



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (192.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (192.)
oraz Komisji Praw Człowieka,
Praworządności i Petycji (214.)
w dniu 21 października 2014 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2013 r.” (druk senacki nr 649).

(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 01)

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

Przewodniczący Janusz Sepiol:

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji.

Witam naszych gości, a są z nami: pani Agata Foks, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która jest tutaj z upoważnienia pana ministra Rynasiewicza i reprezentuje resort; pan Borys Burzawa, naczelnik wydziału w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; pan Przemysław Skoczyński...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie ma.

...pani Jolanta Zaborska, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych; pan Paweł Długołęcki, główny specjalista w Departamencie Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych; pan Armand Konieczny, radca z Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji; pani Katarzyna Kwiecień, naczelnik Wydziału Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Ruchem w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz pan Karol Michalski, główny specjalista w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W porządku obrad naszego posiedzenia mamy tylko jeden punkt – dyskusję nad dokumentem „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2013”.

Planujemy, że nasze posiedzenie będzie trwało około godziny. Chciałbym, żeby większość czasu mogła być poświęcona na dyskusję, ale zacznijmy od zreferowania dokumentu. Rozumiem, że referować będzie pani Agata?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pani sekretarz, przepraszam. Spoufaliłem się zanadto. *(Wesołość na sali)*

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Nie, absolutnie, Panie Przewodniczący. Pani Agata, jak najbardziej.)

(Głos z sali: Pani sekretarz Agata.) (Wesołość na sali)

Bardzo proszę, Pani Sekretarz.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Zaprezentuję teraz krótko stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie, przedstawione w sprawozdaniu.

Złożenie corocznego sprawozdania dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie w roku poprzednim jest obowiązkiem ustawowym przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, nałożonym ustawą – Prawo o ruchu drogowym. W roku bieżącym w dniu 18 kwietnia sprawozdanie zostało przyjęte przez Komitet Stały Rady Ministrów, w dniu 19 maja przez Radę Ministrów, a w dniu 29 sierpnia przez Sejm na jego posiedzeniu.

Jeżeli chodzi o zawartość tegorocznego raportu, to jest ona oparta na trzech kluczowych aspektach.

Po pierwsze, jest to zestaw informacji statystycznych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mówiąc inaczej, są to najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocena sytuacji w Polsce oraz w poszczególnych województwach.

Po drugie, po raz pierwszy został wprowadzony nowy element – określenie stanu realizacji Programu Realizacyjnego na rok 2013, czyli dokumentu wykonawczego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wieloletniej strategii określającej działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Kolejne novum to forma i zawartość raportu, który znacząco różni się od opracowań z poprzednich lat, i mamy nadzieję, że jest bardziej czytelny niż w latach poprzednich.

Z racji ustawowych terminów związanych z opracowaniem sprawozdania dane z policyjnej bazy SEWiK na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystane na potrzeby niniejszego opracowania, były aktualne w dniu 15 lutego bieżącego roku. Możliwe, że po tym terminie w policyjnej bazie wypadków i kolizji drogowych doszło do pewnych aktualizacji, w związku z czym mogą zaistnieć drobne różnice pomiędzy niektórymi danymi w publikacjach Policji a danymi prezentowanymi w omawianym sprawozdaniu, jednakże różnice te pozostają bez wpływu na wynikające z tych danych wnioski.

Przejdźmy zatem do zagadnień merytorycznych.

Prezentowany slajd przedstawia sytuację Polski na tle Unii Europejskiej. Pomimo pozytywnych trendów Polska

nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W 2013 r. ze wskazaniem dziewięciu osób zabitych na sto tysięcy mieszkańców byliśmy tuż po Rumunii drugim krajem o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa życia w ruchu drogowym, czyli, krótko mówiąc, jesteśmy drudzy od końca. Co ósma śmiertelna ofiara wypadku drogowego była mieszkańcem Polski.

Aby nadać pewną perspektywę czasową zaprezentowanym wcześniej danym, na wyświetlonym slajdzie przedstawiono postępy w zakresie redukcji liczby osób zabitych na sto tysięcy mieszkańców w krajach Unii Europejskiej od 2004 r., czyli mamy tutaj skalę dziesięciu lat. Można odnieść wrażenie, że Polska jest blisko średniej unijnej, czyli czterdziestoprocentowego spadku na przełomie dziesięciu lat, ale tak naprawdę wiele krajów, w których redukcje były mniejsze, na przykład w Holandii, Finlandii czy Belgii, startowało z dużo niższego poziomu. Liczba zabitych na sto tysięcy mieszkańców była tam dużo niższa. My startowaliśmy z zupełnie innego poziomu, czyli dzisiaj startujemy z poziomu, który te kraje zajmowały dziesięć lat temu, a zatem pod tym względem w naszym kraju jest nadal bardzo źle.

Jak przedstawiał się stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2013? W ubiegłym roku doszło do spadku liczby wypadków o 3%, spadku liczby zabitych o 6% oraz zmniejszenia liczby rannych i ciężko rannych. Odnotowano natomiast większą liczbę kolizji.

Ważne jest również to, aby dane zaprezentowane na poprzednim slajdzie odnieść do planu strategicznego, jakim jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, oraz do celów, jakie postawiliśmy sobie na poziomie krajowym do roku 2020. Tym celem na rok 2013 było nieprzekroczenie liczby trzech tysięcy stu dziewięćdziesięciu trzech osób zabitych na polskich drogach. W 2013 r. liczba trzech tysięcy trzystu pięćdziesięciu siedmiu osób zabitych wykazuje odchylenie od planu o około 5%, co powoduje tak naprawdę zejście ze ścieżki wprost proporcjonalnej do roku 2020. Jeszcze większe odchylenie notujemy w zakresie osób ciężko rannych. Celem postawionym w narodowym programie było to, aby liczba osób ciężko rannych w roku 2020 nie przekroczyła sześciu tysięcy dziewięćset osób. Jak widać na wykresie, w roku 2013 mamy osiemnastoprocentowe odchylenie od tego celu.

Ile osób zginęło? W podziale na rodzaje wypadków najechanie na pieszego skutkowało największą liczbą ofiar śmiertelnych. W wypadkach tego rodzaju w 2013 r. zginęło tysiąc sto trzydzieści osób. Jak widać na przedstawionym wykresie, zderzenia czołowe i boczne również pociągnęły za sobą dużą liczbę ofiar śmiertelnych. Należy także pamiętać, że w przypadku większości tych zdarzeń drogowych mamy też do czynienia z rannymi.

Kto najczęściej był ofiarą? Ponad tysiąc sto trzydzieści ofiar śmiertelnych stanowili piesi. Ponad tysiąc pięćset osób zabitych kierowało pojazdami. Śmierć poniosło w sumie ponad sześćset pięćdziesięciu pasażerów. Pozostałe kolumny na wykresie reprezentują rannych w wypadkach w podziale na poszczególne rodzaje uczestników ruchu, czyli kierujących, pieszych i pasażerów.

Kto był sprawcą? Tu proporcje zasadniczo nie zmieniają się w stosunku do lat poprzednich, można jednak zauważyć pewne tendencje, analizując trendy długoletnie. Istotną większość stanowią wypadki, w których sprawcami są kierujący. W roku 2013 było ponad trzydzieści tysięcy takich wypadków, a zginęło w nich dwa tysiące dwieście sześćdziesiąt dziewięć osób. Piesi spowodowali trzy tysiące sto osiemdziesiąt dwa wypadki, w których zginęło pięćset siedemdziesiąt dziewięć osób. Ofiarami tych wypadków niekoniecznie byli piesi. Pieszy może być sprawcą wypadku i przeżyć go, a ofiarą śmiertelną może zostać kierujący pojazdem.

Jak przedstawiają się dane, jeżeli chodzi o kierujących, którzy byli sprawcami wypadków, i jakie były przyczyny tych wypadków? Otóż nadmierna prędkość była przyczyną prawie tysiąca – dokładnie dziewięćset dziewięćdziesięciu dwóch – zgonów. Do znacznej liczby wypadków przyczyniło się również nieudzielenie pierwszeństwa pojazdom oraz nieprawidłowe wyprzedzanie.

Wypadki spowodowane przez pieszych stanowią kolejną dużą kategorię. Jak widać na pokazanym slajdzie, przoduje nieostrożne wejście, wtargnięcie na jezdnię przed jadącym pojazdem. Według statystyk policyjnych dwieście dziewięćdziesiąt osób na ponad tysiąc osiemset wypadków ogółem zostało zabitych właśnie w wypadkach tego rodzaju.

W podziale na obszary zabudowany i niezabudowany, na których doszło do zdarzenia drogowego, widać, że liczba najechań na pieszych w terenie zabudowanym jest wyjątkowo wysoka. Dało nam to liczbę siedmiuset dwudziestu trzech osób zabitych. Na obszarze niezabudowanym zginęło w ten sposób czterystu siedmiu pieszych.

Jakie były konsekwencje wypadków z udziałem osób będących pod wpływem alkoholu? Na przełomie ostatnich miesięcy dyskusja dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego była skoncentrowana przede wszystkim na kierowcach nietrzeźwych. Pozwoliliśmy sobie pokazać konsekwencje wypadków, w których sprawca lub uczestnik wypadku był pod wpływem alkoholu. Jak przedstawia wykres, w wypadkach tych zginęło dwustu dziewięćdziesięciu ośmiu kierowców oraz stu dwudziestu dwóch pieszych.

Kiedy dochodziło do wypadków? Jeżeli chodzi o rozkład miesięczny wypadkowości, to przeważa II i III kwartał roku. Na początku roku, czyli zimą, wypadków, w tym wypadków śmiertelnych, jest mniej.

Ten slajd przedstawia dodatkową informację, która nie była zawarta w sprawozdaniu. Pozwoliliśmy sobie przedstawić wyniki badań zachowań, które stanowią o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, ale, jak wspomniałam, nie zostały ujęte w omawianym sprawozdaniu. Z badań zleconych przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczących zjawiska nadmiernej prędkości wynika na przykład, że jest ona plagą na drogach krajowych przebiegających przez miejscowości. Aż 83% pojazdów badanych przekraczało dozwoloną prędkość. Na ulicach dwujezdniowych w dużych miastach dozwoloną prędkość przekraczało 80% pojazdów. Co z tego wynika? To, że możemy mówić o absolutnej powszechności zjawiska nadmiernego przekraczania dozwolonej prędkości. Osoby jadące zgodnie z przepisami są tutaj

w zdecydowanej mniejszości. Być może interesujące jest również spostrzeżenie, że wraz ze wzrostem kategorii drogi zjawisko to się nasila. Na drogach powiatowych dotyczy ono 39% kierujących, a na drogach krajowych już 72%. Jednocześnie chciałabym podkreślić, że były to badania oparte na standardowych ograniczeniach prędkości. Na drogach krajowych, powiatowych i wojewódzkich przeprowadziliśmy badania, biorąc pod uwagę ograniczenie prędkości do 90 km/h. Warto tu wspomnieć, że były to badania pilotażowe prowadzone w trzech województwach: pomorskim, mazowieckim i lubelskim. Obecnie Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił badania we wszystkich szesnastu województwach. Pod koniec grudnia bieżącego roku będziemy dysponować pierwszymi danymi dotyczącymi przekraczania przez Polaków ograniczeń prędkości.

Drugie badanie, które zostało przez nas wykonane po raz pierwszy od sześciu lat, dotyczyło zapinania pasów bezpieczeństwa w Polsce. Proszę zauważyć, że w stosunku do 2008 r. odnotowujemy w tym zakresie duży przyrost, wynoszący 6%. Szczęśliwie się złożyło, że w roku bieżącym zostały opublikowane również wyniki z krajów Unii Europejskiej. Wskaźnik zapinania pasów kierowcy i pasażera wynosi obecnie w Polsce 84%. Z jednej strony można powiedzieć, że w naszym kraju odnotowaliśmy tu wzrost, ale z drugiej strony, jeżeli spojrzymy na pozostałe kraje, to w tej kategorii też jesteśmy w gorszej połowie listy. 84% w porównaniu z Hiszpanią, która znajduje się w środku puli z poziomem 91%, czy też z Czechami, w których pasy zapina 97% podróżujących samochodami, pozostawia sporo do życzenia. Jest to zatem kolejny obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagający pracy i poprawy.

Przejdźmy teraz do omówienia tematyki regionów. Istotne jest, że w kolejnych latach będziemy pokazywali zmiany sytuacji w poszczególnych województwach. Dane te pokazywaliśmy również w poprzednich sprawozdaniach, ale być może ta forma prezentacji sytuacji w regionach jest nieco bardziej czytelna dla państwa oraz innych odbiorców tego sprawozdania – mediów i obywateli.

Na przedstawionej mapie widać wyraźnie obszary o największych zagrożeniach oraz regiony najbezpieczniejsze w Polsce. W odniesieniu do liczby mieszkańców danego województwa niechlubnie przoduje województwo lubelskie ze wskaźnikiem liczby osób zabitych na poziomie dwunastu osób na sto tysięcy mieszkańców. W najbezpieczniejszym w ubiegłym roku województwie śląskim wskaźnik ten wyniósł sześć osób zabitych na sto tysięcy mieszkańców.

W kategorii wypadków spowodowanych nadmierną prędkością najmniej bezpieczne jest województwo warmińsko-mazurskie, w którym aż 30–35% wypadków zdarza się z tej przyczyny. Najmniejszy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością – 15–20% – odnotowano w województwie śląskim.

Jeżeli chodzi o wypadki z udziałem pieszych, to ich rozkład na tle kraju jest bardzo zróżnicowany. Zdarzają się „liderzy”, tacy jak województwo opolskie, gdzie 15–20% spowodowanych wypadków jest właśnie tego rodzaju, a w aż dziewięciu województwach odsetek wypadków z udziałem pieszych osiąga wartość ponad 30%.

Wobec celów przyjętych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w skali kraju Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zarekomendował w ubiegłym roku cele dla poszczególnych województw oraz zlecił, aby rady wojewódzkie zweryfikowały dotychczasowe lub przyjęły nowe wojewódzkie strategie wraz z celami dostosowanymi do celów określonych w narodowym programie. Jednocześnie przeprowadzono w województwach rozeznanie pod kątem stanu zaawansowania prac nad dokumentami strategicznymi dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z analizy tej wynikało, że według stanu na 31 stycznia bieżącego roku w dziewięciu województwach istnieją programy BRD, w czterech trwają prace nad ich opracowaniem, a w trzech pozostałych województwach nie uzyskano informacji w tym zakresie. W tym miejscu chciałabym od razu usprawiedliwić województwo lubelskie, które właśnie przysłało nam informację, że opracowało taki program. W najbliższych dniach planują jego przyjęcie na posiedzeniu wojewódzkiej rady bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przedstawiony teraz slajd jest zapewne mało czytelny. Nie byliśmy w stanie pokazać tego lepiej, ale temat został obszernie ujęty w sprawozdaniu. To jest pewne novum wprowadzone w sprawozdaniach Krajowej Rady, tak zwane karty województw. Aby móc porównać sytuację BRD w poszczególnych województwach, w sprawozdaniu zaprezentowano dla każdego z regionów kartę zawierającą podstawowe dane o trendach, skutkach i okolicznościach wypadków drogowych. Wartości głównych wskaźników zagrożenia oraz udział poszczególnych kategorii wypadków odniesiono do sytuacji w pozostałych województwach, dzięki czemu łatwo jest odczytać pozycję danego województwa na tle pozostałych, mając jednocześnie informację o wartościach najwyższych i najniższych w danej kategorii na tle kraju. Każda karta kończy się zestawem wniosków sformułowanych na podstawie danych zawartych w karcie. Mamy nadzieję, że tego rodzaju informacja będzie wykorzystywana do pracy na poziomie województw i pozwoli zrozumieć, na czym należy się skoncentrować.

Kolejny aspekt, który pragnę omówić, to program realizacyjny, czyli zestaw konkretnych działań, których wykonanie służy realizacji strategicznych priorytetów obszarów zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W sumie w programie realizacyjnym znalazło się pięćdziesiąt sześć działań, w tym siedemnaście działań legislacyjnych, za które odpowiedzialni byli przedstawiciele poszczególnych resortów, pracownicy Komendy Głównej Policji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, GITD. Działania te zostały uszeregowane zgodnie ze strukturą przyjętą na poziomie narodowego programu, czyli w podziale na następujące filary: system zarządzania, bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, prędkość, pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa oraz legislacja, o której wspomniałam wcześniej.

Po raz pierwszy wprowadziliśmy również część sprawozdania dotyczącą podsumowania działań prowadzonych w ramach Programu Realizacyjnego w roku 2013, w której zawarto analizę stopnia zaawansowania prac w każdym z fi-

larów narodowego programu. Analizę przedstawiono w postaci tabel, tak by dawała jasny i czytelny obraz sytuacji w zakresie wszystkich zaplanowanych na 2013 r. działań, zarówno zrealizowanych, jak i niezrealizowanych.

Podsumowanie przedstawia się następująco. Na pięćdziesiąt sześć zadań trzydzieści cztery zadania zostały zrealizowane, trzynaście zadań zostało zrealizowanych częściowo, dziewięć nie zostało zrealizowanych. Wśród zadań zrealizowanych znajdują się na przykład szkolenia z zasad uspokajania ruchu drogowego dla projektantów i samorządowych zarządców dróg, przeprowadzone przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Były to również szkolenia pilotażowe. Tu dodam, że właśnie ogłosiliśmy postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na kolejny cykl szkoleń, tym razem dla kadr zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie województw, i planujemy przeszkolić do stu pięćdziesięciu osób ze wszystkich szesnastu województw. Wcześniej były szkolenia pilotażowe, a obecnie rozszerzamy to na skalę całego kraju.

Następnym zadaniem zrealizowanym jest opracowanie zmiany rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiaru przez urzędników rejestrujące. Umożliwiło to uporządkowanie spraw związanych z fotoradarami stacjonarnymi, w tym wyeliminowanie z dróg pustych masztów fotoradarów.

Kolejnym zadaniem zrealizowanym jest wdrożenie instrukcji racjonalnego stosowania lokalnych ograniczeń prędkości, zapowiedziane i wykonane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w ubiegłym roku.

Teraz przedstawię przykłady zadań zrealizowanych częściowo. Jednym z nich jest przeprowadzenie audytu dróg pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach sieci TNT. Głównie z przyczyn formalnych przeprowadzono mniej audytów, niż zaplanowano w programie realizacyjnym, ale w sumie przeprowadzono ich sto czterdzieści dwa na sto pięćdziesiąt zaplanowanych. Ostatnia kolumna to uwagi zawierające wyjaśnienie danego lidera, z czego wynikała częściowa realizacja zadania.

Następnym zadaniem zrealizowanym częściowo jest rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu. W ubiegłym roku projekt został zrealizowany częściowo, ale nastąpiły przesunięcia czasowe, jeśli chodzi o odcinkowy pomiar prędkości oraz instalację urządzeń do rejestrowania wjazdu na czerwonym świetle. Obecnie projekt ten jest kontynuowany przez GITD.

A oto przykłady zadań niezrealizowanych. Takim zadaniem jest opracowanie dokumentacji do przebudowy jednojezdniowych odcinków dróg krajowych, czyli tak zwanego przekroju „dwa plus jeden”, które nie zostało zrealizowane ze względu na brak środków finansowych.

Kolejnym przykładem jest wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w wypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Prace nad projektem ustawy trwały w roku 2013, ale do końca roku 2013 nie udało się zamknąć procesu legislacyjnego, a takie były plany, jeśli chodzi o program realizacyjny. Obecnie decyzją Rady Ministrów z dnia

10 czerwca bieżącego roku projekt został włączony do opracowywanego przez Ministerstwo Sprawiedliwości projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw.

Podsumowując, chciałabym zauważyć, że utrzymanie dalszego spadkowego trendu liczby wypadków drogowych i ich ofiar będzie wymagało prowadzenia działań systemowo i systematycznie, prowadzenia działań i przyjmowania celów w oparciu o fakty oraz najbardziej aktualną wiedzę krajową i zagraniczną, zdobywaną między innymi poprzez prowadzone przez sekretariat badania umożliwiające lepsze poznanie tego skomplikowanego zjawiska, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Mówimy tutaj o badaniach stopnia przekraczania prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, fotelików, kasek itp. Taki sposób działania przyświecał Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podczas opracowywania Programu Realizacyjnego na lata 2014–2015, który rada przyjęła w marcu bieżącego roku. Program zawiera dwadzieścia dziewięć zadań skoncentrowanych na dwóch priorytetowych obszarach interwencji: zarządzaniu prędkością oraz ochronie pieszych. Poprzez zarządzanie prędkością rozumiemy działania z zakresu inżynierii, polegające na uspokajaniu ruchu pojazdów w miejscach wysokiego zagrożenia pieszych, rozbudowie sieci bezpiecznych dróg klasy A i S oraz dalszej przebudowie, czyli rewitalizacji, dróg lokalnych; działania z zakresu nadzoru, polegające na zwiększaniu nadzoru Policji w zakresie przekraczania dozwolonych prędkości, walce z piratami drogowymi oraz na rozwoju automatycznego systemu nadzoru w tym zakresie; a także działania z zakresu edukacji uczestników ruchu, polegające na prowadzeniu przez sekretariat ogólnopolskich kampanii informacyjno-edukacyjnych czy szkolenia kadr zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego we wszystkich województwach, o których wspominałam.

Drugi priorytet to ochrona pieszych. Rozumiemy go jako działania z zakresu inżynierii, polegające na budowie urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych: chodników, bezkolizyjnych przejść dla pieszych, uspokajaniu ruchu pojazdów; działania z zakresu nadzoru, polegające na zwiększeniu nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych oraz działania z zakresu edukacji uczestników ruchu poprzez szerokie kampanie informacyjno-edukacyjne prowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję pani bardzo.

Czy ktoś z gości chciałby jeszcze uzupełnić tę wypowiedź? Nie.

Ja chciałabym, proszę państwa, podzielić naszą dyskusję na dwie części. W pierwszej byłyby pytania, a w drugiej oświadczenia, komentarze czy propozycje. Razem mamy dwa zgłoszenia... O, więcej: pan senator Paszkowski, potem pan senator z Opolszczyzny...

(Głos z sali: Knosala.)

Knosala, właśnie. Bardzo proszę.

Senator Bohdan Paszkowski:

Ja chciałbym zapytać o kwestię metodologiczną. W słowniku pojęć za ofiary śmiertelne są uznawane osoby, które zmarły na skutek obrażeń ciała doznanych w wypadku drogowym na miejscu lub w ciągu trzydziestu dni. Pewnie zdarza się też, że osoba, która uległa wypadkowi, umiera po trzydziestu dniach. Nie wiem, jak szerokie jest to zjawisko, i mam nadzieję, że pani mi na to odpowie. Jak kwalifikujecie takie osoby? Jako ciężko ranne?

I jeszcze jedna rzecz: czy to, że osoby takie umierają po trzydziestu dniach, jest przez państwa odnotowywane i czy ewentualnie mogłaby pani się podzielić wiedzą, jak szerokie było to zjawisko w zeszłym roku sprawozdawczym?

Drugie moje pytanie wiąże się z następującą kwestią. Mamy tu różnego rodzaju kryteria dotyczące przyczyn wypadków, ich sprawców itd. Mnie w tych zestawieniach brakuje podziału na kategorie pojazdów mechanicznych, które są, powiedzmy, sprawcami wypadków. Ja pochodzę z województwa granicznego i wiem, jakim ciężarem dla bezpieczeństwa ruchu jest jazda tirów krajowych, a zwłaszcza zagranicznych, i mam pytanie: czy mogliby państwo, jeżeli mają państwo wiedzę w tym zakresie, podzielić się nią i ocenić to zjawisko? Chodzi mi o tranzyt międzynarodowy i ruch krajowych samochodów ciężarowych. Jaki ma on wpływ – w tym kontekście raczej negatywny – na wypadkowość? Interesuje mnie to zwłaszcza, jeżeli chodzi o wypadki śmiertelne. Biorąc to zdroworozsądkowo, można domniemywać – jest to podbudowane wiedzą powszechną – że jeżeli jest kolizja samochodu ciężarowego z pojazdem mniejszym lub innym uczestnikiem ruchu drogowego, to skutki są bardzo poważne.

Mam jeszcze pytanie – bo nawiązywałam tu do swojego województwa – dotyczące województwa podlaskiego, gdzie liczba wypadków śmiertelnych w stosunku do roku 2012 się zwiększyła, również jeżeli chodzi o wypadki ciężkie. Prosiłbym, by pani, lub osoba pani towarzysząca, mogła mi odpowiedzieć, czym to jest tłumaczone. Co takiego się zdarzyło, że to najbardziej restrykcyjne podejście, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, się zwiększa i jakie są...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Bardzo przepraszam, ale dużo było tych pytań.)

Już, już, ostatnie zdanie.

...W tym zakresie wnioski wojewódzkiej rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli państwo je znają? Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę państwa, chciałbym zgromadzić jakąś grupę pytań i apeluję o ich zwięzłość.

Pan senator Knosala, bardzo proszę.

Senator Ryszard Knosala:

Moje pytanie dotyczy fotoradarów. Chciałbym zapytać, jaki procent – w stosunku do programu – nowych fotoradarów, tak zwanych żółtych, już jest zainstalowanych, czynnych? Jak wygląda długofalowy program instalacji nowych fotoradarów? A szczególnie chciałbym zapytać

o niewypełnianie ustawy dotyczącej likwidacji starych fotoradarów, tych szarych. Są dobre przykłady bodające na zakopiance, gdzie stare fotoradary są przynajmniej oklejone, ale są też takie jak chyba na S8, gdzie prawdopodobnie są nieczynne, ale wyglądają tak, jak gdyby były czynne. Najtragiczniej wygląda to na S3 w okolicach Polkowic, gdzie jest cały las bardzo brzydkich skrzynek. Ile razy tam tędy jadę, to mi wstyd. Wydaje się, że już nie powinno ich tam być. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pan senator Meres, bardzo proszę.

Senator Zbigniew Meres:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja mam pytanie, dlaczego w tym materiale w ogóle nie ma informacji o działaniach ratowniczych. Działania ratownicze prowadzone przez medyków, przez strażaków, przy udziale Policji najczęściej zmniejszają liczbę wypadków śmiertelnych, co jest niezwykle istotne. Tutaj nie ma na ten temat nic. Na poziomie wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego w każdym wypadku, jeżeli posiedzenia są realizowane i otwierane przez marszałka, jest to jeden z ważniejszych punktów relacji na ten temat. My mamy co roku podawane informacje, a państwo nigdy tego nie analizują. Pytając, dlaczego tego nie ma, apelowałbym, żeby jednak to zrobić. Dodam, że w zasadzie, jeżeli chodzi o te kwestie, o czym pani wspomniała, to w punkcie trzydziestym pierwszym planu realizacyjnego mówi się o prowadzeniu szkoleń dla strażaków, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu i wymienia się liczby, które są dość dobre, bo tych szkoleń jest wiele i dodam, że są one skuteczne. Ale wcześniej, w punkcie trzydziestym, mówi się o stanie wyposażenia i wymianie sprzętu w jednostkach ratowniczych Państwowego Ratownictwa Medycznego. Nic się nie wspomina o ich samochodach, które... Prawie codziennie, gdy włączamy telewizor, widzimy, że ratownicy czy strażacy najczęściej wyciągają, nieładnie mówiąc, uszkodzowanego, rozkładając samochód na części pierwsze za pomocą urządzeń hydraulicznych – i tu wracam do wstępu – co w zasadniczy sposób zmniejsza działania ratownicze i ewidentnie wpływa na liczbę zabitych graniczącą z pięcioma tysiącami osób.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

To może teraz poprosimy o odpowiedzi.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Będę się odnosiła do wszystkich pytań po kolei.

Przyjęta przez nas w sprawozdaniu definicja to uznana definicja międzynarodowa, którą my implementujemy w naszym dokumencie, a jeżeli chodzi o to, o czym wspomina pan senator, jeśli chodzi o domarcia, to prosiłabym,

żeby pamiętać, że my mamy ustawowy obowiązek składania sprawozdania do końca marca, czyli tak naprawdę dysponujemy danymi Policji na dzień 15 lutego danego roku. Szczegółowe dane są dostępne w książeczkach publikowanych przez Policję. Policja ma więcej czasu na analizę tych danych, my mamy go trochę mniej.

Jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, chcieliśmy... Sprawozdanie powinno być dokumentem syntetycznym, dostępnym w prostym, całościowym ujęciu. Gdybyśmy chcieli schodzić do poszczególnych kategorii pojazdów, czyli rozbijać to nie tylko na pojazdy ciężkie, ale też na przykład na rowery, na motocykle, wówczas byłby to ogromny, bardzo ciężki dokument. Zadaniem sprawozdania jest pokazać ten ogólny obraz na tle całego kraju, a my wprowadziliśmy dodatkowo karty województw. Jeżeli chodzi o dodatkowe dane szczegółowe dotyczące pojazdów ciężkich, to odsyłałabym do książek publikowanych przez Policję. Oczywiście my dysponujemy nimi i bardzo chętnie dostarczymy panu senatorowi.

Co się zdarzyło? Nie mamy dokładnych danych, co się zdarzyło w województwie podlaskim, dlatego że my nie nadzorujemy wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na czele wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego stoją marszałkowie, którzy są niezależni. To jest administracja samorządowa. Jedyna podległość formalna w stosunku do Krajowej Rady polega na tym, że my rekomendujemy pewne działania. Oczywiście możemy zapytać wojewódzką radę, co się dokładnie zdarzyło, jaka jest ich analiza – bo my posiadamy tę analizę na poziomie globalnym – i ustosunkujemy się do tego pisemnie.

Jeżeli chodzi o procent fotoradarów, jaki został zainstalowany, to obecnie sekretariat prowadzi stale, co kwartał, monitoring wykonania programu realizacyjnego. To sprawozdanie odnosi się do Programu Realizacyjnego za rok 2013, a my mówimy o Programie Realizacyjnym na lata 2014–2015. Wspomniałam, że system ten jest rozbudowywany. Z danych przekazanych nam przez GITD wynika, iż z trzystu siedemdziesięciu pięciu urzędzeń zostało zainstalowanych trzysta osiemnaście.

Nie jestem w stanie odnieść się do poziomu wykonania, jeżeli chodzi o likwidację tak zwanych masztów, czyli pustych fotoradarów. Ponieważ jednak nie mam tu przedstawiciela GITD, w tym momencie nie dysponuję dokładnymi danymi na ten temat, ale oczywiście możemy przekazać odpowiedź pisemnie.

Jeżeli chodzi o aspekt ratownictwa, to zadaniami z zakresu ratownictwa, koordynowanymi głównie przez Ministerstwo Zdrowia, są zadania pięćdziesiąte trzecie, pięćdziesiąte czwarte i pięćdziesiąte piąte na stronie 68 sprawozdania. Dwa zadania zostały już zrealizowane, jedno jest zrealizowane częściowo. Za realizację tych zadań odpowiedzialny jest lider, członek Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli Ministerstwo Zdrowia.

A jeżeli chodzi o PSP, to do tych szkoleń, które będziemy prowadzić dla kadr zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie regionalnym, zostaną również doproszeni przedstawiciele państwowych straży pożarnych, którzy prawdopodobnie w najmniejszym stopniu potrzebują szkolenia, ale uwzględniliśmy również tę kategorię uczestników.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Zdaje się, że pan senator Seweryński się zgłaszał?

(*Senator Michał Seweryński*: Tak.)

A potem pan marszałek...

Senator Michał Seweryński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam trzy pytania, a jednocześnie trzy postulaty pod adresem przyszłorocznego sprawozdania.

Pierwsza rzecz to brak wykazania zależności pomiędzy stanem technicznym pojazdów a liczbą wypadków. Wszyscy to wiemy, ale byłoby dobrze wykazać w szczegółowych badaniach, że po polskich drogach jeździ bardzo wiele bardzo starych samochodów. Gdyby ta zależność potwierdziła się jeszcze bardziej, to może wyniknęłyby z tego wnioski, co należy zrobić z tymi starymi samochodami.

Sprawa druga. W sprawozdaniu takim trzeba by chyba też pokazać wyraźnie zależność pomiędzy wiekiem – ściślej mówiąc: młodym wiekiem – kierowców a sprawstwem wypadków. Z różnych doniesień prasowych wiemy, że jest taka zależność, ale warto by było pokazać, jak to wygląda w liczbach, czy jest to mit, czy może jednak prawda dająca do myślenia.

Trzecia sprawa dotyczy tego, co zostało nazwane dziwnym językiem mało polskim „plan realizacyjny”. To tak trochę zgrzyta mi jakoś.

(*Głos z sali*: Przepraszam, dlaczego „małopolskim”?)

„Mało polskim”. Nie od Małopolski, tylko za mało polszczyzny.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Za mało polszczyzny.

To jest plan realizacyjny, ale ja bym powiedział, że jest on imponujący. Człowiek się gubi w natłoku różnych działań, które są tam podejmowane, a chciałoby się przeczytać trzy, pięć strategicznych zamierzeń, które korespondują z tym, co najczęściej jest największą, najgroźniejszą przyczyną wypadków. To powinno nas interesować! Jeśli mamy lawinę siedemdziesięciu czy dziewięćdziesięciu, jak sama pani powiedziała, różnych czynności, to wiadomo, że są one codziennymi czynnościami rutynowymi i zawsze będą podejmowane, ale jeżeli wyselekcjonujemy kilka kluczowych przyczyn wypadków, to powinniśmy skoncentrować się na kilku kluczowych działaniach strategicznych. W takich dokumentach są to sprawy najcenniejsze, bo na bardzo szczegółowym, dokładnym badaniu można dopiero oprzeć jakąś prawdziwą strategię. Zalew czynności świadczy o tym, że jest wiele dobrych pomysłów, ale my wiemy, że z tego trzeba wybrać coś najważniejszego i na to skierować środki, które są bardzo ograniczone, na tym się skoncentrować.

Przepraszam, że jest tu także trochę polemiki, ale ja już nie będę zabierał głosu. Dziękuję.

Senator Marek Ziółkowski:

Moje pytanie stanowi pewną kontynuację... Interesuje nas ustalenie pewnych prawidłowości, jak mówił pan senator Seweryński: ilu, w procentach, młodych kierowców

proceedzi pojazd i ile oni powodują wypadk? To znacz, ilu jest sprawc, ilu jest uczestnik wypadk oraz ile jest ofiar wypadk wśród młodych? Mnie by na przykład interesowa też udział róznych kategorii pojazd, zwszcza rower i motocykli. Gdyby okazało się, że motocykle stanowi 10% pojazd na drodze, a uczestnik, sprawc wypadk, jest tylu a tylu, wtedy byłoby wiadomo, które kategorie społeczne i które typy pojazd są, że tak powiem, najbardziej niebezpieczne czy wypadkogenne, a jednoczesnie których kierowcy są ofiarami. Czy coś takiego mogłaby pani powiedziec, zwszcza jeżeli chodzi o motocyklist i rowerzyst, bo o młodych już częściowo wspomniano?

(Brak nagrania)

Przewodniczący Janusz Sepi:

Czy jeszcze ktos z państwa ma pytanie?

(Brak nagrania)

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieceństwa Ruchu Drogowego Agata Foks:

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Odnosząc się do stanu technicznego pojazd i po części do pytania pana senatora o rozne kategorie pojazd, chciałabym wroci do tego, że sprawozdanie jest obrazem dotyczącym roku 2013. Jeżeli będziemy schodzi do poszczególnych kategorii, to tak naprawdę będziemy powiea publikac Policji, a założeniem jest tu syntetyczny obraz, nie analiza wplywu poszczególnych czynnik na stan bezpieczeństwa, gdyż takie analizy wymagają prowadzenia długoletnich badań. Może na ten temat si wypowiedziec kolega, który kieruje naszym działem badań i analiz.

Jak najbardziej przeanalizujemy zasadno wprowadzenia tego – choć może „zasadno” to zle określenie – przeanalizujemy, czy jest taka moliwo, czy nie spowoduje to rozrostu sprawozdania i postaramy się...

(Wypowiedz poza mikrofonem) (Wesoo na sali)

...uzupelnc to w następnym sprawozdaniu.

Jeżeli chodzi o młodocianych kierowc – podaj dane z pamieci – to jest ich 17%.... Jeżeli chodzi o młodocianych sprawc wypadk, to nie chc skłamać... Kolega zaraz postara się sprawdzić i poda dokładną liczb.

Jeżeli chodzi o plan realizacyjny, to już mog si pochwali, że się poprawiliśmy. W Programie Realizacyjnym na lata 2014–2015 przyjęliśmy dwa priorytety. Skoro najwiszymi problemami w Polsce są nadmierna predko i ochrona pieszych, to według tych dwóch priorytet skoncentrowaliśmy wszystkie zadania. W ten sam sposób w nowym sprawozdaniu, za rok 2014, pokazemy zrealizowane, czyli konkretne, jak wspomina pan senator, działania. Będzie w nim pokazane, które działania były skoncentrowane na tym, żeby pomóc pieszym, a które działania były skoncentrowane na tym, żeby walczyć ze zjawiskiem nadmiernej prędkości.

O niczym nie zapomniałam?

(Wypowiedz poza mikrofonem)

17%. Tak, czyli si nie pomyliłam.

(Wypowiedz poza mikrofonem)

Młodocianych.

(Głos z sali: Sprawc wypadk?)

Wypadk spowodowanych przez młodocianych kierowc.

Przewodniczący Janusz Sepi:

A jaką cze kierowc stanowi kierowcy młodociani?

(Głos z sali: A więc właśnie, bo to...)

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieceństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Jak cze kierowc stanowi kierowcy młodociani? Tu mus si posuy koleg...)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieceństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Sprawdzimy.)

Bo to jest interesujące. Czy to jest też 17%, czy 5%?

(Wypowiedz poza mikrofonem)

(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieceństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Jeśli pan przewodniczący pozwoli, poprosz pana z Komendy Gownej Policji o przedstawienie informacji.)

Radca w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Gownej Policji Armand Konieczny:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Może skorzystam tutaj z opracowania policyjnego i przedstawień dane, z których wynika... Pani sekretarz się nie myliła, że w kategorii wiekowej 18–24 lat wskaźnik liczby wypadk na sto tysięcy populacji w 2013 r. wynosi 17,1%. W kategorii 25–39 lat jest to 10,5%, 40–59 lat to 7,1% i lat 60+ to jest 4,3%. Może jeszcze gwoli uzupelnienia dodam, że w przypadku 0-6 lat jest to 0,1%, wskaźnik 7–14 lat – 1,4% i 15–17 lat – 3,7%. W związku z tym najwisze zagrożenie rzeczywiście powodują młodzi kierowcy pomiędzy osiemnastym a dwudziestym czwartym rokiem życia, co oczywiście należy wiązać z tym, że są to osoby, które dopiero uzyskają uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, i najczeiej właśnie ta modo, można tak w skrócie powiedziec, powoduje, że są oni sprawcami najwiszej liczby wypadk drogowych.

Dysponujemy też oczywiście danymi dotyczącymi wypadk drogowych według pojazd sprawcy. Tutaj też mog poda kilka liczb. W ubiegłym roku rowerzyści spowodowali 5,8% wypadk, motorowerzyci 3%, motocykliści 3,3%, kierujący samochodami osobowymi 77,2%.

Chciałabym się jeszcze odniec do pytania, które padło wcześniej, a dotyczyło zagrożeń związanych z szeroko pojętym transportem drogowym. Kierowcy samochod cizarowych zarówno z przyczep, jak i bez przyczepy, powodują prawie 7% wypadk drogowych. Oczywiście jest tu pewien problem, dlatego że obecnie jest zarejestrowanych około trzech milion samochod cizarowych, a na przykład samochod osobowych jest zarejestrowanych dwadzieścia pic milion. Oczywiście zupełnie

inny jest stopień uczestniczenia samochodów ciężarowych w ruchu drogowym, ponieważ jeden samochód rocznie przejeżdża dużo więcej kilometrów niż samochód osobowy. W związku z tym tak naprawdę dość trudno jest tutaj porównywać te dane i stopień zagrożenia wypadkami. Myślę, że byłaby to podstawa do pogłębionej pracy badawczej. W suchych liczbach wygląda to tak, że ci kierowcy samochodów ciężarowych powodują dokładnie 6,7% wypadków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję.

Jest czas na komentarze, uwagi, postulaty, rekomendacje.

Pan senator Meres. Proszę bardzo.

Senator Zbigniew Meres:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja nie uzyskałem odpowiedzi na swoje pytanie. Dostałem potwierdzenie, że realizuje się szkolenie w zakresie bezpieczeństwa medycznego, czyli przygotowuje na przykład strażaków do tego, żeby udzielili kwalifikowanej pomocy medycznej.

W tym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zapisanych pięć filarów: bezpieczny człowiek itd., itd., bezpieczny pojazd, prędkość i ratownictwo medyczne.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Zanim dojdzie do ratownictwa medycznego – na pewno pan funkcjonariusz Policji to potwierdzi – to musi być jeszcze dostęp do tego, którego chcemy ratować, a nie zawsze ten dostęp jest możliwy. Gdyby nie funkcjonowało ratownictwo drogowe, o czym tutaj nie ma mowy, w wielu wypadkach w ogóle nie byłby możliwy dostęp do poszkodowanego, a czas dostępu jest tutaj niezwykle istotny. Wiemy, jak to wygląda.

Jeżeli chodzi o ratownictwo drogowe Państwowej Straży Pożarnej, to jest taki dział, który mówi, że jesteśmy wyposażeni w taki a taki sprzęt. Chcę podkreślić, że na przykład w województwie śląskim, katowickim, zaczynaliśmy w 1990 r. ratownictwo drogowe od dwóch przerobionych fiatów, a teraz to ratownictwo drogowe ma potężne zaplecze w technice operacyjnej, pożarniczej i taktycznej, która opiera się na Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym. W każdej jednostce, a jest ich pięćset kilkadziesiąt, znajduje się wóz ratownictwa drogowego. Mówiąc o tym wypadku z telewizorem i mediami, to wyobrażam sobie to tak jak i państwo, jeżdżąc po różnego rodzaju trasach, że na miejscu wypadku drogowego jest państwowa straż pożarna lub ochotnicza straż pożarna wyposażona w odpowiedni sprzęt i realizuje działania, które pomogą uratować poszkodowanego. Bez systemu ratownictwa drogowego w Państwowej Straży Pożarnej czy w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym nie byłoby... Wydaje mi się, że wymieniając tych pięć filarów, należałoby dodać filar szósty: ratownictwo drogowe. Chodzi o to, że dobrze byłoby sprawdzić – kieruję swój wniosek do pana, który się zajmuje badaniami – w jaki sposób ilość narzędzi do tego typu ratownictwa,

czyli sprzętu... Ratownictwo wypadkowe to przede wszystkim samochody lekkie z określonym zapleczem hydraulicznym. Realizuje się wiele programów – jest to również program w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na poszczególnych poziomach – które pozwalają na zakup określonego sprzętu do ratownictwa drogowego, tej właśnie hydrauliki, która otwiera samochód: przecina, wyjmuje, wyciąga, podnosi.

Szanowni Państwo, jest tego około sześćdziesięciu tysięcy rocznie. Ja znam statystykę z poprzednich... Sześćdziesiąt tysięcy to ogromna liczba. Czytając tytuł, należałoby chyba dodać pewien komentarz. Jeśli chodzi o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, to bez tego bezpieczeństwa powypadkowego, bez tej reakcji powypadkowej, określonej sieci tych jednostek nie byłoby takiego efektu. Jestem przekonany, że ta magiczna liczba, z której zesłaliśmy parę lat temu, pięć tysięcy zabitych, jest zasługą ratownictwa drogowego. Mam taki apel, Panie Przewodniczący, żeby jednak ten temat również zaistniał jako dobrze zbadany w takim materiale. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

(*Senator Michał Seweryński:* Jedno pytanie uzupełniające...)

Proszę bardzo.

(*Senator Michał Seweryński:* To ja teraz, tak? Przepraszam.)

Przepraszam, no... Jeśli już pan senator zaczął, to proszę bardzo.

Senator Michał Seweryński:

Przepraszam. Nie było to wyraźne.

Chciałbym dodać do tego, co już mówiłem, jedno pytanie uzupełniające. Czy rada bada stan bezpieczeństwa pieszych na chodnikach w związku z dopuszczeniem do ruchu na chodnikach rowerzystów? My wiemy, że chodniki zostały wyodrębnione po to, żeby ruch pieszych oddzielić od ruchu pojazdów. Rower to niewątpliwie jakiś pojazd. Na jezdni pojazdy są ograniczone różnymi znakami drogowymi nakazu, zakazu. Na chodnikach żadnych znaków dla rowerzystów nie ma. Z mojej obserwacji z dużego miasta, z centrum tego miasta, wynika, że rowerzystów na chodnikach przybywa. Czy zdaniem rady jest to bezpieczne, czy niebezpieczne? Czy w ogóle ten pomysł jest mądry, czy nie jest mądry? A przede wszystkim czy w tych badaniach jest uwzględnione to, co się dzieje na chodnikach? Ja ze swojej obserwacji mogę powiedzieć, że dzieje się źle i będzie się dziać jeszcze gorzej, bo rowerów przybywa, a pieszych...

(*Głos z sali:* No i zaparkowanych samochodów, Panie Senatorze.)

...na chodnikach nie ubywa.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pan senator Zaborowski, proszę bardzo.

Senator Roman Zaborowski:

Panie Przewodniczący, chcę zwrócić bardzo króciutko uwagę na jedną rzecz. Nie zadaję pytań, jest to raczej swego rodzaju postulat czy apel, bo uczestnikami ruchu drogowego jesteśmy wszyscy, prawda? Tutaj już specjalnego podziału nie ma. Można sobie jednak zrobić podział na tych, którzy są specjalnie do tego przygotowani, mający uprawnienia, prawo jazdy, karty motorowerowe, karty rowerowe. Chociaż niektórzy, mając kartę rowerową, mogą też jeździć rowerem bez karty rowerowej. Patrząc jednak na tę analizę, widzę, że coraz więcej jest wypadków, i to groźnych, z udziałem pieszych, którzy generalnie nie mają jakiegoś systemu szkolenia, edukacji itd. Tutaj oczywiście od razu wszystkie nasze myśli kierują się ku szkole, a właściwie od przedszkola do wyższego poziomu kształcenia, wszędzie tam bowiem powinna być prowadzona edukacja zachowania się w ruchu drogowym. Prawda jest jednak taka, że więcej uwagi się skupia w szkole na tych, którzy chcą mieć kartę rowerową, chcą mieć kartę motorowerową, a pozostałych traktuje się na zasadzie, że są albo nie są zainteresowani. Myślę, że uczestnictwo w ruchu drogowym to nie taka prosta sprawa przejścia dla pieszych: czerwone światło itd., idziemy w tę czy w tamtą stronę poza terenem zabudowanym. Dzisiaj jest to także kwestia znajomości psychologii pieszego przez kierujących pojazdami. Wiele razy zauważałem pewną nonszalancję w zachowaniu się pieszych. Dzisiaj to ten, który ma te uprawnienia, musi się wczuwać w tego, który się zbliża do pasa drogowego, nie ma zaś relacji odwrotnej, prawda? Mówię choćby o kwestii drogi hamowania w okresie zimowym, kiedy są trudne warunki pogodowe, kiedy ktoś się znajdzie pomiędzy światłami itd., to przecież są sytuacje, które naprawdę... Dużo jest takich sytuacji, które wymagają większego zaangażowania edukatorów, kiedy mamy tych ludzi gdzieś tam w szkole, prawda? Dlatego też nie pytam, jak te działania przez wojewódzkie rady, przez Policję i inne służby są kierowane to szkół, tylko apeluję, żeby było tego coraz więcej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję.

(*Głos z sali:* Pan senator Sepioł.)

Tak, udzieliłem głosu sobie, ponieważ chciałem kontynuować wątek tej wysokiej śmiertelności czy wysokiej wypadkowości pieszych, bo wydaje mi się, że przyczyna tego nie znajduje się w rekomendacjach i w programach prac. Myślę tu o rozproszeniu zawodowym i rozlewaniu, suburbanizacji, rozciąganiu się wsi i miast, co bardzo ładnie wychodzi w statystyce. Małopolska ma bardzo niską wypadkowość, a bardzo wysoką liczbę ofiar pieszych, ponieważ ma wyjątkowo rozproszoną zabudowę. To samo wyszło na Podkarpaciu. Gdy jeździmy za granicę, to widzimy, że jest tam wyraźna granica spowolnienia. Przejeżdża się przez miejscowość i za nią znowu jest teren otwarty. U nas tereny zabudowane ciągną się kilometrami. W pewnym momencie kierowcy tracą poczucie, że są dalej na obszarze zabudowanym. Zresztą gdyby chcieli przestrzegać przepisów dla obszarów zabudowanych, to pewnie by dojechali... Zaczynają się denerwować, prawda.

(*Senator Robert Mamątow:* Trzeba, trzeba przestrzegać.)

Problem polega na tym, że można walczyć o takie przepisy, żeby te wsie nam się tak nie rozlewały. I to jest jedna kwestia.

Druga kwestia. Od jakiegoś czasu nie widzę takich działań i o to mam, szczerze mówiąc, największe pretensje. Zmęczenie kierowców wynika także z presji wizualnej, inwazji reklam wzdłuż dróg. Pomijam ekstra wątek reklam oślepiających, ale ilość sygnałów, które otrzymuje kierowca w Polsce, jest zdecydowanie większa niż we wszystkich innych krajach, gdzie są zakazy reklam, zwłaszcza wzdłuż dużych dróg. To jest w ogóle niemożliwe. My mamy zaśmiecone drogi, w związku z czym kierowcy z natury rzeczy są bardziej zmęczeni, a to jest taki sam skutek jak po spożyciu alkoholu, prawda? Nie widzę żadnych działań ze strony generalnej dyrekcji, ze strony ministerstwa, żeby to zahamować, wyeliminować, żeby przeciwdziałać umieszczaniu reklam wzdłuż dróg zwłaszcza na terenach niezabudowanych. Uważam, że jest to jedna z ważnych przyczyn wysokiej polskiej wypadkowości.

I wreszcie mieliśmy tu niedawno ustawę, która zmusza do przeprowadzania audytu bezpieczeństwa na drogach krajowych, a nie ma takiego obowiązku na drogach samorządowych. Minister mówi: no tak, ale to byłyby jakieś koszty, nie możemy samorządom tego narzucić. Samorzady są odpowiedzialne za to, co się dzieje na ich drogach, i wydaje mi się, że inicjatywa legislacyjna dotycząca przeprowadzania audytu bezpieczeństwa na drogach samorządowych stoi przed nami i ja bym bardzo chętnie widział w programie działań na lata następne tego typu regulacje legislacyjne dotyczące likwidacji reklam przy drogach, albo przynajmniej ich ograniczenia, i audytu bezpieczeństwa na drogach samorządowych, a nawet podniesienia wymagań technicznych w stosunku do tych dróg. Wszyscy wiemy, jak niesłuchanie bezpieczeństwa podnosi oznakowanie poziome, które nie jest obowiązkowe na przykład na drogach powiatowych. Dlaczego? Nie wiadomo. Drogi krajowe są pomalowane, a drogi powiatowe i gminne nie są pomalowane, choć mogłoby to mieć wielkie znaczenie.

Ja widzę szereg działań regulacyjnych i legislacyjnych, które powinny być podjęte, a ciągle mówimy tylko o zbyt dużej prędkości kierowców. Czasem się zastanawiam, czy nie powinna być podawana zawsze jeszcze druga przyczyna. Rzadko jest tylko jedna przyczyna wypadków. To jest trochę tak jak z imionami kobiet w Hiszpanii. Każda z nich jest Maria i dopiero musi mieć jeszcze Dolores czy Concepción, i tak się je rozróżnia. U nas przyczyną wszystkich wypadków jest nadmierna prędkość, ale trochę ważne jest, co spowodowało tę nadmierną prędkość, prawda? I zawsze jest tam jeszcze jakaś druga czy trzecia przyczyna. Mielibyśmy znacznie głębszą i chyba ciekawszą analizę, gdybyśmy mieli tę drugą i trzecią przyczynę... To tyle, już skończyłem. Ostatni głos jest dla pani...

(*Brak nagrania*)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

...Poza tym oczywiście notujemy, że trend jest dobry, chociaż poniżej naszych aspiracji.

**Sekretarz Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Agata Foks:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Wszystkie przekazane uwagi uwzględnimy, tym bardziej że przystępujemy do przygotowania Programu Realizacyjnego na lata 2015–2016. Zarówno działanie, o którym pan przewodniczący wspomniał odnośnie do reklam, jak i audytu bezpieczeństwa na drogach samorządowych, spróbujemy wpisać jako konkretne działania do realizacji i przypisać mu lidera. Oczywiście skonsultujemy to z odpowiedzialnym ministerstwem, które prowadziłyby taki proces. Jak najbardziej tak.

Jeżeli chodzi o ratownictwo, to chciałabym się odnieść do tego w dwóch słowach. Nie było przy okazji tego sprawozdania o tym mowy, ale jest obecnie. Jak panowie senatorowie na pewno wiedzą, jest przyjmowana nowa perspektywa finansowa na lata 2014–2020. My jako sekretariat zadaliśmy o to, by w dokumentach strategicznych pojawił się wyraźny zapis, że musi być alokacja środków w konkretnej ilości procentowej na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zapis ten już się pojawił w dokumencie, który został zaakceptowany, w dokumencie implementacyjnym, i te pieniądze zostaną przeznaczone między innymi na zakup pojazdów przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej, ponieważ Państwowa Straż Pożarna wielokrotnie u nas podnosiła ten problem i to już zostało wpisane.

Jeżeli chodzi o rowerzystów, to staramy się uwzględniać wszystkich użytkowników dróg, zarówno pieszych, jak i rowerzystów, po to są budowane szlaki rowerowe. Zbadamy to i bardzo chętnie opublikujemy takie badania.

Edukacja stanowi tu bardzo ważny aspekt. Chciałabym powiedzieć, że obecnie jest w realizacji umowa pomiędzy Bankiem Światowym a Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której trzeci moduł odpowie na pytanie, jak powinien wyglądać system edukacji w Polsce. Nie dość, że pokaże nam, jak wygląda obecnie, to jeszcze zaprezentuje model docelowy, czyli eksperci z Banku Światowego pomogą nam opracować docelowy model, który następnie będą rekomendować do wdrożenia w Polsce, a my jako Krajowa Rada zajmiemy się koordynacją, by możliwe było wdrożenie tego systemu. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Dziękuję bardzo.

Dziękuję naszym gościom. Dziękuję państwu. Zawiadamiam, że w godzinę zamknęliśmy dyskusję. Przyjmujemy z pewną satysfakcją ten dokument, bo, jak powiadam, jego trend jest dobry. Na przykład u naszych wschodnich sąsiadów – mówię o Rosji – rok temu zginęło dwadzieścia dziewięć tysięcy osób, porównanie nie jest więc... U nas tendencja jest dobra, ale chcemy więcej. Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 19 minut 00)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii