



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(1325)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa
i Infrastruktury (107.),
Komisji Obrony Narodowej
i Bezpieczeństwa Publicznego (122.)
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (141.)
w dniu 1 czerwca 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2003 roku”.

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 32)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego Wiesław Pietrzak)

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Otwieram, razem z panami przewodniczącymi, którzy są przy mnie, wspólne posiedzenie Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego, Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Szanowni Państwo, tematem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2003 r. Państwo senatorowie otrzymali materiały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przyjęte na posiedzeniu przez Radę Ministrów. To sprawozdanie jest obszerne. Zostało przyjęte w kwietniu 2004 r. Przesłał je Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Witam bardzo serdecznie przedstawicieli strony rządowej, przybyłych na dzisiejsze posiedzenie. Witam państwa senatorów ze wszystkich trzech komisji. Witam biura obsługi komisji. Przewodniczącym Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest minister infrastruktury. Na dzisiejszym posiedzeniu mamy przyjemność gościć pana Witolda Górskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Pan Maciej Górski jest podsekretarzem stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej. Zbieżność nazwisk nie jest przypadkowa.

Szanowni Państwo, gości jest bardzo wielu. Jeżeli zacznę wymieniać wszystkich po kolei, to upłynie dużo czasu. Jeżeli państwo pozwolą, to powitam wszystkich państwa ogólnie. Witam przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendy Głównej Policji oraz Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej. Serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Zdrowia, przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu oraz Ministerstwa Finansów. Witam również przedstawicieli Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, których w imieniu trzech komisji pozwoliłem sobie zaprosić. Jeżeli państwo pozwolą, powitam wszystkich pozostałych, którzy przybyli na dzisiejsze posiedzenie. Witam prasę, która również jest z nami.

Temat jest bardzo ważki, wobec tego jak najwięcej czasu chciałbym poświęcić na rozpatrzenie tegoż sprawozdania i dyskusję nad nim. Proponuję w imieniu panów przewodniczących, aby w pierwszej kolejności Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawiła główne problemy, dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2003 r., przedsięwzięć realizowanych w tym roku oraz planów na przyszłość, mających na celu większe bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Panie Ministrze, czy pan minister osobiście...
Proszę bardzo, pan minister Witold Górski.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Jako wiceszef Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego cieszę się, że jest duża reprezentacja ludzi, którzy zajmują się tym tematem. Jesteśmy w stanie odpowiedzieć na pytania i zanalizować wszelkie przyczyny wypadków w Polsce. Temat jest bardzo poważny, bo co roku tysiące ludzi giną na drogach.

W ostatnim dziesięcioleciu nastąpił w Polsce gwałtowny rozwój motoryzacji. Liczba samochodów osobowych, i nie tylko takich, wzrosła ponaddwukrotnie. Chciałbym nadmienić, że w ostatnich dziesięciu latach na polskich drogach zginęło prawie siedemdziesiąt tysięcy ludzi. Pod względem liczby ludności można to porównać do zupełnie sporego miasteczka. W ostatnich czterech latach, co prawda, zanotowaliśmy spadek liczby zabitych osób. Bardzo się z tego cieszymy, ale uważamy, że każda zabita osoba jest o jedną za dużo. Chciałbym nadmienić, że w analizowanym roku 2003 liczba wypadków wynosiła prawie pięćdziesiąt jeden tysięcy sto. Na drogach zginęło pięć tysięcy sześćset czterdzieści osób. Prawie sześćdziesiąt cztery tysiące ludzi zostało ciężiej lub lżej rannych. Nie chcę mówić o stratach ekonomicznych, które są olbrzymie, ale przede wszystkim nasuwa się wniosek, że lepiej jest zapobiegać i ponosić z tego względu koszty, niż później leczyć uszkodzone osoby. Niestety, przodujemy w Europie, jeśli chodzi o liczbę zabitych pieszych. Ta liczba jest w Polsce prawie trzykrotnie wyższa niż w innych krajach.

Dlatego ze strony rządowej była propozycja, aby ograniczyć prędkość w terenie zabudowanym. Jestem wdzięczny posłom i senatorom, że ograniczono tę prędkość do 50 km na godzinę. Była to odważna decyzja i naprawdę cenię za nią polskich parlamentarzystów. Można było postanowić jeszcze lepiej, aby prędkość obowiązywała całą dobę, również w godzinach nocnych. Uważam jednak, że pół kroku jest lepsze od żadnego.

Niestety, główną przyczyną wypadków nie jest jakość dróg – to stanowi tylko jeden z elementów – ale nadmierna prędkość jazdy, brawura, nonszalancja młodych kierowców oraz brak ochrony użytkowników dróg. Mam na myśli pieszych i rowerzystów. Jeśli chodzi o nietrzeźwych użytkowników dróg, to zachodzi ciekawe zjawisko, bo pomimo coraz większej surowości prawa ich liczba na drogach nie maleje. Przodujemy, jeśli chodzi o ciężkość wypadków. Sporo wypadków występuje na przejściach przeznaczonych dla pieszych. Bardzo dużo wypadków jest w małych miejscowościach i wsiach.

Jeśli chodzi o działania, których bardzo dużo podejmuje nie tylko nasz resort, to prosiłbym o zabranie głosu pana Andrzeja Grzegorzycy, dyrektora Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pan dyrektor zajmuje się tym tematem wiele lat i najwięcej wie o tych sprawach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję panu ministrowi.

Proszę bardzo, pan Andrzej Grzegorzycy, dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

**Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Andrzej Grzegorzczak:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie!

Od początku dyskusji na temat akcesji Unia Europejska bardzo wiele uwagi poświęca poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ta dyskusja zamieniła się w konkretne działania. Trzeba przypomnieć, że jesienią ubiegłego roku podpisaliśmy dokument, tak zwaną deklarację wiedeńską, z którą był związany program: Europa dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W bieżącym roku została podpisana Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która obliguje nas do podjęcia wszelkich działań, zmierzających do ograniczenia liczby śmiertelnych wypadków. Uzupełniając to, o czym mówił pan minister Górski, chcę państwu powiedzieć, że rocznie na drogach całego świata ginie milion osób. Niestety, ta tendencja wzrasta i zakłada się, szczególnie jeżeli Azja bardziej intensywnie zacznie się motoryzować, że do 2010 r. może zginąć półtora miliona osób. Około dziesięciokrotnie więcej osób zostaje rannych ze wszystkimi skutkami społecznymi.

Podobnie jak w Polsce, wszędzie na świecie istnieje dosyć istotny problem. Chodzi o wsparcie polityczne omawianych działań. Zarówno opłaty z tytułu bezpieczeństwa lub niebezpieczeństwa, jak i skutki, ponosimy osobiście. Rząd tego nie robi. Sami płacimy za ubezpieczenie samochodów i w większości przypadków sami pokrywamy koszty skomplikowanych leczeń. Jesteśmy osamotnieni, jeżeli ktoś z rodziny zostaje ranny albo staje się kaleką, nie mówiąc już o śmierci. Budżet nie przewiduje na to pieniędzy. Dlatego, powiedzmy sobie szczerze, ten temat nie jest nośny. Jak dalece ważna jest ta sprawa? Deklaracja Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podkreśliła również fakt, że Polska podpisała się pod tak zwanym dokumentem minus 50%. Chodzi o to, aby między 2000 r. a 2010 r. o połowę zmniejszyć liczbę zabitych. Na razie, wskutek ogromnego wysiłku, jesteśmy na dobrej drodze, gdyż w ciągu ostatnich lat zmniejszyła się liczba zabitych osób. Między 2000 r. a końcem 2003 r. liczba zabitych zmniejszyła się o ponad sześćset osób, czyli o 12%. Jeżeli ten spadek, o czym marzymy, utrzyma takie tempo, to liczbę czterech tysięcy zabitych – niestety, to jest ekonomiczna, brutalna kalkulacja – jesteśmy w stanie osiągnąć w 2010 r. Jest wszelako jeden warunek. Nie możemy poprzestać na akcyjności, ale musimy systematycznie prowadzić te działania.

To, co podkreślił pan minister, jest ważne. Zarządy dróg, w tym głównie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, działają na najbardziej populistycznej niwie. Oczekiwania społeczne są nastawione na budowę autostrad, dróg szybkiego ruchu, modernizację dróg. To jest bardzo ważne. Proszę państwa, na ten cel, w sektorowym programie operacyjnym związanym z transportem, w latach 2004–2006 generalna dyrekcja zamierza przeznaczyć 972 miliony euro. Zresztą kiedy państwo jeżdżą, to widzą efekty. Czasami narzekamy na korki, ale te prace służą poprawie drożności.

Niezależnie od tego w obrębie dróg są realizowane zadania związane z przebudową skrzyżowań na przede wszystkim ronda kompaktowe. Również dosyć szeroko jest prowadzony zakres działań związany z uspokojeniem ruchu. Wszyscy doskonale wiemy, że znaki oznaczające prędkość: 40 km, 50 km, 30 km na godzinę są bardzo różnie odczytywane przez użytkowników pojazdów. Część z nich ich nie dostrzega, część ignoruje, a część uważa, tylko i wyłącznie na własny użytek, że są niepotrzebne. Dlatego uspokojenie ruchu polega na wprowadzeniu różnego rodzaju szykan, które nie

cieszą się dużą popularnością dotąd, dopóki nie przyniosą efektów. Państwo sami mogą się o tym przekonać. Tego typu ograniczeniem jest minirondo. Duże ciężarowe samochody mogą wokół niego jeździć. Najbardziej charakterystycznym przykładem jest rondo w Zielonce koło Warszawy. Od czasu jego zbudowania nie wydarzył się tam ani jeden śmiertelny wypadek. Samochód można naprawić, wyklepać. Prędkości są małe, więc obrażenia są niewielkie. Należy pamiętać, że nic nie przywróci życia ludzkiego.

Do podjęcia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zobligowała nas nie uchwała, ale zwrócenie na to uwagi na ostatniej sesji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych, która odbyła się 14 maja. Kofi Annan za punkt przewodni tej sesji przyjął poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlaczego tak zrobił? Proszę państwa, wielokrotnie więcej ludzi ginie na drogach niż w konfliktach zbrojnych, które toczą się aktualnie na wszystkich terenach.

Jeżeli, jak mówiłem, pomnożymy to przez dziesięć, to proszę zwrócić uwagę na implikację. Będziemy mieli do czynienia z problemami, z którymi borykamy się teraz w Polsce, czyli z budową kolejnych szpitali i z zaopatrzeniem. Nie będziemy w stanie utrzymać szpitali. Robimy to teraz z dużym trudem. Jeżeli liczba rannych nie zostanie ograniczona, to, niestety, trzeba będzie inwestować w Ministerstwo Zdrowia oraz w edukację, bo konieczne jest wyedukowanie dzieci.

To, co jest ważne i zmieniło się na korzyść, to pozyskanie dużej liczby instytucji pozarządowych oraz osób znanych publicznie. Nie tak niedawno, dwa miesiące temu, był realizowany IV Międzynarodowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Bardzo znaczący i aktywny udział wzięli w nim znani ludzie. Pan Hołowczyc nie mówił o rajdach, ale zwracał uwagę na to, że trzeba myśleć na drodze. Była pani Dorota Stalińska, był ksiądz Midura, było kilka znanych osób zarówno z filmu, jak i z telewizji. Ludzie chętniej opierają się na takich autorytetach, a gorzej przyjmują analizy i zapewnienia ze strony rządowej. Strona rządowa zawsze jest postrzegana jako ktoś, kto wydaje zakazy. Przypomnę sławną sprawę pasów bezpieczeństwa, czy ograniczenia prędkości. Jeżeli nie jesteśmy w stanie wyegzekwować prędkości 60 km na godzinę, to w jaki sposób wyegzekwujemy prędkość 50 km na godzinę.

Proszę państwa, pan minister Górski mówił o tym, że jesteśmy pierwsi w Europie, jeżeli chodzi o liczbę zabitych pieszych. W miastach przekłada się to na około 25% mniej. Teoretycznie jest to niewielka różnica, tylko 10 km na godzinę, ale przy prędkości 50 km na godzinę szansa przeżycia jest o 30% większa, niż w przypadku 60 km na godzinę, gdzie nie ma takiej szansy.

Część pozyskanych środków pochodzi z Banku Światowego. Realizacja krajowego programu „Gambit” przebiega powoli, ale w sposób dosyć skoordynowany i skuteczny. Trzeba powiedzieć o wychowaniu komunikacyjnym, wprowadzonym już od siedmiu lat do szkół przez Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu, jako przedmiot obowiązkowy w ramach techniki. Należy także wymienić, bo musimy to dostrzec, korzystną zmianę w drogownictwie. Musimy powiedzieć o dużym zaangażowaniu Ministerstwa Obrony Narodowej. Muszę pochylić czoło, bo to ministerstwo jako pierwsze w intensywny sposób zabrało się do wdrażania programu „Gambit”, gdyż wychowywało również zastępców przyszłych kierowców, a także dbało o zawodowych żołnierzy i analizowało, jak wygląda bezpieczeństwo po dniu zakończenia służby.

Bardzo istotna, ostatnia sprawa dotyczy Ministerstwa Zdrowia, ratownictwa medycznego i drogowego. Proszę państwa, 27% osób umiera w drodze do szpitala

i w samym szpitalu, bo statystyki międzynarodowe biorą pod uwagę trzydzieści dni po wypadku. Jeżeli poprawimy pierwszą pomoc medyczną i przyspieszymy działania, to z 27% ofiar będzie można uratować bardzo wiele osób.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako koordynator współpracuje z wieloma jednostkami krajowymi i zagranicznymi. Ta współpraca rozwija się przede wszystkim pod kątem wykorzystania najlepszych praktyk. Części z nich nie warto wykorzystywać, bo po co wyważać otwarte drzwi, jeśli można coś bezpośrednio zaadaptować, biorąc pod uwagę nasze przyzwyczajenia i kulturę. Nie usiłujemy na siłę wprowadzać zmian, które stanowiłyby kalkę. Musimy je dostosować w zależności od regionów w Polsce. Wiemy, że inna dyscyplina jest w Polsce zachodniej, a jeszcze inna w Polsce wschodniej.

Na zakończenie trzeba powiedzieć, że do tego, aby to się powiodło, potrzebne są środki finansowe. Są one bardzo ważne, bo bez nich nic nie zrobimy. Nie chcę powiedzieć, że zrobimy wszystko, jeżeli będziemy mieli środki. Wszelkimi siłami musimy przede wszystkim zmienić mentalność użytkownika drogi, bo nawet modernizacja dróg i budowa dróg szybkiego ruchu niewiele pomogą. Często zadawałem pytanie, czy gdyby stał się cud i wszystkie drogi miały wyprostowane zakręty oraz skrzyżowania świetlne, jeździlibyśmy wolniej. Nie jeździlibyśmy wolniej. Jeżeli będziemy jeździli szybciej, to nie damy innym szansy przeżycia. Proszę nie odczytać tego w taki sposób, że nie jestem zwolennikiem budowania i modernizowania dróg.

Te sprawy trzeba uzmysłowić przede wszystkim młodym ludziom. Należy to zrobić na etapie szkolenia i egzaminowania kierowców. Ministerstwo Infrastruktury chce dokonać poważnej zmiany. Projekt ustawy o kierujących pojazdami kolejny raz trafił do uzgodnień międzyresortowych. Sądzimy, że jeżeli zmienimy system szkolenia i egzaminowania, to zdanie egzaminu będzie związane z nauką bezpiecznych zachowań. Chodzi o to, aby nie było to tylko zdanie morderczego egzaminu. Obecnie jest tak, że ktoś się nauczył, zaliczył na trzy mniej, a następnego dnia zapomniał. Chcemy, aby ktoś, kto zdał egzamin, stał się bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego.

To tyle. Dziękuję uprzejmie. W razie pytań jest również pan dyrektor Bilski z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz przedstawiciele policji z różnych obszarów. Proszę zadawać pytania.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Państwo Senatorowie, mam propozycję, żebyśmy teraz dali możliwość wypowiedzi ze swojego punktu widzenia naszym gościom. Dopiero później, jako senatorowie, zadawalibyśmy pytania lub wypowiadalibyśmy się.

Jako pierwszy zgłasza się pan Włodzimierz Bilski, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Proszę bardzo.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Włodzimierz Bilski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad od kilku lat wydziela kwotę na typowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2003 r. było to około 86 milionów zł. Z tych pieniędzy są budowane azyle dla pieszych przy przejściach, skrzyżowania, ronda oraz skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Trzeba przyznać, że oprócz typowych urządzeń budujemy, w porozumieniu z miejscowymi samorządami, bardzo dużo chodników. Budujemy je w miejscu, w którym drogi krajowe przechodzą przez małe miejscowości oraz przy okazji modernizacji dróg lub przy ich remoncie. Chodzi o to, aby piesi nie wchodzili na jezdnię i nie chodzili po niej, ale żeby mogli bezpiecznie przechodzić przez swoją miejscowość. Oprócz tego budowa autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic, które wyprowadzają ruch poza miasto, zdecydowanie zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W 2003 r. na istniejącej sieci dróg krajowych wykonaliśmy 1 tysiąc 100 km nowych nawierzchni. Po raz pierwszy od bardzo długiego czasu została wykonana taka praca. Do tej pory było to około 200 km lub 300 km. Rocznie, przy sieci dróg, którą zarządza generalna dyrekcja, czyli przy 17 tysiącach km, jest to znikoma ilość. 1 tysiąc 100 km stanowi pierwszy krok. Przewidujemy, że w 2004 r. będzie to około 1 tysiąca 500 km. Jako generalna dyrekcja otrzymaliśmy z Banku Światowego 100 milionów euro pożyczki. Cała ta pożyczka, łącznie z wkładem polskim, będzie przeznaczona na remont dróg, nowe nawierzchnie na istniejącej sieci dróg. Praktycznie mamy dodatkowo 400 milionów zł. Wszystkie zadania zostaną wykonane do końca października 2004 r.

Generalny dyrektor podpisał zarządzenie o audycie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyszukani przez Politechnikę Krakowską audytorzy z generalnej dyrekcji będą, pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, uczestniczyli w tym od momentu projektowania drogi, aż do realizacji, do zakończenia budowy. Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad na jesieni ubiegłego roku podpisał z komendantem głównym policji porozumienie o ścisłej współpracy i lokalizowaniu miejsc szczególnie niebezpiecznych. Ta współpraca rozpoczęła się bardzo poważnie. Myślę, że wspólnie z policją będziemy znali wszystkie niebezpieczne miejsca w Polsce. W związku z nimi będą przeznaczane pieniądze, aby bezpieczeństwo w nich było na jak najwyższym poziomie.

Chciałbym szanownych państwa poinformować, że w ubiegłym tygodniu w Zegrzu pod Warszawą odbyła się VI Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Uczestniczyli w niej zarządcy wszystkich dróg w Polsce, czyli dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych. Byli również przedstawiciele dziesięciu krajów Europy, które wstąpiły razem z nami do Unii, oraz krajów, które są w Unii od bardzo dawna. Muszę powiedzieć, że specjaliści od bezpieczeństwa ruchu drogowego bardzo wysoko ocenili tematykę konferencji. Chciałbym państwu powiedzieć, że tytuł konferencji brzmiał: „Zarządzanie prędkością”. Parlament kilka dni wcześniej uchwalił ustawę, mówiącą o prędkości 50 km na godzinę w terenie zabudowanym. Zatem temat był doskonale przygotowany. Eksperti zagraniczni z różnych krajów, między innymi z Holandii, Szwecji oraz Niemiec, bardzo wysoko ocenili nasz krok do przodu w tym względzie.

O tych sprawach chciałem państwu powiedzieć. Serdecznie dziękuję. To tyle tytułem wstępu. Jeżeli będą pytania, to chętnie na nie odpowiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, po kolei.

Czy Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, w tym Komenda Główna Policji, chciałoby się wypowiedzieć?

(Zastępca Komendanta Głównego Policji Henryk Tokarski: Czy mogę, Panie Przewodniczący?)

Proszę bardzo, zastępca komendanta głównego policji.

Zastępca Komendanta Głównego Policji Henryk Tokarski:

Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie!

To prawda, że kwestia jakości dróg nie pozostaje bez wpływu na bezpieczeństwo. Chciałbym jednak zasygnalizować jeszcze inne kwestie. Otóż środki poprawy bezpieczeństwa, o których panowie mówili, w jakimś stopniu je poprawiają. Pozostaje jednak pewien obszar niezależny od stanu dróg. Otóż użytkownikom wszelkiego rodzaju pojazdów oraz pieszym brakuje niejako wyobraźni, czy poczucia tego, z czym mają do czynienia. W strukturze wypadków, zwłaszcza śmiertelnych, występuje zbyt wiele takich, w których liczba ofiar w jednym zdarzeniu jest duża. Jak należy to odczytywać i z czego wynikają te wypadki? Po stronie przyczyn najczęściej leży brawura oraz jednoczesny brak jakiegokolwiek przewidywania. Mam na myśli różne zdarzenia, w których giną bardzo młodzi ludzie, młodzież. Może niezbyt ładnie, ale bardzo często nazywamy te zdarzenia podyskotekowymi.

Druga kwestia dotyczy długodystansowych kierowców, którzy zasypiają w czasie jazdy. Poprzez utratę świadomości doprowadzają do wypadków, w których jest duża liczba ofiar.

Mówię o tym dlatego, gdyż zakres przedsięwzięć, które jako policjanci wykonujemy z wszelkimi sojusznikami, trzeba podzielić na trzy wyraźne kwestie.

Pierwsza dotyczy profilaktyki. Jest ona ukierunkowana na tak zwanych – może nie powinienem określać tego w taki sposób – normalnych ludzi. Kolejny, jeśli chodzi o bardzo trudną profilaktykę, zakres odbiorców, do których chcemy i musimy dotrzeć – na pewno nie będzie to łatwe – to wszelkiego rodzaju kierowcy ze skłonnościami do brawury. Jej powody są różne. Niekoniecznie wpływ na to ma alkohol lub inne środki. Chodzi o pewien rodzaj mody, chuligaństwa, który, niestety, dotyczy kierujących. W tym zakresie robimy wiele, począwszy od spotkań z motocyklistami, czy różnymi niesformalizowanymi grupami kierowców. Najczęściej zaczynają oni od zgrupowań, które mają na celu organizowanie różnych wyścigów lub popisowego rodzaju jazdy. W konsekwencji takie zachowania przenoszą się na ulicę. Takie przypadki nie należą do odosobnionych. Jeśli chodzi o inną część młodzieży, która imponuje pozostałym, to w jej przypadku, na przykład po dyskotecce, w jednym zdarzeniu ginie wiele osób. Nie zawsze kierujący jest nietrzeźwy, chociaż się to zdarza. Ten rodzaj profilaktyki jest chyba najtrudniejszy, jeżeli chodzi o osiągnięcie efektów. Przede wszystkim ważne są działania profilaktyczne. Bardzo sobie cenię to, co powiedział pan dyrektor. Osoby powszechnie znane mają wiele do zaoferowania w zakresie przestrzegania potencjalnych ofiar i wszystkich użytkowników dróg.

Co jeszcze byłoby ważne pod względem poprawy bezpieczeństwa na drogach? Aktualna sytuacja, mówili o tym panowie, rozwój stanu dróg prowadzą przede wszyst-

kim do wielkiej liczby pojazdów. Tradycyjne oddziaływanie musi przejść do przeszłości. W związku z tym chodzi nie tylko o urządzenia poprawiające bezpieczeństwo, ale również je monitorujące. Mam na myśli fotoradary, wideoradary, wszelkiego rodzaju ograniczniki wjazdu, naruszania przepisów lub przekraczania linii itd. Te urządzenia powinny służyć represji, bo jeżeli nie ma wyjścia, to ten element działania policji również musi istnieć. Jeżeli liczba tych urządzeń będzie rosła – za chwilę powiem, ile ich mamy – to będziemy mieli zdecydowanie większą szansę oddziaływania prewencyjnego przy wykorzystaniu policjantów służby ruchu drogowego. Polegałoby to na niewielkaniu policjantów, których obecność znakomicie poprawia stan bezpieczeństwa na wszystkich rodzajach dróg, w czynności formalno-prawne, represyjne itp. W Polsce mamy obecnie sześćdziesiąt fotoradarów. Biorąc pod uwagę kilometry dróg i liczbę pojazdów, jest to naprawdę niewielka liczba. Posiadamy sto trzydzieści wideorejestratorów i osiem rejestratorów stosowania się do sygnalizacji świetlnej. Na drogach pracuje siedem tysięcy policjantów ruchu drogowego. Proszę państwa, jeżeli będzie nas stać na to – oczywiście czynimy wysiłki w tym kierunku – aby uzbrajać nie tylko policję – obecnie inne podmioty, na przykład straż miejskie, mają prawo obsługiwać te urządzenia – możemy liczyć na prewencyjne oddziaływanie policjantów. Przyniesie ono duże efekty, jeżeli nawet niekoniecznie przyjmiemy kierunek represjonowania niepoprawnych użytkowników dróg. Myślę, że ten kierunek wymaga, niestety, nakładów finansowych. To jest podstawowy problem.

Panowie dyrektorzy i pan minister porównywali liczbę ofiar na drogach z liczbą ofiar powstałą w wyniku działań wojennych. Ja bardzo często, w skali miast bądź powiatów, porównuję liczbę ofiar, która jest wynikiem działania, na przykład, przestępczości kryminalnej z liczbą przestępców na drogach. Niestety, druzgocące proporcje odnoszą się do liczby ofiar na drogach.

Moja generalna prośba dotyczy wspierania naszych wysiłków, pozyskiwania środków w celu instalowania technicznych urządzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Chcę powiedzieć, że dzisiaj omawiamy miniony rok 2003. Minęło jednak wiele miesięcy bieżącego roku, więc warto wiedzieć, jakie są obecne tendencje. Niestety, mamy większą liczbę wypadków na drogach. Jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych, to kolejny rok notujemy jej spadek. To jest pocieszająca kwestia.

Proszę państwa, myślę, że wysiłki w kierunku ograniczania skutków są bardzo ważne. Chciałbym podziękować panu komendantowi głównemu straży pożarnej. Straż pożarna czyni bardzo wiele wysiłków przede wszystkim w kierunku ratownictwa, ale także pomocy przedmedycznej oraz szkoleń wielu innych podmiotów, które spotykają się z takimi zdarzeniami, także policjantów.

Nie ma żadnych zastrzeżeń do działania profesjonalnych służb ratowniczych służby zdrowia. Jednak moment dojazdu i udzielenia fachowej pomocy trochę trwa. Ratownictwo jest bardzo ważne i będziemy kontynuowali ten kierunek działania. Między innymi w szkołach policyjnych szkolenie z tego zakresu jest na dosyć wysokim poziomie, gdyż wykorzystuje się najnowocześniejsze technologie nauczania.

Mimo iż mamy spadek liczby ofiar śmiertelnych, to, oczywiście, zgadzam się z panem ministrem, że każda ofiara jest o jedną za dużo. Tych ofiar jest jeszcze sporo. Jeżeli będą do mnie pytania, to na nie odpowiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Wywołano do tablicy Państwową Straż Pożarną. Czy ma ona coś do dodania? Czy chce się pochwalić?

Proszę uprzejmie, pan generał Buk. Bardzo bym prosił, aby wypowiedź była w krótkich strażackich słowach.

**Zastępca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
Piotr Buk:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Po tych słowach trochę niezręcznie mi się wypowiadać. Panie Komendancie, bardzo dziękuję za uznanie.

Podejdę poważnie do tematu, bo jest on naprawdę bardzo zasadniczy. Niestety, nasza rola i udział w zdarzeniach, o których rozmawiamy, jest mniej prewencyjna, a bardziej interwencyjna. Przypada na nas dosyć spory kawałek działalności związanej z ratownictwem. Państwowa Straż Pożarna uczestniczyła w ubiegłym roku w blisko 70% wszystkich wypadków, które miały miejsce w kraju. Wiadomo, że nie we wszystkich wypadkach straż jest potrzebna i nie do wszystkich jest wzywana. Ten procent, czyli liczba zdarzeń, do których jesteśmy wzywani, z roku na rok wzrasta, a ogólna liczba wypadków w Polsce rośnie. Taka jest konkluzja.

Chciałbym poruszyć trzy bardzo krótkie kwestie, związane z wypowiedzią pana komendanta Tokarskiego. Proszę państwa, jeśli chodzi o udział strażaków w udzielaniu pomocy przedlekarskiej, to w ubiegłym roku zostało przeszkolonych prawie cztery tysiące sześćset strażaków. Obecnie mamy już dwadzieścia jeden tysięcy strażaków zawodowych, przeszkolonych w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej, oraz ponad dziewięć tysięcy strażaków ochotników. Jest to duża liczba. Ona oczywiście z roku na rok wzrasta. W tym roku ten cykl jest już zamknięty. Powracamy do szkolenia, egzaminowania, przekwalifikowania ludzi, którzy wcześniej, kilka lat temu, uzyskali te uprawnienia.

W ubiegłym roku Państwowa Straż Pożarna zakupiła siedemset zestawów ratowniczych PSP R1 i PSP R2 na pięćset dziesięć jednostek ratowniczo-gaśniczych. Był to olbrzymi zastrzyk sprzętowy. Nie możemy powiedzieć, czy w każdej jednostce ratowniczo-gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej jest sprzęt do udzielania pomocy przedlekarskiej. Dlatego szybkie dotarcie do osoby poszkodowanej jest na pewno lepsze. Umiejętności strażaków są wykorzystywane w praktyce. Pomoc lekarzom i fachowym służbom medycznym w zakresie udzielania pierwszej pomocy, do momentu ich przybycia, jest na pewno czymś potrzebnym. To są dwa elementy spinające tę kwestię.

Dużym krokiem jest to, że od dwóch lat kontynuujemy program wymiany pojazdów ratowniczych. Do tej pory w wielu regionach dysponowaliśmy kupionymi w latach 1993–1994 samochodami ratownictwa drogowego na podwoziach samochodów volkswagen transporter. Od dwóch lat prowadzimy dużą wymianę tych pojazdów. W ubiegłym roku było pięćdziesiąt sześć kolejnych, nowych pojazdów. Szacujemy, że w tym roku będzie około sześćdziesięciu lub siedemdziesięciu pojazdów. Bardzo duży jest udział firm ubezpieczeniowych, głównie PZU, które wspomagają nas w zakupach. Nasze zakupy będą zatem zależały od ich możliwości. Proszę państwa, to oznacza, że

podobna liczba pojazdów trafia automatycznie do ochotniczych straży pożarnych, w których są one najbardziej potrzebne. Również w tym roku weszliśmy z Ministerstwem Infrastruktury we wspólny program. Korzystamy ze środków Ministerstwa Infrastruktury na zakup pojazdów ratowniczych. Mamy podpisane porozumienie i umowy. Obecnie trwają ostatnie rozmowy, dotyczące finalizowania wysokości kwoty przeznaczonej na te zakupy.

Ostatnia sprawa, o której chciałbym powiedzieć, dotyczy tego, że w lasce marszałkowskiej znajdują się obecnie dwa projekty ustaw. Chodzi o ustawę o bezpieczeństwie obywateli i zarządzaniu kryzysowym oraz ustawę o Krajowym Systemie Ratowniczym. Do tej ustawy przenieśliśmy i zmodyfikowaliśmy zapisy, które do tej pory znajdowały się w zawieszanej ustawie o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Chodzi o powołanie powiatowych centrów ratowniczych, czyli stanowisk, oraz o usankcjonowanie prawne działającej od kilku lat budowy tak zwanych CPR. Taka nazwa była powszechnie bardziej znana. Teraz są one nazywane powiatowymi centrami ratowniczymi. Gdyby te ustawy zostały w tym roku zaakceptowane przez Sejm i znalazły poparcie w Senacie, to od przyszłego roku pozwoliłyby prawnie usankcjonować już funkcjonujące powiatowe centra ratownicze. Pozwoliłyby również na ich budowę, aby w przyszłości, w ciągu najbliższych paru lat, doprowadzić do sytuacji, że w Polsce będzie istniała sieć oraz centrum powiadamiania ratunkowego, w którym pod jednolitym numerem europejskim będzie można uzyskać pomoc. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

W imieniu połączonych komisji i społeczeństwa dziękuję za wszystko, co robicie. Z całego serca, także w imieniu społeczeństwa, życzę Państwowej Straży Pożarnej, aby nie miała nic do roboty.

Są obecni przedstawiciele chwalonego Ministerstwa Obrony Narodowej. Są dwaj panowie generałowie: pan generał Juniec, szef Generalnego Zarządu Logistyki w Sztapie Generalnym Wojska Polskiego i pan generał Bogusław Pacek, komendant główny Żandarmerii Wojskowej.

Czy panowie chcą coś dodać?

Proszę bardzo, pan generał Pacek.

Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej Bogusław Pacek:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie!

Chciałbym powiedzieć kilka zdań w imieniu połączonych sił wojskowych.

W 2003 r. wojskowi kierowcy nie stanowili zagrożenia na drogach. To są wymowne liczby: dziewięćdziesiąt dwa wypadki na czterysta zdarzeń. Jest tak dlatego, gdyż ogromnie dużo zmieniło się w mentalności wojskowej. W pełni zgadzam się z mówcami, którzy mówili o mentalności. Dlaczego tych wypadków jest mało i nastąpiła gwałtowna zmiana? Chodzi nie tylko o profilaktykę, ale przede wszystkim o nieuchronność kary. Jest to może wojskowe myślenie, ale obecnie, na przykład, hasło dowódcy wojsk lądowych brzmi: kierowca plus alkohol równa się cywil. Oznacza to, że każdy żołnierz zawodowy, który spowoduje wypadek w stanie nietrzeźwym, w za-

sadzie straci pracę. Myślę, że także tego oczekuje od wojska społeczeństwo. Mundur zobowiązuje do czegoś więcej. Nie traktuje się tego jako szczególną powinność. Jest to normalne.

Kwestia szkolenia. To prawda, że kiedyś wojsko szkoliło głównie ludzi z tak zwanej branki, czyli młodych chłopców. Dzisiaj jednak do wojska trafiają osoby będące już kierowcami i są one doszkalane. W związku z powyższym szkolenia nie wynoszą siedemnastu, dwudziestu lub trzydziestu godzin. Trzeba powiedzieć, że młody człowiek po kilkunastu godzinach szkolenia jest słabo przeszkolony w zakresie ruchu drogowego. Wojsko doszkała takie osoby. Jest to praktycznie ponowne szkolenie. Kolumny, które przemieszczały się z ćwiczeń na ćwiczenia, stanowiły największe zagrożenie. Teraz jest mniej ćwiczeń, a sposób zabezpieczenia kolumn wojskowych, pojazdów gaśnicowych, jest zupełnie inny.

Chciałbym ogromnie podziękować policji, która głównie nas wspiera, gdyż siły żandarmerii są małe. Najważniejsze jest to, że zarówno na ćwiczeniach międzynarodowych, jak i typowo polskich praktycznie nie ma wypadków. Bardzo ważna jest profilaktyka, ale inna niż ta, która była do tej pory, ponieważ same pogadanki i pouczenia nic nie dadzą.

Liczby, na które się wskazuje, dotyczące, na przykład, nadmiernej prędkości, w przypadku kierowców wojskowych nie stanowią obecnie problemu, ponieważ mało jest wypadków, które powodują oni z tego względu. To świadczy o zmianie mentalności. Wojsko może sobie na to pozwolić, gdyż w koszarach łatwiej wymóc odpowiednie formy edukacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Jaką swoją rolę widzi w tym temacie ministerstwo edukacji?

Proszę bardzo, pani Danuta Dzido.

Główny Specjalista

**w Departamencie Kształcenia Ogólnego, Specjalnego i Profilaktyki Społecznej
w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu Danuta Dzido:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Powiem bardzo krótko, bo nie chciałabym powtarzać tego, co jest zawarte w materiałach.

Zagadnienia przewidziane do realizacji w szkołach są nasycone problematyką związaną z edukacją w celu bezpieczeństwa i z wychowaniem komunikacyjnym. Te treści można znaleźć w podstawie programowej kształcenia ogólnego we wszystkich typach szkół i na każdym poziomie edukacyjnym. Niemniej jednak najwięcej ich przypada na przedmiot techniki, realizowany w klasach od czwartej do szóstej szkoły podstawowej i w klasach od pierwszej do trzeciej gimnazjum. Zatem te zagadnienia są realizowane przez nauczycieli w szkołach. Nauczyciele bardzo chętnie realizują te treści. Coraz więcej jest nauczycieli, którzy są przeszkoleni w tym zakresie. W ubiegłym roku z Instytutem Badań Edukacyjnych przeprowadziliśmy badania, z których wynika, że w ostatnich trzech latach zostało przeszkolonych sześć tysięcy nauczycieli wychowania komunikacyjnego. Badania były prowadzone w formie nieobowiązkowej ankiety. Są-

dzę, że liczba, którą podałam, jest zaniżona. Ponadto w ubiegłych latach, od 1995 r., również trwały intensywne szkolenia nauczycieli. Trzeba stwierdzić, że wychowanie komunikacyjne w szkole podstawowej, jak również w gimnazjum, obecnie funkcjonuje prawidłowo.

Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu prowadzi program wyposażania gmin w autobusy szkolne. Może powstać problem związany ze zmianami sieci szkół i placówek. Wiadomo, że jest niż demograficzny. Zmienia się sieć szkół i placówek. W związku z ubywaniem szkół jest problem zwiększonej odległości i większego zapotrzebowania na dowożenie dzieci do szkół i placówek. Oprócz tego autobusy, które były zakupione parę lat temu, wymagają wymiany albo remontów. Zatem na ten cel w dalszym ciągu będą potrzebne środki. Ogółem do ubiegłego roku przekazano szkołom ponad tysiąc autobusów.

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że prowadzimy również wśród dzieci i młodzieży wszelkiego typu promocje zasad bezpieczeństwa. Włączamy się, szczególnie z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, we wszystkie akcje i inicjatywy. Przykładowo w tym roku wzięliśmy udział w IV Międzynarodowym Tygodniu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Muszę powiedzieć, że jeśli chodzi o nauczycieli, to ich świadomość, dotycząca bezpieczeństwa na drodze i konieczności realizowania tych treści w szkole, jest duża. Problem pojawia się w relacjach z rodzicami. Otóż możemy prowadzić zajęcia i przekazać dzieciom w szkołach bardzo dużo treści. Dzieci mają świadomość zagrożenia, znają zasady prawidłowego poruszania się po drogach, korzystania z pojazdów itd. Niestety, dorośli, i to ci z najbliższego otoczenia, bardzo często psują tę pracę. Profilaktykę, o której dzisiaj dużo się wspomina, trzeba by było teraz ukierunkować na rodziców. Placówki doskonalenia nauczycieli przygotowują ofertę szkoleń dla rodziców. Nie wiem, z jakim odbiorem to się spotka, ale w każdym bądź razie myślimy na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję.

Proszę bardzo, Ministerstwo Zdrowia. Wprawdzie chodzi o to, aby Ministerstwo Zdrowia, podobnie jak Państwowa Straż Pożarna, jak najmniej musiało funkcjonować w tym względzie, ale myślę, że jego rola jest nieoceniona.

Proszę bardzo. Pani Ewa Kacprzak, tak?

(Dyrektor Departamentu Polityki Zdrowotnej w Ministerstwie Zdrowia Ewa Kacprzak: Tak, Panie Przewodniczący.)

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Polityki Zdrowotnej w Ministerstwie Zdrowia Ewa Kacprzak:

Jestem członkiem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz dyrektorem Departamentu Polityki Zdrowotnej w Ministerstwie Zdrowia. Mój departament zajmuje się sprawami związanymi z ratownictwem medycznym.

Chciałabym krótko przypomnieć, że rok 2003 był czwartym rokiem realizacji programu „Zintegrowane ratownictwo medyczne”. Ten program ma na celu stworzenie

systemu specjalistycznej opieki i pomocy dla ofiar wypadków, katastrof i zdarzeń nagłych. Minister zdrowia w ubiegłym roku przeznaczył na ten cel ponad 70 milionów zdrowia. (*Wesołość na sali*)

(*Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Złoty.*)

Przepraszam – 70 milionów zł. Oby można było w ten sposób przeliczyć.

Jakie są elementy programu „Zintegrowane ratownictwo medyczne”? Są trzy główne, podstawowe elementy, które, mamy nadzieję, w najbliższym czasie zostaną całkowicie zorganizowane. Chodzi o szpitalne oddziały ratunkowe, oddziały ratownictwa medycznego przedszpitalnego oraz centra powiadamiania ratunkowego, które dzielą ze strażą pożarną dyspozytorzy różnych ratowniczych służb medycznych. W zeszłym roku wydatkowaliśmy na ten cel 31 milionów zł. Pozostałych 20 milionów zł zostało przeznaczonych na modernizację bazy w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym, które po przekształceniach zaczyna odgrywać coraz większą rolę w systemie ratownictwa medycznego. Stworzyliśmy piętnaście baz ratunkowych oraz dwie bazy sezonowe, które funkcjonowały pod koniec 2003 r. W tym roku utworzyliśmy kolejną bazę w Łodzi. Minister zdrowia przeznacza pieniądze na modernizację śmigłowców. Ponad 20 milionów zł przeznaczył również na bieżące funkcjonowanie pogotowia.

Myślę, że rok 2004 będzie kolejnym rokiem, w którym będziemy realizowali program w taki sposób, aby standard dotarcia do ofiar wypadków, zwłaszcza w ramach pomocy przedszpitalnej, był spełniony i żeby zostało uratowanych jak najwięcej osób. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Teraz bardzo ważne Ministerstwo Finansów. Zawsze brakuje nam pieniędzy, między innymi na zapewnienie bezpieczeństwa. Ministerstwo Finansów reprezentuje pan Jacek Zieliński.

Czy chciałby pan coś dodać? Najlepiej pieniądze.

**Starszy Specjalista w Departamencie Finansowania Sfery Budżetowej
w Ministerstwie Finansów Jacek Zieliński:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Tego oczywiście nie mogę obiecać. Jestem zwykłym, skromnym pracownikiem. W sposób kolokwialny i skrótowy powiem, że działka ministra finansów, jeśli chodzi o działania w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest, w porównaniu z innymi wiodącymi organami, bardzo znikoma. Zatem nie mam nic więcej do dodania ponad to, co zostało zawarte w rozpatrywanym dzisiaj sprawozdaniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Jak mówiłem na wstępie, jest również obecne Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Który z panów chciałby się wypowiedzieć?

Szef Medyczny Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

Robert Gałązkowski:

Panie Przewodniczący!

Robert Gałązkowski, szef medyczny Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Proszę bardzo.)

Przede wszystkim bardzo dziękujemy za zaproszenie na to spotkanie.

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Wasza rola jest ważna. Jesteście bardzo przydatni wtedy, kiedy nie można dotrzeć do poszkodowanego lub trzeba to zrobić szybko.)

Uzupełnię tylko to, o czym powiedziała pani dyrektor. Faktycznie, rok 2000 przyniósł w historii polskiego lotnictwa sanitarnego diametralne zmiany w zakresie celów działania tej służby. Otóż od okresu powojennego do końca lat dziewięćdziesiątych śmigłowce oraz będące w posiadaniu zespołów lotnictwa sanitarnego samoloty skupiały swoje działania przede wszystkim na transporcie sanitarnym pacjentów ze szpitala do szpitala. W roku 2000 utworzono nową strukturę Lotniczego Pogotowia Ratunkowego poprzez połączenie zespołów lotnictwa sanitarnego i postawienie na ratownictwo medyczne.

Przykładowo w roku 1999 piętnaście śmigłowców Lotniczego Pogotowia Ratunkowego – wtedy jeszcze zespołów lotnictwa sanitarnego – wykonało zaledwie ponad dwieście pięćdziesiąt lotów do nagłych wypadków i zdarzeń. W celu porównania powiem, że w roku 2003, szczególnie jeżeli chodzi o wypadki komunikacyjne, było ponad pięć i pół tysiąca interwencji śmigłowców. Następuje ewidentny wzrost wykorzystania śmigłowców do udzielania pomocy medycznej. Jednak dopóki nie powstanie uregulowania prawne, wprowadzające standard postępowania dyspozytorów centrum powiadamiania ratunkowego, o którym już dzisiaj mówiono, czy dyspozytorni pogotowia ratunkowego, to wykorzystanie nie będzie zbyt duże. Dla porównania powiem, że jedna baza śmigłowców ratowniczych, działająca na terenie Niemiec, wykonuje ponad tysiąc lotów rocznie. W Polsce baza poznańska wykonuje najwięcej, bo ponad sześćset, siedemset lotów w skali roku. Zatem nasze możliwości, jeżeli chodzi o liczbę interwencji, nie są jeszcze w pełni wykorzystane.

Jako jednostka musimy się również dostosować, w zakresie wymiany maszyn, do przepisów unijnych, które nakazują użytkowanie w ratownictwie HEMS, w strukturach śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego, śmigłowców w pierwszej klasie osiągowej. Obecnie nie posiadamy ani jednego takiego śmigłowca, a ten wymóg funkcjonuje już od maja. Minister zdrowia podjął decyzję o zakupie w tym roku jednego śmigłowca. W dalszym ciągu trwają prace nad ustawą, która miałaby ustanowić program wymiany śmigłowców w latach 2005–2010. Całościowy koszt wymiany śmigłowców wynosi około 400 milionów zł. W skali roku, biorąc pod uwagę lata 2005–2010, będzie to kwota rzędu 63 milionów zł. Proszę państwa, ta kwota faktycznie wydaje się duża, ale proszę wziąć pod uwagę fakt, że te śmigłowce będą wykorzystywane w Polsce przez następne dwadzieścia pięć albo trzydzieści lat. Średni rok produkcji śmigłowców Mi-2, które dzisiaj posiadamy, to rok 1970. Co prawda są one utrzymywane pod względem technicznym w taki sposób, aby były bezpieczne, ale, niestety, są to stare śmigłowce.

Na koniec swojej wypowiedzi chcę postawić tezę, że żaden idealnie działający system ratownictwa nie będzie skuteczny, jeżeli naoczny świadek nagłego wypadku

nie rozpocznie udzielania pierwszej pomocy. Szanowni Państwo, Polska jest chyba jednym z nielicznych krajów europejskich, w którym kandydaci na kierowców mają w ramach kształcenia dwie godziny przeznaczone na to, aby nauczyli się udzielania pierwszej pomocy. Nigdy nie będzie tak, że karetka i dzielni strażacy dotrą w przeciągu trzech lub czterech minut i rozpoczną udzielanie pomocy. Jest za to bardzo prawdopodobne, że kierowca jadący za samochodem, który uległ wypadkowi, będzie w stanie podjąć podstawowe czynności ratujące życie i zdrowie. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Wam także życzę braku pracy.

(Rozmowy na sali)

Ja już wolę zapłacić. Niech oni biorą pieniądze nawet za to, że nic nie robią. Chodzi o to, aby nie było skutków. Niestety, oni są potrzebni wtedy, kiedy jest już dramat.

Są również obecni przedstawiciele Ministerstwa Środowiska. Niestety, środowisko jest czasami naruszane przez kierowców. Wymagania są chyba takie, żeby trochę ograniczyć drzewa rosnące blisko dróg. Na tę sprawę będę chciał zwrócić uwagę w swojej późniejszej wypowiedzi.

Czy jest pan Janusz Jeziorski?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ministerstwo Środowiska nie chce zabrać głosu.

Może przedstawiciel Inspekcji Transportu Drogowego powie, jak ta sytuacja wygląda od drugiej strony.

Proszę bardzo, pan Tomasz Połec.

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Dziękuję bardzo.

Tomasz Połec – zastępca głównego inspektora transportu drogowego.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Czuję się trochę onieśmielony wypowiedziami poprzedników, gdyż Inspekcja Transportu Drogowego, na tle takich instytucji, jak Policja, Straż Pożarna czy Ministerstwo Obrony Narodowej, istnieje na mapie polskiej administracji naprawdę niedługo. De facto, można mówić o początkach jej funkcjonowania od października 2002 r.

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Jest to najmłodsze dziecko.)

Tak, jest to najmłodsze dziecko. Miejmy nadzieję, że nie będzie ono wylane razem z kapielą. Powstał dzięki projektowi, związanemu z programem Phare, w ramach dostosowania polskiego ustawodawstwa do wymagań Unii Europejskiej. Jak już powiedziałem, swoją faktyczną działalność rozpoczęliśmy zaledwie w październiku 2002 r. Jeśli chodzi o liczbę inspektorów, to wydaje mi się, że w kontekście tego co robimy, jest ona warta podkreślenia. Szacuje się, że, na przykład, policjantów ruchu drogowego mamy około siedmiu tysięcy. Jeśli chodzi o rok 2003 i działania inspekcji na rzecz bezpieczeństwa oraz porządku w ruchu drogowym, to warto podkreślić, że zaczęliśmy go mając zaledwie osiemdziesięciu inspektorów. Od kwietnia 2003 r. mieliśmy ich stu sześćdziesięciu, a od października do końca roku dwustu czterdziestu.

Bezpośrednio można powiedzieć, że działania Inspekcji Transportu Drogowego nie przekładają się wprost na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem jesteśmy odpowiedzialni za realizację polityki państwa w sektorze transportu. Jeśli chodzi o działalność inspekcji, to można powiedzieć, że w trzech aspektach dotyczy ona pośrednio bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po pierwsze, chodzi o wypadki, mówił o tym pan komendant Tokarski, związane z zasypianiem kierowców za kierownicą. Jeżeli chodzi o transport towarów czy osób, to przede wszystkim właśnie inspekcja odpowiada za kontrolę czasu pracy kierowców. Inspekcja realizuje kontrole zarówno na drogach, jak i w siedzibie przedsiębiorcy. Warty podkreślenia jest fakt, że przedsiębiorca jest zobligowany do przechowywania tarcz tachografów, czyli dokumentów, które w ciągu dwunastu miesięcy odzwierciedlają czas jazdy i prowadzenia pojazdu przez kierowcę. Zatem fakt, iż inspektorzy, z racji swej nieliczności, nie zatrzymali kogoś na drodze, nie stanowi gwarancji, że nie stwierdzą oni tego naruszenia w siedzibie firmy. Można powiedzieć, że wyraźnie marginalizują się takie zjawiska, jak tragiczne wydarzenia z roku 2002. Chodzi o pamiętne wypadki kilku polskich autobusów poza granicami kraju, w związku z którymi ewidentnie wystąpiły elementy naruszenia przepisów o czasie pracy. Oprócz tego już od przyszłego roku, na mocy rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, analogowy tachograf z papierową tarczą będzie zastępowany urządzeniem cyfrowym, które, że tak powiem, po wieki wieków będzie gromadziło wszelkie informacje dotyczące kierowcy. Poza tym te informacje będzie można analizować w oparciu o bazy danych. Zakładam, że zostaną one udostępnione policji, jak również inspekcji.

Drugim aspektem naszej działalności, przekładającym się na bezpieczeństwo, jest kwestia stanu technicznego pojazdów. Pierwsze kontrole w ramach szkolenia naszych policjantów przeprowadzaliśmy przy pomocy kolegów z Niemiec i Francji. Niestety, wyjeżdżali oni z Polski z mieszanymi odczuciami. Mieli wrażenie, że przedsiębiorcy, chcąc utrzymać się na rynku i minimalizować koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa, starali się ograniczać wydatki na bezpieczeństwo. Tego typu przypadki także się skończyły, aczkolwiek warto podkreślić, że w 2003 r. zatrzymaliśmy ponad pięć tysięcy trzysta dowodów rejestracyjnych. Każde zatrzymanie dowodu to unieruchomienie pojazdu, który mógłby spowodować wypadek, gdyby poruszał się po drodze.

Trzeci, najnowszy aspekt działalności, przejęliśmy we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Od tego roku zajmujemy się również ochroną dróg, czyli ważymy pojazdy, które jeżdżą po drogach. Ma to pośredni związek z bezpieczeństwem, bo na drogach powstają koleiny. Samochody ciężarowe, jeśli chodzi o wagę, potrafią osiągać naprawdę zawrotne wartości. Zdarzało się zatrzymywać pojazdy, które wiozły 50 t ładunku, a masa zestawu wynosiła 16 t. Poruszający się po drodze pojazd ważył w sumie 66 t, a dozwolone było najwyżej 40 t. Takie pojazdy niszczą strukturę drogi, bo powodują koleiny. Jest oczywiste, że koleina nawet podczas przelotnego deszczu wypełnia się wodą. Może to doprowadzić do zdarzenia drogowego. Ewidentnym mankamentem, na który obecnie narzekamy, jest jeszcze zbyt mała liczba stacjonarnych miejsc do ważenia pojazdów. Praca przy wykorzystaniu wag ruchomych, którymi dysponujemy, otrzymanych dzięki uprzejmości Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, niestety, przypomina trochę wróżenie z fusów. Jeżeli są ciągi dróg, po których poruszają się tysiące samochodów ciężarowych na dobę, to inspektor siłą rzeczy musi wrywkowo zatrzymywać pojazdy. Nie ma on wcale pewno-

ści, że zatrzymał i skontrolował te pojazdy, które powinien. Ten problem rozwiązują automatyczne stacje, których jest sześć. Na przykład w Niepiekłach koło Warszawy znajduje się wbudowana w drogę waga przedwstępna. Jeżeli ona stwierdzi, że ciężar samochodu przekracza daną wartość, wykonuje fotografię cyfrową tego pojazdu. 500 m dalej znajduje się właściwe miejsce do ważenia pojazdów. Pierwsza akcja, którą przedsięwzięliśmy na przełomie kwietnia i maja, wywołała spore zamieszanie w środowisku przewoźników, którzy usiłowali trochę omijać przepisy. Ku ich zaskoczeniu zorganizowaliśmy działania, które trwały dwadzieścia cztery godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. Stosowana wcześniej przez przewoźników taktyka zjeżdżania na przydrożne stacje benzynowe i oczekiwania, aż inspektorzy czy pracownicy generalnej dyrekcji zjadą z drogi, nie przyniosła żadnych efektów. Później usiłowano przemieszczać się konwojami kilkudziesięciu ciężarówek. Przeważone, mówiąc kolokwialnie, pojazdy znajdowały się w środku konwoju. Dzięki tym urządzeniom udało się je wszystkie zatrzymać. Chciałbym w tym miejscu bardzo podziękować panu komendantowi głównemu policji za pomoc, bowiem naszych inspektorów jest niewielu. Fakt ważenia pojazdów na ciągu drogi krajowej powoduje naturalną tendencję do ucieczki samochodów na drogi wojewódzkie i gminne, które już w ogóle nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Ta akcja nie zakończyłaby się sukcesem, gdyby nie pomoc policji, która skutecznie zablokowała możliwość ucieczki tych pojazdów.

To tyle tytułem wstępu. Gdyby państwo senatorowie mieli pytania, to jestem gotów na nie odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Czy mógłby pan od razu powiedzieć, czy są efekty waszej kilkumiesięcznej działalności w zakresie poprawienia bezpieczeństwa. Rozumiem, że są dane statystyczne dotyczące liczby kierowców, którzy zasnęli za kierownicą w wyniku przemęczenia organizmu. Ile było takich wypadków? Czy są już jakieś porównania?

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:

Panie Przewodniczący, jeśli chodzi o dane statystyczne w kontekście bezpieczeństwa, to nie znajdują się one w posiadaniu inspekcji, lecz policji. Mogę odnieść się do tego, że w 2003 r. skontrolowaliśmy prawie osiemdziesiąt sześć tysięcy samochodów. Do dwudziestu tysięcy przypadków, czyli do 1/4, mieliśmy uwagi, które zakończyły się nałożeniem grzywny w drodze mandatu karnego albo wydaniem decyzji administracyjnej, stwierdzającej naruszenie przepisów, na przykład ustawy o czasie pracy.

Jeżeli chodzi o efekty działań, to pamiętajmy, że rok 2003 jest de facto pierwszym rokiem naszej samodzielnej aktywności. Wydaje mi się, że efekty działań będą widoczne na spotkaniu w ramach posiedzenia komisji w przyszłym roku, bowiem rok 2003 będzie dla nas skalą odniesienia. Mamy nadzieję, że będą efekty. Spodziewamy się ich, ponieważ znacznie zmniejszyła się liczba kierujących, w przypadku których stwierdza się rażące naruszenie przepisów o czasie pracy. Nie ma już przypadków, w których kontrola stwierdzałaby, że kierowca jechał szesnaście godzin na dobę. Teraz te naruszenia mają wymiar – można powiedzieć – symboliczny i często związane są z tym, że ktoś znajduje się praktycznie na opłotkach rodzimej miejscowości, kilka ki-

lometrów od domu, do którego chce dojechać. Jeżeli przedsiębiorcy nie zmuszają kierowców, aby jeździli po kilkanaście czy kilkadziesiąt godzin bez przerwy, to automatycznie musi się to w pewnej perspektywie przełożyć na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Prosiłbym jednak o umożliwienie odpowiedzi na te pytania z szerszej perspektywy. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Mam nadzieję, że efekty będą zauważalne. Po tylu kontrolach i sankcjach...

(*Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasz Połec:* Panie Przewodniczący, są efekty finansowe, aczkolwiek wolałbym nie poruszać tego tematu.)

Dziękuję bardzo.

Czy są przedstawiciele instytucji, którzy nie zabierali głosu, a chcieliby to zrobić? Wydaje mi się, że wyczerpałem listę. Nie ma chętnych.

Wobec tego chciałbym oddać głos państwu senatorom. Bardzo proszę o zadawanie pytań i formułowanie wniosków.

Proszę bardzo, pani senator Koszada.

Senator Aleksandra Koszada:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście, materiał, który otrzymaliśmy, jest bardzo obszerny i przyznam, że bardzo ciekawy i pouczający.

Przeczytałam, że całkowite koszty wypadków drogowych – są to akurat dane z 2000 r. – wynosiły około 16 miliardów 326 milionów 443 tysiące zł. Przyznam się, że dwa razy sprawdziłam, czy dobrze to odczytałam. Są to rzeczywiście olbrzymie koszty. Mam pytanie, czy można by z nich wyodrębnić koszty leczenia. Swego czasu była dyskusja na ten temat. Firmy ubezpieczeniowe ubezpieczają samochody, a koszty leczenia są bardzo duże. Zmniejszyła się liczba osób zabitych w wypadkach – wynika to między innymi z lepszej jakości samochodów – ale liczba rannych jest nadal bardzo duża. Na ogół stan osób rannych w wypadkach drogowych jest dosyć ciężki. Jeżeli można byłoby uzyskać informację na ten temat, to bardzo bym o to prosiła.

Chciałabym również poruszyć kwestię tego, o czym mówiła pani z Ministerstwa Zdrowia. Jest to bardzo ważna kwestia, bo z tego, co jest mi zgłaszane, wynika, że część oddziałów ratunkowych w szpitalach została wyposażona, ale na razie nie zawiera się w związku z nimi kontraktów. Praktycznie służą one w taki sposób, jak izby przyjęć.

W moim odczuciu bardzo niebezpieczna jest sprawa liczby zatrzymanych osób, które w stanie nietrzeźwym kierowały pojazdem. Z danych wynika, że osób, u których to stwierdzono, było ponad sto sześćdziesiąt siedem tysięcy. Uczestników wypadków było pięć tysięcy osiemset, a pozostali byli potencjalnymi ich uczestnikami. Pan generał powiedział, że w wojsku zmniejszyła się liczba takich osób z uwagi na nieuchronność kary. Nie rozumiem... Mogę zrozumieć przekroczenie prędkości albo inne wykroczenia, nie jestem jednak w stanie zrozumieć kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu. Sądzę, że należałoby się zastanowić nad znacznie większymi sankcjami, szczególnie materialnymi, w stosunku do tych osób. Chcę podkreślić, że koszty wypadków wynoszą ponad 16 mi-

liardów 326 milionów zł. Co gorsze, liczba osób, które kierują pojazdami po spożyciu alkoholu, wzrasta mimo sankcji. Może sankcje pieniężne byłyby bardziej skuteczne. Byłam na spotkaniu, na którym padła sugestia, żeby wprowadzić nawet konfiskatę samochodu jako narzędzia przestępstwa. Powadziłam dyskusję na ten temat. Myślę, że jest on bardzo ważny i należałoby się nad nim zastanowić. Musimy dostosować nasze warunki do programów europejskich. W świadomości naszych obywateli prawo jest po to, aby je omijać albo łamać. W związku z tym musimy mieć trochę czasu, żeby zmienić tę świadomość. Myślę, że trzeba zacząć od przedszkola, szkoły podstawowej itd. Może w następnym pokoleniu uda nam się wyrobić odpowiedzialność obywatelską za drugiego człowieka, gdyż jadąc w stanie nietrzeźwym naraża się nie tylko siebie, ale przede wszystkim drugą osobę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, kto z państwa senatorów chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan przewodniczący Zbyszko Piwoński.

Senator Zbyszko Piwoński:

Przekonująco zabrzmiała sugestia, dotycząca potrzeby powszechnej edukacji w zakresie ratownictwa. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że czasami kilkanaście minut decyduje o późniejszych sukcesach w leczeniu, jakie ewentualnie mogą nastąpić. Czy moglibyśmy usłyszeć, jak państwo by to sobie wyobrażali? Jakie są państwa sugestie w tym względzie? To jest jedna kwestia.

Druga kwestia. Omawiamy dzisiaj całokształt spraw. Jakie uwagi lub własne oczekiwania chcieliby państwo skierować w stosunku do nas, jako zajmujących się procesem legislacyjnym? Myślę, że wówczas to wspólne spotkanie przyniosłoby wzajemne korzyści. My kierujemy swoje uwagi do państwa, ale chcielibyśmy również z państwa strony usłyszeć sugestie i oczekiwania w stosunku do nas.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Rozumiem, że drugie pytanie dotyczy wszystkich uczestników.

Proszę uprzejmie – dalsze pytania.

Proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym zwrócić uwagę na sprawę, z którą spotykamy się na co dzień, jadąc po drogach. Otóż wydaje mi się, że w dalszym ciągu ogromnym problemem jest nierozwiązana kwestia poruszania się rowerzystów. Kierujący pojazdem wyjeżdżając na drogę musi zapiąć pasy, a pojazd musi spełniać określone wymagania. Rowerzysta jedzie, jak chce. Pal lichy – przepraszam za wyrażenie – jeżeli ma to miejsce na drogach podrzędnych, ale rowerzyści jeżdżą po drogach międzynarodowych, na których jest naprawdę ogromny ruch. Policja zachowuje się bardzo różnie. Byłem świadkiem tego,

że policja w ogóle nie reagowała. Stała z radarem i kontrolowała prędkość, ale nie reagowała na tego rodzaju sytuacje. Nawet się zatrzymałem i rozmawiałem na ten temat. Oczywiście, moja reakcja wywołała zdziwienie, ale tę kwestię pozostawiam państwa ocenie.

Druga sprawa dotyczy grup pojazdów, które także poruszają się po drogach międzynarodowych. Chodzi o ciągniki i maszyny budowlane. Takie zdarzenia są naprawdę nagminne. Moim zdaniem w tym względzie także brakuje reakcji. Oprócz tego grupa pojazdów, która posiada widoczne znamiona braków technicznych, jest dopuszczona do ruchu. Chodzi o pordzewiałe, zrujnowane pojazdy, które widziałem z nowymi, białymi tablicami rejestracyjnymi. W raporcie przeczytałem, że zatrzymano prawie trzysta osiemdziesiąt tysięcy dowodów rejestracyjnych. Chciałbym wiedzieć, ile dowodów rejestracyjnych zatrzymano z powodu złego stanu technicznego pojazdów. Sądzę, że ta liczba obejmuje dowody rejestracyjne zatrzymane na skutek kolizji. Właścicielowi samochodu, który uczestniczył w kolizji, dopóki nie usunie określonych skutków, zatrzymywany jest dowód rejestracyjny.

Mam pytanie do pana z Inspekcji Transportu Drogowego. Prosiłbym także o podanie liczby zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. Jeżeli dobrze pamiętam, mówił pan o pięciu tysiącach. Rozumiem, że to, co jest przedmiotem waszego działania, dotyczy głównie pojazdów ciężarowych. Czy nie sądzi pan, że należałoby również brać pod uwagę inne pojazdy, które się poruszają i powinny być przez was, nazwijmy to, monitorowane?

Ostatnią sprawę kieruję do pana dyrektora Bilskiego. Panie Dyrektorze, rozumiem, że program poprawy bezpieczeństwa, na który zaciągnęliśmy pożyczkę w wysokości 100 milionów euro, dotyczy obszarów, które wymagają bardzo szybkich działań. Czy byłby pan uprzejmy wskazać parę miejsc, w związku z którymi posiadają państwo program działania, mający na celu poprawę bezpieczeństwa? W szczególności chodzi o okręg województwa dolnośląskiego, bo najbardziej interesuje mnie obszar, z którego napływają wnioski. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Proszę uprzejmie, kto jeszcze z państwa senatorów chciałby zabrać głos? Nikt.

Wobec tego pozwolę sobie na kilka zdań refleksji. Będą one po części wynikały z obserwacji, które poczyniłem jako kierowca, pokonujący miesięcznie ponad 5 tysięcy km.

Chciałbym poruszyć następujący problem. Przyznam, że jeżdżę po bardzo krętych, zadrzewionych, pięknych i romantycznych, ale także niebezpiecznych warmińsko-mazurskich drogach. Są one niebezpieczne z tego względu, że bardzo grube, pochylone konary drzew wystają nad jezdnię. Kwestia tego, czy tiry jeżdżą legalnie czy nielegalnie, to jest zupełnie inna sprawa. Siłą rzeczy duży samochód ciężarowy, szczególnie na zakręcie, nie będzie jechał blisko drzew, bo zniszczy sobie naczepę. Proszę zwrócić uwagę na to, ile drzew jest pokaleczonych przez duże naczepy. Z tego powodu tiry jeżdżą środkiem drogi. Myślę, że najwyższy czas powiedzieć zdecydowane „nie” tym, którzy chronią środowisko. Ja bardzo kocham środowisko naturalne. Posadźmy zamiast tego o 120% czy o 150% więcej drzew poza rowami i drogami, czyli tam, gdzie jest ich miejsce. Uważam, że uregulowanie sprawy drzew rosnących przy jezdni jest obecnie jednym z najważniejszych problemów.

Kolejna sprawa dotyczy przywoływanego już tematu kolein. Przecież jest obsługa i nie powinno tak być. W koleinach woda znajduje się doraźnie. Nie powinno być jednak na drodze miejsc, w których po deszczu jest 5 cm albo 10 cm wody. Takie sytuacje nie mogą mieć miejsca, bo woda musi być odprowadzana i musi samoczynnie spływać na pobocze. W przeciwnym wypadku powstanie niebezpieczeństwo. Jeżeli na odcinku suchej drogi kierowca będzie jechał w miarę odważnie, a raptem będzie głęboka kałuża, to siłą rzeczy zarzuci samochodem.

Kwestia przejazdów kolejowych. Wiele już zrobiono w tym zakresie. Chciałbym podziękować panu dyrektorowi Suwarze, którego poprosiłem o zajęcie się problemem związanym z Ostrowią Mazowiecką. Został tam zrobiony przejazd, którym przyjemnie się jeździ. Mam jednak à propos tego uwagę. Zrobiono obwodnicę w Ostrowi Mazowieckiej, ale bardzo źle wykonano rozjazd na Łomżę. Chyba były już tam wypadki i jest on teraz przerabiany. Nie wiem, czy zawinił projektant, czy wykonawca. Zaledwie oddano obwodnicę do użytku, a już się ją przerabia, poszerza, robi się skrzyżowanie ze światłami. Mamy tam do czynienia z ograniczoną widocznością. W XXI wieku jest to niedopuszczalne. Należy projektanta pozbawić prawa projektowania albo wykonawcy, który się do tego nie nadaje, nie zlecać odpowiedzialnych prac. Na tę sprawę chciałbym zwrócić uwagę. Myślę, że jest najwyższy czas, aby przy wszystkich przejazdach kolejowych, przez które rzadziej lub częściej przejeżdżają pociągi, były sygnalizacje świetlne. Są przejazdy, przez które pociąg przejeżdża raz na tydzień albo rzadziej. Kierowcy, którzy przejeżdżają tamtędy sporadycznie, zatrzymują się, bo zazwyczaj stoją znaki „stop”. Jednak kierowcy lokalni lekceważą te znaki. Taki przejazd, na którym jeszcze nigdy nie widziałem żadnego pociągu, jest przed Łomżą. Wobec tego uważam, że powinna być sygnalizacja świetlna, która zwróciłaby uwagę kierowców.

Kolejną sprawą, którą chciałbym poruszyć, jest profilaktyczna rola ministerstwa edukacji. Tę kwestię poruszył pan senator Zbyszko Piwoński. Uważam, że powszechne nauczanie udzielania pierwszej pomocy powinniśmy zacząć od najmłodszego pokolenia. Powinno to wejść mu w krew wtedy, kiedy jest ono zaangażowane i ma zapal. Przepraszam, ale nas już się tego tak bardzo nie nauczy. Nam to już nie wejdzie w krew. Młody obywatel, uczęszczający do szkoły podstawowej, będzie do tego podchodził z entuzjazmem, będzie robił manekinowi sztuczne oddychanie itd. Dlatego myślę, że rola ministerstwa edukacji, szkół podstawowych oraz średnich jest bardzo duża nie tylko w tym zakresie, ale również w zakresie wpajania zasad ruchu drogowego. Uważam, że rola mediów jest dotychczas niewykorzystana. Chodzi szczególnie o media publiczne. Media komercyjne chcą zarabiać pieniądze. Może się zdarzyć, że komercyjne radio, gazeta lub telewizja będą chciały zrobić coś pożytecznego dla społeczeństwa. Od tego mamy jednak media publiczne, które nie robią łaski, i w sposób bezwzględny powinny się włączać w tego typu akcje. Apeluję do krajowej rady o to, żeby nawiązała z nimi kontakt. Mam nadzieję, że jest taka możliwość. Trzeba nawiązać kontakt i umiejętnie wykorzystać siłę mediów. Myślę, że warto byłoby zainteresować firmy ubezpieczeniowe współfinansowaniem działań profilaktycznych. Jeżeli będzie lepsza profilaktyka, to firmy ubezpieczeniowe będą miały więcej zysków. Może się to jednak odbić na interesach użytkowników. Myślę, że firmy powinny być zainteresowane taką inicjatywą.

Ostatnia uwaga jest może trochę niezręczna. Częściowo poruszył ją pan senator Lewicki, który powiedział o rowerzystach. Chcę poruszyć sprawę pieszych, których

wielu ginie. W sprawozdaniu jest napisane, że średnio chyba około 30% pieszych ginie na drogach. Uważam, że relacja między pieszym i kierującym powinna być bardziej zdyscyplinowana. Moment wejścia na przejście powinien być bezwzględnie przestrzegany. Pieszy może na nie wejść, jeżeli zobaczy, że kierowca go zauważył, zatrzymał się lub jeżeli wie, że kierowca na pewno się zatrzyma. Młodzi ludzie niejednokrotnie wymuszają wejście na pasy. Z daleka widzą, że jedzie samochód, ale wchodzą na przejście i udają, że nie zauważają pojazdu. Zdarza się tak wielokrotnie. Następna kwestia wiąże się z pieszymi i ich poruszaniem się w warunkach ograniczonej widoczności. Dotyczy to również rowerzystów, którzy poruszają się po drogach publicznych, a wielu z nich nie posiada żadnego oznakowania. Uważam, że warto się zastanowić nad wprowadzeniem przepisu, że piesi, poruszający się w warunkach ograniczonej widoczności, powinni być oznakowani przez strój, światelko, odblask albo podczas takich warunków nie powinni przebywać na jezdni. Powinni poruszać się na poboczach. Jeżdżą państwo – chyba wszyscy tu obecni są kierowcami – w warunkach nocnych. Proszę zwrócić uwagę, w jaki sposób podczas mgły mijają się samochody i czy z daleka widać pieszego, jeśli jest ubrany na szaro. Naprawdę go nie widać. To nie ma na celu dobra kierowcy, ale dobro pieszego. Wolałbym przedstawić tę propozycję jako pieszy, a nie użytkownik samochodu, ale częściej poruszam się za pomocą samochodu. Może mi niezręcznie jest to proponować, ale ma to na celu dobro społeczeństwa. To tyle uwag z mojej strony.

Szanowni Państwo, nie ma więcej zgłoszeń państwa senatorów. Proszę o krótkie ustosunkowanie się do uwag każdego, kto ma poczucie, że były one do niego adresowane. Proszę o odpowiedzi na pytania, które miały adresatów. Jeżeli ich nie miały, to proszę o bardzo krótkie ustosunkowanie się do nich.

Proszę bardzo. Odpowie pan minister czy pan dyrektor?

(Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczak: Andrzej Grzegorzczak.)

Proszę bardzo. Jeżeli odpowie pan na wszystkie pytania, to będzie dobrze.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczak:

Na część pytań odpowie pan minister.

Było pytanie, czy z kosztów wypadków można wyodrębnić koszty leczenia. Skąd wzięły się te koszty? Otóż co najmniej od ośmiu lat Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi szczegółowe analizy kosztów. Obecnie z racji braku danych statystycznych nie jesteśmy w stanie pozyskać informacji o kosztach. Być może udałoby się to zrobić, gdyby zleciło się dużą pracę naukowo-badawczą. Trzeba byłoby uzyskać ze szpitali i przychodni dane na temat tego, jakie są koszty leczenia w stosunku do kosztów wypadków. Są określone straty materialne i niematerialne. Jeżeli chodzi o liczbę pijanych kierowców, to jest kłopot, ponieważ ona wciąż rośnie. Dlaczego tak jest? W Unii Europejskiej mamy obecnie najbardziej restrykcyjne przepisy. Jednak powiem państwu, że w Warszawie pierwszy proces kierowcy, który zabił kogoś, jadąc w stanie nietrzeźwym, odbył się po ponad trzech latach. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Niedawno, na jesieni, była na ten temat audycja w telewizji. Prokuratura stwierdziła, że skierowała do sądu o 8% więcej wniosków. Nie ma żadnych danych dotyczących skutków karania. Powszechna opinia społeczna jest taka, że zanim

sąd zdąży wszcząć jakąkolwiek sprawę, to ona się przedawni. Proszę państwa – ta sprawa była wielokrotnie poruszana – nie ma żadnego poczucia nieuchronności kary. Sprawę uda się załatwić albo zginą dokumenty, albo urzędniczka wyrzuci mandat. To jest najgorsze. Badaliśmy agresywne zachowania wśród kierowców. Są podobne do tych, które występują na przykład w Niemczech. Na czym jednak polega różnica? W Niemczech badani uważają, że w ponad 60% przypadków jest, jak mówią młodzi, trafiony – zatopiony. W Polsce jest to traktowane jako kwestia przypadku. Uważa się, że jeżeli nie zapłaci się mandatu kredytowego, to sprawa przycichnie. Co jest jeszcze gorsze, jeśli chodzi o kierowców jeżdżących po pijanemu? Otóż został nawet zgłoszony projekt...

(Brak nagrania)

Jeżeli doszło do takich procesów, czyli nie tylko w tym przypadku, to ferowane wyroki oscylowały w granicach niepełnych dwóch lat za ewidentne zabójstwo w stanie kompletnego upojenia alkoholowego. To samo dotyczy rowerzystów i pieszych. Kwestia nieuchronności kary. Większość niewychowawczo sądzi, że nie jest winna. Uważają, że mają pecha, bo przecież inni tak samo szybko jeżdżą, przekraczają przepisy i wjeżdżają na czerwone światło. Wciąż powracamy do sprawy, w jaki sposób zmienić świadomość, bo jest to jedyna szansa.

Pan przewodniczący mówił o elementach odblaskowych. Od razu na to odpowiem. Jest obowiązek, że dzieci i młodzież do piętnastego roku życia, poruszający się po drodze, muszą nosić elementy odblaskowe. W ostatniej nowelizacji kodeksu drogowego ten zapis został usunięty. Gdyby nie interwencja – muszę to przyznać – Senatowi, stracilibyśmy ten zapis, bo chciano go wyrzucić. Podobnie jest ze sprawą jeżdżenia na włączonych światłach. Jest to bardzo ważna sprawa, która jako jedna z nielicznych jest akceptowana społecznie. Światła są jeszcze bardziej istotne, jeżeli jest ostre słońce, bo wówczas nie widać samochodu. Wprowadzono zmianę, chociaż chciano to usunąć, że światła muszą być włączone przez cały rok. Gdyby nie interwencja, to usunięto by nawet zapis o jeździe z zapalonymi światłami w okresie zimy. Osobiście nie widziałem, żeby w ostatnim czasie został zatrzymany rowerzysta lub pieszy. Można powiedzieć – przepraszam za sformułowanie – iż wieje zgrozą, kiedy często widzi się, że matka prowadzi dziecko po przejściu dla pieszych, podczas gdy jest włączone czerwone światło.

(Głos z sali: Albo przeprowadza wózek.)

Tak, to jest zgroza. Mama idzie poboczem, a dziecko, żeby było mu wygodniej, idzie po asfalcie. Przepraszam, ale tego nie jesteśmy w stanie zmienić za pomocą żadnego przepisu. To jest porażające. Nie chodzi o uniewinnienie infrastruktury i złych przepisów, bo takowe są, ale o zmianę świadomości. Próbowaliśmy wprowadzić przepis o noszeniu kasków przez rowerzystów. Mówił o tym także pan przewodniczący. Jest to jedyna szansa, bo zdarzają się wśród rowerzystów wypadki śmiertelne. Przeważała opinia, że we wsiach często używa się rowerów. Panie jeżdżą na nich do fryzjera i w związku z tym nie chcą wracać z piękną fryzurą w kasku. Przepraszam, ale to nie jest dowcip. To była podstawowa argumentacja, kiedy nie zgodzono się na propozycję wprowadzenia kasków dla rowerzystów. Nic nie stało na przeszkodzie, żeby...

(Głos z sali: Trzeba wprowadzić kaski dla łysych.)

Pan minister podpowiada, żeby wprowadzić kaski dla łysych.

Nic nie stało na przeszkodzie, aby ten obowiązek wprowadzić przynajmniej w stosunku do dzieci.

Będzie problem, jeśli chodzi o pijanych kierowców. Nie chodzi o zwiększenie sankcji. Podam jeszcze inny przykład. Każdy, kto utracił prawo jazdy z powodu prowadzenia samochodu w stanie nietrzeźwym – chodzi o przedział powyżej 0,5‰ – powinien się poddać obowiązkowemu badaniu. W Wielkopolsce w 2002 r. odebrano dwadzieścia tysięcy praw jazdy i wszczęto sankcje. Było w tym około 40% pieszych. Czy wiedzą państwo, ile osób zostało przebadanych przy oddawaniu im prawa jazdy? Trzydzieści sześć osób. Stało się tak dlatego, iż policja nie wydała wniosków. Nie mówię, że jest to wina tylko policji. Czy wydział komunikacji, który oddaje prawo jazdy, nie jest zobligowany do zażądania badań? Nie jest określone, jakie one mają być, bo regulują to inne przepisy. Jest to swoista bez troska urzędników. Prawo jazdy oddaje się, kiedy skończył się okres sankcji. Nie wiadomo, czy dana osoba jest alkoholikiem. Nie ma badań, które by to stwierdziły. Czy był to przypadkowy, pierwszy raz? Wracając ogólnie do tematu sankcji trzeba powiedzieć, że najgorsze jest powszechne przekonanie, iż: po pierwsze, miało się pecha, bo inni także źle jeżdżą, po drugie, szansa wpadki jest znikoma, a po trzecie – to jest najgorsze – nawet jeżeli zostanie się przyłapanym, to kara będzie niewspółmiernie niska do czynu. Proszę zwrócić uwagę na to, jak społeczeństwo odbiera przestępstwo w postaci sfalszowania banknotów. Nie chcę kwestionować decyzji wymiaru sprawiedliwości, ale niedawno, parę miesięcy temu, dwóm małym dzieciom za sfalszowanie trzech banknotów groziło dwadzieścia pięć lat więzienia. Wymiar dwóch lat pozbawienia wolności, za zabójstwo podczas jazdy samochodem w stanie nietrzeźwym, to jest w zasadzie górna granica, którą ferują nasze sądy. To są najtrudniejsze kwestie. Chodzi również o sprawy rowerzystów, ciągników i maszyn. Wydaje mi się, że policja nie jest w stanie wszystkich złapać. Większość z nas podróżuje za granicą. Policję spotyka się tam rzadko. Świadomość jest jednak taka, że w znaczącej liczbie przypadków delikwent zostaje złapany i ukarany możliwie szybko. U nas sprawy i ich związek przyczynowo-skutkowy ciągną się bardzo długo.

Powiem jeszcze o firmach ubezpieczeniowych, bo to także jest ważne. Od trzech lat PZU przeznacza środki na tak zwane akcje odbłaskowe, jak na przykład akcja o nazwie „Odblaskowy Pierwszorocznik”. My, jako rada bezpieczeństwa, łącznie z Misją Banku Światowego w ciągu ostatnich lat trzykrotnie spotykaliśmy się z Polską Izbą Ubezpieczeń. Nie wykazała ona żadnego zainteresowania i nie ma szans na pozyskanie jakichkolwiek pieniędzy. Oprócz tego umówiliśmy się, że w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeprowadzimy specjalistyczne badania, dotyczące wspomnianych zachowań. To powinno leżeć w interesie firmy ubezpieczeniowej, bo wiedziałyby, jak zminimalizować straty. Firmy twierdzą, że stale ponoszą straty na ubezpieczeniach komunikacyjnych. W ostatniej chwili – proszę nie traktować tego jako skargę – wycofano się z dofinansowania, które miało wynosić 15 tysięcy zł. Stwierdzono, iż jest to tak duża kwota, że Polska Izba Ubezpieczeń nie jest w stanie jej udźwignąć. Nie będę tego komentował. Próbuję walczyć o bezpieczeństwo ruchu drogowego już od kilkunastu lat. Od wielu lat niesłychanie powoli zmieniamy do tego podejście. Wiele spraw jest ważniejszych od poprawy bezpieczeństwa. Koszty – dodam to dla pani senator – są liczone u nas. Unia przyjęła następujący standard – 1 milion euro za jednego zabitego. Takie są rzeczywiste i całościowe koszty. Proszę to przeliczyć. To wszystko jest finansowane z naszych kieszeni i my martwimy się, co będzie dalej. W budżecie państwa nie ma przydziału na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, pan minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:

Jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolą, to powiem jeszcze parę słów.

Było pytanie dotyczące naszych oczekiwań w stosunku do Senatu. Największą rolę spełniają państwo przy tworzeniu prawa. Niedługo na pewno wpłynie projekt ustawy o kierujących pojazdami. Prosimy o przychyłność, ale i dogłębną analizę projektu ustawy. Trochę żałuję, że w ostatniej nowelizacji prawa drogowego nie zasygnalizowaliśmy problemu kasków oraz świateł samochodowych, włączonych przez całą dobę. Mówił już o tym pan dyrektor. Nie wiem, czy w tym kierunku nie warto by zmodyfikować ustawy. Sami państwo widzą, że włączone światła samochodowe są potrzebne również w dzień. Nie wiem, czy czasami nie są bardziej potrzebne w dzień niż w nocy.

Zgadzam z uwagami państwa senatorów, jeżeli chodzi o rowerzystów, pieszych i ciągniki. Niestety, moim zdaniem jest to zagadnienie związane z szeroko pojętą kulturą. Procesy motoryzacyjne na Zachodzie nastąpiły wcześniej niż u nas. Dwadzieścia, trzydzieści lat opóźnienia w tym względzie w naszej mentalności widać również w zachowaniu młodzieży.

Jeżeli chodzi o współpracę z mediami, to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego naprawdę dużo robi w związku z tym tematem. Powołaliśmy zespół medialny. Kontaktujemy się z redakcjami niektórych programów telewizyjnych i z dziennikarzami. Niektórzy z nich stale z nami współpracują. Mamy audycje radiowe w określonym czasie. Szkoda, że jest to coraz gorszy czas antenowy, ale te audycje jednak mają miejsce. Ten temat nie jest bardzo popularny i nośny. Krótko mówiąc, jest on czasami mało komercyjny. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?
Proszę bardzo.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Włodzimierz Bilski:**

Jeżeli można, to odpowiem w kilku zdaniach na szczegółowe pytania pana senatora Lewickiego. W tym roku na terenie województwa dolnośląskiego będzie zrobionych 60 km odnóg. Dwa odcinki będą zrobione przy drodze nr 3, a przy drogach: nr 8, nr 12, nr 25, nr 39 i nr 94 po jednym albo po dwa odcinki. Łącznie wyniesie to 60 km. Oprócz tego będą jeszcze zrobione chodniki. Nie pamiętam nazwy miejscowości, ale skrzyżowanie w Łagiewnikach...

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Pan senator nie chce publicznie tak dużo wiedzieć, bo zaraz inni zaczną się pytać, co będzie zrobione w ich regionach.)

Zdradzimy tajemnicę do końca. Na terenie województwa dolnośląskiego jest potężny remont autostrady A4 w kierunku zachodnim, w kierunku autostrady A18. Od ubiegłego roku są prowadzone prace przy wylocie z drogi nr 8 prowadzącej z Wrocławia w kierunku Warszawy. Zatem są to potężne roboty.

Odpowiem teraz na pytania pana przewodniczącego. Doskonale znam województwo warmińsko-mazurskie. Co prawda nie mieszkam w tym rejonie, ale jestem jego miłośnikiem. Znam problemy związane z drzewami rosnącymi blisko drogi. Kręgosłupem, jeśli chodzi o drogi, województwa jest droga nr 16. Doskonale znamy ten temat. Budujemy trochę drogi z Ostródy w kierunku Olsztyna. Trwają prace przy drodze dwupasmowej z Olsztyna na Wschód. Jest utworzonych kilka kilometrów drogi, jeżeli chodzi o Mikołajki. Zostanie to zrobione w tym roku. W ubiegłym roku zbudowaliśmy 10 km drogi od Orzysza w kierunku Mikołajek. Został do zrobienia tylko niewielki odcinek drogi w Okartowie. Zatem są wykonywane prace. Drzewa są istotnie olbrzymim problemem nie tylko na drodze nr 16. Jeżeli znają państwo tę drogę, to wiedzą, że czasami ma ona 4 m lub 5 m szerokości. Jest to bardzo ważna krajowa droga, na której ma miejsce ruch z północy, z granicy rosyjskiej.

Jeżeli chodzi o skrzyżowanie, o wjazd na drogę nr 677 z obwodnicy w Ostrowi Mazowieckiej – jest to droga wojewódzka – to rzeczywiście zostało to niefortunnie rozwiązane. Sygnalizacja jest już zrobiona. Jechałem w sobotę przez to skrzyżowanie. Droga z Ostrowi Mazowieckiej do Łomży, która ma 42 km, jest drogą wojewódzką. Znam także tamtejszy przejazd przez tory kolejowe. Jeżdżę tamtędy ładnych parę lat. Rzeczywiście, jeden raz widziałem tam pociąg. Jest tam, dosyć widoczny z obu stron, znak „stop”. W miejscach, w których jest duży ruch pociągów, staramy się wspólnie z kolejarzami zakładać sygnalizację świetlną. Chodzi o światła pulsujące. We wspomnianym miejscu ruch pociągów jest rzeczywiście minimalny. Panie Senatorze, proszę pańskie uwagi dyrektorowi Suwarze.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję.

Proszę bardzo, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

**Szef Medyczny Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
Robert Gałązkowski:**

Jeżeli chodzi o pytanie pana senatora Piwońskiego, to chciałbym przede wszystkim prosić o to, aby powstała inicjatywa legislacyjna, która uregulowałaby kwestię kształcenia kierowców w zakresie pierwszej pomocy. W pełni zgadzam się z panem przewodniczącym, że obowiązek nauczania pierwszej pomocy powinien rozpocząć się być może na etapie ostatnich klas szkoły podstawowej.

Chciałbym jeszcze nawiązać do wypowiedzi pana przewodniczącego dotyczącej drzew. Niejednokrotnie stają się one przyczyną śmierci uczestników ruchu drogowego. Ze strony Lotniczego Pogotowia Ratunkowego apelujemy do Ministerstwa Infrastruktury. Proszę państwa, śmigłowiec dolatuje do miejsca wypadku w przeciągu pięciu lub siedmiu minut. Są jednak ciągi komunikacyjne, w przypadku których nie jesteśmy w stanie wylądować w miejscu wypadku. Śmigłowce, którymi dysponujemy, nie mają możliwości, aby przy pomocy windy zjechać do pacjenta. Rozporządzenie, które obec-

nie określa uwarunkowania techniczne budowy dróg, mówi o tym, że pień drzewa musi znajdować się w odległości 3 m od skraju drogi. Apelujemy o to, żeby wprowadzić bardziej restrykcyjne przepisy, czyli żeby odległość była dużo większa niż 3 m. Po pierwsze, jeżeli poważnie bierzemy pod uwagę system ratownictwa, pozwoli to śmigłowcom ratowniczym lądować w każdym miejscu, w którym mogło dojść do wypadku. Po drugie, zmniejszy to ryzyko wypadków komunikacyjnych, spowodowanych przez bliskość drzewa w stosunku do jezdni. Chcę zauważyć, że powstają nowe drogi, przy których sadzone są drzewa. My już wielokrotnie prosiliśmy, aby brać pod uwagę średnicę wirnika śmigłowca, która wynosi około 25 m. Tyle przestrzeni potrzeba nam wokół drogi, aby śmigłowiec mógł wylądować przy miejscu wypadku. Dlatego o to apelujemy. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze poczuwa się do...

Proszę bardzo, pan generał Pacek.

Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej Bogusław Pacek:

Panie Przewodniczący, nie będę udzielał odpowiedzi, ale ponieważ możemy mieć dzisiaj życzenia względem Senatu, to mam kilka propozycji. Polski parlament mógłby je podjąć w celu poprawienia sytuacji, jeżeli rzeczywiście nam na niej zależy. Często rozmawiamy w podobnych gremiach i wszystko kończy się na słowach. Poprawa, na drodze do usunięcia strasznej śmiertelności, wyraża się w milimetrach, a nie w centymetrach lub metrach.

Pierwsza sprawa dotyczy czasu od popełnienia przewinienia do wymiaru kary. Taka sytuacja miała już miejsce w Polsce. Są skomplikowane przestępstwa, które wymagają długich miesięcy badania, powoływania biegłych itd. Taka sytuacja była już w Polsce, kiedy w ewidentnych, jasnych i oczywistych przypadkach, takich jak na przykład jazda w stanie nietrzeźwym, czas od przewinienia do wymierzenia kary wynosił kilka dni. To jest zadanie dla parlamentu, ponieważ należy stworzyć dodatkową ścieżkę prawną, aby winny czuł ciężar kary. W pełni się z panem zgadzam, że ukaranie człowieka po dwóch latach od popełnienia przestępstwa jest bezsensowne, bo ma on poczucie, że tak powiem, winy wobec sądu, a nie ma poczucia słusznie wymierzonej kary. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa dotyczy kar materialnych. W Polsce panuje przekonanie, że nie należy ustanawiać zbyt wysokich mandatów, bo policjanci będą brali łapówki. Proszę państwa, w wielu krajach, na przykład w Kanadzie, mandat, nie za jazdę po pijanemu, ale za naruszenie prędkości, który wynosi 700 dolarów albo 900 dolarów jest czymś zupełnie naturalnym. W ubiegłym tygodniu byłem na Litwie. Mandat za przekroczenie prędkości wynosi tam 20 tysięcy litów. Moi koledzy wiedząc o tym, że jestem komendantem żandarmerii, mówili, abym uważał i nie przekraczał tam prędkości. Litwa, jeżeli chodzi o drogi, jeszcze niedawno była mało cywilizowanym krajem. Dzisiaj gwałtownie się to wymusza. Nie ma innego wyjścia. Są dwie możliwości: albo wieloletnia zmiana mentalności, albo przyspieszanie. Między innymi zastosowano takie wyjście.

Pani senator podpowiedziała bardzo słuszny pomysł. Obecnie w Polsce, jeśli chodzi o rybołówstwo, obowiązuje sytuacja prawna, że traci się pojazd, jeżeli służył on do przewożenia nielegalnie złowionej ryby. Można stracić nawet najnowszy samochód typu „Mercedes”. Przychodzi pan ze straży rybackiej i zabiera pojazd. Dlaczego nie może stracić pojazdu człowiek, który kierował nim w stanie nietrzeźwym lub dokonał za jego pomocą przestępstwa? Samochód jest w tym wypadku narzędziem przestępstwa. To jest zadanie dla parlamentu. Sprawa jest prosta. Jeżeli ktoś straci pojazd, to będzie chodził pieszo. W zasadzie wykonanie tego także powinno być szybkie.

Kolejna sprawa dotyczy nieuchronności stwierdzenia wykroczenia. W sposób milczący potraktowaliśmy wypowiedź pana zastępcy komendanta głównego. Proszę państwa, w Anglii na każdym wiadukcie jest urządzenie do mierzenia prędkości. Policjantów prawie w ogóle nie ma na drogach. Oni są przeznaczeni do zupełnie innych zadań. Bezsensowne jest stanie policjantów na drogach. Niedorzeczne jest również to, co robimy od kilkudziesięciu lat po wojnie, czyli łapanie kierowców, ich miganie światłami w celu ostrzeżenia innych itd. Pewnie sami także to robimy. Problem polega na czymś innym. Chodzi nie tylko o nieuchronność o kary, ale także o nieuchronność stwierdzenia wykroczenia. W związku z powyższym, jeżeli jest to poważna rozmowa w polskim parlamencie, czy chcemy czy nie, musimy powiedzieć o pieniądzach. Przepraszam pana komendanta, że o tym mówię, ale może komendantowi policji nie wypadało tego robić. Proszę państwa, nie można poprawić sytuacji, jeżeli w posiadaniu jest osiem fotoradarów. Jeżeli jest ponad sto tysięcy policjantów, a posiadamy około dwudziestu fotoradarów, to w ogóle nie ma o czym mówić. Gdyby był tu przedstawiciel jakiegokolwiek innego cywilizowanego państwa i usłyszałby tę liczbę, to pękłby ze śmiechu. Muszą być na to przeznaczone pieniądze. Czy tego chcemy czy nie, mentalność zmieni się za około dwadzieścia lat. Albo zgodzimy się na to, że przez dwadzieścia lat będzie rocznie ginęła liczba ludzi zbliżona do ludności dużego miasta, albo będzie miała miejsce wydatna zmiana wraz z jednoczesną poprawą mentalności. Chodzi o edukację w tym zakresie, szkolenia w szkołach podstawowych, ogólną profilaktykę. Musi się to jednak wyrazić w przeznaczonych na to środkach. W związku z powyższym to samo odnosi się do ważenia pojazdów, do sprawy kolein i drzew. Nieuchronność stwierdzenia wykroczenia musi być związana z pieniędzmi przeznaczonymi dla policji i osób, które zajmują się tymi sprawami. Taka jest moja prośba do parlamentu. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan komendant Tokarski.

Zastępca Komendanta Głównego Policji Henryk Tokarski:

Bardzo dziękuję panu generałowi za wsparcie. Wszystko się zgadza. Kontynuując swoją wcześniejszą wypowiedź i odnosząc się do pytania pana wiceprzewodniczącego, chciałbym zauważyć, że w związku z nieuchronnością kary i stwierdzeniem liczby wykroczeń, trzeba byłoby powiedzieć o jednej kwestii. Proszę państwa, chodzi o odpowiedzialność właściciela samochodu. W miejscach, gdzie działają wszystkie czynniki rejestrujące, znowu wejdziemy na bardzo długą drogę związaną z pociąga-

niem do odpowiedzialności, a potem do egzekucji, bo są to dwie różne sprawy. Gdyby prawo przewidywało taką ewentualność, to myślę, że znakomicie poprawiłoby to jego skuteczność.

Jeżeli jestem przy głosie, to chciałbym odnieść się do wzrostu liczby nietrzeźwych kierowców. Pani Senator, chciałbym powiedzieć, że ujawniona liczba nietrzeźwych – ona oczywiście jest fatalnie duża – wcale nie oznacza wzrostu, że tak powiem, jeżdżących, ale pewnego rodzaju skuteczność. Gdybyśmy popatrzyli na strukturę – ja nie mogę chwalić złego zachowania i tego nie robię – to ciężar związany z tą liczbą leży po stronie rowerzystów. To nie jest pocieszające, ale z punktu widzenia bezpieczeństwa i tego, o czym wcześniej mówiliśmy, kwestia nietrzeźwych kierowców nie leży jednak po stronie przyczyn wypadków. Proszę państwa, jeżeli w przyszłości będziemy analizowali patologiczne zachowania i problemy, to przypuszczam, że będziemy mieli skalę zjawiska, obejmującą osoby kierujące pojazdem po użyciu innych środków niż alkohol. Dzisiaj o tym nie mówimy, ale obowiązujące procedury już ujawniają te kwestie. Myślę, że nie zawsze wiemy, co legło po stronie przyczyn wypadków z udziałem wielu osób. Kierujący pojazdem to jedna sprawa, ale osiem lub siedem nieodpowiedzialnych osób, które wsiadają do tak zwanego malucha – z całym szacunkiem dla tego rodzaju pojazdu – stanowi inny problem, niż sam ruch drogowy. Zatem w tej kwestii mamy jeszcze wiele do zrobienia. Myślimy o tym, planujemy i wykonujemy to, co możemy i na co nas stać. Panie Komendancie Główny Żandarmerii Wojskowej, Panie Generale, jeszcze raz dziękuję za poruszenie może wstydliwego tematu pieniędzy, jeżeli chodzi o pozyskanie urządzeń technicznych. Jest to bardzo ważna kwestia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę państwa, zbliżamy się do końca, w moim przekonaniu bardzo owocnego, posiedzenia. Proszę o ewentualne wnioski.

Proszę bardzo, pani senator Berny.

Senator Maria Berny:

Szanowni Państwo!

Przypomniałam sobie, że rok temu również przyjmowaliśmy sprawozdanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jeżeli dobrze pamiętam, jeszcze nie było tak zaangażowanej dyskusji, jaka jest dzisiaj. Oznacza to, że problem powoli dojrzeva przede wszystkim w naszej świadomości.

Prawie w każdej wypowiedzi słyszeliśmy o konieczności zmiany mentalności. Wydaje mi się, że chodzi o zmianę mentalności zarówno tych, którzy mogą spowodować wypadki drogowe, jak i przede wszystkim tych, którzy mogą im ulec. Tysiące zabitych i dziesiątki tysięcy rannych stwarzają w mojej świadomości dramatyczny obraz. Zmiana mentalności, poza akcjami uświadamiającymi, o których mogliśmy przeczytać w sprawozdaniu, zależy przede wszystkim od mediów. Media jednak bardziej zajmują się chorobą tak zwanych wściekłych krów, z powodu której jeszcze nikt w Polsce nie

umarł, niż problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanego z dużą liczbą wypadków, o której wspominałam.

Panie Przewodniczący, chciałabym zaproponować nadanie jeszcze większej rangi radzie, temu problemowi i wszystkim zagadnieniom, aby rozpatrywane, przez ten lub inny parlament, w przyszłym roku sprawozdanie było traktowane bardziej formalnie. Chodzi o to, żeby było ono przyjmowane na podstawie głosowania i aby doprowadzić do tego, że przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie je składał w sali sesyjnej Senatu. Wydaje mi się, że nadałoby to wyższą rangę całemu problemowi, a także stworzyłoby możliwości zwiększenia środków budżetowych. Wiem, iż nasi legislatorzy powiedzą, że jest to niemożliwe. Jest to niemożliwe, bo nie jest jeszcze wprowadzone na ścieżkę legislacyjną. Możemy jednak postawić wniosek i wprowadzić to na obrady Senatu. Pan mecenas nie usłyszał, więc powtarzam: wiem, że nie możemy tego teraz zrobić, ale możemy postawić wniosek o wprowadzenie tego na nasze obrady. Dziękuję.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze jakieś wnioski? Nikt.

Szanowni Państwo, przepraszam, że to posiedzenie trwało dłużej niż w ubiegłym roku. Celowo dałem jednak możliwość wypowiedzenia się przedstawicielom każdej instytucji, którzy w tym celu zostali zaproszeni, aby ze swojego punktu widzenia powiedzieli, jak wygląda problem. Myślę, że jest to ważna kwestia dla społeczeństwa. W wypadkach drogowych ginie rocznie około sześciu tysięcy osób. Odpowiada to liczbie ludności małego miasteczka. Nie wiem, ile ludności mają Sejny, ale chyba nie więcej niż sześć tysięcy.

Dla potrzeb dzisiejszego posiedzenia i nie tylko poprosiłem prywatnie znajomego specjalistę, aby przekazał mi swoje uwagi. Zawsze się wymądrzał, a tym razem przelał te mądrości na papier. Pozwolę sobie przesłać je zainteresowanym instytucjom, bo niektóre sformułowania są w moim przekonaniu naprawdę bardzo cenne. Nie chciałbym przedstawiać całego materiału na forum, więc zasygnalizuję tylko niektóre problemy.

Jest napisane, że, co najgorsze, samo prawo stało się elementem korupcyjnym. Następnie jest wniosek, żeby, biorąc powyższe pod uwagę, przyjąć, iż w liczbie osiemdziesięciu tysięcy rannych i sześciu tysięcy zabitych w skali roku na drogach polskich, w ostatnich latach, znaczący udział miał ustawodawca. Państwo Senatorowie, jeżeli przyjmujemy, iż jest to prawda, to musimy bardzo poważnie podejść do tego problemu. Musimy wysłuchać tych, którzy mają cokolwiek do powiedzenia w związku z tym tematem. Jeżeli będzie trzeba, to w trybie alarmowym należy zmieniać prawo. Dlatego powstaje pytanie – dziękuję za nie panu przewodniczącemu Piwońskiemu – co my, jako parlament, możemy zrobić dla poprawy bezpieczeństwa. Od tego przecież jesteśmy. Uważam, że każdy dzień zwłoki będzie nieusprawiedliwiony. Dlatego, jeżeli szanowni państwo pozwolą, proponuję, aby nasza, że tak powiem, notatka z rozpatrzenia sprawozdania była nieco obszerniejsza niż w ubiegłym roku.

Jeżeli państwo pozwolą, to w sposób, że tak powiem, nieuczestany proponuję to, co zanotowałem. Otóż połączone komisje oceniają ten materiał, jak było słyhać, bardzo wysoko. W moim przekonaniu jest to bardzo dobry materiał, który daje pól-

stawę do myślenia i wyciągania wniosków. W naszym sprawozdaniu będziemy chcieli dać temu wyraz, chwalać ten materiał i dziękując, myślę, że szczególnie sekretariatowi krajowej rady, za jego przygotowanie.

Komisje wskazują zarazem na potrzebę podjęcia zintegrowanych działań wielu instytucji na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Później Biuro Legislacyjne i nasze biura obsługi komisji nadadzą tym notatkom lepszą formę.

Należy stworzyć mechanizmy realnego nadzoru państwa nad systemem szkolenia przyszłych kierowców. W tym materiale sprawa systemu szkolenia kierowców również jest podkreślona. Trzeba uczynić, aby te szkolenia były bardziej efektywne. Jednym z celów powinno być nauczanie bezpiecznych zachowań, czyli umiejętności uczestniczenia w ruchu drogowym. To także było poruszane.

Należy przyspieszyć uchwalenie ustawy o kierujących pojazdami.

Utrzymanie dróg. Chodzi o wachlarz zagadnień, które poruszyłem, czyli o sprawę kolein, drzew i przejazdów kolejowych.

Profilaktyczna rola mediów. Przekażemy Krajowej Radzie Radiofonii i Telewizji nasze stanowisko. Może upublicznimy tę sprawę tam, gdzie będzie to możliwe. Być może media same się do tego włączą.

Edukacja młodego pokolenia.

Zwiększenie częstotliwości kontroli stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach. Nie wiem, czy zostanie to przyjęte przez kierowców z aprobatą i entuzjazmem. Można to zróżnicować w zależności od wieku pojazdów. Być może należałoby poczynić w związku z tym jakieś kroki.

Sprawa powszechnej edukacji w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Ten temat także należy rozwinąć, bo, jak powiedziałem, te kwestie są na razie niedopracowane.

Do finansowania profilaktyki powinno się włączyć firmy ubezpieczeniowe. Odpowiedź w zasadzie otrzymaliśmy. Może w bardziej delikatny sposób napiszemy, że należy spróbować włączyć do tego firmy ubezpieczeniowe. Pan legislator kręci głową, ale myślę, że możemy wyrazić swoje stanowisko. To nie jest nakaz, ale pewnego rodzaju zalecenie.

Zwiększenie wymagań w stosunku do rowerzystów i pieszych użytkowników dróg. Być może również trzeba będzie zmienić prawo.

Restrykcje za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. W jakś sposób także będziemy chcieli poruszyć tę sprawę.

Techniczne środki wspomaganie kontroli ruchu drogowego. Pan generał zwrócił na ten temat uwagę.

Sprawa rozpatrzenia sprawozdania w przyszłym roku na posiedzeniu Senatu. Pan legislator powiedział, że nie będzie można głosować nad sprawozdaniem, ale będzie ono mogło być przedstawione Senatowi. W zasadzie zgodnie z ustawą ono powinno być przedstawiane Senatowi. Prezydium Senatu zdecydowało jednak, że trzy komisje mają je rozpatrzyć w imieniu Senatu. Czy na sali Senatu będzie bardziej burzliwa debata i czy będzie możliwość wysłuchania większej liczby osób? Myślę, że nie, bo głos zabierze przewodniczący krajowej rady, dwóch albo trzech senatorów, sprawozdawca, bo trzeba będzie zrobić w związku z tym posiedzenie, i nikt więcej. Zatem nie wiem, czy będzie w związku z tym więcej korzyści.

Ostatni punkt. Komisje zwracają uwagę na pilność i wagę rozpoznania zagrożeń, związanych ze skutkami kierowania pojazdem po zażyciu środków działających podobnie jak alkohol oraz na potrzebę podjęcia działań prewencyjnych w tym zakresie. Nie mówiliśmy o tym, ale w materiale, którym dysponuję, również jest to podkreślone. Podchodzimy do problemu w taki sposób, że skoro ktoś nie wypił alkoholu, to był trzeźwy, ale spowodował wypadek. Czasami są inne przyczyny zdarzenia, do których trzeba dojść.

Czy państwo senatorowie mają uwagi do tego niezredagowanego materiału? Będziemy go dopiero dopracowywali? Czy coś należy dodać lub wyrzucić?

Proszę bardzo.

Senator Zbyszko Piwoński:

Myślę, że padło wiele uwag, w związku z którymi trudno od razu powiedzieć, czy zmieni się coś w niektórych rozwiązaniach prawnych.

Miałbym sugestię, żebyśmy – są tu obecne trzy komisje – powołali niewielki zespół. Chodzi o to, aby z każdej komisji wyznaczyć jedną albo dwie osoby. Prześledzilibyśmy, co i kiedy można zrobić. Może jednak zakończylibyśmy to konkretnym stanowiskiem...

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Jeżeli będzie potrzeba, to przy okazji następnego posiedzenia Senatu możemy zwołać posiedzenie komisji. Przygotujemy ten materiał w prawidłowej wersji i wtedy przyjmujemy wspólne stanowisko komisji.

Pan legislator chce mnie za coś skrytykować.

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda:

Wręcz przeciwnie, Panie Przewodniczący, chciałbym podkreślić, że pan przewodniczący Piwoński wniósł propozycję, którą zamierzałem przedstawić w imieniu Biura Legislacyjnego. Chodzi o to, aby przygotowane stanowisko poddać pod głosowanie połączonych komisji.

Przewodniczący Wiesław Pietrzak:

Bardzo dobrze.

Wobec tego, czy państwo senatorowie wyrażają zgodę, aby jeszcze raz zabrać im trochę czasu?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie śmiałem tego wcześniej sugerować, ale myślę, że jeżeli takie stanowisko zostanie przyjęte i rozesłane do wszystkich odpowiadających za te sprawy instytucji, to będzie miało większą wagę.

Czy ktoś jeszcze ma uwagi?

Wobec tego, Szanowni Państwo, serdecznie dziękuję za udział w posiedzeniu. Jeszcze raz dziękuję sekretariatowi za przygotowanie materiałów. Dziękuję za aktyw-

ność wszystkim: stronie rządowej, państwu senatorom, naszym biuram oraz Biuru Legislacyjnemu. Do zobaczenia podczas przyjęcia stanowiska komisji.

Wobec tego nie wypada mi zamykać posiedzenia komisji i muszę ogłosić przerwę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie zamykam wspólne posiedzenie komisji infrastruktury, komisji samorządu terytorialnego oraz komisji obrony narodowej. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 40)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Agnieszka Łobik-Przejsz

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 7 egz.

ISSN 1643-2851