

Oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obremkiego na 26. posiedzeniu Senatu w dniu 30 stycznia 2013 r.

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Uzasadniając ostatnio „ofensywę fotoradarową”, powoływał się Pan na dane wskazujące na to, że przyczyną ogromnej większości wypadków drogowych była nadmierna prędkość. Stawiana teza jest niewątpliwie prawdziwa, ale działa na zasadzie komunaułu, czyli oczywistości nic nie wnoszącej do stanu wiedzy. Wszak zakładając, że większość wypadków polega na zderzeniu się pojazdu z innym obiektem, zawsze można uzasadnić, że gdyby pojazd poruszał się wolniej, to wyhamowałby przed zderzeniem. Podobna argumentacja może dotyczyć zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami – jeśli odstęp spadł do zera, to prawdopodobnie początkowo nie był wystarczający.

Odmienne od Pańskiego zdanie o przyczynach wypadków drogowych ma Najwyższa Izba Kontroli, która w swym raporcie z marca 2011 r. „Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce” wśród sześciu najczęstszych powodów wypadków nie wymienia wcale nadmiernej prędkości, wymienia za to następujące przyczyny w kolejności od najmniej do najbardziej znaczącej: zły stan pojazdów, zagrożenia na przejazdach kolejowych, nieprawidłowości w przewozie materiałów niebezpiecznych, nieprawidłowości w organizacji ruchu drogowego, nieprawidłowości w szkoleniu i doksztalcaniu kierowców, zły stan infrastruktury drogowej. Warto zwrócić uwagę na to, że tylko jedna z tych przyczyn, najmniej ważna, leży po stronie zwykłych, to jest niezawodowych kierowców – zły stan pojazdów. Choć i tu można by się zastanowić nad tym, czy jest to wina kierowcy – często laika w sprawach mechaniki – czy kontroli SKP. Pozostałe przyczyny są od kierowców niezależne.

Chciałbym tu zwrócić szczególną uwagę na problemy związane z przecinaniem się infrastruktury kolejowej z infrastrukturą pozostającą w gestii innego zarządcy – przejazdy, wiadukty – i dużą niechęć PKP do współdziałania przy przebudowie tego typu obiektów. Trudno się dziwić tej niechęci – zwykle tego typu działania nie przynoszą PKP żadnych korzyści, trudno więc wymagać, by z własnej woli na przykład zawieszaly ruch na linii i szykowały objazdy. Modernizacja przepustowości tuneli pod wiaduktami czy organizacja ruchu zastępczego w obrębie przejazdu przez tory podczas inwestycji drogowych prowadzonych przez samorządy jest niezbędna, ale bardzo utrudniana. Widać tu niechęć PKP do inwestycji – przykładem mogą być wspomniane przez NIK przejazdy z czasów II wojny światowej – oraz brak centralnego myślenia o infrastrukturze jako całości, a także brak koordynacji działań PKP i innych zarządców.

Wracając do przyczyn wypadków drogowych, warto nadmienić, że podczas spisywania raportów policyjnych z wypadków znalezienie przyczyny w nadmiernej szybkości lub w braku odstępu jest rozwiązaniem zarówno oczywistym i niewątpliwie prawdziwym, jak i nic nam nie mówiącym. Nie ma się co dziwić, że są to najczęściej wpisywane przez policję przyczyny, gdyż pozwala to łatwo zakończyć sprawę bez angażowania w nią zarządcy drogi czy innych instytucji, na przykład instytucji szkolących i egzaminujących kierowców, i bez wdawania się w dywagacje. Często pomija się przy tym fakty, o których wspomina się w krajach tak zwanej Starej Unii – kierowca najbardziej niebezpieczny to kierowca zmęczony długą drogą lub znużony jej monotonością. Obie przyczyny są potęgowane poprzez ograniczenia szybkości.

W związku z tym kieruję do Pana Ministra następujące pytania:

1. Skąd takie rozbieżności w ocenie sytuacji dokonanej przez NIK i przez Pana?
2. Czy dramatyczna sytuacja infrastruktury opisana przez NIK uległa w ciągu dwóch lat poprawie? Chodzi tu zwłaszcza o dane dotyczące przejazdów kolejowych i obowiązków sprawowanych przez zarządców dróg zarówno w zakresie utrzymania infrastruktury, jak i organizacji ruchu.
3. Czy poziom szkolenia kierowców w Polsce nadal jest tak niski, że tylko 25% kandydatów upoważnionych przez szkoły jazdy do zdawania państwowego egzaminu jest w stanie zdać go za pierwszym razem? Gdzie szukać przyczyny takiego stanu rzeczy? Jak wyglądają te wskaźniki w sąsiednich krajach?
4. Czy Pan Minister podziela moje zdanie, że uznawanie nadmiernej prędkości za przyczynę większości wypadków jest niebezpiecznym uproszczeniem, które spycha odpowiedzialność na kierowcę i oddala nas od zdiagnozowania problemu, zamiast do niego przybliżyć?

5. Popularna i przekazywana sobie przez kierowców autobusów i ciężarówek informacja głosi, że znaki ograniczenia wysokości pojazdu stawiane w Polsce przed tunelami mają spory zapas, nawet do 1 m, dlatego zawsze należy zapytać przez radio miejscowych lub po prostu spróbować przejechać. Tymczasem w krajach ościennych, zwłaszcza na Słowacji, oznaczenia są bardzo dokładne i nie pozostawiają kierowcy wątpliwości co do tego, czy się zmieści, czy nie. Czy nie jest to przykład na istnienie szerszego problemu, czyli obustronnego tolerowania fikcji przepisów również w innych dziedzinach ograniczanych przez przepisy ruchu drogowego – chodzi na przykład o prędkość – i wyuczonego braku szacunku dla prawa, słusznie odbieranego jako nieuzasadnione i nazbyt opresyjne? Czy nie należałoby zmienić tej polityki?

Jarosław Obremski