



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(821)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (123.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (98.)
oraz Komisji Praw Człowieka
i Praworządności (99.)
w dniu 27 czerwca 2007 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2006 r.” (druk nr 425).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej Jerzy Szmít oraz przewodniczący Komisji Praw Człowieka i Praworządności Zbigniew Romaszewski)

Przewodniczący Jerzy Szmít:

Witam państwa na posiedzeniu trzech połączonych komisji senackich: Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Praw Człowieka i Praworządności.

Szanowni Państwo, witam wszystkich gości. Jest ich długa lista i myślę, że w trakcie pytań i ewentualnie wystąpień będziecie państwo mieli okazję się zaprezentować i przedstawić.

Serdecznie witam też pana ministra Bogusława Kowalskiego jako, jak rozumiem, szefa zespołu rządowego, który będzie nam prezentował raport.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest debata nad dokumentem „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2006 r.”.

Poproszę pana ministra o rozpoczęcie przedstawiania dokumentu, a potem...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu Bogusław Kowalski: Na stojąco?)

Bardzo proszę, tak będzie najlepiej.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Bogusław Kowalski:**

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego...

Nie słyhać?

(Głos z sali: Ten mikrofon może nie być włączony.)

Tutaj, tak?

(Głos z sali: Tak.)

W takim razie na siedząco.

Jeszcze raz witam serdecznie.

Szanowni Państwo!

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która jest organem doradczym Rady Ministrów, działa od 1993 r. Obecnie, na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jej przewodniczącym jest minister właściwy do spraw transportu, czyli mi-

nister Jerzy Polaczek. Jego zastępcami są: sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu i sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Na mocy tej ustawy powstały również wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, którym do końca 2005 r. przewodniczyli wojewodowie, a od 1 stycznia 2006 r. funkcję tę przejęli marszałkowie województw. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego znajduje się w strukturze ministra transportu.

Zgodnie z art. 140 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewodniczący Krajowej Rady składa Radzie Ministrów corocznie do końca marca sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie. Wykonując ten przepis ustawy, prezentujemy to sprawozdanie Wysokim Komisjom.

Sprawozdanie obejmuje w części zasadniczej syntezę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, działania podejmowane na rzecz poprawy BRD oraz podsumowania i wnioski, a także dwa załączniki. Załącznik nr 1 – „Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2006 r.” – zawiera opis działań podejmowanych przez administrację rządową szczebla centralnego oraz inne podmioty i organizacje społeczne, a załącznik nr 2 – „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w województwach w 2006 r.” – stanowi opis działań podejmowanych przez wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu oraz stanu bezpieczeństwa ruchu w poszczególnych województwach.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to ja poprosiłbym pracownika sekretariatu Krajowej Rady, pana Przemysława Skoczyńskiego, aby na kilku slajdach bardziej szczegółowo przedstawił treść tego dokumentu.

Po jego wystąpieniu jeszcze raz zabrałbym głos, żeby podsumować i nakreślić pewne kierunki de facto polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie realizujemy i jakie chcemy realizować w najbliższym czasie, bo rozumiem, że dyskusja o sprawozdaniu jest doskonałą okazją, żeby właśnie o tej polityce porozmawiać. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Szmit:

Dziękuję bardzo.

Proszę uprzejmie, zgodnie z prośbą pana ministra, o zabranie głosu.

Proszę bardzo.

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

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Może ja pokrótce przypomnę skład Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Z ramienia Ministerstwa Transportu w skład rady wchodzi: Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Departament Dróg i Transportu Drogowego, przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, następnie z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji przedstawiciel tego ministerstwa oraz Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, następnie przedstawiciele Minister-

stwa Edukacji Narodowej, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Zdrowia, Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Gospodarki, a także przedstawiciele podmiotów oraz organizacji społecznych takich jak Instytut Transportu Samochodowych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Polski Związek Motorowy i Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP.

W ubiegłym roku odnotowaliśmy kolejną poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na polskich drogach pięć tysięcy dwieście czterdzieści trzy osoby zginęły w prawie czterdziestu siedmiu tysiącach wypadków, ranny zostało ponad pięćdziesiąt dziewięć tysięcy osób. W sprawozdaniu został dosyć szczegółowo przedstawiony stan bezpieczeństwa w poszczególnych województwach. Jest kilka województw, w których ten stan troszkę się pogorszył. Są to województwa kujawsko-pomorskie, lubelskie oraz wielkopolskie.

W ubiegłym roku odnotowaliśmy niestety kolejny wzrost liczby ujawnionych kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu i wzrost ten niestety był o prawie dziewięć tysięcy osób. Oczywiście wiąże się on też z tym, że policja jest wyposażona w coraz lepszy sprzęt i nasila swoje działania w tym zakresie, chociażby słynne prowadzone w korkach akcje „Trzeźwy poranek”, podczas których pojazdy i tak, i tak stoją albo poruszają się bardzo powoli, a policjanci kontrolują trzeźwość poruszających się kierowców.

Jak widzimy, w przeciągu ostatnich kilkunastu lat spadek liczby zabitych na polskich drogach jest już dosyć istotny. Jest to główny wskaźnik, którym się posługujemy, a główny cel to zmniejszenie liczby zabitych. Wraz ze spadkiem liczby zabitych spada też liczba wypadków, ale cały czas na podobnym poziomie utrzymuje się ciężkość wypadków, to znaczy jest to liczba zabitych na sto wypadków, która w Polsce od kilku lat jest rzędu jedenastu. Powiem, że na przykład w Niemczech, gdzie jest najwięcej wypadków w Europie, liczba zabitych na sto wypadków wynosi około trzech, więc mamy w tym zakresie jeszcze bardzo dużo do zrobienia.

Koszty wypadków drogowych według danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów są przedstawione na tym slajdzie. Ja może tylko tak ogólnie powiem, że wynoszą one w skali Polski około 30 miliardów zł rocznie, czyli jest to wielkość porównywalna do poziomu naszego deficytu budżetowego.

Ponieważ od kilku lat są mniej więcej podobne problemy, jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, to żeby je rozwiązać, w 2000 r. zlecono przygotowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i taki program został opracowany pod nazwą Gambit 2000, a w wyniku pewnych zmian w Europie i naszego przystąpienia do Unii Europejskiej oraz pojawienia się ogólnoeuropejskiego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powstała modernizacja, aktualizacja tego programu, czyli Gambit 2005, który został przyjęty przez rząd w kwietniu 2005 r. i jest najważniejszym, głównym programem w tym obszarze. Następnym krokiem było opracowanie projektu Programu Realizacyjnego Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006–2007, przyjęcie go przez rząd we wrześniu 2006 r. i natychmiast potem rozpoczęcie działań w nim zawartych.

Główny cel programu Gambit 2005 do roku 2007 to zmniejszenie liczby zabitych do czterech tysięcy trzystu osób. W roku 2006 miało to być cztery tysiące pięćset pięćdziesiąt osób, więc mimo podejmowanych działań niestety nie udało nam się do końca osiągnąć celu.

Główne cele określone w programie Gambit to: stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów, czyli tak zwanych niechronionych uczestników ruchu drogowego, budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej oraz zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków.

W 2006 r. Krajowa Rada zrealizowała następujące zadania. Oczywiście wymienię tylko najważniejsze z nich, bo szczegółowo zostały one opisane w omawianym sprawozdaniu. Tak jak już wspomniałem chwilę wcześniej, opracowano Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006–2007, który jest opisem realizacji pierwszego etapu działań w ramach programu Gambit 2005. Krajowa Rada wdrażała oraz koordynowała projekty bezpieczeństwa ruchu drogowego finansowane ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju, w tym między innymi szkolenia dla kadr z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Były to szkolenia dla kadr na różnym szczeblu, począwszy od członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w tej chwili są prowadzone szkolenia przedstawicieli powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Następnym ważnym punktem był Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych. Najpierw wprowadzono edycję pilotażową i działania podjęte w ramach tego programu w pierwszych dwunastu miesiącach jego trwania pozwoliły według naszych wyliczeń zapobiec siedemdziesięciu czterem wypadkom, dziesięciu zabitym, osiemdziesięciu czterem rannym i dwustu jedenastu kolizjom. Wystarczy powiedzieć, że liczba wypadków w miejscach, które zostały objęte tym programem, zmniejszyła się o 66%, zabitych aż o 91%, a rannych o 68%. Ponadtrzykrotnie spadła też ciężkość wypadków, o której to liczbie mówiłem na początku, i właśnie w tych punktach udało nam osiągnąć mniej więcej taki wskaźnik, jaki jest w Niemczech, czyli udało nam się zejść w tych miejscach z dziesięciu, jedenastu do trzech.

Nakłady netto poniesione na ten program to prawie 7 milionów zł, z kolei korzyści są oceniane na prawie 37 milionów zł, więc stosunek korzyści i kosztów wynosi ponad pięć. Program ten jest bardzo dobrze odbierany przez społeczeństwo i w związku z dosyć dużym zapałem jest realizowany przez władze lokalne i przy wsparciu społeczności lokalnych.

Ponadto w 2006 r. Krajowa Rada koordynowała zakup wyposażenia dla służb kontroli ruchu drogowego i służb ratowniczych. Były to właśnie między innymi fotoradary i samochody ratownictwa technicznego. Rada negocjowała zapewnienie dalszych środków pochodzących z EBI oraz z Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju, przeznaczonych na finansowanie poprawy BRD na drogach samorządowych, czyli właśnie między innymi na finansowanie Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych oraz na realizację krajowych kampanii bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również na pomoc techniczną i wzmocnienie instytucjonalne sekretariatu.

Coraz lepiej zapisujemy współpracę z instytucjami i organizacjami pozarządowymi oraz z różnymi partnerami społecznymi w zakresie promowania BRD. Jest w tym zakresie bardzo silna oddolna inicjatywa. Bardzo nam pomaga Polski Związek Motorowy i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Tworzą się koalicje takie jak Ko-

alicja na rzecz jazdy na światłach przez cały rok. Na tym dolnym pasku widać, ile firm w to się włączyło. Coraz mocniej współpracujemy też z kościołem katolickim, z różnymi instytucjami zgromadzonymi wokół tego kościoła takimi jak fundacja MIVA Polska czy Duszpasterstwo Trzeźwości Archidiecezji Katowickiej.

W 2006 r. nadal prowadzono ogólnopolskie działania informacyjno-edukacyjne i współpracowano w tym zakresie. Najważniejsze były kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego z cyklu „Włącz myślenie”, na przykład kampania „Piłeś – nie prowadź”, a także kolejna edycja kampanii „Ostatni wyskok”, która ma na celu przypomnienie z jednej strony o obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa, a z drugiej strony o konsekwencjach niezapinania tych pasów.

Wydaliśmy ponad sześćset tysięcy egzemplarzy broszury „Witamy w Polsce”, w której są zawarte podstawowe informacje o ruchu drogowym w Polsce, jak również w ogóle o zasadach funkcjonowania w Polsce. Jest to broszura, która cieszy się w naszych punktach granicznych bardzo dużym powodzeniem, jest bardzo dobrze odbierana, zwłaszcza w Niemczech, gdzie niemalże nie nadążamy z jej wysyłaniem.

Wydano też ponad milion egzemplarzy broszury „Bezpieczeństwo na drodze”, zawierającej porady dotyczące podstawowych zasad bezpieczeństwa, które specjalistom w tym zakresie wydają się może czymś oczywistym, ale jeżeli chodzi o przeciętnego użytkownika dróg, to okazuje się, że cały czas trzeba tę wiedzę przypominać i systematyzować.

Wraz z Komendą Główną Policji przygotowaliśmy ulotki, które policja rozdała podczas kontroli drogowych, dotyczące przepisów na temat jazdy pod wpływem alkoholu i tego, jakie są zalety wyboru alternatywnych środków transportu w przypadku spożycia alkoholu przez kierowcę.

Prowadziliśmy również działania informacyjno-edukacyjne w ramach IV Międzynarodowych Targów Infrastruktura. Tworzono kolejne gminne centra bezpieczeństwa ruchu drogowego, co też zaczyna być już taką oddolną inicjatywą, jest już chęć gmin, żeby mieć takie centra i żeby działało się coś w tym zakresie.

Wspólnie z Komendą Stołecznej Policji wydaliśmy prezentację „Pamiętaj, masz jedno życie”, która jest w dwóch wersjach: dla dzieci i dla dorosłych. Przedstawia ona, jakie są zagrożenia w ruchu drogowym i jakie są skutki wypadków drogowych.

Coraz szersza jest również współpraca międzynarodowa, między innymi w grupie roboczej The High Level Group on Road Safety czy w grupie roboczej Grupy Wyszehradzkiej do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bierzemy udział w dużej liczbie międzynarodowych warsztatów dotyczących komunikacji społecznej w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Prym w tym zakresie wiodą Holendrzy i przekazują swoją wiedzę Polakom.

Wdrażaliśmy projekty wymiany informacji o finansowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz koordynowaliśmy wdrażanie programów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego finansowanych ze środków funduszy strukturalnych, z Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport”. Chodzi między innymi o „Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa” oraz „Ogólnokrajowy program szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego”, o którym już chwilę wcześniej wspominałem.

Zlecamy Instytutowi Transportu Samochodowego prowadzenie polskiej części bazy danych IRTAD i CARE oraz opracowanie koncepcji Polskiego Obserwatorium

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wspólnie z Holendrami prowadzony jest pilotażowy projekt uspokojenia ruchu w dzielnicy Włostowice w Puławach. Prowadziliśmy również publikacje danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, prace Komisji Roboczej do spraw usprawnienia procedury i ujawniania wykroczeń oraz wymierzania i egzekwowania kar, która przygotowała projekt ustawy o odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym, a więc, krótko mówiąc, ustawy, która ma umożliwić krótką, prostą drogę egzekwowania kar za wykroczenia zarejestrowane automatycznie, czyli przez fotoradary, wideorejestraty.

Wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego skupiły swoje działania wokół programów wojewódzkich, które w niektórych województwach funkcjonują już od kilku lat. Są to wojewódzkie wersje programu Gambit i funkcjonują one na przykład w województwach lubelskim, warmińsko-mazurskim, pomorskim, podlaskim czy świętokrzyskim. Działania te są szczegółowo opisane w drugiej części omawianego sprawozdania. Ja może tylko przedstawię główne bloki tematyczne, a mianowicie stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów oraz zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

Może na chwileczkę wrócę do przyszłości Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych. Tak jak mówiłem, jest to program, który cieszy się bardzo dużym powodzeniem i popularnością, w związku z czym jest planowane przekształcenie go w program uspokojenia ruchu, który objąłby lata 2009–2013. Byłoby to finansowane w ramach kolejnych środków z Europejskiego Banku Inwestycyjnego i innych międzynarodowych instytucji finansowych, a także poczynimy starania, żeby było finansowane w ramach środków celowych z budżetu państwa i żeby w pierwszej fazie było to może około 200 milionów zł.

Jakie zmiany przepisów prawa odnotowaliśmy w ubiegłym roku? Przede wszystkim oczywiście wprowadzenie obowiązku używania świateł mijania w ciągu całego roku, przygotowanie projektu ustawy o kierujących pojazdami – dosłownie w tej chwili projekt jest przedmiotem prac podkomisji nadzwyczajnej. W Ministerstwie Transportu trwają prace nad przygotowaniem przepisów dotyczących audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla inwestycji drogowych już na etapie projektowania i wykonania tych inwestycji. W Ministerstwie Transportu trwają również prace nad przygotowaniem przepisów regulujących kwestię zarządzania ruchem. Przekazaliśmy do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wspomniany przeze mnie przed chwilą projekt ustawy o automatycznej kontroli ruchu i o egzekwowaniu kar za wykroczenia, które zostały zarejestrowane automatycznymi urządzeniami.

Działanie podjęte w 2006 r. przez podmioty reprezentowane w Krajowej Radzie znacznie zmniejszyły liczbę wypadków drogowych, bo o ponad tysiąc dwieście. Znacznie zmniejszyły również liczbę ofiar wypadków drogowych: o ponad dwieście, a rannych o ponad dwa tysiące, jednak, tak jak wspomniałem wcześniej, mimo tego, że działań jest coraz więcej, są prowadzone na coraz szerszą skalę, niestety jeszcze nie udało nam się osiągnąć pułapu, który jest określony w programie Gambit.

Aby nadal poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu, przede wszystkim nadal należy nieustannie edukować społeczeństwo w kierunku zmiany zachowań w ruchu drogowym przy wykorzystaniu i kampanii medialnych, i współpracy z instytucjami poza-

rządowymi, fundacjami, firmami ubezpieczeniowymi. Nie powiem, ale mamy w tym zakresie dosyć duży opór materii, jeśli chodzi o firmy ubezpieczeniowe, bo zależy im raczej na kampaniach wizerunkowych własnych firm niż na kampaniach niosących przekaz dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Chcemy nadal wzmacniać społeczną świadomość nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez przyspieszenie działań penalizacyjnych oraz wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji, a także chcemy kontynuować szkolenia specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto na pewno cały czas należy wpływać na zwiększanie woli politycznej w obszarze poprawy stanu BRD oraz co do konieczności podjęcia działań dla ochrony życia i zdrowia obywateli. Nadal należy też kontynuować działania nad opracowaniem systemowej podstawy finansowania zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo jak tworzyliśmy program realizacyjny do programu Gambit... Zresztą jak powstawał sam program Gambit, też spotkaliśmy się z dużym oporem Ministerstwa Finansów, które wręcz zabroniło wpisywania jakichkolwiek kwot.

Należy poświęcić większą uwagę działaniom na rzecz niechronionych użytkowników dróg, kontynuować działania związane z uspokojeniem ruchu, likwidacją miejsc niebezpiecznych oraz monitoringiem ruchu w miejscach największych zagrożeń. Należy też propagować korzystanie z alternatywnych środków transportu, w tym z transportu zbiorowego.

Nadal należy rozbudowywać sieć bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych, umożliwiających między innymi odpoczynek tym kierowcom i przestrzeganie przez nich prawa, jak również przeprowadzanie kontroli przez inspektorów transportu drogowego. Należy kontynuować realizację regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu i zachęcać do ich tworzenia aż do szczebla powiatu i gminy, co udaje się coraz lepiej.

W dalszym ciągu należy promować działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym, a także w większym stopniu wykorzystywać opracowania, projekty i zalecenia polskich oraz zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce.

Cały materiał, całe sprawozdanie jest zamieszczone na stronach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i w najbliższych dniach będzie umieszczone również na stronach Ministerstwa Transportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Szmít:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Bogusław Kowalski:**

Dziękuję panu Przemysławowi.

Proszę państwa, już tak w słowie zamykającym przedstawianie sprawozdania chciałbym przekazać jeszcze trzy fundamentalne, podstawowe myśli. Pierwsza sprawa:

podjęliśmy decyzję, że już nie wracamy do budowania od podstaw, od początku teoretycznych programów, jak należy poprawiać bezpieczeństwo ruchu. Uznaliśmy, że to, co zostało zrobione w poprzedniej kadencji, jest dobre, że jak najszybciej trzeba przejść do praktycznego realizowania polityki w tym zakresie, a nie dyskutować o konstruowaniu programów. Tak więc z tego względu, jeżeli chodzi o program Gambit 2005, bazujemy, tak jak powiedziałem, na programie przygotowanym w poprzedniej kadencji.

Najogólniej rzecz biorąc, politykę państwa w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu dzielimy na dwie części. Pierwsza część to poprawa szeroko rozumianej kultury jazdy. Działania w tym obszarze idą w dwóch podstawowych kierunkach: pierwszy to zmiana przepisów prawa, drugi to prowadzenie akcji społecznych, uświadamiania, uderzania do sumień, pewnego edukowania i wychowywania w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o przepisy prawa, które już zostały omówione, to została wprowadzona zmiana dotycząca świateł mijania. W tej chwili w pracach parlamentu znajduje się ustawa o kierujących pojazdami, która – mamy nadzieję – w sposób znaczący poprawi system szkolenia i egzaminowania kierowców, bo statystyka, która bezwzględnie wskazuje, w jakim kierunku te zmiany powinny pójść, statystyka, która mówi, że ponad 1/3 wypadków jest spowodowana przez kierowców między osiemnastym a dwudziestym czwartym rokiem życia, wyraźnie wskazuje, iż musimy doskonalić prawo w tym zakresie, również przepisy prawa w zakresie wprowadzenia audytu pod kątem przygotowania inwestycji infrastrukturalnych uwzględniających wymogi bezpieczeństwa ruchu. Chodzi o ustawę o fotoradarach, która powinna uczynić z tego instrumentu wpływania na bezpieczeństwo ruchu rzeczywiście skuteczne narzędzie, ponieważ rozwiązania prawne, jakie dzisiaj funkcjonują, czynią ten instrument niedoskonałym, a przykład chociażby krajów skandynawskich pokazuje, że poprzez działanie fotoradarami naprawdę można wiele poprawić w zakresie bezpieczeństwa i kultury jazdy. To jest pierwszy segment.

Drugi jest związany z poprawą stanu infrastruktury. Oczywiście najważniejsze sprawy dzieją się w rządowym programie budowy dróg ekspresowych i autostrad. Tak jak powiedziałem, chcemy wprowadzić niezależny audyt, który będzie sprawdzał i egzekwował od projektantów, aby w nowych rozwiązaniach drogowych, kolejowych, ale przede wszystkim drogowych, respektować wszystkie osiągnięcia związane z prawodawstwem, z tym, jak właściwie należy o to bezpieczeństwo zadbać.

Jest też inny program, który chcemy rozwinąć na dużo większą skalę. Jest to Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych, który w przyszłości chcemy przekształcić w program uspokojenia ruchu. W sprawozdaniu zostało pokazane, że pilotaż, bo tak naprawdę skala tego programu wskazuje na to, iż w zasadzie możemy mówić o pilotażu, bardzo się sprawdził. W miejscach, w których punktowo zastosowano Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych, nastąpiła poprawa stanu bezpieczeństwa na poziomie 66%, co jest wielce zachęcające. Jest to po prostu konkret, który pokazuje, w jakim kierunku należy podążać, żeby osiągnąć efekt. A więc chcielibyśmy, żeby to była masowa akcja.

Stąd wniosek o dodatkowe pieniądze z budżetu państwa. Suma 200 milionów zł, którą zaproponowaliśmy do założeń w pracach nad przyszłorocznym budżetem, jest oczywiście kwotą wyjściową, będziemy dyskutować o tym, co jest możliwe, ale na pewno ta kwota jest do realnego wykorzystania i wzmocnienia tego programu. Dodatkowo program będzie też finansowany ze środków pochodzących z pożyczki Europejskiego Banku

Inwestycyjnego. Szacujemy, że będzie to kwota około 50 milionów euro. A więc w największym zaokrągleniu 400 milionów zł to byłoby naprawdę zwielokrotnienie programu.

Chcielibyśmy również przy okazji wdrażania tego programu – jest to Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych i myślę, że ta druga część nazwy jest bardzo istotna – zachęcić władze samorządowe, żeby opracowały na poziomie powiatu program, który w sposób pełny opisywałby wszystkie miejsca niebezpieczne na terenie powiatu i przewidywał w najbliższym czasie instrumenty likwidacji tych miejsc, bo program likwidacji miejsc niebezpiecznych, który realizujemy, jest jednym z instrumentów. Jest wiele innych, są różne środki unijne związane z modernizacją dróg, przy okazji których, można likwidować miejsca niebezpieczne.

Chodzi o to, żeby władze samorządowe, które są istotnym partnerem w realizacji tej polityki miały pełną świadomość, jak ten problem wygląda na ich terenie, ile tych miejsc niebezpiecznych jest i z jakich pieniędzy oraz w jakim czasie można zlikwidować wszystkie te miejsce.

Omawiany program jest jednym z wielu, które mają pomóc, które mają wesprzeć, które mają uzupełnić ewentualne przypadki miejsc, których po prostu nie można poprawić z żadnych innych środków. To nie będzie program modernizacji dróg, tylko likwidacji miejsc niebezpiecznych, a więc będzie rozpatrywany pod kątem poprawy bezpieczeństwa i będzie odnosił się tylko do tych miejsc, w których albo rzeczywiście mamy już do czynienia ze znaczącą liczbą wypadków, albo w sposób ewidentny te wypadki mogą się wydarzyć, bo miejsce jest skrajnie niebezpieczne. Nie możemy czekać, aż dojdzie do tych tragedii, musimy przeciwdziałać im wcześniej.

Sądzę, że kwota 200 milionów zł z budżetu państwa stanowi wydatek, który naprawdę opłaci się, bo podkreślę, iż eksperci wyliczyli, że suma kosztów dla gospodarki narodowej wynikająca ze wszystkich wypadków drogowych kształtuje się na poziomie 30 miliardów zł rocznie. Jeżeli więc jesteśmy w stanie przy pomocy tego programu ograniczyć liczbę wypadków chociażby o 10%, to łatwo wyliczyć, jakie korzyści dla gospodarki narodowej będą płynęły z tego tytułu. Abstrahuję od względów etycznych, humanitarnych, bo życie każdego człowieka, jeżeli można to czynić, należy chronić.

Nie ukrywam, że traktuję też dzisiejsze spotkanie z państwem jako pewną formę przedyskutowania, czy jest możliwe pójście w tym kierunku i ewentualnie uzyskanie poparcia komisji senackich dla tego rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Szmit:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Dziękuję też za prezentację bardzo przejrzystą i jasno pokazującą działania, które były podejmowane, za jasno przedstawione punkty węzłowe i – myślę – trochę jednak optymizmu, bo z tych zestawień wynika, że poziom bezpieczeństwa jednoznacznie się poprawia. Jest to powód do satysfakcji dla tych wszystkich, którzy zajmują się tą sprawą. Mimo wzrostu liczby samochodów, mimo wzrostu liczby osób korzystających z transportu te współczynniki, które są niskowe, spadające, są dla nas bardzo optymistyczne, ale myślę, że będzie to też poddane ocenie szanownych państwa senatorów.

Ja może jeszcze zapytam, czy ktoś z przedstawicieli licznych innych instytucji, służb zechciałby w jakiś sposób uzupełnić to sprawozdanie. Skoro nie ma chętnych, to otwieram dyskusję.

Pan senator Żelichowski, proszę bardzo.

Senator Czesław Żelichowski:

Panowie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja mam pytanie dotyczące zagrożenia pieszych na polskich drogach i tego, jakie działania ministerstwo zamierza przedsięwziąć, jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa pieszych. Z analiz statystycznych mówiących o wypadkach drogowych uzyskujemy informację, że jeżeli chodzi o zabitych pieszych na jeden milion mieszkańców, to są to pięćdziesiąt dwie osoby, a na przykład na Węgrzech trzydzieści dwie osoby, w Danii osiem, w Szwecji siedem, w Holandii sześć.

Jeżeli przyjrzymy się wykresom wypadkowości w poszczególnych miesiącach, ewidentnie widać, że liczba zabitych pieszych spada wiosną, czyli prawdopodobnie wtedy, kiedy kierowcy zmieniają opony, a więc jeżdżą jeszcze dość ostrożnie, a drogi już nie są śliskie, zaś potem liczba zabitych pieszych regularnie wzrasta do grudnia, stycznia. Z tego można wyciągnąć wniosek, że w dużym stopniu jest to wina kierowców, jest to wina prowadzących pojazdami, a nie pieszych.

W wielu krajach Europy Zachodniej, będąc pieszym, spotykałem się z dziwną sytuacją, że kiedy podchodziłem do przejścia dla pieszych, kierowcy dojeżdżający do tego przejścia zatrzymywali się już daleko przed nim. Taka sugestia: czy nie należałoby wprowadzić bezwzględного pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych czy podchodzących do przejść dla pieszych i z żelazną konsekwencją egzekwować tego?

Wracam jednak do mojego zasadniczego pytania: jakie działania w tym zakresie ministerstwo ma zamiar przedsięwziąć? Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Szmit:

Może pan senator Stanisław Kogut, a potem poprosiłbym o odpowiedź pana ministra.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Akurat się tak składa, że w pewnym okresie po wypadku i tragicznej śmierci rajdowca Kuliga na przejściu kolejowym brałem udział w pracach komisji badających liczbę wypadków w latach 1990–2000. Chcę powiedzieć, tak analizując i korygując to na slajdach, że faktycznie jest to ogromny spadek, bo w tamtym dziesięcioleciu na polskich drogach zginęło sześćdziesiąt osiem tysięcy ludzi, a rannych zostało sześćset osiemdziesiąt tysięcy. W związku z tym, Panie Ministrze, 200 milionów zł to nie jest żadna kwota, bo na końcu słusznie pan powiedział, że faktycznie żadne pieniądze nie rekompensują straty jednej istoty ludzkiej.

Dla mnie problemem jest – nie zauważyłem tego na tych slajdach – sprawa dotycząca przejazdów kolejowych, bo w czasie tej analizy, kiedy byłem w tym zespole razem ze światowej sławy rajdowcem Hołowczyem, doszliśmy do tego, że najwięcej śmiertelnych wypadków jest tam – jest pan inspektor ruchu drogowego, to może powiedzieć – gdzie jest skomunikowanie przejazdu kolejowego z drogą, obojętnie jaką drogą: powiatową, wojewódzką czy krajową. Nawet bowiem sygnalizacja i krzyże świętego Andrzeja są po prostu lekceważone przez kierowców, a przecież wiemy, że

wynik zderzenia obojętnie jakiego środka komunikacji z pociągiem jest faktycznie przewidywalny.

Wszyscy państwo wiecie, że bardzo mocno interesuję się osobami niepełnosprawnymi. W tym zakresie trzeba bardzo pochwalić ludzi związanych z ruchem drogowym, że na przejściach są sygnalizacje głosowe, dzięki którym osoba niewidoma czy osoba głucha może przechodzić przez przejście.

Obserwuję także – kieruję to może raczej do pana inspektora – że mimo to, iż są znaki informujące, że na przykład są ośrodki dla dzieci i osób niepełnosprawnych, i powinna być ograniczona szybkość, wielu kierowców tego nie przestrzega.

Musimy także pochwalić policję czy drogową, czy normalną, że jak są wyjazdy na kolonie, to kontrolują oni stan autobusów, bo jednak pozostawiało to wiele do życzenia. Dobrze też, że tak restrykcyjnie traktuje się tych kamikadze i bandytów po alkoholu, chociaż to jeszcze za łagodnie, zwłaszcza kiedy wsiadają po dyskotekach pijani do samochodów i giną niewinni ludzie, a dopiero później w więzieniu zdają sobie sprawę, co faktycznie zrobili. Uważam, że powinna być jeszcze większa akcja profilaktyczna skierowana do ludzi młodych, bo jak obserwuje się średnią wieku kierowców, którym zabrano prawo jazdy, to okazuje się, że są to jednak ludzie w wieku maturalnym, ciut po wieku maturalnym. Jeśli chodzi o narkotyki, to też musi to być bardziej restrykcyjnie traktowane, bo jednak wielu ludzi zażywa narkotyki – nie mówię, że dorośli – siada za kierownicą i jedzie.

Uważam, że my jako senatorzy z Komisji Gospodarki Narodowej powinniśmy zdecydowanie poprzeć stan bezpieczeństwa. Jak mówimy, o prawie dziesięć tysięcy spadła liczba zabitych, prawie o sto tysięcy liczba rannych. Jest to jednak ogromny sukces, bo gdyby zrobiło się duży biznesplan – może brzydkie słowo, ale tak trzeba powiedzieć – ile kosztowało leczenie w szpitalach, ile rehabilitacja, to okazałoby się, Drodzy Państwo, że jest to wiele, wiele miliardów. Ja jako wiceprzewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej będę zdecydowanie popierał te działania i sądzę, że także wszyscy senatorzy, bo jest to jednak ratowanie życia ludzkiego. Należy pogratulować wszystkim tym, którzy wpadli na ten pomysł.

Ja mam, Panie Ministrze, obiekcje tylko co do jednego, bo pan, mówiąc o powiatach, powiedział, że powinny one zaznaczyć te miejsca. To jednak powinno robić się kategoriami dróg. Jeżeli droga jest powiatowa, to powiat, jeżeli wojewódzka, to marszałek województwa, jeżeli krajowa, to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a jeżeli drogi są gminne, to powinna to robić gmina, bo wszędzie są niebezpieczne miejsca.

Ja powiem tak, że kiedyś trochę z ironią podchodziłem do pomysłów ministra Morawskiego, gdy wystawiano w miejscach niebezpiecznych zgniecione samochody. Dzisiaj muszę powiedzieć, że byłem po prostu nieuczciwy, niesprawiedliwy, bo jednak, jak tak często jeżdżę, od razu noga z gazu schodzi, kiedy człowiek widzi zgnieciony samochód albo krzyż. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Szmít:

Dziękuję bardzo.

(*Głos z sali: Można?*)

Panie Senatorze, może najpierw odpowiedzi, dlatego że pytania zostały połączone z dyskusją i z debatą, ale skoro tak już zaczęliśmy, to będziemy kontynuować.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o odpowiedzi na przedstawione pytania.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Bogusław Kowalski:

Dziękuję bardzo.

A więc tak: jeżeli chodzi o problem pierwszy, to traktujemy go łącznie z problemem rowerzystów, bo to jest ta sama kategoria. Jednym z pięciu głównych celów programu Gambit jest właśnie to, aby chronić pieszych i rowerzystów.

Jak w praktyce chcemy to zrobić? Otóż, proszę państwa, tak bardzo obrazowo mówiąc, rzeczywiście jest to istotny problem funkcjonowania stanu infrastruktury w Polsce. Nie tak dawno temu opinia publiczna została wstrząśnięta przypadkiem trójki rodzeństwa, dzieci, które uległy tragicznemu wypadkowi na Lubelszczyźnie. Gdyby tam był chodnik, najprawdopodobniej nie doszłoby do tego wypadku. Oczywiście nigdy nie doprowadzimy do sytuacji idealnej, ale chodzi o to, żeby przeciwdziałać w takim stopniu, w jakim jest to możliwe.

Pierwsza kwestia to budowanie jak największej liczby takich rozwiązań infrastrukturalnych, dzięki którym będziemy mogli doprowadzić do rozdzielenia ruchu samochodowego od ruchu pieszego i rowerowego, bo to w znaczący sposób poprawia bezpieczeństwo, a druga sprawa to oczywiście kwestia kampanii społecznych. Ja sądzę, że tak jak w tym roku była przeprowadzona kampania na temat zapięcia pasów czy włączenia świateł mijania, tak w najbliższym czasie musimy zaplanować dużą ogólnopolską kampanię na rzecz uświadamiania zachowania kierowców właśnie na pasach w kontaktach z pieszymi.

Sądzę, że zespolenie tych działań plus oczywiście zmiana legislacji, o której mówiliśmy, powinny dać efekt. Pojedyncze działanie jest w pewnym stopniu odizolowane. Tylko zespolenie oddziaływania na świadomość kierowców i innych uczestników ruchu plus poprawa bezpieczeństwa, czyli stanu infrastruktury, plus poprawa legislacji – to wszystko powinno dać efekt, ale absolutnym priorytetem wszystkich naszych działań, tak jak powiedziałem na początku, jest to, żeby doprowadzić do rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego, szczególnie w takich miejscach, w których jest duże natężenie ruchu pieszego i rowerowego. Program likwidacji miejsc niebezpiecznych polega między innymi na tym, że tworzy się ścieżki rowerowe, że buduje się chodniki, że buduje się bezpieczne skrzyżowania.

Odpowiadając na pytanie pana senatora Koguta, chcę powiedzieć, że mówiąc o planach likwidacji czy o prognozie, gdzie są miejsca niebezpieczne, oczywiście mieliśmy na myśli drogi samorządowe. Program likwidacji miejsc niebezpiecznych dotyczy dróg samorządowych, ponieważ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi własną politykę w tym zakresie, ma własny program i bierzemy pod uwagę dostosowanie programu właśnie do tego, kto jest zarządcą drogi.

Również w modernizowanych liniach kolejowych, w Polskich Liniach Kolejowych szczególną uwagę przykładą się do tego, aby miejsca niebezpieczne, czyli styk z drogami, maksymalnie oznaczyć i wprowadzić automatyczne zapory, które regulowałyby ruch, bo tam rzeczywiście dochodzi niewątpliwie do tych wypadków. Mam nadzieję, że w miarę realizacji tego programu również ten element będzie ulegał pozytywnej zmianie. Dziękuję bardzo.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Komisji Praw Człowieka i Praworządności Zbigniew Romaszewski)

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.
Poproszę pana senatora Kubiaka.

Senator Janusz Kubiak:

Ja ma pytanie, nie wiem, czy bezpośrednio do pana ministra, czy do poszczególnych służb, do Komendy Głównej Policji bądź do Instytutu Transportu Samochodowego: co kryje się pod pojęciem kosztów wypadków, sporządzonych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów? Zarówno bowiem w tym roku, jak i w poprzednim koszty wypadków drogowych dotyczyły danych sprzed roku i sprzed dwóch lat, czyli były to dane nie za 2006 r., ale za 2005 r., z rozbiciem na tereny zabudowane i niezabudowane. Chciałbym wiedzieć, co w to wchodzi. Czy tylko usunięcie, czy również koszty leczenia, zadośćuczynienia? To jest jedno pytanie.

Następne pytanie. Jeżeli chodzi o nietrzeźwych kierowców – to pytanie chyba bardziej do Komendy Głównej Policji – oczywiście nastąpił wzrost, ale wzrost nastąpił, że tak powiem, w przypadku nie pojazdów mechanicznych, tylko jazdy rowerem zarówno w stanie wskazującym, jak i w stanie po spożyciu, i to znacznym. Czy wynika to ze statystyki Policji, z tego, żeby mieć większą liczbę przestępstw? Czy ta statystyka, kiedy było to wykroczeniem, wyglądała podobnie?

Kolejne pytanie odnosi się ogólnie do statystyki. Zważywszy na fakt, że na drogach krajowych został wprowadzony przez Policję nowy system ewidencji wypadków i kolizji i że drogi krajowe od połowy roku miały trudności w podawaniu liczby wypadków i kolizji, mam pytanie, jak to się odnosi do całości tej statystyki.

Chciałbym jeszcze wiedzieć, jakie były wyniki narkotestów. Z raportu wynika, że badano przez określone dni, przez tydzień czy dziesięć dni i na mniej więcej sześćset czterdzieści przypadków wykryto obecność narkotyków u jednej osoby. W tym zakresie też chciałbym uzyskać odpowiedź. Dziękuję.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu
Bogusław Kowalski:**

Panie Senatorze! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o koszty, to postaram się odpowiedzieć, ale rozumiem, że przedstawiciel komendy Policji spróbuje ewentualnie odpowiedzieć na pozostałe pytania.

Proszę państwa, oczywiście chodzi o kompleksowe zsumowanie wszystkich kosztów, nie tylko kosztów leczenia czy kosztów ratownictwa, ale też kosztów wyłączenia z pracy, kosztów odszkodowań, kosztów rehabilitacji, a więc jest to kompleksowe zsumowanie. Oczywiście jest to szacunek, szacunek dość dokładny, ale siłą rzeczy szacunek. I mówimy nie o kosztach leczenia, nie o kosztach bezpośrednio obciążających budżet państwa, tylko o kosztach dla gospodarki narodowej. Dlatego na przy-

kład wyłączenie kogoś z pracy jest kosztem pracodawcy, a nie bezpośrednim obciążeniem budżetu. Tak więc te 30 miliardów zł to nie są środki, które płyną z budżetu na pokrycie kosztów związanych z wypadkami, tylko są to koszty obciążające całość gospodarki narodowej różnego rodzaju aspektami tej sprawy.

Jeżeli zaś chodzi o pozostałe pytania, to proszę może pana komendanta.

**Radca w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego
w Komendzie Głównej Policji Mariusz Wasiak:**

Młodszy inspektor Mariusz Wasiak, Komenda Główna Policji.

Odnosząc się do kwestii kontroli stanu trzeźwości, tej, wydawałoby się, dość wysokiej liczby ujawnionych nietrzeźwych kierujących, jest to efekt, tak jak mówił pan Przemysław, przede wszystkim wzmożonych kontroli policjantów i troszeczkę zmiany taktyki działania. Na przykład w Warszawie każda kontrola w nocy, reakcja na wykroczenie wiązała się z badaniem trzeźwości, a nie tylko, powiedzmy, z wyczuciem przez policjanta alkoholu na nos, po prostu było badanie. W województwie małopolskim właściwie każda kontrola drogowa będąca reakcją na wykroczenie, nie jakimś tam rutynowym zatrzymaniem, tylko reakcją na wykroczenie, też wiązała się z kontrolą urządzeniem elektronicznym.

Ta niejako aktywność policjantów sprawiła, że liczba osób, które nie przeszły przez to sito, zmniejszyła się. Stąd taka liczba. Stosunek kierujących pojazdami niemechanicznymi do kierujących pojazdami mechanicznymi w ciągu wielu lat oczywiście zmienił się, bo zazwyczaj więcej było nietrzeźwych kierujących pojazdami mechanicznymi. Powiem tak: w latach osiemdziesiątych, kiedy milicja zatrzymywała około dwustu pięćdziesięciu tysięcy osób znajdujących się pod wpływem alkoholu, 2/3 to byli kierujący samochodami.

A więc ta proporcja zwiększa się i nie jest to kwestia tego, że Policja chce mieć jak najwięcej ujawnionych przestępstw, a w tym przypadku wykrywalność jest właściwie stuprocentowa, bo mamy sprawcę na miejscu, tylko po prostu jest to kwestia naszych działań, jak również realizacji rekomendacji Komisji Europejskiej, która upatruje w tym zakresie redukcji liczby ofiar śmiertelnych.

Jednocześnie myślę, że obiektywnym czynnikiem w tym temacie jest liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących, która w 2006 r. spadła. Jest to jakiś taki w miarę obiektywny wskaźnik, że na tle i tak poprawy bezpieczeństwa liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących zmniejszyła się, a myślę, że warto podkreślić, iż z ogółu wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu piesi powodują około 28%, podczas gdy z wszystkich wypadków, a więc licząc również z tymi powodowanymi przez trzeźwych, piesi powodują 14% wypadków, czyli zagrożenie związane z nietrzeźwością uczestników ruchu jest również po stronie pieszych, a w tym zakresie, jeśli chodzi o reakcje kontrolne czy sprawdzające z naszej strony, trudno o skuteczne działania. Nie wiem, czy odpowiedziałem w pełni, ale...

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Panie Ministrze, ja powróciłbym do kwestii kosztów wypadków drogowych, bo dla mnie jest to zupełnie nieczytelne. Jaką metodologią jest to liczone? Na przykład ofiary śmiertelne: koszty wzrosły od 584 tysięcy 390 zł do 929 tysięcy 990 zł. Jaka metodologia

jest do tego stosowana? Ja tego po prostu nie rozumiem. Koszty wypadku śmiertelnego? Ja nie bardzo wiem, jak to rozumieć. Jest to jakaś taka dosyć abstrakcyjna liczba. Tak więc ja może prosiłbym o jakieś wyjaśnienia z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, ażeby oni przedstawili jakąś metodologię, bo to właściwie nie wiadomo, o co chodzi.

Te 30 miliardów zł zostało wyliczone na tej samej zasadzie, prawda? Jest to oczywiście kwestia uszczerbku dla gospodarki narodowej, ale jeżeli przy tym jeszcze uwzględnimy, że na dodatek każdy już przedtem odprowadził pieniądze na ubezpieczenie OC, od odpowiedzialności cywilnej, to walka o te 30 miliardów zł staje się w zasadzie walką o zyski ubezpieczycieli, którzy bardzo niechętnie ponoszą jakiegokolwiek koszty związane z wypadkami. Jesteśmy więc w tym zakresie w jakiejś pętli. Te koszty właściwie niewiele nam mówią, prawda? Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo, może poproszę pana, a druga w kolejności będzie pani senator.

Senator Andrzej Jaroach:

Dziękuję bardzo.

Ogólnie mówiąc, bardzo dobrze przyjmuję tę wersję raportu, poprzednie, zwłaszcza ze względu na sposób redakcji, podawania danych i konstrukcji, spotykały się z krytyką. Sądzę, że jest znaczna, korzystna zmiana, jeżeli chodzi o samą redakcję i informację, za co bardzo dziękuję.

Zgadzam się z tym, że ochrona pieszych, rowerzystów w naszych warunkach wymaga znacznego zwiększenia w porównaniu do ochrony w państwach zachodnioeuropejskich, w których rzeczywiście widzimy wielki pietyzm, jeśli chodzi o te środki bezpieczeństwa. U nas było to jakoś lekceważone i w dalszym ciągu niestety tak jest.

Sądzę, że informacja o pracach nad wprowadzeniem do przepisów prawnych obowiązkowego audytu pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest dobrym sygnałem, ale chciałbym spytać, jak jest to zaawansowane, żebyśmy za bardzo nie spóźnili się. Ja wiele jeżdżę po polskich drogach, zwłaszcza właśnie powiatowych, i widzę remonty, widzę pewien postęp w zakresie rewitalizacji różnych traktów, pobocznych dróg, ale tam nie pojawia się nic takiego, co byłoby ochroną pieszych. W wielu przypadkach nie widzę ani chodników, ani ścieżek rowerowych.

Jeśli chodzi o duże miasta, to na przykład w moim mieście od dawna wszystkie inwestycje miejskie są poddawane pod tym względem audytowi i nie można zaprojektować nowej drogi czy remontu starej bez wprowadzenia odpowiednich zabezpieczeń, bez ścieżek rowerowych. Chciałbym, żeby było to normą w projektowaniu, dlatego obowiązkowy audyt bardzo mnie ucieszył. Chciałbym tylko dodatkowo spytać, jak zaawansowane to jest. Czy jest to już, że tak powiem, w obiegu legislacyjnym? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Może od razu poproszę panią senator.

Senator Anna Kurska:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja chciałabym zapytać, jak przedstawia się sprawa uzgodnień w przedmiocie wycinki drzew na drogach samorządowych, tak zwanych wojewódzkich, a także kto o tym ostatecznie decyduje. Powiem, o co mi chodzi, na takim przykładzie: w województwie pomorskim na drodze prowadzącej z Gdańska do Sulęcyna, do Sierakowic – jest to mniej więcej obręb powiatu kartuskiego, znanego z tego, że na jego terenie jest dużo jezior, dużo turystów tam przyjeżdża – zauważyłam, jadąc ostatnio, że tak mniej więcej co czwarte, co piąte drzewo jest już pokaleczone, kora z dolnej części jest już zdjęta, są ponumerowane, przy czym to wszystko nie są drzewa znajdujące się w odległości, która podobno musi być zachowana, czyli przynajmniej 0,5 m od rowu czy jakoś tak.

W każdym razie wygląda na to, że jest to jakaś taka dziwnie nieplanowa gospodarka, i robi to na mnie wrażenie kompletnej dewastacji, bo są to drzewa stare i im ładniejsze, im większe drzewo, tym bardziej jest przeznaczone do kasacji. Czy są w tej sprawie jakieś uzgodnienia lub też decyzje i dlaczego postępuje się w taki sposób, a nie jakoś konsekwentnie, jeżeli już rzeczywiście chce się ogołocić nasze piękne środowisko z tego, co jeszcze mamy? Bardzo proszę o wyjaśnienie.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Bogusław Kowalski:

Dziękuję.

Kwestia audytu jest w tej chwili na poziomie prac w ministerstwie, więc jest to etap jeszcze stosunkowo wczesny, ale oczywiście chcielibyśmy, żeby najpóźniej jesienią trafiło to do parlamentu, tak aby z przyszłym nowym sezonem budowlanym była to już zasada obowiązująca.

Chcę jednak uspokoić, iż mówimy o wzmocnieniu kontroli, co nie oznacza, że przy wszystkich nowych inwestycjach wymogi związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego nie są stosowane. One są uwzględniane przez projektantów, ale ponieważ znamy pokusę chodzenia na skróty i czasami stosowania rozwiązań, które pomijają ten wymóg, to chcemy wprowadzić audyt niezależny, zewnętrzny w stosunku do inwestora. A więc, tak jak powiedziałem, to też wymaga przełamania wielu barier ze strony wszystkich instytucji, które prowadzą inwestycje, bo audyt w jakimś stopniu niewątpliwie podroży te inwestycje i pewnie opóźni czy przynajmniej będzie miał jakiś wpływ na czas ich realizacji. Musimy więc w formie pewnych uzgodnień przełamać te opory, ale tak jak powiedziałem, celem jest to, aby jesienią skierować to do prac parlamentarnych.

Jeżeli zaś chodzi o wycinkę drzew, to nie znam tego konkretnego przypadku, ale reguła jest taka, iż zarządca drogi uzgadnia te sprawy z konserwatorem przyrody, i sądzę, że bez pozwolenia nie jest w stanie dokonać takiej wycinki. Tak więc myślę, że w tym przypadku musiały być jakieś uzgodnienia, które dają możliwość przeprowadzenia wycinki. Jest to motywowane albo względami bezpieczeństwa, albo może, nie wiem, jakąś inwestycją, albo innymi względami ochrony przyrody. Może są to drzewa

po prostu tak stare czy w takim stanie, że mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, bo mogą przewrócić się w czasie wichury czy coś takiego. Trudno dokładnie mi odpowiedzieć, ale mechanizm jest taki, jak powiedziałem: zarządca uzgadnia te sprawy z konserwatorem przyrody i bez pozwolenia nie jest w stanie przeprowadzić takiej wycinki.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący, może zacznę od ogólnej refleksji. Wydaje się, że od momentu uchwalenia prawa o ruchu drogowym, a więc od 1998 r., praktycznie każdy rząd widzi problem bezpieczeństwa ruchu drogowego, widzi problem tego, że na naszych drogach rokrocznie ginie, praktycznie rzecz biorąc, małe miasteczko, kilkadziesiąt tysięcy ludzi ulega wypadkom drogowym, jest leczonych w szpitalach, są kalecy, i rokrocznie przedstawia nam się raport – mówię o parlamencie – o bezpieczeństwie na polskich drogach, traktując to w moim przekonaniu jako swoistego rodzaju wentyl bezpieczeństwa dla rządu. A więc jest problem, wysyłamy do parlamentu raport o tym problemie, posłowie, senatorowie pogadają sobie na ten temat, znajdą na swoim terenie jakieś kłopoty związane z ruchem drogowym, ujdzie para, pójdzie gwizdek i koniec, na tym to się kończy.

Teraz chciałbym odnieść się do samego raportu. Zgadzam się z senatorem Jarochem, że ten raport w porównaniu z ubiegłorocznym jest rzeczywiście bardziej spójny i pod względem redakcyjnym – chcę to podkreślić – lepiej skonstruowany. W dalszym ciągu nie uzyskujemy jednak odpowiedzi na pytania, które zostały wyartykułowane w naszej ubiegłorocznej dyskusji w tej kwestii, a więc nie mamy informacji o szczegółowym planie działania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, nie mamy harmonogramu zadaniowo-finansowanego, nie mamy informacji na temat prac podejmowanych przez radę i wydatkowanych na to środków, nie mamy też takiej – określiłbym to tak – sztywnej informacji na temat tego, jak działania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce.

Szanowni Państwo, lekki optymizm, jaki jest widoczny w wypowiedzi pana ministra w kwestii zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach, wydaje mi się nieco nieuzasadniony, bo prawie pięć tysięcy dwieście siedemdziesiąt osób, które zginęły w ubiegłym roku na polskich drogach, nie może budzić optymizmu.

Wydaje mi się, Panie Ministrze, że poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie jest związana z tym, że świetnie działa Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tylko że nastąpiła poprawa infrastruktury, a więc ten drugi element, o którym pan mówił, zwiększyła się ilość lepiej zaprojektowanych dróg. Wydaje się, że w tym trzeba doszukiwać się lekkiej poprawy bezpieczeństwa.

Chciałbym w związku z tym zadać pytanie, bo usłyszeliśmy, że Krajowa Rada koordynowała zakup wyposażenia. Nie rozumiem za bardzo tego pojęcia. Czyżby nie obowiązywała ustawa o zamówieniach publicznych? W jakiej formie, w jaki sposób to koordynowała? Negocjowała przyznanie środków zewnętrznych? Ja nie wiem, o co chodzi.

Kilkakrotnie, Szanowni Państwo, była podnoszona kwestia ustawy zmieniającej prawo o ruchu drogowym, przepisu nakładającego na kierujących obowiązek używania świateł mijania. Szanowni Państwo, to nie była inicjatywa – chcę to wyraźnie podkreślić – ani resortu transportu, ani Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tylko była to inicjatywa poselska.

(Przewodniczący Zbigniew Romaszewski: Senatorska. Już dziesięć lat temu ten wniosek został zgłoszony.)

Tak, ale była to inicjatywa poselska. Dlaczego zapisujemy to na konto właśnie Krajowej Rady?

Nie chciałbym mówić tylko o negatywach w działaniu Krajowej Rady. Uważam, że kampania promująca bezpieczeństwo ruchu drogowego jest objawem pozytywnym. Wydaje mi się, że jest to ze wszech miar potrzebne i że jest to dobry kierunek działania właśnie Krajowej Rady. Pomysł z gminnymi centrami bezpieczeństwa ruchu drogowego też powinien być propagowany. Myślę, że zejście niżej, do samorządów gminnych, powiatowych, szczególnie w momencie obecnego boomu inwestycyjnego – mówię o infrastrukturze, budowaniu dróg – i wskazywanie ewentualnych miejsc niebezpiecznych w tych gminach, na terenie działania tych samorządów jest ze wszech miar potrzebne i uważam to działanie za pozytywne.

Chciałbym, żeby jeszcze pan minister odniósł się do następującej kwestii: mieliśmy raport Komisji Europejskiej na temat stanu bezpieczeństwa w poszczególnych regionach krajów Unii Europejskiej. Wychodzi na to, że województwo warmińsko-mazurskie było czwarte na tej negatywnej liście, było umiejscowione na czwartym miejscu pod względem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chciałbym, aby pan minister powiedział nam, czy w związku z tym zostały podjęte jakiekolwiek działania, żeby zmienić stan rzeczy w tych najbardziej zagrożonych regionach.

I chciałbym jeszcze usłyszeć parę słów na temat projektu tego tak zwanego – jak pan minister to określił – uspokojenia ruchu na drogach. Chciałbym, żeby coś więcej zostało na tym posiedzeniu komisji powiedziane na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu

Bogusław Kowalski:

Dziękuję panu senatorowi za ten głos, gdyż myślę, że jest on dobrą okazją do tego, żeby powiedzieć kilka słów o tym, czym jest Krajowa Rada, bo sądzę, że nie do końca zdajemy sobie w tej dyskusji z tego sprawę.

Otóż, tak jak wspominałem na początku, Krajowa Rada jest organem doradczym Rady Ministrów i organem, który ma koordynować działania w tym zakresie administracji rządowej na poziomie centralnym, ale to nie jest instytucja stworzona po to, żeby zajmować się wyłącznie bezpieczeństwem ruchu i ponosić wyłączną odpowiedzialność za to. Sprawozdanie, które przedłożyliśmy, nie jest sprawozdaniem z działalności Krajowej Rady, tylko jest sprawozdaniem stanu bezpieczeństwa ruchu w Polsce, w związku z czym opisuje wszystko, co dzieje się w tym zakresie.

Broń Boże, nie oznacza to, że umieszczenie w tym sprawozdaniu czegoś, co zostało zrobione, jest jednoznaczne z tym, że Krajowa Rada przypisuje sobie autorstwo, ale jeżeli inicjatywa wychodzi z poziomu rządowego czy jest ona realizowana na poziomie rządowym, to na pewno leży to w kompetencjach Krajowej Rady. Jeżeli jest to inicjatywa poselska czy senatorska i Krajowa Rada czy ministerstwa, które są uczestnikami prac Krajowej Rady, to opiniują, to oczywiście w jakimś stopniu też wspólnie tworzymy politykę państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Ja kładłem nacisk na to, że my dzisiaj dyskutujemy o polityce państwa w tym zakresie we wszystkich aspektach, również w aspekcie samorządowym. Przypomnę, że wojewódzkimi radami kierują marszałkowie województw. Są to demokratycznie wybrani liderzy regionalni, którzy mają możliwości, bo mają wpływ na wiele instytucji, żeby na poziomie wojewódzkim starać się te problemy definiować, monitorować i ewentualnie rozwiązywać, a jeżeli nie są w stanie rozwiązać ich samodzielnie, to sygnalizować administracji rządowej, że jest potrzebna w tym zakresie zmiana czy legislacja.

Tak jak powiedziałem, możliwości działania, jakimi dysponujemy, są na swój sposób potężne, ale one nie mają charakteru bezpośredniego wpływania na to, czy w danych miejscowościach X i Y są wypadki, czy ich nie ma. My mamy potężne możliwości polegające na regulacji prawnej i w tym zakresie, powiedzmy sobie szczerze, cały czas prowadzimy dyskusję, na całym świecie ta dyskusja jest prowadzona, jakiego rodzaju rozwiązania są najbardziej optymalne, aby w danej sytuacji poprawiać to bezpieczeństwo. Sądzę, że cały pakiet i wprowadzonych, i wprowadzanych, i planowanych do wprowadzenia zmian, jakie przedstawiłem, znajdują mocne zakorzenienie w bieżącej sytuacji, która ma miejsce.

Ten sam aspekt dotyczy infrastruktury. To państwo polskie modernizuje infrastrukturę. Czy robi to wójt, czy robi to marszałek województwa, czy robi to minister transportu, to jest to państwo polskie. W związku z tym jest to wspólny zbiorowy wysiłek, który ma na celu poprawić sytuację, i nikt z imienia i nazwiska nie jest w stanie – byłbym zresztą dalece nieodpowiedzialny, gdyby starał się to zrobić – jednoosobowo przypisać sobie, nie wiem, sukces polegający na poprawie bezpieczeństwa, a to, że ta poprawa jest, statystyki bezwzględnie pokazują. Dżentelmeni nie dyskutują o faktach, liczby zastępują cały komentarz.

Oczywiście można się spierać, co się na to złożyło. Tak jak powiedziałem, sądzę, że złożyła się na to i poprawa stanu infrastruktury, i poprawa kultury jazdy, i wiele działań, które temu służyły. Ostatnio nową jakością w tej pracy jest na przykład zaangażowanie kościoła katolickiego, o którym była tu mowa. W jedną niedzielę episkopat wystosował specjalny list, który był czytany w kościołach. To też w jakimś stopniu wpływa na świadomość ludzi. Pokazywanie w różnych kampaniach społecznych skutków niezapięcia pasów, nieprzestrzegania prędkości, niezachowania ostrożności na przejazdach kolejowych – to wszystko powoduje efekt, o który nam chodzi.

Trudno więc, aby Krajowa Rada powiedziała, że to i to jest wynikiem tylko i wyłącznie jej pracy, bo rada jest, tak jak powiedziałem, organem doradczym, opiniującym, zbierającym informacje, monitorującym te procesy i wysyłającym określone impulsy tam, gdzie jest to możliwe.

Pan senator pytał o koordynację zakupów. Jest to szczegółowe pytanie. Przyznam szczerze, że może poprosiłbym pana Przemysława, aby odpowiedział na to pytanie. Sądzę, że tyle tytułem ogólnej odpowiedzi.

Ja miałem przyjemność pracować w poprzedniej kadencji z panem senatorem w województwie mazowieckim. Pan senator kierował wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego, który też jest jedną z instytucji wpływających na politykę w zakresie BRD. To są te kamyczki, każdy gdzieś tam w jakimś zakresie stara się na taką skalę, na jaką może, uczestniczyć w tej wielkiej akcji, która jest prowadzona w Rzeczypospolitej, żeby ograniczyć liczbę wypadków, a rola Krajowej Rady jest tylko taka, że w jakimś stopniu staramy się to, tak jak powiedziałem, koordynować, monitorować i ewentualnie dawać impulsy, w jakim kierunku można jeszcze coś zmienić czy poprawić.

Program likwidacji miejsc niebezpiecznych, bo pan senator też o to pytał, chcemy przekształcić w program uspokojenia ruchu. Nazwa jest związana ze zmianą charakteru programu. Chodzi o to, żeby nie były to tylko punktowe inwestycje polegające na przykład na przebudowie skrzyżowania czy budowie zatoki, ale żeby pod kątem bezpieczeństwa ruchu przebudowywać bardziej systemowo, całe ciągi komunikacyjne. Dlatego mówimy o uspokojeniu ruchu, bo są po prostu miejsca, które można nazwać obszarami niebezpiecznymi, nie są to miejsca określone tylko punktowo. Stąd ta zmiana.

Sądzę, że doświadczenie, które wynieśliśmy z bardzo ograniczonego zakresu stosowania tego programu, jest bardzo pozytywne: audyt pokazuje, że bezpieczeństwo poprawiło się o 66%. Z tego wyciągamy wnioski – trzeba ten program zwielokrotnić, bo on daje szansę uzyskania jeszcze lepszego efektu. Stąd propozycja, aby wyłożyć na to z budżetu państwa dodatkowe środki. Myślę, że jest to bardzo namacalny, konkretny przykład właśnie tej kreatywnej, postulatywnej roli Krajowej Rady. Dziękuję.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.

Proszę.

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

Panie Senatorze, jeśli chodzi o koordynację, to sprawa wygląda tak, że w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport” część funduszy była przeznaczona na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Beneficjentem końcowym było Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, a konkretnie dwie instytucje, mianowicie Komenda Główna Policji oraz Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej. Ministerstwo Transportu otrzymało w tej puli pewną kwotę na tak zwaną pomoc techniczną. Nasza koordynacja polegała na tym, że zbieraliśmy z bardzo różnych miejsc wszystkie dane, które były potrzebne do wypełnienia dokumentów unijnych, żeby pozyskać te środki. Na tym ta koordynacja polegała.

Jeśli zaś chodzi o negocjacje finansowe z instytucjami międzynarodowymi, to polegają one też na tym, że jest w tych instytucjach przeznaczona pewna pula pieniędzy na rozwój dróg w Polsce. W tej kwocie jest też przewidziany pewien segment na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Te negocjacje polegały na tym, żeby – brzydko, kolokwialnie się wyrażę – wyrwać jak najwięcej z kwoty na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przewodniczący Zbigniew Romaszewski:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania?

Proszę państwa, skoro nie ma w tej chwili pytań, to będziemy procedowali tak, jak to było poprzednim razem, to znaczy w sekretariacie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej będą przyjmowane państwa wnioski dotyczące opracowania ostatecznego wniosku na posiedzenie plenarne. Potem jeszcze raz spotkamy się i przygotowany wniosek zostanie już bez udziału reprezentantów rządu przedyskutowany i przyjęty, po czym przedstawimy go na posiedzeniu plenarnym. Tak więc zachęcam państwa, szczególnie pana senatora, do złożenia odpowiednich wniosków w Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

To byłoby wszystko. Dziękuję bardzo.

(Głos z sali: Dziękujemy.)

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 25)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 7 egz.

ISSN 1643-2851