są prace na Politechnice Poznańskiej... Może kolega z Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który bezpośrednio zajmował się właśnie tym tematem, mi pomoże.

Główny Specjalista w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Przemysław Skoczyński:

Przemysław Skoczyński, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Na Politechnice Poznańskiej są prowadzone badania, które teraz, w październiku miały być zakończone, oceniające wpływ tej reklamy na... Chodzi o oślepienie

kierowców. W wyniku tych badań powinniśmy otrzymać parametry maksymalnej jasności ekranów, odległości ich ustawienia w stosunku do...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przede wszystkim te świecące, LED.

...Kąt ustawienia w stosunku do drogi itp. Chodzi o wszelkie parametry techniczne, które mogą mieć wpływ na zaburzenie postrzegania przez uczestników ruchu.

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej: Mogę tylko potwierdzić, że w samej krajowej radzie bezpieczeństwa nie były prowadzone żadne prace analityczne, opracowania, których przedmiotem był ten właśnie szczególnie problem.)

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Wtrącę się ad vocem. Obecnie procedowana ustawa, w której... To jest inicjatywa prezydencka, nie rządowa. I to jest doskonała okazja do tego, żeby dołożyć jakąś poprawkę w tym zakresie.

Główny Specjalista w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Przemysław Skoczyński:

Resort obserwuje te prace na bieżąco, trzyma rękę na pulsie. I pod tym kątem, że tak powiem, kontrolujemy te prace Politechniki Poznańskiej. Chcemy zaproponować jakieś konkretne propozycje na podstawie wyników tych badań.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Jeżeli chodzi o drzewa przy drogach, to słusznie pan zauważył, że problem zderzeń samochodów z drzewami stojącymi w skrajni jezdni, problem wypadków, w których giną ludzie, to jest problem dotyczący głównie kilku województw w Polsce. Mam przed oczami taki raport z zeszłego roku dotyczący stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim. W syntezie tego raportu wymienia się, że pierwszą przyczyną tego fatalnego stanu w tym województwie jest nadmierna prędkość, drugą jest alkohol, a trzecią – zderzenia z drzewami. To jest konkretny problem danego regionu. To jest przykład takiej sytuacji, w której pewne inicjatywy centralne mogą pomóc, ale generalnie problem jest tam na miejscu. Jak temu przeciwdziałać? Przedstawiciele tego województwa mogliby się pewnie najlepiej w tej kwestii wypowiedzieć. Zapewne rozwiązania inżynierskie, spowalnianie ruchu, likwidowanie zjawiska nadmiernej prędkości i masa działań edukacyjnych... Chodzi po prostu o uzmysłowienie kierowcom, w szczególności młodym kierowcom, bo to jest grupa największego ryzyka, że jeden błąd, pół sekundy... No i stało się. Inna sprawa, że ta dyskusja o wycięciu drzew to jest trochę dyskusja o tym, co jest ważniejsze: życie ludzkie czy ochrona krajobrazu.

(Głos z sali: Zderzenie wartości...)

Prawda? Zderzenie pewnych wartości. Każdy kraj musi sobie z tym poradzić w jakiś konkretny sposób.

I kwestia podniesienia prędkości. Spotykamy się z opiniami eksperckimi, że ten ruch z 2011 r. w dużym stopniu wpłynął na pogorszenie stanu bezpieczeństwa właśnie w roku 2011. Ja jednak nie przypominam sobie opracowań – co nie oznacza, że ich nie ma – mówiących wprost, że ta zmiana legislacji wpłynęła na bezpieczeństwo w ten właśnie sposób. Nie ulega wątpliwości, że... Raczej mamy do czynienia z trendem odwrotnym. Te 10 km szybciej to jest bardzo dużo, jeśli chodzi o drogę hamowania; to wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(Rozmowy na sali)

Już kończę. Jest takie jedno opracowanie, wykorzystywane w bardzo wielu miejscach na świecie, które mówi, że obniżenie średniej prędkości w danym kraju, w danym regionie, w danej populacji o 1% daje czteroprocentowy spadek liczby ofiar, zabitych. To są niesamowite wartości, ale... Autorami tego opracowania są właśnie Szwedzi. Jest to model, który jest przyjmowany w bardzo wielu rozwiniętych krajach.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja mam pytanie dotyczące analizy... Chodzi o rysunek czternasty na stronie osiemdziesiątej dziewiętej: zmarli na miejscu wypadku i ciężko ranni w Polsce w 2012 r. według województw. Ponieważ tabela jest nieco zamazana, będę korzystał z grafiki. W pierwszej piątce, jak tu widać, mieści się dolnośląskie. Mam pytanie: na ile państwa analiza tej sytuacji – ona zawiera się w tym dokumencie – ma wpływ na inwestycje prowadzone przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej? To jest pierwsze pytanie. Pytam o to, ponieważ moim zdaniem brakuje, mimo pozytywnych działań, analizy dotyczącej pewnych odcinków... Podam bardzo prosty przykład. „Ósemka” ciągnie się z północnego wschodu na południowy zachód. Jeśli spojrzymy na ogólne wyniki, to zauważymy, że to wygląda coraz lepiej, ale jeśli... Ja już w ubiegłym roku wnosilem do państwa o przeanalizowanie sytuacji na odcinku z Magnic do granicy państwa. Po wizycie ministra... Wreszcie jeden odcinek będzie... Bo będzie obwodnica. Gdyby minister wyjechał pół godziny później, to nie dojechałby do lotniska z drogi nr 8, zostałby w Kotlinie Kłodzkiej. Taka tam jest sytuacja. Mówię o tym, bo moim zdaniem – i tu powtórzę – takie analizy powinny mieć wpływ na wszelkie inwestycje. Analizy sytuacji na drogach krajowych czy to w województwie wielkopolskim, dolnośląskim, czy też w podlaskim, gdzie, jak widzimy na tym wykresie, mamy 80%... Czy te analizy mają wpływ... czy są brane pod uwagę?

Drugie pytanie dotyczy rysunku piętnastego na stronie dziewięćdziesiątej: liczba zabitych na miejscu i zmarłych trzydzieści dni po wypadku na jeden milion mieszkańców. To jest pytanie do przedstawiciela Ministerstwa Zdrowia. Czy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, jest...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: No tak, przepraszam.)

Panie Przewodniczący, starałem się w skupieniu słuchać tych, którzy się przedstawiali.

Jak mówiłem, pytanie do przedstawiciela Ministerstwa Zdrowia. Chodzi o rozlokowanie zespołów ratownictwa medycznego. Dotarcie w bardzo krótkim czasie służb ratowania życia na miejsce zdarzenia ma moim zdaniem wpływ... Stosowanie przez NFZ reguł, powiedziałbym, tak wprost ma moim zdaniem – jak widać na tym wykresie, znowu największy wskaźnik ma województwo podlaskie – wpływ na to, że pomoc dociera do ludzi za późno. Nawet jeśli po trzydziestu dniach nastąpi... Moim zdaniem jeśli wcześniej byłaby udzielona pomoc, to być może ta sytuacja byłaby inna. To są dwa pytania, na które, jeśli można, prosiłbym o odpowiedzi.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Może ja rozpocznę – odpowiem na pierwsze pytanie – a później poprosiłbym przedstawiciela generalnej dyrekcji o odpowiedzi.

Jeżeli chodzi o wpływ tych analiz na inwestycje drogowe, to chciałbym powiedzieć, że oczywiście postulujemy, aby bezpieczeństwo ruchu drogowego w każdej inwestycji infrastrukturalnej było kryterium istotnym...

(Senator Stanisław Jurcewicz: Ale czy tak jest?)

Czy tak jest? O odpowiedź na to pytanie za chwilę poprosimy przedstawiciela generalnej dyrekcji.

Chciałbym przy okazji zwrócić uwagę... Takie wykresy, tabelki potrafią czasami, powiedziałbym, płatać figle. Dolnośląskie to jest takie województwo, które ze względu na bezwzględną liczbę ofiar może się plasować w czołówce. Tu mamy tu takie a nie inne liczby. Natomiast przeliczając to na milion mieszkańców... No, to jest absolutna czołówka: pięćdziesiąt siedem ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To znaczy w sensie pozytywnym... To jest dobry...

Tak. Ja po prostu zwracam uwagę na to, że trzeba to odczytywać całościowo. Jak widzimy, dolnośląskie jest w stosunkowo dobrej sytuacji na tle innych województw. Pięćdziesiąt siedem osób zabitych na milion mieszkańców to jest poniżej średniej europejskiej. Prawda?

Oddaję głos przedstawicielom generalnej dyrekcji i Ministerstwa Zdrowia.

(Senator Bogusław Śmigielski: Ale... Nie wiem, o której tabelce pan mówi. Ta na stronie jedenastej mówi o tym, że w 2012 r. w dolnośląskim były osiemdziesiąt dwie ofiary śmiertelne.)

Strona osiemdziesiąta dziewięć, tabela dziewięć.

(Senator Bogusław Śmigielski: W takim razie są sprzeczności w tabelach.)

Nie. Myślę, że mówimy po prostu o dwóch różnych tabelkach.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Główny Specjalista w Departamencie Spraw Obronnych, Zarządzania Kryzysowego, Ratownictwa Medycznego i Ochrony Informacji Niejawnych w Ministerstwie Zdrowia Daniel Swatek:

Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o rozlokowanie zespołów ratownictwa medycznego na terenie naszego kraju, to minister zdrowia podejmuje działania, które mają poprawić czas dojazdu zespołów ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia. Jeżeli chodzi o wymagania w tym zakresie postawione ustawie o Państwowym Ratownictwie Medycznym – chodzi konkretnie o art. 24 tejże ustawy, który wyraźnie określa czasy dojazdów zespołów ratownictwa medycznego – to możemy powiedzieć, że mediany są spełnione. Oczywiście, że każdą sytuację, także każde województwo, należy traktować jednostkowo. Trzeba wziąć pod uwagę ukształtowanie terenu, a także to, jakie działania inwestycyjne na drogach są aktualnie podejmowane – to również utrudnia dojazd zespołów ratownictwa medycznego. Cały czas zmierzamy do tego, żeby dyslokować te zespoły. Walczymy z przyjętym niegdyś systemem, zgodnie z którym te zespoły były skupione niejako w jednym miejscu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Witamy pana ministra.)

I to też poprawi czasy dojazdów zespołów ratownictwa medycznego. Tak że na tym etapie możemy powiedzieć, że to jest stale monitorowane i podejmowane są wszelkie działania w celu poprawy sytuacji. Trzeba tu także zwrócić uwagę na ogólne funkcjonowanie systemu opieki zdrowotnej, bo poza ratownictwem medycznym mamy jeszcze podstawową opiekę zdrowotną, która również wpływa na to, jaki jest czas realizacji wyjazdów zespołów ratownictwa medycznego. Chodzi o to, żeby zespoły wyjeżdżały tylko i wyłącznie do stanów nagłego zagrożenia zdrowotnego, w tym właśnie do wypadków drogowych. Takie jest założenie i ku temu cały czas zmierzamy. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Czy przedstawiciel generalnej dyrekcji...

Zastępca Dyrektora w Biurze Generalnego Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Zbigniew Milek:

Chciałbym powiedzieć, że generalna dyrekcja oczywiście bierze pod uwagę stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mamy dostać duże zaplecze, jeżeli chodzi o działanie audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwestie wypadkowości są brane pod uwagę w ocenach, jak i w analizach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o szczegółowe pytanie o inwestycje w województwie dolnośląskim... Chciałbym powiedzieć, że generalna dyrekcja realizuje program budowy dróg krajowych. W tej chwili dotyczy on budowy dróg krajowych

w latach 2011–2015, jest to program rządowy. De facto to nie sama generalna dyrekcja ustala preferencje co do konkretnych odcinków dróg. Ten program jest dosyć kosztowny – przypominam, że kilometr budowy autostrady kosztuje około 9,6 miliona euro. Niestety nie na wszystkie odcinki tych pieniędzy wystarczy. Preferencje aktualnie realizowanego programu budowy dróg i autostrad... Celem jest dokończenie realizacji inwestycji typu autostrada A4. Województwo dolnośląskie jest niejako uprzywilejowane, ponieważ autostrada A4 przebiegająca przez województwo dolnośląskie już została dokończona.

Jeżeli chodzi o drogę nr 8, to chciałbym przypomnieć, że drogi tej dotyczył jeden z pierwszych programów społecznych, promocyjnych realizowany przez generalną dyrekcję, a mianowicie program „Drogi zaufania. Bezpieczna Ósemka”. To jest jedna z najdłuższych dróg i faktycznie jest ona bardzo niebezpieczna. Wielu z państwa senatorów, którzy przejeżdżają „ósemką”, na pewno widziało tam stacjonarne miejsca pomiaru prędkości, czyli tak zwane radary. To jest element tego programu „Bezpieczna Ósemka”, ale oczywiście nie jedyny. Staramy się, żeby ta „ósemka” faktycznie była bezpieczna i przyjazna dla użytkowników. Tak jak powiedziałem na wstępie, środki finansowane przeznaczone na realizację całego programu budowy dróg nie pozwalają na realizację wszystkich inwestycji. Generalna dyrekcja realizuje te inwestycje, na które otrzymuje pieniądze również z budżetu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dziękuję.

Pan senator Knosala, a potem pan senator Dobkowski.

Senator Ryszard Knosala:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zapytać, kto jest odpowiedzialny za usuwanie uszkodzonych i nieczynnych fotoradarów. Pamiętam, jak tutaj w Senacie debatowaliśmy nad ustawą, w której był zapis, że wszystkie te, powiedziałbym, kikuty zostaną w określonym czasie, terminie zlikwidowane. Z związku z pełnieniem mandatu senatora jeździmy po całym kraju, to jest i zakopianką... Ostatnio byłem w okolicy Polkowic, jechałem drogą S3 i po prostu co 500 m wiedziałem jakieś pudło po starym fotoradarze. Oczywiście są tam odpowiednie znaki, no ale to wszystko jest w fatalnym stanie, robi kiepskie wrażenie, jest taką antyreklamą naszego kraju, naszego państwa. Ustawa, w której jest zapis o likwidacji tych elementów... Ten obowiązek wyraźnie został niedotrzymany. Wprawdzie nie pamiętam w tej chwili, jaki był ten termin, ale pamiętam, że kiedy pytałem o to, czy czas na likwidację tego sprzętu jest realny, to zapewniono mi, że tak. Te stare elementy tam stoją, a to powoduje pewne niebezpieczeństwo. Kierowcy lokalni, którzy wiedzą, że są to jakieś starocie, mniej przestrzegają... Ale ci, którzy tego nie wiedzą, hamują, co jest zrozumiałe. Efekt jest taki, że jedni przyspieszają, a drudzy hamują – to jest potencjalne niebezpieczeństwo. Kwestia realizacji ustawy, w której są zapisy o usunięciu zużytych, nieczynnych fotoradarów... Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Pan senator Dobkowski, a potem pan senator Gintowt-Dziewałtowski.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To potem.

Senator Wiesław Dobkowski:

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym zapytać o taką sprawę. Jest tutaj analiza, jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych i rannych w poszczególnych województwach. Województwo łódzkie jest tu na niewdzięcznym pierwszym miejscu, jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych na jeden milion mieszkańców. Czy dokonano analizy co do przyczyn tak dużej liczby ofiar śmiertelnych wypadków w województwie łódzkim? Czy to jest stan nawierzchni, czyli stan dróg, czy może mentalność kierowców, ich wiek? A może natężenie ruchu jest dużo większe i stąd wypadki? Czy taka analiza była wykonywana?

I druga sprawa. Niepokoją mnie te takie głębokie rowy przy drogach krajowych. To są naprawdę głębokie rowy, co jakiś czas są różne mostki... To wszystko jest bardzo strome. Jeśli ktoś zimą wpadnie do takiego rowu albo uderzy w taki mostek, nawet przy małej prędkości... Taki wypadek może być śmiertelny. Gdyby tego tam nie było, to być może wielu wypadków dałoby się uniknąć.

I jeszcze jedna sprawa. Może nie potrzeba byłoby tak dużo pieniędzy na wyprostowanie ostrych zakrętów... Na niektórych drogach jest tak – ich nawierzchnia jest w miarę dobra, asfalt itd. – że na krótkim odcinku są dwa ostre zakręty. I w tych miejscach jest dużo stłuczek, wypadków. Mnie się wydaje, że nie potrzeba tak dużo inwestować, żeby niektóre takie miejsca wyprostować... Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

I pan senator Gintowt-Dziewałtowski.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Dwie kwestie. Pamiętam, że kiedyś, za czasów rządów PiS, minister spraw wewnętrznych Ludwik Dorn wybrał się samochodem z Warszawy do Wrocławia i postanowił przejechać tę odległość zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i znakami ruchu drogowego. Wyszło mu dwanaście i pół godziny... Ja potwierdzam, że wiele znaków drogowych jest ustawione zupełnie bez sensu. Nikt nad tym nie panuje. Większość znaków tak naprawdę ustawiają władze lokalne, społeczności lokalne. One oczywiście muszą mieć aprobatę Policji, ale ta aprobata bez problemu jest zdobywana. Czy ktoś w ogóle nad tym próbuje panować? Czy ktoś w ogóle kontroluje to wprowadzanie różnego rodzaju zakazów, nakazów, ograniczeń, et cetera, et cetera?

I przy okazji druga sprawa, bo pan senator mi przypomniał... Mamy w kraju setki, jeśli nie tysiące nieczynnych przejazdów kolejowych. Przed tymi nieczynnymi przejazdami kolejowymi – tory z obu stron już dawno zostały rozebrane, rosną tam wysokie brzozy i topole, one szybko rosną – stoją krzyże świętego Andrzeja, stoją znaki sto-

pu. A kawałek dalej stoi policjant i czatuje na kierowcę. Czy kiedyś zamierzacie państwo zrobić z tym porządek? Jest jedna, zasadnicza wada takiego... Jeżeli mamy jeden, dwa czy, nie daj Boże, więcej takich znaków drogowych postawionych bez sensu, to kierowca nad tym dwunastym znakiem, który ma sens, nie będzie się zastanawiał, tylko pojedzie tak, jak wskazują mu te niepotrzebne. Przepisy nieżyciowe, przepisy, które są niewykonalne, demoralizują, powodują atmosferę bezkarności i niechęci do przestrzegania tych nielogicznych, bezsensownych rozwiązań. Chciałbym usłyszeć odpowiedź na pytanie, czy zamierzacie państwo coś zrobić ze znakami drogowymi, które, po pierwsze, nie mają specjalnego sensu, a po drugie, stoją przy nieczynnych przejazdach kolejowych. Jak na razie nikt tu nic nie zmienia.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Po tej turze pytań prosimy o odpowiedzi.

Naczelnik Wydziału Analiz w Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Łukasz Majchrzak:

Łukasz Majchrzak, Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Chciałbym się odnieść do pierwszego pytania, dotyczącego usuwania obudów na stacjonarne urządzenia rejestrujące. Jeżeli chodzi o terminy dostosowania infrastruktury zamontowanej przy drogach do przepisów, które były tworzone pod koniec roku 2010 oraz w 2011 r... Przyjęty tu został termin trzydziestu sześciu miesięcy. Ten termin upływa w połowie 2014 r.

Jeżeli chodzi o to, kto instaluje oraz usuwa urządzenia rejestrujące, to zgodnie z ustawą o drogach publicznych jest to zadanie zarządców dróg – to oni instalują oraz usuwają stacjonarne urządzenia rejestrujące na wniosek głównego inspektora transportu drogowego bądź za zgodą głównego inspektora transportu drogowego. Należy tu podkreślić, że stacjonarne urządzenia rejestrujące funkcjonujące przy polskiej sieci dróg są obsługiwane bądź przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, bądź przez straże gminne oraz straże miejskie. Straże gminne i miejskie zgodnie z ustawą o drogach publicznych w zakresie urządzeń, którymi dysponują, pełnią rolę zarządcy drogi. Taką rolę pełni główny inspektor transportu drogowego w odniesieniu do dróg będących w zarządzaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

My jako Inspekcja Transportu Drogowego, jeżeli chodzi o obudowy na stacjonarne urządzenia rejestrujące, które w danym momencie nie są uzbrojone, czyli nie ma w nich urządzenia, to rozpoczęliśmy procedurę usuwania pierwszej partii tych obudów. Na razie przewidzieliśmy sto pięćdziesiąt lokalizacji, w których te maszty będą usuwane. One będą sukcesywnie usuwane z zachowaniem wszelkich przepisów prawa w tym zakresie oraz z zachowaniem wszelkich terminów. Dziękuję bardzo.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Ja może odpowiem na pytanie dotyczące poziomu niebezpieczeństwa na drogach w województwie łódzkim. Analiza w zakresie tego, co konkretnie w danym województwie jest źle, jest obowiązkiem spoczywającym na wojewódzkiej radzie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z tego, co się zorientowaliśmy z poziomu krajowej rady bezpieczeństwa, to, jak się wydaje, od dłuższego czasu województwo łódzkie nie dysponuje nawet strategią walki z tym problemem. Nasz przedstawiciel był dzisiaj w Łodzi na posiedzeniu wojewódzkiej rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, na którym podjęto decyzję o przystąpieniu do prac nad takim dokumentem. To ma znaleźć odzwierciedlenie w postaci konkretnych działań. Jest to na pewno gigantyczny problem... Trzeba dobrze zrozumieć, co się dzieje w województwie łódzkim, żeby odpowiednie działania zastosować. Trzeba się zorientować, czy to jest problem drzew, tak jak jest to w warmińsko-mazurskim, czy to jest problem bardziej dotyczący dróg powiatowych, a może bardziej dróg krajowych itd.

Zastępca Dyrektora w Biurze Generalnego Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Zbigniew Milek:

Ja jeszcze bardzo króciutko odnośnie do pytania dotyczącego znaków drogowych postawionych, tak jak pan senator powiedział, bez sensu. Generalna dyrekcja dostrzeża to zagadnienie – faktycznie można uznać, że część znaków... No, wątpliwe jest, czy one zostały postawione z sensem. My podjęliśmy działania zmierzające do wyjaśnienia, do uregulowania tej sprawy. Na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na stronie głównej, jest formularz kontaktowy dotyczący oznakowania dróg krajowych. Każdy – powtarzam: każdy; również państwo senatorowie – może wejść na tę stronę i zgłosić nam, generalnej dyrekcji, znak, który stoi w określonym miejscu i uznawany jest za znak wątpliwy, jeśli chodzi o jego ważność. Każde tego typu zgłoszenie jest przez nas przyjmowane i analizowane. Następnie podejmowane są czynności zmierzające do wyjaśnienia, czy dany znak faktycznie ma być tam umieszczony, czy też powinien zostać usunięty. Tak że zapraszam wszystkich państwa do skorzystania ze strony generalnej dyrekcji. Na stronie głównej jest formularz kontaktowy: oznakowanie dróg krajowych. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Pan senator Śmigiełski, pan senator Iwan i pan senator Paszkowski.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja zadałem pytanie, na które nie uzyskałem odpowiedzi... To znaczy odniosłem się do pana wypowiedzi dotyczącej liczby zabitych na drogach. Dolnośląskie, dwadzieścia trzy... Tu chodziło o zabitych na miejscu. A w sumie to są osiemdziesiąt dwie osoby. Niezależnie od tego, czy to są zabici na miejscu, czy... To świadczy o bezpieczeństwie. Mówienie o dwudziestu trzech w odniesieniu do bezpieczeństwa na drodze jest po prostu nieprawdziwe.

Chciałbym zadać pytanie. Na stronie jedenastej jest tabela dotycząca zagrożenia dla mieszkańców; mamy tu statystyki dla różnych województw. Jedno z ostatnich miejsc albo właśnie ostatnie miejsce w tej tabeli... Najbezpieczniejsze jest województwo śląskie; siedemdziesiąt trzy osoby zabite w wypadkach drogowych. Mam pytanie: dlaczego mimo dużej liczby dróg, dużej liczby samochodów, dużej liczby wypadków to zagrożenie jest najmniejsze? Jakie wyciągacie państwo wnioski z tej tabeli? Jakie są możliwości zrównania poziomu tego zagrożenia w innych województwach albo jego obniżenia?

Chciałbym jeszcze zapytać o opłatę paliwową i o podatki, które zawarte są w opłacie za paliwo. Na co te środki są przeznaczane? Czy są przeznaczone również na poprawę bezpieczeństwa? Po usłyszeniu odpowiedzi... Prawdopodobnie jedno ma z drugim związek. Chodzi oczywiście o pierwsze pytanie. Dziękuję.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

Ja ad vocem, odnośnie do kwestii tych znaków drogowych. Chyba już szósty raz będę o to pytał... Raz tylko dostałem odpowiedź, ale nie tak do końca pewną. Od sześciu lat pytam o sens stawiania znaku ograniczenia prędkości do 70 km/h w miejscu, w którym jednopasmowa droga szybkiego ruchu, na której obowiązuje prędkość do 100 km/h, przechodzi w drogę dwupasmową o dopuszczalnej prędkości 120 km/h. Jakże tam jest niebezpieczeństwo, które powoduje, że trzeba hamować i dostosować się do prędkości 70 km/h? To jeszcze minister Rapacki obiecywał, że się tym zajmie, bo to jest kwestia jakiegoś unormowania... Ale jak od tej pory nic się nie zmieniło. Będę to pytanie zadawał tak długo, jak długo będę zasiadał w tej Izbie, chyba że w końcu coś z tym zrobicie albo wytłumaczycie mi i moim wyborcom, którzy pytają, jaki jest w tym sens. Gdy droga się zwęża, to jeszcze można to zrozumieć... Chociaż nie we wszystkich krajach tak jest. No ale gdy się rozszerza, gdy z jednego pasa robią się dwa... Jakże tam jest zagrożenie, że trzeba z setki hamować do siedemdziesięciu, a nie przyspieszać do stu dwudziestu? Nie jestem w stanie tego pojąć. Tak że bardzo proszę... Po raz szósty o to pytam.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Pan senator Paszkowski.

Senator Bohdan Paszkowski:

Panie Przewodniczący, ja się zgłaszam i zgłaszam, ale jakoś do tej pory nie byłem dostrzeżony. Dziękuję za udzielenie głosu...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Myślę, że to tylko przeoczenie.

Ja mam takie pytania. Mógłbym zapytać podobnie jak kolega... A co się dzieje z województwem podlaskim? Ono przoduje w tych wyliczeniach dotyczących zagrożenia mieszkańców, liczby zmarłych na miejscu wypadku, liczby ciężko rannych, liczby zabitych na miejscu itd. Jeżeli pan sekretarz odpowie, że strategia się opracowuje, to uznam, że jest to odpowiedź trochę bałamutna. Ja chciałbym uzyskać od państwa jakąś konkretną odpowiedź, bo to państwo przygotowaliście tę analizę i podajecie w niej pewne fakty. Z tych faktów powinny wynikać wnioski, zwłaszcza że... Jeżeli chodzi o moje województwo, to, jak sądzę, w statystykach dotyczących sieci dróg itd., jest ono, powiedziałbym, na dolnej pozycji, jeśli nie ostatniej.

Mam jeszcze jedno pytanie. Nasza lokalna społeczność jest bombardowana informacjami o tragicznych wypadkach z udziałem elementu zagranicznego, zagranicznych tirów. Kierowcy litewscy, białoruscy itd. powodują bardzo groźne wypadki, z ofiarami śmiertelnymi. Ostatnio był taki wypadek spowodowany przez kierowcę tira, w którym zginęła cała rodzina. W tych materiałach nie znalazłem żadnego odniesienia do tego problemu, to jest do ruchu ciężarówek, tego elementu zagranicznego na polskich drogach. Jako przedstawiciel tego terenu przygranicznego jestem zdziwiony, że tutaj nic na ten temat nie ma. Nie dość tego... Państwo piszecie tu na przykład, że 2% ofiar wypadków stanowią kierowcy i pasażerowie autobusów, że 3% kierowcy i pasażerowie samochodów ciężarowych. A kiedy czytam o sprawcach wypadków... No, trudno tutaj doszukać się informacji na temat kierowców ciężarówek. W związku z tym mam pytanie: czy moglibyście państwo...

(Głos z sali: Jako kierowcy samochodów...)

To się tu kryje? Ale w innych fragmentach tej analizy wyróżnicie... Chciałbym, żebyście państwo odpowiedzieli na pytanie, czy na drogach w Polsce, szczególnie na trasach tranzytowych, kierowcy tirów z zagranicy, szczególnie z Litwy i Białorusi, stanowią jakieś zagrożenie, czy nie. Jeżeli państwo zauważacie ten problem, to w jakiś sposób na niego reagujecie? Posiłkuje się tutaj... Spójrzmy chociażby na ten wykres na stronie dziewiątej: zagrożenie mieszkańców w krajach Unii Europejskiej w 2012 r. Jak widzę, Litwa przoduje, jeżeli chodzi o stan zagrożenia, chociaż na tamtejszych drogach jest raczej bardzo spokojnie... To tak z obserwacji... Chodzi o to, że tam jest mało samochodów, mały jest ruch.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dobrze.

Chciałbym się zorientować, kto z panów senatorów chciałby jeszcze zabrać głos. Pan senator Gintowt-Dziewałtowski, pan... Dobrze. Wobec tego, powiedziałbym, kończymy na wypowiedzi pana senatora.

Proszę bardzo.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Ja ad vocem. Otóż już parę lat temu zwracałem się z zapytaniem do pana ministra w tej sprawie i otrzymałem odpowiedź, że ministerstwo, generalna dyrekcja, tak jak

pan powiedział, dostrzega problem, ma świadomość tego, że trzeba zrobić porządek i do tego się zabiera. Rozumiem, że jak do tej pory w ogóle się do tego nie zabrało. Ani ministerstwo, ani generalna dyrekcja...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja jestem optymistą, mnie się wydawało, że generalna dyrekcja ma jakąś mapę i wie, gdzie w kraju jaki znak stoi. Ja nie rozumiem, jak można zarządzać drogami, nie wiedząc, gdzie i jakie znaki zostały ustawione. Panowie, no to jest zupełna anarchia... Na dodatek ta propozycja, żeby każdy obywatel przez internet zgłaszał... No to po jaką cholere i komu wy tam jesteście potrzebni? Senatorom też za co innego się płaci – nie za to, że zgłaszają wam bez przerwy takie szczegółowe sprawy. To jest wasz obowiązek, to wy z tym musicie zrobić porządek.

Przy okazji jeszcze jedno pytanie. Również na drogach szybkiego ruchu i na autostradach zdarzają się wypadki. Niestety w Polsce jest tak, że jak zdarzy się wypadek, to przerwa w ruchu drogowym trwa godzinami. Ja widziałem wypadki na autostradach niemieckich czy francuskich, gdzie podróżowałem swoim samochodem. Intencją tamtych służb ruchu drogowego jest to, aby jak najszybciej udrożnić trasę. U nas nie zauważyłem tego rodzaju starań – u nas z pełnym spokojem, z pewną nonszalancją się mierzy, liczy, sprawdza... A ruch kieruje się co najwyżej na trasę zapasową, na objazd. Czy można oczekiwać, że ci, którzy są odpowiedzialni za wznowienie ruchu na takiej drodze, będą starali się, aby jednak jak najszybciej tę trasę udrożnić, a nie... Ja już nie mówię: denerwować kierowców. Oni przede wszystkim ograniczają ten ruch. Problemem w Polsce powoli stają się także i korki – nie tylko w miastach, poza miastami również.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Bardzo proszę o odpowiedzi na ostatnią rundę pytań.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!

Ja bardzo przepraszam za spóźnienie, ale musiałem uczestniczyć w spotkaniu w ministerstwie skarbu poświęconym sytuacji finansowej Polimexu. Mam nadzieję, że zostanie mi to wybaczone. Oczywiście komisje senackie są najważniejszymi... Proszę mnie zrozumieć, jeszcze raz przepraszam. Mam nadzieję, że pan dyrektor właściwie przedstawił raport, który jest dzisiaj przez państwa omawiany.

Ten temat jest bardzo obszerny, dyskusja na temat bezpieczeństwa na polskich drogach toczy się w zasadzie codziennie i to w wykonaniu wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jest to temat bardzo nośny, zresztą słusznie, bo jak statystyki pokazują, na polskich drogach istnieje zagrożenie czy to wypadkiem, czy nawet utratą życia. A więc jest o czym rozmawiać.

Znaki drogowe... Tu trzeba się zgodzić z panem senatorem Dziewałtowskim, że prace nad uporządkowaniem znaków drogowych w Polsce trwają zbyt długo. Ukończony

został audyt, który ocenia sytuację bieżącą. Jest zatem określone, w jakim kierunku powinniśmy zmierzać. Trwają prace nad tak zwaną czerwoną ksiązką znaków drogowych, w której są wszystkie znaki drogowe i zależności między nimi. Trwają pewne prace nad modelem, jaki powinniśmy zastosować... W Europie, która stara się jakoś sobie radzić z tym problemem, choć nie jest to łatwe, stosowane są różne warianty. Myślę, że w miarę szybko zobaczycie państwo efekty prac, które toczą się w resorcie. Być może trwa to zbyt długo, ale temat wcale nie jest taki prosty.

Co do dyskusji na ten temat, co do stwierdzenia, że my powinniśmy to zrobić, bo społeczeństwo tego oczekuje, to ja myślę, że każda ocena sytuacji na drodze wyrażona przez fachowców, specjalistów, wymaga... Potrzebna jest też ocena drugiej strony, czyli użytkownika drogi – jego spojrzenie na sytuację czasami może być inne. Stąd myślę, że niczym złym jest wypowiedź jednego z moich przedmówców, który powiedział, że jest potrzebna ta interakcja pomiędzy społeczeństwem a tymi, którzy odpowiadają za umiejscowienie znaków drogowych. Nie ma w tym nic złego, to też jest jakiś przejaw społeczeństwa obywatelskiego. W niektórych państwach niedopuszczalne jest nie poinformowanie na przykład o piracie drogowym czy też o kierowcy, który może być pod wpływem alkoholu. Zgłoszenie takiego zdarzenia jest dla każdego uczestnika ruchu czymś normalnym. My pewnie jesteśmy jeszcze daleko, daleko... jeżeli chodzi o tę odpowiedzialność obywatelską, o to, jak powinniśmy się zachowywać na drogach. W zasadzie to nie tylko na drogach, ale generalnie jak powinniśmy się zachowywać. Ta interakcja jest potrzebna. My zauważamy ten problem; ja uważam, że rząd to zauważa. Zwróćcie państwo uwagę... Ta dyskusja na temat fotoradarów, która toczyła się i cały czas się toczy... Państwo tu pytaliście – ja w tym momencie już uczestniczyłem w pracach komisji – o to, kiedy będą usunięte te, które nie są już używane. W ustawie jest zapis, który o tym mówi.

Chciałbym też powiedzieć, że zmieniono przeznaczenie środków finansowych pochodzących z kar nakładanych z tytułu przekroczenia prędkości czy też przejazdu na czerwonym świetle przez skrzyżowanie ze światłami. To są środki na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, co zapisaliśmy w ustawie, którą przyjął Sejm. Państwo wkrótce będziecie się zajmować tym projektem. Uważam, że taka zmiana jest jak najbardziej słuszna. Zapisaliśmy to tak, że jest to w budżecie Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem, o jakim powiedziałem, jeżeli chodzi o drogi krajowe. My szukamy możliwości – i tu pośrednio odpowiadam na wypowiedzi części z państwa – żeby... Jest masa organizacji społecznych, które zajmują się problematyką bezpieczeństwa na polskich drogach i które funkcjonują w zasadzie tylko i wyłącznie dzięki własnym dochodom. Wysilek, które sami podejmują... My chcielibyśmy, aby część środków finansowych pochodzących między innymi z kar, była przeznaczona również dla organizacji społecznych, a więc nie tylko i wyłącznie dla instytucji państwowych czy rządowych, gdyż uważamy, że upodmiotowienie działania w obszarze bezpieczeństwa na polskich drogach jest jak najbardziej słuszne. Głos organizacji społecznych, które pracują w obszarze bezpieczeństwa na polskich drogach – jest ich w Polsce mnóstwo – jest bardzo ważny,

istotny, szczególnie jeśli chodzi o edukację. Państwo czasami działa zbyt późno, co jest związane z procedurami, a organizacja społeczna jest szybsza, jest bardziej aktywna. Ponadto często jest tak, że działa dzięki wolontariuszom, co też nie jest bez znaczenia. Nie ukrywamy, że chcielibyśmy ten obszar bardzo mocno zaktywizować, ale do tego są potrzebne instrumenty finansowe, system konkursów, który pozwoli tym organizacjom funkcjonować. Oczywiście trzeba rozliczać te środki, które pochodząby pośrednio z budżetu państwa.

Zagrożenie ze strony kierowców zagranicznych. W tym pytaniu pana senatora w zasadzie zawierała się odpowiedź. Podlaskie... Tak, tutaj w dużym stopniu jest to zagrożenie. Ma pan rację, że w tym dokumencie nie jest wszystko zapisane – nie są tu zapisane między innymi planowane inwestycje w tym obszarze. My zauważamy, że tam jest zwiększony ruch samochodów ciężarowych, dlatego też staraniem polskiego rządu cały ten odcinek jest S8 i dalej, to połączenie z krajami nadbałtyckimi czy też sama obwodnica Suwałk, zostały włączone w system finansowania z funduszu „Łącząc Europę”. Ten obszar chcemy niejako połączyć z krajami nadbałtyckimi. W najbliższej perspektywie finansowej chcemy bardzo mocno inwestować w ten obszar. Zauważamy ten problem, o którym pan powiedział; on rzeczywiście istnieje. Polska jest potęgą, jeżeli chodzi o przewóz towarów drogami. I taką potęgą, oczywiście odpowiednio mniejszą, ale w Europie zauważaną, jest również Litwa. I jest problem... Swego czasu był pokazywany w telewizji nagrany przez kogoś film, na którym widać było... no, rajd kierowcy tira z litewskimi numerami rejestracyjnymi. To też o czymś mówi; jest z tym pewien problem. W tym raporcie są wskazane działania podejmowane przez krajową radę bezpieczeństwa. Poszczególne tabelki czy wykresy dotyczą tego, co robią wojewódzkie rady. Nie ma tu... Być może całość tego sprawozdania należałoby rozpatrywać, nakładając na tę mapę... Chodzi o to, co jest planowane w obszarze inwestycyjnym. Wtedy może łatwiejsza byłaby odpowiedź na... Tak jak powiedziałem, jest w tym dużo racji. Trzeba jednak powiedzieć, że te wypadki powodują nie tylko kierowcy zagraniczni prowadzący tiry, ale i kierowcy samochodów osobowych. Specyficzny ruch, który odbywa się na tamtych odcinkach dróg, takie sytuacje powoduje.

W Polsce jest bardzo dużo do zrobienia, jeżeli chodzi o działania w obszarze BRD. Myślę, że cały system edukacyjny wymaga przepracowania, potrzebne jest spojrzenie systemowe na tę tematykę. Zdecydowanie lepiej należy wykorzystać w tym celu WORD. Jeżeli planujemy, opierając się na działalności WORD, tworzyć strukturę, którą... WORD są ośrodkami związanymi z egzaminowaniem na prawo jazdy. Należy się zastanowić, w jaki sposób i w oparciu o jaką siłę merytoryczną tworzyć system szkolenia kierowców, szczególnie młodych ludzi. Kiedy dyskutujemy ze sobą na ten temat... Czy czternastolatek mieszkający na terenie wiejskim jest w stanie zdobyć prawo jazdy na motorower tam u siebie, w tej gminie wiejskiej, czy nawet w mieście powiatowym? Nie, nie jest w stanie. Wszyscy powinniśmy zdawać sobie z tego sprawę. Masa takich luk powoduje... I to jest niejako odpowiedź na to stwierdzenie pana senatora Śmigieńskiego dotyczące Śląska. A więc to

element edukacyjny sprawia... Najwięcej samochodów, największa gęstość dróg, a zatem można powiedzieć, że potencjalnie największe niebezpieczeństwo, a wypadków najmniej. To umiejętność poruszania się po drodze, znajomość przepisów... Urbanizacja, jaka jest na Śląsku, powoduje, że tamtejsi kierowcy mają największą wiedzę na temat zasad poruszania się po drogach. Myślę, że jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest właśnie edukacja. Młodzi ludzie mieszkający na terenach wiejskich nie mają na co dzień do czynienia z większym ruchem na drodze i kiedy przemieszczają się do miasta często powodują – z powodu nieznanostwo przepisów, braku obycia – wypadki. No, z tym mamy często do czynienia, statystyki to potwierdzają. A więc w obszarze edukacji... Należy się nad tym zastanawiać. My chętnie taką dyskusję podejmiemy, bo niejako wewnątrz sami prowadzimy, jak myślę, dosyć żywą dyskusję na temat tego, w jaki sposób... Myślimy o rozwiązaniu, które według nas, w związku z tym, że jest problem z bezpieczeństwem na polskich drogach... To jest rozwiązanie właśnie w obszarze edukacji, a chodzi o stworzenie takich centrów, które... Podobnie było w przypadku budowy boisk, które zafunkcjonowały w zasadzie przy każdej szkole, czy tak zwanych orlików. Myślę, że w obszarze edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przyjąć podobne rozwiązania.

No i kolejny temat, który wprawdzie nie został poruszony wtedy, kiedy ja byłem na sali... To znaczy pośrednio państwo o tym mówiliście. Chodzi o elementy zarządzania ruchem w Polsce – nie tylko o samo oznakowanie, ale również o wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, które kojarzymy tylko i wyłącznie z obszarami zurbanizowanymi miejskimi, a powinniśmy kojarzyć z całą siecią dróg. My jesteśmy na początku tej drogi, mamy tu bardzo dużo do zrobienia. Bardzo mocno powinniśmy wykorzystywać te elementy we wszelkich działaniach związanych z bezpieczeństwem. Planujemy, aby w tym nowym europejskim, unijnym rozdzianie mocno zaakcentować... Chcemy nadrobić zaległości, jakie mamy w tym zakresie w stosunku do innych krajów europejskich. To na razie tyle. Dziękuję.

Jeżeli ktoś z moich kolegów chciałby coś uzupełnić, to bardzo proszę.

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Generalna dyrekcja, proszę bardzo.

Główny Specjalista w Wydziale Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Ruchem w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Andrzej Pawłowski:

Andrzej Pawłowski, generalna dyrekcja.

Na pytania pana senatora, jak również pana senatora, odpowiem tak. Znaki drogowe w Polsce są ustawiane na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Nie ustawia ich jedna osoba; to jest, że tak powiem, praca grupowa. Jest zachowana hierarchia... Plan organizacji ruchu sporządza

jedna osoba; ten plan idzie piętro wyżej i się to zatwierdza. Wiadomo, że działalność ludzka charakteryzuje się błędami, one mogą się pojawić, ale ja nie podpisałbym się pod takim potępianiem w czambuł, pod stwierdzeniem, że znaki w Polsce stoją źle itp. One są ustawiane w oparciu o przepisy obowiązujące.

I teraz konkretnie, Panie Senatorze. Nie odpowiem na pana pytanie, bo ja nie znam szczegółów tej sprawy. Gdybym zobaczył plan organizacji ruchu w tym miejscu, to mógłbym powiedzieć, czy ustawienie tego znaku budzi zastrzeżenia, czy nie. Nie możemy mówić w poziomie pewnej abstrakcji...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Proponuję, aby tę rozmowę przenieść do...)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przejazd kolejowy bez względu na to, czy jest czynny, czy nie, jest dla kierującego... Tam są tory.

(Głos z sali: Witek, daj spokój.)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zgadzam się, że zdarzają się błędy... Ja nie powiedziałem, że nie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Panowie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dwa zdania.

Senator Stanisław Iwan:

Ja powiedziałem o tym, jakie jest systemowe rozwiązanie w Polsce. Powtarzam i do znudzenia będę to powtarzał: przepisy mówią o tym, że jeśli jednopasmowa droga szybkiego ruchu przechodzi w dwupasmową, to w tym miejscu ma być ograniczenie prędkości do 70 km/h. Ja pytam: po co? Od sześciu lat o to pytam... Ja już dużo wcześniej dostałem taką odpowiedź, jakiej mi pan przed chwilą udzielił – jak mówiłem, jeszcze od ministra Rapackiego. Tam też było, że to jest rozwiązanie, które występuje w przepisach i trzeba się nad tym zastanowić... Ja proszę tylko o to, żeby mi udzielać odpowiedzi precyzyjnych, a nie opowiadać w kółko to samo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pan minister prosił o głos.

Jeszcze...

Główny Specjalista w Wydziale Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Ruchem w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Andrzej Pawłowski:

W tym roku generalna dyrekcja opracowała zupełnie nową instrukcję dotyczącą ustanawiania znaków ograniczenia prędkości – ona obowiązuje od kwietnia tego roku.

I znowu... Należałoby obejrzeć to konkretne miejsce i sprawdzić, czy to jest zgodne z tą nową instrukcją.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja proszę zatem o skonkretyzowanie...

Przewodniczący Janusz Sepioł:

I pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Jeżeli chodzi o przypadek, o którym mówił pan senator Iwan, to mogę... Myślę, że chodzi o ministra Rapciaka, a nie o ministra Rapackiego.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Minister Rapciak zajmował się drogami, a minister Rapacki zajmował się Policją.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Z Krakowa zresztą...

Jeżeli jest taki przypadek, to proszę przedstawić, w jakiej formule pan senator oczekuje... Zobowiązuje się do tego, że my to przeanalizujemy. Tak jak mówił mój poprzednik, bez odpowiednich rysunków... Jak rozumiem, chodzi o województwo lubuskie.

(Senator Stanisław Iwan: O całą Polskę.)

Ale pewnie i jakiś konkretny przypadek z lubuskiego. Proszę nas o tym poinformować, generalna dyrekcja to przeanalizuje i otrzyma pan odpowiedź na piśmie. Jeżeli ktoś dysponuje rysunkami dotyczącymi tego odcinka, jest w stanie opisać to, co jego zdaniem jest błędne... My bardzo chętnie rozwiążemy problem, o którym pan mówi, który to problem nie jest rozwiązany, a przynajmniej nie jest wyjaśniony, od lat.

Nie należy zapominać – to niejako à propos wypowiedzi pana senatora Dziewałtowskiego – że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządza 6% dróg w Polsce, jest zarządcą 6% dróg w Polsce. Mamy kilku zarządców dróg i na każdym z nich spoczywa obowiązek właściwego oznakowania tych dróg, oczywiście w oparciu o przepisy, które wydaje minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Nie można o tym zapominać.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Panie Ministrze, my się nie spotykamy z generalną dyrekcją, tylko z rządem. To przedstawiciel rządu przedstawia nam tę informację. Generalna dyrekcja może się w ogóle nie wypowiadać... My słuchamy rządu i do rządu adresujemy nasze pytania. Rząd odpowiada za wszystkie drogi w kraju, nie tylko za te, które podlegają generalnej dyrekcji.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Zbigniew Rynasiewicz:**

Pozwolę sobie się nie zgodzić... Za ujednoczenie oznakowania na pewno tak, natomiast za wszystkie drogi w Polsce na pewno nie. Przepisy jasno określają, kto odpowiada za te drogi. Jeszcze raz powtórzę: zgadzam się z panem senatorem co do tego, że mamy bardzo dużo do zrobienia, jeżeli chodzi o ujednoczenie oznakowania. Przyjęcie modelu, który będzie permanentnie oceniany, permanentnie kontrolowany i jednocześnie modyfikowany, tak jak ma to miejsce w wielu krajach... My analizujemy różne modele. Bardzo bliski jest nam model skandynawski, szczególnie ten szwedzki, o którym często mówi się na spotkaniach zespołu parlamentarnego, który zajmuje się bezpieczeństwem. Chcielibyśmy w miarę szybko przedstawić spójny pomysł na oznakowanie dróg w Polsce. Chodzi także o to, żeby on nie był sprzeczny z polską mentalnością, bo z tym mógłby być problem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Proszę państwa, co roku zapoznajemy się z raportami. Trzeba powiedzieć, że ten raport, zwłaszcza w kontekście informacji o wynikach z roku 2013, należy do tych najbardziej optymistycznych, z jakimi mamy do czynienia. Ewidentnie widać skutki pewnych działań. Dobrze, że już przygotowany jest nowy wieloletni program dotyczący podniesienia poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach.

Rzeczywiście jest jeszcze wiele problemów... To, co jest najbardziej uderzające, przynajmniej dla mnie, to wielkie różnice pomiędzy regionami. To one są moim zdaniem największym problemem. Jesteśmy na dobrej drodze, tendencja jest dobra, ale te różnice pomiędzy polskimi regionami – te wyniki są tak jak 2:1, 2,5:1 – są niepokojące. W odpowiedzi na jedno z pytań niejako wyszło na to, że bardzo często jest to po prostu zaniedbanie lokalnych środowisk,

pozostałych zarządców dróg, zarządców samorządowych. Tu akurat był przykład województwa łódzkiego. Prawda? To nie jest przypadek, że te różnice międzyregionalne powstają. Wydaje mi się, że oprócz utrzymania czy nawet przyspieszenia tej tendencji spadkowej w zakresie liczby wypadków itp., ważne jest zadbanie o zmniejszenie tych różnic międzyregionalnych. Zaktywizowanie tych regionalnych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno nastąpić w jakiejś perspektywie. Chodzi po prostu o wywołanie zdrowej konkurencji pomiędzy regionami, samorządami i wszystkimi zarządcami dróg i szefami służb, którzy za to bezpieczeństwo odpowiadają.

Chyba rzeczywiście jest tak, że wzdłuż dróg w Polsce jest zbyt wiele informacji. Zanim pan minister do nas dotarł, rozmawialiśmy o reklamach przydrożnych, o tym, że one bardzo obciążają uwagę kierowców. Ustawa o wspieraniu ochrony krajobrazu jest akurat w Sejmie i to jest dobry moment, żeby coś z tym zrobić. Można by wykorzystać tę sytuację i przy pewnych kategoriach dróg taką reklamę wyeliminować.

Tak, mamy problem z nadmiarem znaków – co do tego nie ma wątpliwości. Muszę powiedzieć, że jestem zdumiony tą odpowiedzią, że jeśli ktoś uważa, że jakiś znak jest niepotrzebny, to niech coś tam wyśle do generalnej dyrekcji... Oznakowanie ma charakter systemowy, nie da się tego zrobić niefachowo, pojedynczą interwencją. Ja rozumiem, że to może upuścić trochę złej energii kierowcom, ale to naprawdę nie rozwiązuje problemu. My oczekiwaliśmy raczej decyzji, że, powiedzmy, redukujemy oznakowanie o 10%. Wówczas zastanowilibyśmy się nad tym, jak do tego systemowo podejść. A nie tak, że każdy niech sobie dzwoni, to może coś uzyskać... To chyba nie powinno tak wyglądać.

Bardzo dziękujemy za możliwość tej rozmowy, tej dyskusji. Trochę kwestii się wyjaśniło. Chcemy złożyć podziękowanie tym wszystkim, dzięki którym poziom bezpieczeństwa na polskich drogach się podnosi. Widać, że zaczynamy gonić inne kraje w tym zakresie.

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Bardzo dziękuję państwu. Dziękuję państwu senatorom.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 35)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii