



SENAT RP

## ZAPIS STENOGRAFICZNY

---

---

---

**Wspólne posiedzenie**  
Komisji Gospodarki Narodowej (245.),  
Komisji Samorządu Terytorialnego  
i Administracji Państwowej (257.)  
oraz Komisji Praw Człowieka,  
Praworządności i Petycji (271.)  
w dniu 7 lipca 2015 r.

VIII kadencja

---

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.” (druk senacki nr 896).

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 31)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej Stanisław Jurcewicz)

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

W imieniu przedstawicieli połączonych komisji, przedstawicieli obecnych na posiedzeniu...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Panie Senatorze Rulewski, jeżeli można prosić pana o chwilę skupienia, to bardzo proszę.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No, chciałbym, ale pan mi to uniemożliwia.

*(Rozmowy na sali)*

Szanowni Państwo, otwieram wspólne posiedzenie komisji.

Tematem tego posiedzenia będzie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.”.

Pragnę poinformować, że jest upoważnienie do reprezentowania, upoważnieni zostali pani Agata Foks oraz minister Olszewski. Ministra nie ma, jest pani Agata Foks. Jest także upoważnienie ministra Grzegorza Karpińskiego dla pana Leszka Jankowskiego, młodszego inspektora, który pełni funkcję zastępcy dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, oczywiście upoważnienie do prezentowania stanowiska.

Bardzo proszę, oddaję pani głos.

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

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Żeby nie przedłużać, od razu przejdę do meritum.

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach od kilku lat wyraźnie się poprawia. Rok 2014 był pod tym względem znaczący. Na polskich drogach zginęło o sto pięćdziesiąt pięć osób mniej niż w roku 2013. Rannych było mniej o tysiąc pięćset czternaście osób. W rankingu bezpieczeństwa na drogach europejskich, opracowanym przez Komisję Europejską w marcu 2015 r., Polska awansowała o trzy pozycje w stosunku do lat poprzednich. Osiągnęliśmy też wyższy niż średnioeuropejski spadek liczby ofiar wypad-

ków na drogach, niemal trzyprocentowy, podczas gdy w całej Unii Europejskiej liczba ofiar wypadków od 2013 r. do 2014 r. spadła jedynie o 1%.

Poprawa bezpieczeństwa była możliwa przede wszystkim dzięki intensywnej rozbudowie i modernizacji istniejącej sieci drogowej, intensyfikacji działań Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego w obszarze nadzoru, szeroko zakrojonym kampaniom społecznym i projektem informacyjno-edukacyjnym, między innymi rozpoczętej w 2013 r. i kontynuowanej w 2014 r. kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod nazwą „10 mniej. Zwolnij!”, oraz usprawnianiu systemu ratownictwa i opieki powypadkowej. Podejmowane przez nas działania są zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej, określonymi w IV Europejskim Programie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, oraz kierunkami działań wskazanymi w Planie Globalnym na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020 Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Coroczne złożenie sprawozdania dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie w roku poprzednim jest obowiązkiem ustawowym przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i prezesa Rady Ministrów nałożonym ustawą – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 140e ust. 3 ustawy przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, minister właściwy do spraw transportu, składa Radzie Ministrów corocznie sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie za rok ubiegły. Następnie zgodnie z art. 140e ust. 4 ustawy, o której mówiłam przed chwilą, corocznie, do końca kwietnia, prezes Rady Ministrów składa wspomniane sprawozdanie Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi.

W roku bieżącym sprawozdanie zostało przyjęte przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 26 marca i przekazane do Stałego Komitetu Rady Ministrów w dniu 31 marca. Sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów w dniu 14 kwietnia, a następnie przez Radę Ministrów w dniu 28 kwietnia i przekazane do Sejmu, Senatowi i pana prezydenta w dniu 4 maja bieżącego roku.

Zawartość tegorocznego raportu prezentuje następujące aspekty zagadnienia. Przede wszystkim jest to ogólny obraz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ubiegłym roku. Raport zawiera najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie całego kraju oraz

w poszczególnych województwach. Ponadto w sprawozdaniu przedstawiono stan realizacji w ubiegłym roku Programu Realizacyjnego na lata 2014–2015, a więc dokumentu wykonawczego do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, oraz informacje o najważniejszych działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego podjętych dodatkowo w roku ubiegłym przez członków krajowej rady, które nie były ujęte w Programie Realizacyjnym do NPBRD. Jako uzupełnienie przedstawiono również informacje z monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzonego na zlecenie sekretariatu krajowej rady oraz najważniejsze dane z pozostałych analiz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzonych w roku ubiegłym na zlecenie sekretariatu, w tym w szczególności informacje o kosztach zdarzeń drogowych.

Z racji ustawowych terminów związanych z opracowaniem sprawozdania, dane z policyjnej bazy SEWiK na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystane na potrzeby niniejszego opracowania były aktualne w dniu 20 lutego bieżącego roku. Możliwe zatem, 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. Co jednak istotne, różnice te pozostają bez wpływu na wynikające z niego wnioski.

Przejdźmy zatem do zagadnień merytorycznych. Prezentowany slajd przedstawia sytuację Polski na tle Unii Europejskiej. W porównaniu z rokiem 2013 wielkość wskaźnika demograficznego, określanego liczbą zabitych na sto tysięcy mieszkańców, uległa zmniejszeniu i wynosi obecnie 8,3. Tym samym, o czym już wspominałam, Polska awansowała w rankingu bezpieczeństwa ruchu drogowego państw Unii Europejskiej o trzy pozycje i obecnie wyprzedza Litwę, Łotwę, Bułgarię i Rumunię. W roku ubiegłym wyprzedzaliśmy tylko Rumunię. Mimo wszystko taka sytuacja nadal lokuje Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który według wstępnych danych osiągnął w roku 2014 wartość 5,1 zabitych na sto tysięcy mieszkańców, co stanowi dla nas sygnał o konieczności intensyfikacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju.

Aby ukazać zaprezentowane wcześniej dane w perspektywie czasowej, na kolejnym slajdzie przedstawiono postępy w zakresie redukcji liczby osób zabitych na sto tysięcy mieszkańców w krajach Unii Europejskiej od 2004 r., czyli na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat. Jak widać na wykresie, Polska z czterdziestodwuprocentowym spadkiem znajduje się blisko średniej unijnej, która na przełomie ostatnich lat wyniosła 46%.

Jak przedstawiał się zatem w 2014 r. stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce? W ubiegłym roku doszło do spadku liczby wypadków o 2%, spadku liczby zabitych o prawie 5% oraz zmniejszenia liczby rannych i kolizji. Odnotowano natomiast nieznaczny wzrost liczby ofiar ciężko rannych.

Istotne jest, żeby dane prezentowane na poprzednim slajdzie odnieść do planu strategicznego, jakim jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

2013–2020, oraz celów, jakie postawiliśmy przed sobą na poziomie krajowym z perspektywą do roku 2020. Celem pośrednim na rok 2014 było nieprzekroczenie liczby dwóch tysięcy dziewięciuset osiemdziesięciu siedmiu zabitych na polskich drogach. W 2014 r. w wypadkach zginęły trzy tysiące dwieście dwie osoby. Liczba ta oznacza odchylenie od planu o około 7%.

Z góry chciałabym przeprosić, bo już zwrócono mi uwagę w Sejmie, że mówię o liczbie osób zabitych jako o osiągnięciu celu, o określonej liczbie. Oczywiście cel, jaki nam przyświeca, to jest zero, „Wizja Zero”, czyli zero osób zabitych. Trend spadkowy pokazuje, w jakim kierunku dążymy.

Jeszcze większe odchylenie notujemy w zakresie osób ciężko rannych. Celem postawionym w narodowym programie jest zmniejszenie liczby osób ciężko rannych, tak aby w roku 2020 było ich nie więcej niż sześć tysięcy dziewięćset. Jak widać na wykresie, w roku 2014 odnotowujemy, niestety, ponaddwudziestoprocentowe odchylenie od głównego celu.

W podziale na rodzaje wypadków największą liczbą ofiar śmiertelnych skutkowało najechanie na pieszego. W wypadkach tego rodzaju zginęły tysiąc sto cztery osoby. Jak wynika z przedstawionego wykresu, zderzenia czołowe i boczne również pociągnęły za sobą wiele ofiar śmiertelnych, odpowiednio pięćset trzydzieści siedem i pięćset trzydzieści pięć. Ponad czterysta osób zginęło w wyniku najechania na drzewo.

Jeżeli chodzi o ofiary wypadków drogowych w ubiegłym roku, to ponad tysiąc sto ofiar śmiertelnych stanowili piesi. Ponad tysiąc pięćset osób zabitych kierowało pojazdami. Śmierć poniosło także pięćset trzydziestu ośmiu pasażerów. Pozostałe kolumny na wykresie prezentują liczbę rannych w wypadkach w podziale na rodzaje uczestników ruchu.

Jeśli chodzi o sprawców wypadków drogowych, to zasadniczo proporcje nie uległy zmianie w stosunku do lat poprzednich. Znakomitą większość wypadków stanowią te, w których sprawcami są kierujący. W roku 2014 było dwadzieścia dziewięć tysięcy czterysta dziewięć takich wypadków. Zginęło w nich dwa tysiące dwieście pięćdziesiąt pięć osób. Piesi spowodowali trzy tysiące sto trzydzieści osiem wypadków, w których zginęły pięćset siedemdziesiąt trzy osoby. Należy zwrócić uwagę, że ofiarami tych wypadków niekoniecznie byli piesi. Pieszemu może być również sprawcą, przeżyć wypadek, a ofiarą śmiertelną może stać się kierujący pojazdem.

Jeśli chodzi o zachowanie kierujących, to najwięcej ofiar śmiertelnych w roku 2014, blisko dziewięćset, odnotowano w wypadkach drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami, którzy nie dostosowali prędkości pojazdu do warunków ruchu. Znaczna liczba wypadków, w których również ginęli ludzie, to efekt nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe wyprzedzanie. Niemniej są to liczby kilkukrotnie mniejsze niż w przypadku przekraczania dozwolonej prędkości.

Jeżeli chodzi o wypadki spowodowane nieprawidłowym zachowaniem pieszych, przoduje nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem. Według statystyk policyjnych blisko dwieście dziewięćdziesiąt osób zostało zabitych

właśnie w tego rodzaju wypadkach. Istotnymi problemami są także stanie, leżenie na jezdni oraz chodzenie nieprawidłową stroną drogi.

Uczestnicy ruchu giną przede wszystkim od zderzeń czołowych, bocznych, najechania na pieszego, najechania na drzewo oraz z powodu wywrócenia się pojazdu. Jeśli chodzi o obszar, na którym doszło do zdarzenia drogowego, to wyjątkowo wysoka jest liczba osób zabitych w wyniku najechania na pieszych w terenie zabudowanym, jest to siedemset dwadzieścia osiem ofiar śmiertelnych. Na obszarze niezabudowanym zginęło w ten sposób trzysta siedemdziesiąt sześć osób, niemal tyle samo co w zderzeniach czołowych, w których zostało zabitych ponad trzysta osiemdziesiąt osób.

Na przełomie ostatniego roku dyskusja dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego skoncentrowana była w znacznej mierze na kwestii kierowców nietrzeźwych. W związku z tym pozwoliliśmy sobie pokazać konsekwencje wypadków z udziałem alkoholu, w których sprawca lub uczestnik wypadku, zarówno kierujący, jak i pieszy, był pod wpływem alkoholu. Jak przedstawiono na wykresie, w takich wypadkach zginęło dwustu dziewięćdziesięciu siedmiu kierowców, stu czterdziestu czterech pieszych oraz dwudziestu dziewięciu pasażerów. Ogółem w 2014 r. nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w ponad trzech i pół tysiącach wypadków, to jest 11% ogółu, w których zginęło czterysta siedemdziesiąt osób, i było to o 13% wypadków i 10% zabitych mniej niż w roku poprzednim.

Jeżeli chodzi o rozkład miesięczny wypadków i ich skutków, to najbardziej niekorzystna sytuacja ma miejsce w II i III kwartale roku. Na początku roku wypadków oraz ofiar śmiertelnych jest mniej.

Szanowni Państwo, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego charakteryzować można poprzez podstawowe dane dotyczące zdarzeń drogowych, gromadzone z wykorzystaniem kart zdarzenia drogowego, czyli z bazy SEWiK, jak również poprzez dane dotyczące zachowań uczestników ruchu drogowego, które są pozyskiwane z badań. W listopadzie ubiegłego roku na zlecenie sekretariatu krajowej rady po sześciu latach przerwy wznowiony został ogólnopolski monitoring zachowania uczestników ruchu drogowego. Monitoring obejmuje: pomiary prędkości pojazdów, w tym udział i skalę przekroczeń prędkości; poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, fotelików dziecięcych, kasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych podczas kierowania pojazdem. Badania prowadzone są we wszystkich województwach i obejmują lokalizację w terenie zarówno zabudowanym, jak i niezabudowanym oraz wszystkie kategorie dróg, od autostrad po drogi powiatowe. W porównaniu z monitoringiem prowadzonym w latach 2002–2008 zwiększona została liczba lokalizacji oraz kategorii dróg w celu uzyskania jak najbardziej pełnego obrazu sytuacji, zarówno w skali kraju, jak i w każdym województwie. Tego typu systematyczne badania są szeroko stosowane w wielu krajach i pozwalają one na śledzenie zmian zachowań w czasie, a tym samym stanowią podstawę do oceny skuteczności polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W odniesieniu do przekroczeń dopuszczalnej prędkości pojazdów, na podstawie badań przeprowadzonych na nasze zlecenie można stwierdzić, że w roku 2014 kierowcy

jadący samochodami w Polsce przekraczali dopuszczalne limity prędkości w 57% przypadków. Przekroczenia te w podziale na kategorie dróg kształtowały się w sposób następujący: na autostradach z limitem 140 km/h – 50%, na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h – 50%, na drogach poza obszarem zabudowanym z limitem 90 km/h, krajowych – 42%, wojewódzkich – 41%, powiatowych – 15%. Na drogach na obszarze zabudowanym z limitem prędkości 50 km/h w dzień oraz 60 km/h w nocy najczęściej przekroczeń było na dwujezdniowych ulicach w stolicach województw – 72%, potem kolejno na jednojezdniowych ulicach w stolicach województw – 45%, na przejściach dróg powiatowych przez wsie i małe miasta – 62% i na drogach krajowych przebiegających przez wioski i małe miasta – 71%. Ze względu na inne warunki prowadzenia badań w latach 2013 i 2014 nie można dokonywać bezpośredniego porównania wyników. Jednak na podstawie porównań punkt do punktu można zaryzykować stwierdzenie, iż średnia prędkość w poszczególnych punktach pomiarowych spadła wraz z jednoczesnym spadkiem udziału kierowców przekraczających prędkość.

Wśród pozostałych obszarów poddanych badaniom warto zwrócić uwagę na stały poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci, blisko 90%, oraz wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa w porównaniu z latami poprzednimi. Wzrost ten stwierdzono we wszystkich kategoriach pojazdów. W samochodach osobowych o 10% w stosunku do pomiaru z 2013 r. i o 16% w stosunku do pomiaru z 2008 r. Po raz pierwszy również na tak szeroką skalę przeprowadzono badania stosowania kasków ochronnych oraz używania telefonów komórkowych. Jak widać z danych zaprezentowanych na slajdzie, kaski stosują niemal wszyscy motocykliści i motorowerzyści, którzy są do tego zobligowani przepisami. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w 2014 r. wyniósł lekko ponad 4%.

Jak co roku na zlecenie sekretariatu oszacowano również koszty wypadków drogowych. W 2013 r. koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie ponad 49,1 miliarda zł, z czego koszty wypadków drogowych wyniosły 34,2 miliarda zł, a koszty kolizji drogowych 14,9 miliarda zł. Tym samym łączny koszt wypadków drogowych w 2013 r. w Polsce stanowił 2,1% PKB z 2013 r., a koszt wszystkich zdarzeń drogowych wypadków i kolizji – 2,99% PKB.

Przejdźmy teraz do omówienia stanu BRD w poszczególnych regionach kraju. Na przedstawionej mapie widać wyraźnie obszary o największych zagrożeniach oraz regiony najbezpieczniejsze. W odniesieniu do liczby mieszkańców danego województwa niechlubnie przodują województwa centralno-wschodniej Polski ze wskaźnikiem dziesięciu zabitych na sto tysięcy mieszkańców. Tymczasem w najbezpieczniejszym w ubiegłym roku województwie śląskim wskaźnik ten wyniósł pięć osób zabitych na sto tysięcy mieszkańców.

Jeżeli chodzi o kategorię wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, najmniej bezpieczne jest województwo warmińsko-mazurskie, w którym aż 31% wypadków następuje z tej przyczyny. Najmniejszy odsetek, 15–20%

wypadków powstałych przez zbyt dużą prędkość, odnotowano w województwach opolskim, śląskim, wielkopolskim oraz w województwie łódzkim.

Jeżeli chodzi o wypadki z udziałem pieszych, to ich rozkład terytorialny jest bardzo różny. Najmniej tego typu wypadków jest w województwach opolskim i lubuskim, gdzie 21% wypadków jest właśnie tego rodzaju. Niestety, w aż dziewięciu województwach odsetek wypadków z udziałem pieszych osiąga wartość 25–30%.

Tak jak w poprzednim sprawozdaniu, aby móc porównać sytuację dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach, w samym dokumencie zaprezentowano dla każdego regionu 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 województwa na tle pozostałych, dysponując jednocześnie informacją o wartościach najwyższych i najniższych w danej kategorii na poziomie kraju. Każda karta kończy się zestawieniem wniosków sformułowanych na podstawie danych zawartych w karcie. Na slajdzie przykład karty dla województwa kujawsko-pomorskiego. Mamy nadzieję, że tego rodzaju informacja będzie wykorzystywana do pracy na poziomie województw i pozwoli zrozumieć, na których problemach bezpieczeństwa ruchu drogowego należy się skoncentrować.

Kolejny aspekt, który pragnę omówić, to wykonanie w roku 2014 Programu Realizacyjnego na lata 2014–2015. Program Realizacyjny to zestaw działań, których wykonanie służy realizacji strategicznych priorytetów zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. W Programie Realizacyjnym na lata 2014–2015 znalazło się trzydzieści działań, w tym jedenaście legislacyjnych, za które odpowiedzialni byli członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a więc przedstawiciele poszczególnych resortów, Komendy Głównej Policji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czy GITD. Działania te zostały uszeregowane zgodnie ze strukturą przyjętą na poziomie narodowego programu. W programie skoncentrowano się na dwóch priorytetowych obszarach interwencji: zarządzaniu prędkością, rozumianą jako działania z zakresu inżynierii, polegające na uspokajaniu ruchu pojazdów w miejscach dużego zagrożenia dla pieszych, oraz rozbudowie sieci bezpiecznych dróg klasy A i S, a także dalszej przebudowie, czyli rewitalizacji dróg lokalnych, działań z zakresu nadzoru, polegających na zwiększeniu nadzoru Policji w zakresie przekraczania dozwolonej prędkości, walce z piratami drogowymi. Kolejne zadania to rozwój automatycznego systemu nadzoru, działania z zakresu edukacji uczestników ruchu drogowego realizowane poprzez ogólnopolskie kampanie informacyjne, edukacyjne czy szkolenia kadr zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego na wszystkich kategoriach dróg. Z kolei jeżeli chodzi o ochronę pieszych, była ona rozumiana jako działania z zakresu inżynierii, polegające na budowie urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych, czyli chodników, bezkolizyjnych przejść dla pieszych, czy na uspokajaniu ruchu pojazdów, a także jako działania z zakresu nadzoru polegające na zwiększeniu nadzoru Policji

w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia dla pieszych czy działania z zakresu edukacji, na przykład szeroko zakrojone społeczne kampanie informacyjno-edukacyjne.

Powyższe priorytety wynikały z analizy danych BRD w Polsce w ostatnich latach. Liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych, stanowiła około 1/3 wszystkich ofiar wypadków, krótko mówiąc, co piąty pieszy ginący w Unii Europejskiej to Polak. Jeśli zaś chodzi o niedostosowanie prędkości, to było ono najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Po raz drugi zaprezentowaliśmy w sprawozdaniu podsumowanie działań prowadzonych w ramach Programu Realizacyjnego w mijającym roku, w którym zawarto analizę stopnia zaawansowania prac w każdym z filarów narodowego programu. Analizę przedstawiono w postaci tabel, tak aby dawała czytelny obraz sytuacji w zakresie wszystkich działań zaplanowanych na rok 2014, zarówno tych zrealizowanych, jak i niezrealizowanych.

Podsumowanie przedstawia się następująco. W odniesieniu do zadań, dla których cele wyznaczono na rok 2014, piętnaście zadań zrealizowano w całości, sześć zadań zrealizowano częściowo, tylko cztery zadania nie zostały zrealizowane.

Zadania zrealizowane to między innymi: wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych w formie podręcznika wydanego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, cieszącego się bardzo dużym zainteresowaniem, pod tytułem „Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego”. Ponad dwa tysiące egzemplarzy podręcznika trafiło już do zarządców i projektantów dróg we wszystkich powiatach. Kolejne zadanie to uspokajanie ruchu na drogach krajowych, zrealizowane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad znacznie powyżej zakładanych planów. Uspokajaniem ruchu objęto prawie dwa razy więcej kilometrów dróg, niż początkowo zakładano. Następne zrealizowane zadanie to wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Zmienione przepisy weszły w życie 18 maja bieżącego roku.

Przykładem działań zrealizowanych częściowo jest zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych, także poza siecią TEN-T. Jak przedstawiono w sprawozdaniu, w 2014 r. generalna dyrekcja przeprowadziła sto dwa na sto pięćdziesiąt zaplanowanych audytów, co stanowi 68% wykonania planu. Niewykonanie wszystkich zaplanowanych audytów wynikało z nierozstrzygnięcia niektórych przetargów, opóźnień w projektowaniu i realizacji inwestycji, opóźnień w realizacji inwestycji w systemie „projektuj i optymalizuj”, przesunięcia terminów oddawania odcinków dróg do ruchu czy skreślenia niektórych zadań z planów realizacyjnych. Podjęto jednak działania zaradcze. W czerwcu 2014 r. zarządzeniem nr 29 generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad zmieniono zasady przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego w generalnej dyrekcji, włączając w ich przeprowadzanie większą liczbę audytorów.

Działania, których w ogóle nie udało się zrealizować, to działania z obszaru legislacji: podniesienie maksymalnej wysokości grzywnien, zadanie Ministerstwa Sprawiedliwości;

zmiana taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym, zadanie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych; rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców za ich nieprawidłowe oznakowanie, również zadanie Ministerstwa Sprawiedliwości.

Jak przedstawiają się zatem wnioski? Utrzymanie dalszego spadkowego trendu liczby wypadków drogowych i ich ofiar wymagać będzie prowadzenia działań wskazanych przez Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zakłada on systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego wykorzystujące międzynarodowe podejście Safe System, które polega w skrócie na tym, że ludzkie ciało ma granice fizycznej odporności, ludzie popełniają błędy, to system ma ograniczać konsekwencje tych błędów. Kolejne zasady narodowego programu to: idea „Wizji Zero”, czyli zero ofiar wypadków na polskich drogach, o którym już wspomniałam; stawianie ilościowych celów, umożliwiających monitorowanie realizacji strategii; formułowanie działań strategicznych opartych na podstawowych filarach bezpieczeństwa określonych przez Organizację Narodów Zjednoczonych oraz zasada koncentracji na głównych problemach według podejścia 4E: inżynieria, nadzór, edukacja, ratownictwo. A więc systemowo i systematycznie, opierając się na najlepszych międzynarodowych praktykach, na podstawie których program został stworzony, oraz między innymi prowadzenie działań i ustalanie celów na podstawie faktów i najbardziej aktualnej wiedzy krajowej i zagranicznej zdobywanej między innymi poprzez realizowane przez sekretariat krajowej rady badania umożliwiające lepsze poznanie skomplikowanego zjawiska, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przykładem są prowadzone przez sekretariat na bieżąco i cyklicznie ogólnopolskie badania zachowań uczestników ruchu, to, o czym już wspominałam, czyli kwestia przekraczania prędkości, stosowania pasów, fotelików, kasków, o których już mówiłam w swoim wystąpieniu. Bardzo dziękuję i oddaję głos panu przewodniczącemu.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Myślę, że mogę podziękować za bardzo ciekawy, analityczny i obrazowo przedstawiony materiał co do ogólnej informacji, a także z rozbiciem na poszczególne województwa.

Pragnę jeszcze poinformować połączone komisje, że w posiedzeniu uczestniczy przedstawiciel Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, pan Marcin Flieger. Dotarli też panowie z Komendy Głównej Policji.

Proszę bardzo. Kto z przedstawicieli tych wymienionych instytucji chciałby zabrać głos, zanim przystąpimy, jeśli oczywiście jest taka wola, do dyskusji?

Nie widzę chętnych.

Komenda Główna na razie chyba będzie czekała na pytania, pewnie się pojawią.

Otwieram dyskusję.

Bardzo proszę, kto z...

Pan przewodniczący Seweryński. Bardzo proszę.

Później pan senator Śmigieński.

(*Senator Bogusław Śmigieński: Nie, nie.*)

Nie?

Bardzo proszę.

### **Senator Michał Seweryński:**

Dziękuję.

Po pierwsze, chciałbym zauważyć, że jest różnica między tym, co pani czytała, a tym, co jest napisane. Bo jeżeli chodzi o liczbę wypadków, to usłyszeliśmy z referatu, że spadła ona o 2%, a w prezentacji, którą dostaliśmy w formie kolorowego wydruku, jest to 2,4%. To znaczy, że co innego dostaliśmy my, a co innego pani ma do swojej dyspozycji. To jest również przedmiot mojego zapytania: dlaczego nie mogliśmy dostać takiej opisowej wersji tego referatu, tylko otrzymaliśmy taką slajdową? Tam jest jednak więcej informacji niż tutaj.

Ale najważniejsza moja uwaga krytyczna do tego przedstawienia, taka sama jak w zeszłym roku, jest następująca. W takim raporcie nie wystarczy ograniczyć się do szczegółowego, bardzo wnikliwego, trzeba powiedzieć, przedstawienia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to dla nas niezmiernie interesujący materiał, poglądowy, ale konieczne są również jakieś wnioski. Chcielibyśmy wiedzieć, co zdaniem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego należy zrobić, żeby ten wysoce niezadowolający stan, ciągle wysoce niezadowolający, zmienić na lepsze, jakie kierunki działań powinno się w szczególności wybrać: czy takie, które dotyczą poprawy stanu dróg, czy takie, które dotyczą poprawy stanu świadomości uczestników dróg, czy trzeba zmienić coś w zakresie legislacji? My obradujemy na najwyższym poziomie zarządzania państwem, decydowania o sprawach państwowych, możliwe są pewne inicjatywy ustawodawcze w tym zakresie, który jest przedmiotem referatu, no i dla nas byłoby niezmiernie cenne, gdybyśmy mogli się dowiedzieć, co tak bardzo wyspecjalizowany organ sugeruje jako działania państwowe potrzebne do ulepszenia tego stanu rzeczy.

Pozwalam sobie zadedykować tę krytyczną uwagę z nadzieją, że w przyszłym roku te wnioski znajdą się w sprawozdaniu i dowiemy się, co wybitni specjaliści w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego postulują jako działania konieczne, żeby w tej dziedzinie było lepiej. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

To może ja pozwolę sobie zadać pytanie, zanim oddam głos panu senatorowi Matusiewiczowi.

Myślę, że działania legislacyjne są wymienione na końcu wniosków, na końcu są pewne zalecenia, przynajmniej ja je tu odczytuję, i nawet jest uwaga, czy są zrealizowane, czy niezrealizowane – jeżeli chodzi o legislację, są umieszczone, więc myślę, że z ogólną uwagą się zgadzam, natomiast jeśli chodzi o materiał, to w materiale to jest bardzo precyzyjnie opisane, nawet na jakim to jest etapie, że skoro częściowo, to czego brakuje – to à propos legislacji – więc to jest w tym materiale.

Mam pytanie odnośnie do analizy, której tu nie widzę, a nie widzę analizy dotyczącej uwag od strony technicznej, to znaczy konkretnie w województwie dolnośląskim, bo najlepiej mówić o tym terenie, który się precyzyjnie zna, zwiększyła się, niestety – jeśli wszystko jest właściwie przedstawione, a nie mam powodu sądzić, że jest inaczej – liczba zabitych i jest to wzrost o 5–10%. Zwiększyła się też liczba ciężko rannych, powyżej 10%, a jeśli chodzi o kolizje, to odnotowano ich wzrost o 0–5%. Do czego zmierzam? Zmierzam do tego, że nie ma analizy dotyczącej wpływu stanu technicznego dróg. I powiem, zgadzając się z przedmówcą, że nie ma tej informacji, przynajmniej nie przeczytałem – może to jest gdzieś we wnioskach, o których pani mówiła – na przykład na jakich drogach na Dolnym Śląsku dochodziło do wypadków, tak że ta liczba osób ciężko rannych wzrosła o ponad 10%. Myślę, że to powinno być podane w odniesieniu do każdego województwa, mówię o województwie dolnośląskim, ale to powinno być w odniesieniu do każdego województwa, na jakiej drodze, czy była to droga krajowa, czy wojewódzka, dochodziło do takich wypadków, bo uważam, że to też powinno być później wskazówką dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. I to jest moja sugestia na przyszłość, aby tam, gdzie nastąpiły radykalne zmiany, wskazać, w którym obszarze województwa. Skoro analiza uwzględnia, jak widzieliśmy, drogi powiatowe, wojewódzkie, krajowe, to trzeba pokazać, które to drogi. Może trzeba powiatowi, gminie czy województwu pomóc albo na przykład poprawić bezpieczeństwo na drodze krajowej.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Matusiewicz.

### **Senator Andrzej Matusiewicz:**

Dziękuję bardzo.

Ten raport, Szanowni Państwo, jest faktycznie dość obszerny i z takim podziałem na województwa. Możemy się dowiedzieć różnych takich ciekawych spraw. Na przykład jeżeli chodzi o województwo łódzkie, jest taka niedająca się logicznie wytłumaczyć statystyka, że z jednej strony w województwie łódzkim jest najmniej wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, a z drugiej strony jest najwięcej wypadków, których ofiary są w ciężkim stanie. I to wszystko przy dość dużej liczbie pojazdów, bo jest ich chyba ponad trzy miliony, ale przy stosunkowo niedużych odcinkach tych dróg krajowych, autostrad, z uwagi na niewielką powierzchnię województwa łódzkiego. Możemy się też dowiedzieć, że najwięcej wypadków jest w godzinach od 16.00 do 18.00, czyli wydawałoby się, że... Czym to tłumaczyć: czy jesteśmy zmęczeni, bo wtedy jedziemy już z pracy? Są też określone dni, kiedy tych wypadków jest dużo, i jest to, niestety, piątek. Chyba jest to związane z wyjazdami weekendowymi.

Niepokoiki również duża liczba wypadków spowodowanych przez tę kategorię najmłodszych kierowców. Najczęściej sprawcami są osoby w wieku od dwudziestu do dwudziestu czterech lat, następnie od dwudziestu pięciu do trzydziestu lat i dalej, gdzieś tak do trzydziestu pięciu lat. I później druga taka kategoria wiekowa to jest od pięćdziesiątego do pięćdziesiątego dziewiątego roku

życia, też jest duża liczba wypadków. Mnie tutaj brakuje na przykład takiego zestawienia, ile tych wypadków jest z udziałem pieszych. Wiadomo, że jest dużo, w granicach 20–30% w poszczególnych województwach. A myślę, że przydałoby się takie zestawienie, do ilu takich wypadków z udziałem pieszych dochodzi na drogach gminnych i odpowiednio na powiatowych i wojewódzkich. Najwięcej jest ich pewnie na drogach krajowych, bo niestety, wzdłuż dróg krajowych, przynajmniej w moim województwie podkarpackim, jest najmniej chodników przy obiektach użyteczności publicznej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, przynajmniej ta podkarpacka, zupełnie zaniechała budowy chodników. Interwenujemy w tej sprawie. W ogóle nie ma pieniędzy na chodniki. Jeszcze w przypadku dróg wojewódzkich samorząd województwa przeznacza na to określone kwoty, niektóre powiaty również finansują budowę chodników przy drogach powiatowych, przy gminnych – w miarę możliwości, ale też niewiele, i myślę, że taki wniosek również powinien być w raporcie.

Nie ma też zestawienia, ile jest ofiar śmiertelnych na naszych autostradach, na poszczególnych autostradach. Myślę, że to też by było istotne, chyba że w ogóle nie ma, czyli że w 2014 r. nie było ofiar śmiertelnych. Może dlatego nie ma takiej informacji. Prosiłbym o wytłumaczenie tego. Dziękuję bardzo.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Teraz... To może... Czy chciałaby pani odpowiedzieć na te trzy sugestie? Bo koledzy się zgłaszają i będzie sporo pytań, wobec tego tak trójkami spróbujemy.

*(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Będzie łatwiej.)*

Bardzo proszę.

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

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Bardzo dziękuję panom senatorom za zadane pytania. Rzeczywiście, uwzględnimy sugestie, by oprócz slajdów przedstawiać również notatki, żeby ułatwić panom senatorom...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Za chwilę do tego przejdę.

...zapoznanie się z materiałem. Wnioski z tego, co wynika ze sprawozdania, zawieramy w programach realizacyjnych, czyli dla nas sprawozdanie jest podstawą do tego, żeby zaplanować konkretne działania, i za każdym razem przyjmujemy Program Realizacyjny, czyli zestaw takich działań. Teraz rozliczamy się z Programu Realizacyjnego, który był na lata 2014–2015, z tego, jak go zrealizowaliśmy w roku 2014. Co roku, przyjmując kolejny program, bo programy są kroczące, analizujemy, co udało



się wykonać, a co jest jeszcze do wykonania, i bierzemy pod uwagę informacje wynikające ze sprawozdania. Ale oczywiście przyjrzymy się, czy byłaby możliwość... Nie chcemy też rozbudowywać tego sprawozdania, ono i tak jest obszerne. Ono ma pokazywać pewien obraz sytuacji na poziomie kraju i na poziomie województw. I tak jak mówię, wnioski zawieramy w programach realizacyjnych i tam wpisujemy konkretne działania, które podejmujemy na podstawie tego, jak wygląda stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w danym roku.

Jeśli chodzi o dane dotyczące stanu technicznego dróg, to jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oddałabym głos przedstawicielom Policji, dlatego że nie wiem, czy w karcie zdarzenia drogowego są dane odnoszące się do stanu technicznego dróg, tak że poprosiłabym o informacje na ten temat. My rzeczywiście bazujemy na SEWiK.

Jeżeli chodzi o poszczególne poziomy kategorii dróg, sprawozdanie i karty województw są przekazywane do regionów. I tak naprawdę tam są nasze ramiona, że tak to nazwę, w regionach, czyli wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, które konkretnie przypisują już... wiedząc, że na przykład najczęściej wypadków w danym województwie spowodowanych było nadmierną prędkością, sprawdzają następnie, na których kategoriach dróg dochodziło do tych wypadków. Tak jest łatwiej to zrobić, ponieważ jeżeli zaczniemy agregować dane na poziomie kraju, to nam to po prostu zaburzy cały obraz. Czyli tak naprawdę my patrzymy na kraj, natomiast wojewódzkie rady na poszczególne kategorie dróg.

Jeżeli chodzi o ofiary ciężko rane, to rzeczywiście na poziomie całego kraju obserwujemy wzrost ofiar ciężko rannych. Podjęliśmy działania w tym zakresie, wykorzystując środki dostępne ze starej perspektywy finansowej, tej, która się kończy, zakupując dodatkowe śmigłowce dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Obecnie umowa jest w toku. Mamy nadzieję, że Świdnik po prostu zdąży wyprodukować do końca roku trzy dodatkowe śmigłowce, dokładnie tylu śmigłowców brakowało, by całą Polskę pokryć bazami HEMS, a tak naprawdę to są te trzy, cztery minuty, które decydują o tym, czy ofiara przeżyje, czy ofiara nie przeżyje, a do ofiar ciężko rannych jest kierowane Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Rzeczywiście jest problem z najmłodszymi kierowcami. Co więcej, w tej grupie wiekowej 18–24 lata jest jeszcze problem alkoholu, dlatego krajowa rada w najbliższym czasie, już jutro, będzie otwierać pierwsze oferty na spoty reklamowe. Będzie ukierunkowana kampania społeczna, kierowana dokładnie do tej grupy wiekowej i dotycząca właśnie spożywania alkoholu. Jeżeli chodzi o kategorię wiekową 50–59, to są to głównie piesi. To są osoby starsze, które nie były w stanie ocenić odległości najeżdżającego pojazdu. Są procedowane... obecnie w Sejmie trwają prace dotyczące tej kwestii, dzisiaj jesteśmy po posiedzeniu podkomisji, tak że zobaczymy, jak będzie się przedstawiała ta sytuacja. Z raportu przygotowanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że w dziesięciu na piętnaście analizowanych krajów Unii Europejskiej pieszy ma absolutne pierwszeństwo już w momencie zbliżania się do przejścia dla pieszych lub oczekując na wejście na to przejście. W naszym kraju, przypomnę, pieszy ma pierw-

zeństwo, w momencie kiedy znajdzie się na przejściu, i to jest niestety problem, i to jest problem w tej grupie wiekowej, ponieważ te starsze osoby nie są w stanie ocenić odległości najeżdżającego samochodu ani prędkości, z jaką ten pojazd się porusza.

Jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych na autostradach, to pozwolę sobie oddać głos koleżance z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Oczywiście, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę wymienione osoby, żeby ustosunkowały się do tych fragmentów, o których pani nie mówiła.

### **Zastępca Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Leszek Jankowski:**

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Młodszy inspektor Leszek Jankowski, zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Ja może tylko tytułem wstępu powiem czy też wyjaśnię, że jeśli chodzi o raport, który przygotowała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, posiłkując się oczywiście danymi Policji, to nie sposób pewnie w takim raporcie umieścić wszystkich danych, dotyczących jakiegoś wydzielonego obszaru, który mógłby państwa interesować, województwa czy powiatu, czy nawet gminy, ale chcę powiedzieć, że taką informacją dysponujemy jako Policja i oczywiście, jeżeli jest takie zapotrzebowanie czy nawet ktoś z państwa osobiście byłby zainteresowany, to takiej informacji udzielimy, dlatego że system SEWiK, system gromadzenia informacji o wypadkach drogowych, właściwie o wszystkich zdarzeniach drogowych, to zbiór tak naprawdę bardzo wielu danych i posegregowanie tych informacji w sposób zadowalający wszystkich jest pewnie niezwykle trudne, aczkolwiek z technicznego punktu widzenia jest to jak najbardziej możliwe i jeżeli jest takie zapotrzebowanie, to oczywiście służymy pomocą i takiej informacji udzielimy.

Chcę również powiedzieć, że Policja, niezależnie od tego raportu, przygotowuje, jak co roku, publikację „Wypadki drogowe w 2014 r.”, która, jak zakładam, jest o wiele bardziej szczegółowa w różnych aspektach, w różnych obszarach. I myślę, że można w niej znaleźć dużo więcej informacji będących niejako rozszerzeniem czy doprecyzowaniem tych informacji, o których mówiła pani dyrektor Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zachęcam do lektury. Oprócz tego, że przygotowujemy to w formie publikacji książkowej, to oczywiście jest to dostępne na stronie internetowej, w wersji tożsamej, więc jak najbardziej zachęcam do tego, żeby wejść na stronę

główną Policji i znaleźć w zakładce „Statystyki” raporty roczne. Jest to dostępne i można przeanalizować dane pod różnym kątem.

Odnosząc się już do kwestii szczegółowych. Padło pytanie, jak wygląda stan dróg w kontekście przyczyn wypadków drogowych. I tutaj znowu małe wyjaśnienie, dlatego że policjanci będący na miejscu zdarzenia drogowego wypełniają taką kartę zdarzenia, w której jest ponad sto osiemdziesiąt pozycji. Zaznaczają krzyżyki, odnosząc się do warunków atmosferycznych, do miejsca zdarzenia, do okoliczności, do przyczyn, do stanu technicznego pojazdu, w tym również do drogi. Proszę jednak pamiętać o tym, że to są dane, które my jako Policja zbieramy na podstawie zarządzenia komendanta głównego na potrzeby, tak naprawdę, przede wszystkim nasze. To są dane potrzebne do tego, żeby opracować diagnozę zagrożenia, żeby rozlokować patrole w miejscach niebezpiecznych, żeby wyznaczać te miejsca niebezpieczne i przede wszystkim jest to robione pod kątem sprawcy zdarzenia, czyli tej osoby, która ponosi odpowiedzialność karną, czyli tej osoby, która przyjmuje za dane zdarzenie mandat, bądź w jej sprawie jest kierowany wniosek do sądu, i tak naprawdę przede wszystkim z tego punktu widzenia ten obszar jest monitorowany. Uwzględniamy również taką przyczynę „niewłaściwy stan jezdni”, przy czym chcę podkreślić, że dotyczy to takich sytuacji, w których ten niewłaściwy stan jezdni był główną przyczyną zaistniałego zdarzenia. Czyli zakładam, że to było takie zdarzenie, w którym była to bezpośrednia przyczyna wypadku, gdy nie miał znaczenia czynnik ludzki, ale po prostu sam stan jezdni zaważył na tym, że do tego zdarzenia doszło, i takich zdarzeń w ubiegłym roku było sześćdziesiąt cztery. Były to wypadki, w których nikt nie zginął, siedemdziesiąt sześć osób zostało rannych. Ale nie należy tego utożsamiać z wypadkami czy też zdarzeniami drogowymi, w których niewłaściwy stan jezdni jest okolicznością towarzyszącą, bo takich jest z pewnością bardzo dużo: typu koleiny, typu jakaś wyrwa w jezdni, przy czym, jeszcze raz podkreślam, że my tych zdarzeń nie utożsamiamy i nie kwalifikujemy jako bezpośrednia czy też nawet pośrednia przyczyna wypadku drogowego. Wynika to tak naprawdę z przyczyn technicznych, ponieważ potem trudno byłoby posegregować, ile zdarzeń zaistniało z winy człowieka czy z winy zachowania danego kierowcy, a w ilu przyczyną był niewłaściwy stan jezdni, ten, który się w mniejszy czy większy sposób przyczynił do wypadku. Natomiast tam, gdzie faktycznie w grę wchodzi niewłaściwy stan jezdni bądź niewłaściwy stan pojazdu, bo i taką przyczynę również uwzględniamy, to są to tak naprawdę niewielkie liczby, które w niewielkim stopniu rzutują na zagrożenie w ruchu drogowym.

Jeżeli chodzi o autostrady, być może uprzedzę panią z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ale taką informacją oczywiście też dysponujemy. I chcę tylko powiedzieć, że jeśli chodzi o tę sieć dróg... Jeżeli nastąpi pewne przekłamanie w zakresie sieci dróg, to bardzo proszę o poprawienie mnie. W ubiegłym roku według danych GUS, właściwie z 2013 r., gdy sieć autostrad wynosiła 1 tysiąc 481 km, doszło do trzystu pięćdziesięciu dwóch wypadków, w wyniku których pięćdziesiąt osiem osób poniosło śmierć, a pięćset trzydzieści zostało

rannych. W związku z tym myślę, że te pięćdziesiąt osiem ofiar śmiertelnych na ponad trzy tysiące ofiar śmiertelnych w skali całej sieci drogowej w zasadzie też stanowi niewielki procent.

Dane uwzględniają również podział na poszczególne kategorie dróg, w zasadzie autostrad. Nie wiem, czy państwo są zainteresowani tym, żebym to wszystko w tej chwili przedstawiał. To jest oczywiście zawarte również w tym opracowaniu, o którym mówiłem, dostępnym na naszej stronie internetowej.

To tyle. Dziękuję. Jeżeli będą pytania, to oczywiście służę pomocą.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Czy pani z generalnej dyrekcji chciałaby jeszcze zabrać głos?

Skoro tak, to proszę.

### **Naczelnik Wydziału Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Ruchem w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Katarzyna Kwiecień:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Dane dotyczące autostrad zostały państwu przedstawione przez pana inspektora, ale ja chciałabym zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, że autostrady i drogi ekspresowe to są drogi o najwyższych standardach technicznych. I pomimo tego, że odbywa się na nich bardzo duży ruch i ten ruch odbywa się z dużymi prędkościami, to są to jednak drogi charakteryzujące się najwyższym poziomem bezpieczeństwa, chociażby przez samo rozdzielenie kierunków ruchu. Analizy, które wykonujemy w generalnej dyrekcji, również proces związany z zarządzaniem bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, pozwalają już na etapie planowania drogi wyeliminować z projektów czy z otoczenia tej drogi pewne mankamenty czy pewne defekty, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dlatego – pomimo tej jednak całej niezadowolającej liczby, którą podał pan inspektor, bo dla nas najbardziej akceptowalna byłaby wartość zero – musimy swoją uwagę skoncentrować w szczególności na sieci dróg krajowych, o tych niższych parametrach technicznych.

Jeszcze chciałabym się tylko odnieść do tej informacji dotyczącej chodników w województwie podkarpackim. W tym roku środki finansowe pozwalają nam na zrealizowanie kilkunastu odcinków chodników w województwie podkarpackim, więc mam nadzieję... To niewielka liczba, ale jednak troszeczkę budżet państwa pozwolił na to, żeby te zadania zrealizować w województwie podkarpackim. W całym roku 2014 – tylko kilka danych – będzie to ponad 50 km chodników i 13 km ciągów pieszo-rowerowych.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Teraz pytania pana senatora Świeykowskiego, senatora Śmigiełskiego i senatora Rulewskiego. Teraz ta trójka. Proszę.

### **Senator Aleksander Świeykowski:**

Dziękuję bardzo.

Wydaje mi się, że raport, jeżeli będziemy go słuchali w przyszłym roku, to pewnie będzie jeszcze lepszy niż ten obecny, bo kilka dni temu gdzieś wyczytałem, że wprowadzenie tych nowych kar i przepisów od 1 stycznia spowodowało drastyczny spadek wypadków. Zresztą sam jeżdżę samochodem i widzę, że teraz dłużej się jedzie do Warszawy, w ogóle gdziekolwiek się jedzie, to się jedzie dłużej, bo się jedzie wolniej, wszyscy starają się czy większość stara się przestrzegać tych przepisów, więc widać to już w tych pierwszych danych statystycznych.

Druga sprawa, ale pytanie konkretne, bo o ile sobie przypominam, to zdaje się, że też od 1 stycznia obowiązuje taki przepis, aby piesi poruszający się po zmroku poza terenem zabudowanym nosili jakieś światełka odblaskowe czy elementy odblaskowe. O ile rowerzyści do tego się stosują, o tyle piesi często w ogóle nie mają żadnych oznakowań i często człowiek ich zauważa w ostatnim momencie, w ostatniej chwili, co mogą powiedzieć sam ze swoich obserwacji, bo jeżdżąc po zmroku, widzę właśnie poza tym terenem zabudowanym sporo tych pieszych bez oznakowań. Ale z drugiej strony zastanawiam się, kto ma ich kontrolować. Co, będzie stał patrol na takim bezludziu i czekał na tego pieszego, który idzie bez tego światełka odblaskowego? Nie wiem, w jaki sposób można zastosować taki przepis. Oczywiście, może się zdarzyć, że będzie jechał patrol policyjny i trafi na takiego pieszego, no to wtedy może się nim zainteresować, ale to jest mało prawdopodobne, zwłaszcza że to w godzinach wieczornych, a więc patrolom policyjnym trzeba by było płacić nadgodziny.

I trzecia taka refleksja. Tak patrzę na te mapy na stronach 32, 33 i nasuwa mi się taki niezbyt ciekawy wniosek. Mianowicie wskaźnik demograficzny II, liczba ofiar śmiertelnych na sto tysięcy mieszkańców. To mi wręcz przypomina mapę wyników wyborczych prezydenckich, tak jak podział na Polskę wschodnią i zachodnią. Skąd to się bierze? Co to za jakieś rezultaty? Podobnie to wygląda w kategorii wypadków, do których doszło w wyniku nadmiernej prędkości. No, również ta ściana wschodnia jakoś tak wygląda... a jeśli chodzi o wypadki spowodowane przez młodych kierowców, no to już jest w ogóle jakiś dramat. Głównie czy największy udział na ścianie wschodniej. Skąd to się bierze? Czy to jest efekt, nie wiem, złych dróg, o których tutaj mówiono, czy braku chodników, o których wspominał senator Matusiewicz, czy to po prostu...? Nie wiem, jak to tłumaczyć. Może akurat jest mniej tam patroli policyjnych, może... nie mam pojęcia, skąd to się... czy jest jakaś próba wytłumaczenia tego zjawiska? To te trzy kwestie. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Chwileczkę, ad vocem pan senator Matusiewicz.

### **Senator Andrzej Matusiewicz:**

Chciałbym ad vocem panu senatorowi Świeykowskiemu odpowiedzieć, że nie ma ściany wschodniej, pan dwukrotnie powiedział „ściana wschodnia”, a jest Polska wschodnia. Proszę o tym pamiętać.

(*Senator Aleksander Świeykowski:* Dobrze, przepraszam. Będę pamiętał.)

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Proszę pamiętać.

Teraz pan senator Śmigiełski. Bardzo proszę.

### **Senator Bogusław Śmigiełski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Brakuje mi w tym sprawozdaniu takiej korelacji między natężeniem ruchu a wypadkami, to znaczy, które z dróg mają największe natężenie ruchu i czy tam jest największa liczba wypadków. Przypuszczam, że tak jest, ale chciałbym, żeby w takim raporcie było pokazane, w których miejscach to natężenie jest zdecydowanie większe i czy to rodzi konsekwencje.

Następna sprawa. Wydaje mi się, że jeśli mamy z tego wyciągnąć wnioski, to chcielibyśmy także podpowiedzieć pewną kwestię. Bo jeśli jest większe natężenie ruchu, to zapewne składowe podatkowe w paliwie są zdecydowanie większe w tych miejscach, gdzie jest większe natężenie ruchu. Pytanie jest: czy te środki wracają, żeby poprawić stan bezpieczeństwa w tych miejscach, gdzie natężenie ruchu jest zdecydowanie większe? Mówię to dlatego, że patrzę na liczbę wypadków w poszczególnych województwach i największa liczba wypadków jest w województwie mazowieckim, o dwadzieścia pięć wypadków więcej niż w województwie śląskim, a dróg jest tam dwa i pół raza więcej, a zatem można by było przypuszczać – gdyby założyć, że natężenie ruchu jest większe i prawdopodobieństwo wypadku jest większe – że na drogach województwa śląskiego liczba wypadków jest bardzo duża i na pewno płacimy też ogromne ilości składowych podatkowych w paliwie, które powinny wrócić do tego województwa i poprawić stan bezpieczeństwa na tych drogach. W związku z tym jest to również mój apel do państwa, żeby pokazać to, jakie państwo ma przychody ze sprzedaży paliwa, z tych składowych podatkowych, i jaka część wraca po to, żeby poprawić stan bezpieczeństwa. Chodzi nie tylko o nawierzchnię dróg, ale również o skrzyżowania, spawalnice, o kontrole, o radary, o wiele tych kwestii, które wpływają na bezpieczeństwo.

I trzecia informacja, której mi brakuje. Jeśli największa liczba wypadków, cztery tysiące, jest na terenie województwa śląskiego, gdzie krzyżują się dwa duże ciągi komunikacyjne, to jaką część tych wypadków powodują

ci, którzy przejeżdżają, a jaką część powodują mieszkańcy województwa śląskiego? Jest to pewnie trudne i niełatwe, ale zapewne na podstawie danych tych osób, które płacą mandaty w wyniku wypadku, łatwo jest taką statystykę zrobić. Płacą na rzecz Skarbu Państwa, ale można jasno określić, czy to są te osoby, które przejeżdżają przez województwo, czy... Bo moje spostrzeżenie jest takie: gdy wyjeżdżam na drogę krajową, autostradę A-4 czy przejeżdżam drogą ekspresową S1, czy drugą drogą, która prowadzi na południe, i widzę osoby z obcą rejestracją, to natychmiast zwalnim i zwracam uwagę na te osoby, które przejeżdżają z prędkościami zupełnie innymi i zachowują się w sposób niestandardowy, niezgodnie z przepisami, a zatem chciałbym, żeby moje spostrzeżenie zostało zanegowane przez takie statystyki lub potwierdzone. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Nie wiem, czy pan senator Rulewski odda w tej chwili głos panu senatorowi Kutzowi?

(*Senator Jan Rulewski: Nie.*)

Nie. No to, Panie Senatorze Kutz, proszę o chwilę cierpliwości. Pan senator Rulewski nie wykazał elastyczności w tej sprawie.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

### **Senator Jan Rulewski:**

Też nie. Jestem bardzo elastyczny i za chwilę oddam głos panu senatorowi Kutzowi.

(*Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: To wtedy już tak czy siak.*)

Nawet gdy pan będzie mówił, że jestem sztywniak.

Tak między nami, nie ma też Polski wschodniej ani zachodniej. To są kierunki.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Są krainy w Polsce – Pomorze, Mazowsze.

Przechodzę do pytań.

W tej statystyce państwo podali, że tysiąc sto cztery osoby zginęły w wyniku najechania na pieszych. Jest to takie pejoratywne oskarżenie, że to kierowcy najechali na pieszych. I nie byłoby w tym nic złego, nawet nie zadawałbym tego pytania, bo czasem trudno coś określić, gdyby nie fakt, że tę oto nieprawdziwą statystykę zniekształcają media, które na ogół zaczynają swoje dzienniki nie od różnych wiadomości o charakterze światowym, tylko od tego, że właśnie kierowca jechał za szybko, kierowca najechał na pieszego. Chciałbym, żeby rozwinąć odpowiedź na to moje pytanie: czy w tym najechaniu jest wina kierowców, czy też pieszych? Czy nie można by powiedzieć, że pieszy „wszedł na samochód”?

Drugie pytanie. Czy państwo dostrzega narastający problem: jedna osoba ginie na tydzień, motocykliści... Motocykliści, którzy sięją panikę w miastach i na drogach, którym... Byłem motocyklistą, nawet objeżdżaczem, więc doskonale wiem: jeden mały ruch, jeden mały kamyk to jest śmierć. Prawda, że można powiedzieć, przecież jesteśmy liberalnym państwem, bo państwem ludzi wolnych, nie

możemy ograniczać, ale prawdą jest, że te motocykle, te maszyny tysiackonne funkcjonują tam, gdzie są autostrady, gdzie są dopuszczalne warunki. Jednak u nas nie wszędzie są autostrady i nie wszędzie można tysiackonną maszyną popisywać się, przy tym oczywiście jeszcze wyłączając tłumik. Dziękuję bardzo.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Prosiłbym o odpowiedzi, ale bardzo bym prosił, żeby były bardzo syntetyczne, dlatego że senatorowie są zainteresowani tą sprawą, a na 18.00 zostało zaplanowane kolejne posiedzenie komisji. Wobec tego będę prosił również kolejnych senatorów o naprawdę krótkie pytania. Bardzo proszę.

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

Dobrze. Postaram się maksymalnie syntetycznie.

Ponieważ jest duże zainteresowanie odnośnie do skutków wprowadzenia nowych regulacji, to jeśli pan przewodniczący pozwoli, mamy przygotowane najnowsze dane. Porównaliśmy okres od wprowadzenia regulacji, czyli od 18 maja do 30 czerwca tego roku, z takim samym okresem ubiegłego roku. Jeżeli chodzi o wypadki drogowe i ich skutki w ujęciu ogólnym, odnotowaliśmy spadek liczby wypadków drogowych o 21,6%, czyli o ponad tysiąc czterdzieści sześć wypadków mniej; spadek liczby osób zabitych o 33,7%, czyli prawie 34%, to jest łącznie o sto trzydzieści osiem osób zabitych mniej; spadek liczby rannych w wyniku wypadków o 20%, co daje tysiąc sto siedemdziesiąt pięć osób mniej, to jest ten sam okres, rok do roku.

Jeżeli chodzi o wypadki spowodowane przekraczaniem dopuszczalnej prędkości, to odnotowaliśmy spadek liczby wypadków o 25%, spadek liczby zabitych o 46,5% i spadek liczby rannych o 28%.

Ostatnia część tej regulacji dotyczyła wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących, tu również notujemy spadki: wypadków drogowych o 37,3%, liczby zabitych o 66,7% i liczby rannych o 34,8%. W każdej kategorii odnotowujemy spadki, tak że ta nowa regulacja rzeczywiście zadziałała.

Jeżeli chodzi o pozostałe pytania pana senatora Świeykowskiego, za które bardzo dziękuję, to przede wszystkim tak, rzeczywiście ściana wschodnia, jeśli mogę tak powiedzieć, jest słabsza.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie mogę tak powiedzieć. Województwa wschodnie, na wschodnim obszarze Polski, rzeczywiście charakteryzuje słabsza infrastruktura drogowa – myślę, że koleżanka z generalnej dyrekcji się ze mną zgodzi – i troszkę inna mentalność. Oczywiście to, co mówię, to jest duże nadużycie, ale rzeczywiście wychodzi na to, że Polacy we wschodnich województwach mają cięższą nogę, jeżeli mogę tak powiedzieć, ponieważ tam rzeczywiście notujemy więcej wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.

Jeżeli chodzi o korelację pomiędzy natężeniem ruchu a wypadkowością – pytanie pana senatora Śmigiełskiego – koleżanka z generalnej dyrekcji już wspomniała, że mimo tego, że największe natężenie ruchu jest tak naprawdę na największych drogach, tych najlepszych kategorii, czyli na autostradach i drogach ekspresowych, to tam wypadkowość jest najmniejsza, czyli tak naprawdę wbrew pozorom nie można zestawiać bezpośrednio natężenia ruchu z liczbą wypadków, bo trzeba by to jeszcze zestawić z tym, jakiej kategorii jest dana droga, czy to jest autostrada, czy to jest droga ekspresowa, czy to są drogi trochę słabsze.

Jeśli chodzi o województwo śląskie i pytanie, kto powoduje wypadki: czy mieszkańcy, czy osoby przyjezdne, to ja nie chciałabym tego kategoryzować, nawet na poziomie naszego dokumentu, dlatego że my chcemy traktować równo wszystkich obywateli, wszystkich Polaków. Wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako piesi, jak i jako kierowcy. Kiedy prowadzimy pojazd, jesteśmy kierowcami, kiedy go zostawiamy na parkingu, stajemy się pieszymi i nie zawsze jest tak, że to ci napływowi, że tak powiem, kierowcy powodują wypadki, dlatego że, proszę pamiętać, tak naprawdę spadek uwagi następuje u mieszkańców danego regionu, w momencie kiedy wracamy do domu, bo znamy drogę i to nas gubi, jedziemy na pamięć. Bardzo podobna sytuacja jest – jeszcze pozwolę sobie tylko wspomnieć – w przypadku telefonów komórkowych, kiedy kierowca, odpisując na esemesa, potrafi przejechać nawet pół kilometra na ślepo, że tak brzydko powiem, czyli tak naprawdę nie jest w stanie powtórzyć drogi, którą jechał, bo kompletnie nie skupiał się na tym, że jedzie. Tak że wbrew pozorom, nie chciałabym przesądzać, czy to mieszkańcy, czy obcy kierowcy są tymi, którzy głównie powodują wypadki.

Jeżeli chodzi o pytania pana senatora Rulewskiego, to rzeczywiście dostrzegamy również problem motocyklistów. Jednak w Polsce przede wszystkim jest problem pieszych. To jest podstawowy problem na polskich drogach. Tak jak wspomniałam, co piąty pieszy ginący na drogach Unii Europejskiej to Polak, 1/3 osób zabitych w ubiegłym roku to byli piesi. Tak że ten problem musimy rozwiązać w pierwszej kolejności, co nie oznacza, że problemu motocyklistów nie dostrzegamy. Podjęliśmy współpracę z NGO, z organizacjami pozarządowymi, które reprezentują środowiska motocyklowe, i wspólnie staramy się rozmawiać, czy w jakiś sposób możemy coś wspólnie zrobić, tak aby też nie traktować motocyklistów jako samo zło na drogach, bo oni są takimi samymi użytkownikami dróg jak inni i też mają prawo do poruszania się po tych drogach, warto jednak uczulić kierowców, aby zwracali na nich uwagę.

Bardzo dziękuję za uwagę dotyczącą mediów. Przeprowadziliśmy wspólnie z Bankiem Światowym szkolenie dla mediów na temat tego, jak należy komunikować kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zawracaliśmy uwagę, żeby nie komunikować liczby osób zabitych i rannych na zasadzie statystyk: doszło do dwudziestu wypadków, zginęło tyle a tyle osób, bo to jest wtedy statystyka. Zmiany już są dostrzegalne, bo na przykład w Polskim Radiu, w Jedyńce, jeżeli podają, że doszło do wypadku, to mówią, że zginęła trzyosobowa rodzina, kobieta w ciąży i nie wiem... osoba w wieku trzydziestu czy

czterdziestu lat, zupełnie inne jest odczucie czegoś takiego. Czyli nie robić z wypadków statystyki. Oczywiście, bezpośredniego wpływu na media nie mamy, możemy zachęcać dziennikarzy, możemy szkolić i to robimy, i staramy się też podsuwać im bezpośrednio dokumenty. Mamy już całą siatkę medialności, tak mogą to nazwać, w sekretariacie krajowej rady, uspojniliśmy również komunikację i z Policją, i z generalną dyrekcją, i z GITD na poziomie krajowej rady, tak że staramy się komunikować wszystko w syntetyczny sposób.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Zaborowski, pani profesor Rotnicka...

Proszę?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pan senator Kutz, później pan senator Zaborowski i pani senator Rotnicka.

### **Senator Kazimierz Kutz:**

Zawsze jakoś tak jest, że jest tendencja do pomijania mojego głosu.

Ja chciałbym zapytać o wpływ tradycyjnego opilstwa sobotnio-niedzielnego, zwłaszcza na polskich wsiach. Jakież może dwadzieścia lat temu znalazłem się bowiem w sobotę w szpitalu w okolicach Skierniewic i wtedy dowiedziałem się od lekarza dyżurnego, że zawsze w weekend, jak to się dziś mówi, taki problem się wylania. Mianowicie wtedy zbudowano tę szybką trasę Warszawa – Katowice, tę gierkówkę, i tak się nieszczęśliwie stało, że po jednej stronie zostały wszystkie knajpy, a po drugiej były wsie. I on mówił, że tam jest takie zjawisko, że zawsze w sobotę w nocy itd. przywożą przejechanych pijanych chłopów, ponieważ oni wracają późno do domu i stają przed tą właśnie luksusową szosą i ze strachu próbują się przez nią przeczołgać, i wtedy bywają najeżdżani przez samochody, bo ich nie widać. Ja myślę, że ta tradycja gdzieś istnieje, zwłaszcza teraz, gdy jest tyle autostrad, i chciałbym się dowiedzieć, jak wygląda dzisiaj na terenach wiejskich w tych nowych przestrzeniach drogowych ten problem tego weekendowego nawyku upijania się chłopów, których przecież nie można namówić do tego, aby w sobotę czy w niedzielę nie pili. Chciałbym się dowiedzieć, jak to wygląda jako proces, który obserwujemy przez jakiś czas. Jak oni sobie radzą, ci chłopcy, z tymi nowymi autostradami, na przykład jaki procent wypadków śmiertelnych stanowią takie właśnie wypadki?

*(Senator Aleksander Świeżykowski: Jedna tylko uwaga: chłopów już nie ma, są rolnicy.)*

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Ja myślę, że koledzy senatorowie próbowali panu częściowo odpowiedzieć na to pytanie, a tak poważnie to za chwilę. Bardzo proszę.

Pan senator Zaborowski, pani senator Rotnicka.

Bardzo proszę, no, w miarę, żeby jeszcze... bo są głosy.

### Senator Roman Zaborowski:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Postaram się bardzo króciutko. A więc województwo pomorskie, to jest strona 58, jest tam taki zapis: „jako główny problem województwa można uznać liczbę i ciężkość zdarzeń związanych z najechaniem na drzewo” i jest tam jeszcze jedno zdanie, itd. Pani Dyrektor, wydaje mi się, że to zdanie było również wpisane w takim raporcie rok temu, a być może i w poprzednich latach. Moje pytanie dotyczy w szczególności województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, bo i ciężkość zdarzeń, i liczba zdarzeń, i liczba ofiar śmiertelnych jest tam bardzo wysoka, zdecydowanie odbiegająca od średniej krajowej. Co jest? W czym tkwi problem? Bo jak rozumiem, pani dyrektor mówiła, że wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą zajmować się takimi regionalnymi sprawami, które gdzieś tam się pojawiają, tymi wypadkami ponad średnią. Ale czy to nie jest kwestia legislacyjna? No bo, czy to jest brak pieniędzy dla zarządców dróg, czy te drzewa są pod jakąś specjalną ochroną? Czy Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska robi tu jakieś trudności? Bo naprawdę, ja jestem z tego województwa, i liczba tych zniczy, krzyży i obdartych drzew po wypadkach jest już tak duża, że aż przykro się poruszać po tym terenie.

Drugie pytanie. Byłem na takim spotkaniu rok temu w województwie pomorskim i Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, bardzo bogate spotkanie itd., ale gdy zasypali mnie listą postulatów legislacyjnych, to zadałem im tylko jedno pytanie: czy ślą te wszystkie postulaty do krajowej rady i czy one są analizowane? I w związku z tym mam pytanie, bo oczywiście w raporcie są postulaty legislacyjne, więc chciałbym się dowiedzieć, jak one powstają. Dziękuję bardzo.

### Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję.

Myślę, że na pytanie dotyczące ochrony środowiska, Panie Senatorze, od razu odpowie pani przewodnicząca Komisji Środowiska.

Bardzo proszę, Pani Senator.

### Senator Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Ja chciałabym tylko zapytać o pewną sprawę. Bo są województwa, które we wszystkich wskaźnikach, określanych jako skutki zdarzeń drogowych, odnotowują spadek, i są takie, gdzie prawie we wszystkich tych wskaźnikach następuje wzrost. Czy państwo to śledziliście z roku na rok? Bo w raporcie są dane porównujące rok 2013 i 2014. Gdyby to porównać, to czy ta tendencja się utrzymuje? Wykresy trendów, jakie pokazujecie, w niektórych województwach mają pochYLENIE niewielkie, co oznacza, że te spadki idą tak stopniowo, w niewielkim stopniu, a w innych województwach te wykresy są w miarę strome, co oznacza, że ten spadek z roku na rok jest coraz większy. To jest pierwsze pytanie.

Jeśli chodzi o drugą kwestię, to kolega wywołał dyskusję, która się toczy nie tylko tu, ale i w mediach, i wszędzie indziej: powycinajmy drzewa, bo one nam szkodzą, bo przeszkadzają nam w jeździe itd., ale istnieje chyba nadal takie policyjne zalecenie: dostosuj prędkość swojego pojazdu do warunków drogowych. I to jest rozwiązanie problemu. Jeżeli wiemy, że droga jest wąska i rosną przy niej drzewa, zwolnijmy. Dziękuję.

### Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Dlaczego jest więcej ofiar śmiertelnych? No bo jest ciężka noga, byle jaki samochód i młodość.)*

No, ale czasami bywało, że te drogi, o których oboje państwo mówicie, to były drogi na dorożki. To nie są drogi na samochody, więc one naprawdę są wąskie. Mówię o tym, rozumiejąc, że trzeba zwolnić, zgadzam się z tym. Ale w wielu miejscach one były budowane do innego typu pojazdów.

*(Senator Aleksander Świątkowski: Ale one są ładne.)*

Panie Senatorze, później oddam panu głos.

Bardzo proszę.

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

Bardzo dziękuję i pani senator, i panom senatorom za te zadane pytania.

To może tak. Za chwilę oddam głos Policji i kolega będzie mógł więcej powiedzieć na temat nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, ponieważ to przede wszystkim Policja ukierunkowuje swoje działania nadzorcze w konkretnych obszarach, wyznaczając te miejsca szczególnego ryzyka, i tak samo co do odblasków, bo zapomniałam odpowiedzieć panu senatorowi, więc będę zobowiązana koledze, jeśli się do tego odniesie.

Jeżeli chodzi o województwa pomorskie, warmińsko-mazurskie i problem drzew, to wycinka drzew nie jest odpowiedzią na problem drzew. Drzewo nie wyskoczyło na drogę. Tak to wygląda w rzeczywistości. Co należy zrobić? Uspokajając ruch za pomocą inżynierskich rozwiązań, czyli mam na myśli tak zwane fizyczne środki uspokajania ruchu: budowanie wysp, poszerzanie poboczy. Za każdym razem należy analizować sytuację w danym regionie, nie można tego legislacyjnie zarządzić ogólnie, że teraz wytniemy wszystkie drzewa i problem się rozwiąże, ponieważ sytuacja w każdym obszarze jest inna. W niektórych obszarach część drzew trzeba będzie usunąć i posadzić nowe. Ale ważne jest przede wszystkim stosowanie fizycznych środków uspokajania ruchu, bo niezależnie od tego, czy jest tam drzewo, bardzo często właśnie nadmierna prędkość powoduje to, że ten samochód wypada z drogi.

Jeżeli chodzi o pytanie pani senator, to nowa formuła sprawozdania jest od 2013 r., trendy zaś pokazujemy na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat, od 2004 do 2014 r. Tym samym jest to porównanie, czy w danym województwie liczba

wypadków i ofiar spada, czy wzrasta. I jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bo chyba się do wszystkiego odniosłam, to tylko prosiłabym kolegę z Policji o zabranie głosu.

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora  
Biura Prewencji i Ruchu Drogowego  
w Komendzie Głównej Policji  
Leszek Jankowski:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja sobie pozwoliłem zanotować kilka kwestii, które pojawiły się podczas zadawania pytań.

Króciutko. Jeśli chodzi o odblaski, to faktycznie, obojętnie taki nastąpił, jeżeli mnie pamięć nie myli, dokładnie 31 sierpnia ubiegłego roku i oczywiście Policja wzięła sobie do serca te przepisy, dlatego że my, chcąc nie chcąc, jesteśmy odpowiedzialni za egzekwowanie obowiązującego prawa. Najgorszy, niestety, okres to jesień, zima, a więc okres, w którym ginie najwięcej osób pieszych, i nasze działania skoncentrowane były przede wszystkim na egzekwowaniu przepisów. Przy czym chcę podkreślić, że w pierwszej kolejności to była kwestia pouczeń, kwestia przypominania o tym obowiązku, ale również rozdawania odblasków. Chcę również powiedzieć, że w tym roku też szykujemy się na ten okres, w którym, niestety, ginie najwięcej osób, a więc jesień, zima. Będziemy dysponować prawie milionem odblasków i również przy okazji innych działań, nie tylko podczas kontroli tych osób, które nie stosują się do tego przepisu, będziemy te odblaski rozdawać i egzekwować, żeby te odblaski były noszone. To tyle, jeżeli chodzi o odblaski.

Druga kwestia. Pojawiło się pytanie, dlaczego mówi się o najechnaniu na pieszego. Króciutkie wyjaśnienie. Czym innym są wypadki z udziałem pieszych, czym innym jest najechnanie na pieszego. Najechnanie na pieszego to nic innego jak potrącenie pieszego z winy kierowcy bądź z winy pieszego. Natomiast wypadek z udziałem pieszego może być w okolicznościach choćby takich, że dwa samochody się zderzają i siłą uderzenia wjeżdżają na chodnik, gdzie również ginie pieszy idący chodnikiem. W związku z tym nie mówimy tu o typowym najechnaniu na pieszego na skutek jakiejś przyczyny, tylko powiem kolokwialnie, może o rykoszecie, gdy również w tego typu okolicznościach ginie pieszy. Choćby po upadku latarni, która wcześniej została uderzona przez pojazd.

Odnosząc się już precyzyjnie do pytania dotyczącego tego najechnania na pieszego, chcę powiedzieć, że 60% takich potrąceń ma miejsce z winy kierującego pojazdem, 32% zdarzeń jest z winy pieszego, przy czym, o ile jest tutaj dosyć wyraźnie zarysowana tendencja, że więcej wypadków powodują kierowcy względem pieszych, naruszając ich prawa, o tyle inaczej wygląda kwestia zabitych w tych wypadkach, dlatego że w wypadkach z winy kierowcy ginie 36% ofiar tych wypadków, natomiast w wypadkach z winy pieszego... no chcąc nie chcąc, jeżeli pieszy wy-

musi pierwszeństwo na pojeździe, to zazwyczaj ten pieszy ponosi śmierć. W związku z tym w tych wypadkach ginie 51% ofiar tych wypadków.

Jeżeli chodzi o drzewa, to też pozwolę sobie króciutko się odnieść. Analizujemy również tendencje w zakresie wypadków z udziałem drzew. W tej chwili skierowaliśmy pismo do wszystkich komend wojewódzkich, oczywiście w obszarze ruchu drogowego, prosząc o informacje, jakie działania były podejmowane w ostatnich latach w zakresie zminimalizowania czy ograniczenia liczby wypadków spowodowanych najechnaniem na drzewo. Zbiórczą informację będziemy mieć pod koniec lipca. Myślę, że na podstawie tych informacji będziemy mogli wypracować pewne schematy czy pewne wytyczne, które się sprawdziły w danych województwach, i przekazać je, na zasadzie dobrych praktyk, do innych województw, żeby również zabiegały o takie działania, aby można było tę poprawę osiągnąć. Taką informację przekazemy także do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Niewykluczone, że zwrócimy się również z prośbą o to, żeby państwo zlecił przeprowadzenie takich badań, w jaki sposób można ograniczyć liczbę tych zdarzeń.

I odnosząc się jeszcze do zapytania dotyczącego nietrzeźwych pieszych, powiem, że takie dane oczywiście też gromadzimy. Potwierdzam, że niestety, piątek, sobota, niedziela to są te dni weekendu, które sprzyjają wypadkom z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, nie tylko pieszych, ale również kierujących pojazdami. Jeżeli chodzi o nietrzeźwych pieszych, którzy spowodowali wypadki w ubiegłym roku, było to siedemset wypadków, w których zginęły sto dwie osoby. I już odnosząc się bardzo precyzyjnie do pytania, jeśli chodzi o stanie na jezdni bądź leżenie, czyli to, o czym była mowa, to w ubiegłym roku były siedemdziesiąt cztery takie wypadki, w których zginęło dwadzieścia dziewięć osób. Góruje nieostrożne wejście nietrzeźwego pieszego przed jadący pojazd: w wyniku czterystu czterech takich wypadków zginęło czterdzieści pięć osób. I to tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Senator Gintowt-Dziewałtowski, później pan senator Iwan i pan senator Meres.

Bardzo panów jeszcze raz proszę o krótkie pytania, bo za chwilę mamy wspólne posiedzenie dwu komisji, które tu są.

**Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:**

Panowie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja wesprę senatora Śmigiełskiego. Jeżdżę bardzo dużo, 5–6 tysięcy km miesięcznie, prawie jak kierowca zawodowy. To po pierwsze. Siódmkę znam na wylot, bo jeżdżę nią tam i z powrotem. Tam mam do wyboru i drogę ekspresową, i drogę publiczną, zwykłą i krajową, mogę więc obserwować, jak to wszystko wygląda. I od czasu do czasu mieszkam w Szczytnie, gdzie również obserwuję ruch samochodowy. Proszę państwa, w Szczytnie od tego momen-

tu przez najbliższe cztery miesiące na dziesięć samochodów osiem ma rejestrację warszawską. I tak będzie przez cztery miesiące. Dlatego też uważam, że niezbędne jest również informowanie nas o tym, skąd są samochody, z jaką rejestracją, te, których kierowcy popełnią przestępstwo albo dopuszczają się wykroczenia drogowego na danym terenie. To nie jest tak, że robią to tylko i wyłącznie tubylcy, to nie jest tak. Tym bardziej że jak znam rzeczywistość, to bardzo często bywa tak, zwłaszcza wśród młodych kierowców, że gdy on się wyrwie już ze swojego miasta, miasteczka, to na obcym terenie jeździ na ogół szybciej i mniej ostrożnie. Tak że bardzo byśmy prosili na przyszłość o informację o tym, kto to zrobił i jaka była tego przyczyna.

Przyznam się, że jestem zdziwiony, że panowie nie klasyfikujecie złego stanu dróg jako przyczyny wypadków drogowych. Jeśli jest dziura w jezdni, jeśli są koleiny, to przecież ewidentną przyczyną jest stan techniczny drogi. Jeżdżąc siódmką, miałem okazję obserwować koleiny o głębokości 30 cm.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę pana, ja nie jestem od tego, aby ewidencjonować, co się dzieje na drogach. Ja widzę, co się dzieje, kiedy jadę, i wiem, że tego rodzaju zdarzenia mają miejsce, bo również moi znajomi wpadali w dziurę. Wystarczy, że spadnie deszcz, i koleiny nie widać, wystarczy, że spadnie deszcz, i dziury nie widać. Można jechać 30 km/h i można wylecieć z szosy. Nie ma żadnego problemu.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Jeśli jest dziura, to rzeczywiście najczęściej stawia się znaki drogowe, ale często tych znaków w ogóle nie ma. Stąd też uważam, że tego rodzaju przyczyna powinna być jasno sklasyfikowana: przyczyną wypadku drogowego jest zły stan techniczny drogi. No niestety, tak to bywa, jeżeli tak oczywiście jest.

Kolejna kwestia. Na polskich drogach jest przerażająca ilość znaków drogowych, już nie mówię o banerach, o różnego rodzaju reklamach et cetera, et cetera, tego nigdzie w Europie panowie nie spotkacie, nigdzie. Policja jest za to współodpowiedzialna, bo to wy decydujecie o tym, jakie znaki drogowe można ustawić i jakie można zdjąć. No skandalem jest w ogóle...

Czy panowie mnie słuchacie? Cieszę się.

...Skandalem jest zachowanie znaków drogowych kolejowych na przejazdach kolejowych, których już dawno nie ma, gdzie stoją znaki stop, krzyże świętego Andrzeja itd. Nic nie robicie w tej sprawie. Podnoszę tę sprawę od wielu lat. Pisałem interpelację jako poseł, pisałem zapytania i prośby o wyjaśnienie do ministra infrastruktury. Każdy mi obiecywał, że zrobi się z tym porządek, i nic się z tym nie dzieje. Ja, podobnie jak pan przewodniczący, mieszkam na ścianie wschodniej, warmińsko-mazurskie – mam prawo, ty nie używasz, ja będę używał – w naszym województwie stan infrastruktury drogowej jest najgorszy...

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Witek, przepraszam, po koleżeńsku bardzo cię proszę.)*

Już, dochodzę do końca, dochodzę do końca.

...I w związku z tym, moim zdaniem, trzeba się również wziąć i do tego, bo nadmierna ilość znaków drogowych powoduje, że kierowcy zaczynają po prostu lekceważyć te znaki, przestają na nie zwracać uwagę.

Jestem przeciwny wycince drzew przydrożnych. Uważam, że to do niczego nie prowadzi. Mówię to jako mieszkaniec województwa warmińsko-mazurskiego, jako ten, który bardzo dużo jeździ. Wiem, że większość dróg publicznych na Mazurach jest obsadzona starodrzewem, często bardzo cennym, to są trzystu-, czterystuletnie dęby. Jest taka aleja dębowa pod Jedwabnem i uważam, że powinniśmy to chronić, a nie niszczyć.

I w moim przekonaniu brakuje w raporcie jednej informacji. Co rada proponuje zrobić, żeby przepustowość polskich dróg publicznych zwiększać, a nie ograniczać, czym się generalnie zajmują Policja, ministerstwo i rada także. Co zrobić, aby tę przepustowość zwiększyć? Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Iwan. Stanisławie, proszę.

### **Senator Stanisław Iwan:**

Dwie kwestie. Jedna sprawa to jest... Dochodzi do jakiejś, powiedziałbym, falandyzacji prawa w zakresie ruchu drogowego. Też jeżdżę po Polsce po wielu województwach i muszę powiedzieć, że szczególnie w miastach jest bardzo duża różnorodność, jeżeli chodzi o zachowanie pieszych i kierowców na przejściach. Są takie miejsca, takie miasta, gdzie strach do tego przejścia dla pieszych podjechać, bo żeby człowiek jechał nie wiadomo jak, pieszy nie ma zwyczaju, żeby się w ogóle zatrzymać i na cokolwiek patrzeć, komórka tutaj, tam sobie idzie, bo jemu się podobno należy pierwszeństwo, co nie jest zgodne z przepisami ruchu drogowego. Są też inne miejsca w Polsce, gdzie ja, ponieważ najczęściej jeżdżę właśnie tam, gdzie ci piesi nadużywają tego swojego prawa, widząc pieszego, który się zbliża 10 m do przejścia, stają przed przejściem na wszelki wypadek, żeby się coś nie stało, a on też staje i mi się kłania, i dziękuje, że ja stanąłem przed tym przejściem. Więc coś z tym fantem trzeba zrobić, bo naprawdę, wierzcie mi państwo, że są takie miejsca, na przykład u mnie w Zielonej Górze, gdzie strach jest podjechać do przejścia dla pieszych, bo piesi uważają, że to jest trakt pieszy i im się absolutnie wszystko należy. W innych miejscach jest inaczej.

Ponieważ jestem z Zielonej Góry, to jeszcze chciałbym podjąć jedną kwestię: droga śmierci, S, pod Zieloną Górą, tam się w tej chwili zaczęły prace, za dwa lata będzie drugi pas. Policja i służby drogowe próbowały coś poprawić, zmieniono organizację ruchu. Jak co tydzień dochodziło do wypadku śmiertelnego, tak dalej dochodzi, nie zdało to egzaminu. Jest to niezwykle niebezpieczne miejsce między Sulechowem a Zieloną Górą, mniej więcej na wysokości Zawady, i tam nieustająco, czasami codziennie... A w tej chwili, rzeczywiście tak jak mówiono, ludzie jadą tamtędy nad morze i to nie są miejscowi kierowcy, którzy najczęściej powodują te wypadki, tylko to jedzie południowa Polska, w kierunku Świnoujścia, Międzyzdrojów itd., i tam wiecznie są wypadki, każdego dnia, a czasami po dwa dziennie. Coś z tym fantem trzeba zrobić.



### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Generale, bardzo pana proszę o skondensowaną myśl.

### **Senator Zbigniew Meres:**

Panie Przewodniczący, bardzo krótko.

Ja, tak jak wielu tutaj, zabierałem głos również w zeszłym roku i mówiłem o tym, że należałoby w tym materiale zawrzeć takie dane, które mówią o tym, jak sieć ratownictwa drogowego wpływa na zmniejszenie liczby zabitych. Ta sieć jest w tej chwili niezwykle szeroka. Ta infrastruktura techniczna jest bardzo dobra, bardzo mocna. Jeżeli patrzymy na wypadek w telewizji, to widzimy straż pożarną, pogotowie, Policję, no i ewentualnie służby ruchu drogowego i oczywiście LPR, który ma za mało helikopterów. Ale nigdzie w tym materiale, choć mijają kolejne lata, nie ma odzwierciedlenia tego i również sugestii, gdzie należałoby tę sieć ratowniczą, na przykład na tego typu bardzo uczęszczanych drogach, poprawić. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Ja może na zakończenie chciałbym jeszcze nawiązać do głosów senatora Gintowt-Dziewałtowskiego i senatora Śmigielskiego i zwrócić się do szanownej Policji.

Szanowni Panowie, jeżeli mówiłem o drodze, to nie mówiłem tylko o dziurze. Są trzy województwa i nie ma zaleceń pani sekretarz, co należy w tych województwach zrobić. Wymienię je: dolnośląskie, małopolskie i pomorskie. Wszędzie tam jest zwyżka procentowa, w jednym województwie we wszystkich kategoriach, w kolejnym w czterech kategoriach na pięć i w dolnośląskim znaczna, w trzech kategoriach na pięć. Ja bym oczekiwał, że ta analiza czemuś służy. Służy to ministerstwu infrastruktury, ponieważ przewodniczącą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest pani minister, do analizy, co należałoby w tych województwach zrobić. Jest określenie poziomu bezpieczeństwa, o którym mówiła pani z generalnej dyrekcji, ale nie wysnuła z tego materiału żadnych wniosków. Takie kwestie jak poziom bezpieczeństwa na tej drodze, koleiny, przepustowość, o której tu była mowa, powinny znaleźć odbicie w planach inwestycyjnych, żeby ta analiza czemuś służyła.

I ostatnia kwestia à propos motocyklistów: mają fajne maszyny, warto na to popatrzeć, ale, Szanowni Panowie, którzy strzeżecie bezpieczeństwa, to, co się dzieje na drogach krajowych, mówię na przykład o drodze krajowej numer 8, to jest druga droga śmierci, opisywana tak przez media, nie przeze mnie. To, co wyprawiają czasami motocykliści na podwójnych ciągłych... Warto im się czasami przyjrzeć, a nie tylko tym, co jeżdżą samochodami.

I prosiłbym o komentarz dotyczący stopnia identyfikacji kategorii dróg, na których doszło do wypadków. To jest mapka na stronie 24. Nie bardzo rozumiem, czy nie wiadomo, czyje drogi? Bo minimalny stopień identyfikacji to 47%, a maksymalny 100%, więc może jest jakiś problem ze slajdem, bo to by oznaczało, że nie wiadomo, czyja była droga, na której nastąpił wypadek. Slajd na stronie 24, pokazujący wszystkie regiony Polski.

Bardzo proszę. Jeżeli chciałaby się pani ustosunkować do tego, to bardzo proszę.

Rozumiem, że nie ma więcej głosów, ponieważ za chwilę mamy wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej i Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Oddaję państwu głos.

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

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Panowie Senatorowie, bardzo dziękuję za te pytania.

Odniosę się do tych pytań, co do których mam wiedzę i mogę się do nich odnieść. Jeżeli chodzi o przegląd oznakowania, to pełnomocnik rządu do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego ogłosił przegląd oznakowania w całej Polsce. Pilotażowo w Bydgoszczy, w mieście Bydgoszcz i w powiecie bydgoskim, zostało to ogłoszone w piątek. Koordynatorem jest właściwy oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pozostali zarządcy dróg skorzystają z wiedzy generalnej dyrekcji w zakresie przeprowadzania audytu bezpieczeństwa i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ dotyczyć to będzie wszystkich kategorii dróg, dzięki temu, że przeglądem zostały objęte i miasto Bydgoszcz, i powiat bydgoski. Wnioski z tego przeglądu, rekomendacje – tam również współdziała lokalna Komenda Wojewódzka Policji – zostaną następnie przedłożone Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. My z tego opracujemy wytyczne i te wytyczne zostaną skierowane do wszystkich samorządów, czyli wskażemy, w jaki sposób należy usunąć to zbędne oznakowanie, bo o to będzie chodzić. Znaków jest za dużo, pełna zgoda, tak że w tym kierunku będziemy działać: konkretne wytyczne.

Co robimy, jeśli chodzi o wnioski? To odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego – opracowujemy właśnie wytyczne.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pilotaż zakończy się we wrześniu i we wrześniu zostaną skierowane... To jest działanie zaplanowane na najbliższe dwa, trzy miesiące. Ogłoszone przez...

*(Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski: Kiedy drogi zostaną oznakowane lepiej niż dziś?)*

Ciężko mi, Panie Senatorze, odpowiedzieć na to pytanie w ten sposób postawione.

Co my robimy jako sekretariat, jako jednostka? Opracowujemy wytyczne. Czyli na przykład, tak jak to jest opisane w sprawozdaniu: wojewódzkie rady zgłaszały nam, że dla nich największym problemem jest to, że nie mają

podręcznika. Nie wiedzą, jak budować. W związku z tym we współpracy z Politechniką Gdańską opracowaliśmy ogromny... To jest pierwsza monografia, ten podręcznik ochrony pieszego, który wprost mówi o tym, jak należy budować urządzenia ochrony pieszych, jak należy je stosować i gdzie. Czyli jeśli jest jakiś problem, to dzięki temu podręcznikowi, bo to jest naprawdę ogromna monografia, proszę mi wierzyć, można odnaleźć wskazówki dla każdego przypadku. Dlatego wydrukowaliśmy tego tak dużą liczbę, czyli dwa tysiące egzemplarzy, i zostało to skierowane do wszystkich powiatów w Polsce, czyli zesłaliśmy na poziom regionalny. Jest prośba o dodrukowanie. I tak każdy problem będziemy adresować, czyli zbieramy to na poziomie centralnym, opracowujemy wytyczne i w ten sposób pomagamy naszym jednostkom w regionie.

Jeżeli chodzi o te pozostałe kwestie, to będzie się musiał do nich odnieść kolega z Policji.

Aha, jeszcze pytanie o obszar z ratownictwa, jeszcze pytanie pana generała. Proszę pamiętać, że Ministerstwo Zdrowia nie jest członkiem krajowej rady, nie jest uwzględnione w ustawie. Ministerstwo Zdrowia współpracuje z nami na zasadach dobrej współpracy, tak samo jak GITD. Ale rzeczywiście, bardzo słusznie zauważył pan generał, że obszar ratownictwa jest bardzo ważny, i dlatego w podsumowaniu Programu Realizacyjnego jest stosowny obszar, w którym jest wskazane ratownictwo i w jaki sposób doposażenie jednostek wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Oczywiście postaramy się pogłębić w następnym sprawozdaniu kwestie tego, jak to, że przybywa sprzętu, przekłada się na to bezpieczeństwo, choć może być bardzo ciężko pokazać bezpośrednią korelację pomiędzy tym, że zakup jednego śmigłowca wpłynął na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, z podaniem konkretnej liczby. Możemy to pokazać na przykładzie województwa, jeśli weźmiemy pod uwagę region białostocki, gdzie tego jednego śmigłowca brakowało. Jeżeli liczba wypadków zacznie tam spadać, to możemy stwierdzić, że ten zakup śmigłowca był jednym z czynników, bo wpływ mogły mieć jeszcze inne czynniki.

Jeżeli chodzi o kwestię przepustowości, to oddałabym głos koleżance z generalnej dyrekcji, a jeśli chodzi o uwzględnianie cudzoziemców i lokalnych rejestracji, to koledze z Policji.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Ale te zalecenia dla tych trzech województw? Nie usłyszałem pani odpowiedzi. Samo zestawienie statystyki nie jest skomplikowaną sprawą, jeżeli się ma narzędzia, a nie widzę tutaj... A sytuacja w tych trzech województwach jest naprawdę dramatyczna. Ale to może poprosiłbym o odpowiedź na piśmie.

*(Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Agata Foks: Postaramy się odpowiedzieć pisemnie.)*

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę generalną dyrekcję i panów policjantów. Też syntetycznie.

### **Naczelnik Wydziału Analiz i Kontroli Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Ruchem w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Katarzyna Kwiecień:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o przepustowość dróg, generalna dyrekcja testowała parę lat temu w województwie warmińsko-mazurskim i teraz już na kilku nowych odcinkach wdrożyła tak zwany przekrój 2+1 pasowy, który przede wszystkim zwiększa przepustowość drogi i umożliwia bezpieczne wyprzedzanie. Czyli droga jednojezdniowa zostaje wyposażona w dodatkowy pas ruchu, który cyklicznie się zmienia, więc kierowca nie musi się spieszyć, nie musi ryzykować, podejmując niebezpieczne manewry, może spokojnie wyprzedzić. W województwie warmińsko-mazurskim to rozwiązanie się sprawdziło, dlatego stosujemy je też w pozostałej sieci drogowej. Mamy zidentyfikowane 3 tysiące km dróg w sieci dróg krajowych, które moglibyśmy do takiego przekroju przebudować, jeżeli środki finansowe by nam na to pozwoliły. Przy czym to nie jest też tak, że ten przekrój jest panaceum na całe zło, bo najbezpieczniejsze są drogi dwujezdniowe z rozdzielonymi kierunkami ruchu, z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami, ale z uwagi na natężenie ruchu, o którym też była dzisiaj mowa, nie wszędzie byłoby to uzasadnione, aby do takich parametrów określone odcinki przebudować. Więc jeśli chodzi o poprawienie przepustowości, to jednym z takich narzędzi jest właśnie przekrój 2+1 pasowy. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę, oddaję głos Policji.

### **Zastępca Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji Leszek Jankowski:**

Bardzo dziękuję.

Króciutko postaram się odnieść do tych pytań. Jeżeli chodzi o tablice rejestracyjne, oczywiście nie cudzoziemców, ale kierowców z innych regionów kraju, którzy poruszają się czy to po drogach na Śląsku, czy w innym mieście, to szczerze mówiąc – przepraszam, bo może nie zrozumiałem, jaka intencja państwu przyświeca – po co mielibyśmy to tak naprawdę zbierać i czemu to miałyby służyć? Raz, że tego nie gromadzimy, dwa, że oczywiste jest, że w okresie letnim kurorty nadmorskie, góry, tereny warmińsko-mazurskie cieszą się dużą popularnością, zwłaszcza w okresie wakacji, i naturalne jest, że tam ta liczba tych kierujących pojazdami, zwłaszcza z Warszawy czy z centralnej Polski, czy niekoniecznie z centralnej Polski, będzie oczywiście większa aniżeli mieszkańców rodowitych. Przepraszam,

bo nie rozumiałem, jaka intencja państwu przyświecała w zakresie zbierania tych danych. Ale i tak tych danych obecnie nie mamy i nimi nie dysponujemy.

Jeżeli chodzi o koleiny, to jeszcze raz odniosę się do tego stanu dróg. Ja nie twierdzę, że mamy doskonałe drogi, bo oczywiście mamy drogi takie, gdzie są dziury, gdzie są koleiny, gdzie są być może jeszcze inne defekty, które być może w jakimś stopniu mają wpływ na zaistnienie zdarzenia. Ale jeśli chodzi o prowadzone przez nas statystyki, to my te zdarzenia ujmujemy tylko i wyłącznie wtedy, kiedy ten stan drogi jest bezpośrednią przyczyną zdarzenia. Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła na przykład, że drogi jednojezdniowe dwukierunkowe same w sobie są zagrożeniem z racji tego, że wyprzedzanie jest tu dużo bardziej niebezpiecznym manewrem aniżeli to samo wyprzedzanie na drodze ekspresowej czy na drodze odseparowanej, gdzie są po dwie jezdnie w drugim kierunku, w związku z czym możemy powiedzieć, że co do zasady taka sieć drogowa jest obciążona jakimś zagrożeniem, nie możemy jednak mówić, że ona jest bezpośrednią przyczyną wypadku.

Jeżeli chodzi o przegląd oznakowania, to chcę tylko powiedzieć, że Policja jak najbardziej przyłącza się do tych działań, które będą realizowane początkowo w Bydgoszczy, ale chcę też powiedzieć, że w toku codziennej służby policjanci również mają, nie tylko zalecenie, ale także obowiązek reagowania na wszelkiego rodzaju absurdy drogowe w zakresie oznakowania, i takowe informacje również przesyłamy do zarządców dróg.

I ostatnia już informacja, odnośnie do motocyklistów. Chcielibyśmy w równym stopniu skupiać się na każdej grupie uczestników ruchu drogowego, ale z przyczyn obiektywnych jest to niemożliwe. Policjantów ruchu drogowego w całym kraju jest dziewięć tysięcy dwieście czterdzieści etatów, dokładnie tyle, co stanowi około 10%, i to też jest sukces, że te 10% całego stanu etatowego Policji uzyskaliśmy przy bardzo niewielkim wakacie. W związku z tym zwiększyliśmy znacznie liczbę patroli, które na co dzień funkcjonują i nadzorują ruch na drogach. Koncentrujemy swoje działania adekwatnie do zagrożenia. Obecnie, tak jak już było mówione, tysiąc ofiar pieszych ginie w ciągu roku i blisko tysiąc z powodu prędkości. To są te dwa obszary, na których koncentrujemy swoje działania, aczkolwiek oczywiście w przypadku wykroczeń motocyklistów również egzekwujemy takie przypadki. Bardzo dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Dziękuję wszystkim państwu, dziękuję wszystkim, którzy byli uprzejmi zabrać głos i odpowiadać na pytania państwa senatorów.

Zamykam wspólne posiedzenie komisji. Dziękuję bardzo.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 06)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii