



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny **(789)**

Wspólne posiedzenie
Komisji Obrony Narodowej
i Bezpieczeństwa Publicznego (85.),
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (78.)
oraz Komisji Skarbu Państwa
i Infrastruktury (63.)
w dniu 29 maja 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie sprawozdania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2002 r.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Chciałbym na początku, zanim otworzę wspólne posiedzenie trzech komisji, zwrócić się do członków mojej komisji. Senat przyspieszył tempo pracy i dzisiaj zakończy się już posiedzenie plenarne. Na jutro planowaliśmy dwa posiedzenia, bo mamy dwie ustawy do omówienia. W związku z tym, że Biuro Legislacyjne nie zdąży na jutro przygotować jednej z tych dwóch ustaw, to czy państwo mają coś przeciw temu, żeby przełożyć jutrzejsze posiedzenie komisji na 5 czerwca, kiedy i tak musimy przyjechać, bo zaplanowaliśmy na ten dzień kolejne posiedzenie komisji.

(Głosy z sali: Nie ma sprzeciwu.)

Nie ma sprzeciwu. Wobec tego dzisiaj wyjeżdżamy do domów. Spotykamy się ponownie 5 czerwca i wtedy będziemy pracować nad czterema ustawami. Dziękuję bardzo.

(Głos z sali: To jest koniec wstępu.)

(Rozmowy na sali)

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

W imieniu senatorów Wiesława Pietrzaka i Zbyszka Piwońskiego witam państwa i zaproszonych gości, których jest bardzo wielu. Są przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu, Ministerstwa Finansów, Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendy Głównej Policji, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Celem naszego dzisiejszego posiedzenia jest przeanalizowanie raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2002 r. Sprawozdanie to zostało przedstawione Radzie Ministrów, który ona przyjęła w dniu 15 kwietnia bieżącego roku.

Proponuję, żebyśmy przyjęli następującą kolejność procedowania. Na początku przedstawiłbym w ciągu pięciu czy siedmiu minut w największym skrócie to, co jest zawarte w tym materiale, bo może ktoś z państwa nie zdążył się z nim jeszcze zapoznać. Następnie poprosiłbym o zabranie głosu przedstawiciela Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która pilotowała prace nad sprawozdaniem w tej sprawie. Na dzisiejszym posiedzeniu Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego repre-

zentuje pan Przemysław Skoczyński. Potem rozpoczęlibyśmy dyskusję, w której wszyscy mogliby wypowiedzieć się w tej sprawie. Mamy na to dwie godziny, bo mamy czas do 10.00. Nie wiem, czy to jest dużo, czy mało.

(Głos z sali: Półtorej godziny.)

Przepraszam, koledzy podpowiadają mi, że mamy półtorej godziny na dyskusję, bo mamy czas do 9.30.

Proszę państwa, sprawozdanie składa się z trzech części. Pierwsza część zawiera syntezę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Druga część mówi o działaniach podejmowanych przez różne instytucje centralne i pozarządowe w tej sprawie. W części trzeciej jest zawarta dokładna analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach.

Jak państwo wiecie, od 1 stycznia 2002 r. działa doradczy organ Rady Ministrów, czyli Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której przewodniczy wicepremier Marek Pol. Jego zastępcami są: wiceminister infrastruktury i wiceminister z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Na mocy ustawy, która reguluje powstanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powstały również wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach samej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działają dwie komisje. Są to Komisja do spraw Infrastruktury oraz Komisja do spraw Prawnych. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego znajduje się w Ministerstwie Infrastruktury i dlatego marszałek Senatu poprosił mnie o to, żeby nasza komisja była gospodarzem dzisiejszego spotkania. Oczywiście działają jeszcze inne organy sprawujące pieczę nad zachowaniem ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak chociażby Inspekcja Transportu Drogowego, którą powołaliśmy w Senacie swego czasu.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o ten materiał, który państwo macie przed sobą, to on koncentruje się na bezpieczeństwie ruchu drogowego. Mówi się w nim o realizacji ambitnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego pod nazwą GAMBIT 2000. I tak: obecnie liczba wypadków śmiertelnych na polskich drogach wynosi ponad pięć tysięcy pięćset. Chodzi o to, żeby w roku 2010 zmniejszyć liczbę wypadków do około czterech tysięcy rocznie. Nie wiem, czy można mówić o jakimś sukcesie w tym przypadku, jeżeli mimo tego ludzie ponoszą śmierć na drogach. Ale właśnie o tym dzisiaj chcemy mówić.

Proszę państwa, w tym materiale znajdują się różne tabele pokazujące, jak ten problem wyglądał na przestrzeni lat. Przytoczę tylko parę danych: w roku 1992 na drogach zostało zabitych około siedem tysięcy osób, w roku 1995 – sześć tysięcy dziewięćset osób, w roku 1997 był szczyt – siedem tysięcy trzysta jedna osoba. W roku 2001 liczba zabitych była najmniejsza i wyniosła pięć tysięcy pięćset dwadzieścia trzy osoby, a w roku ubiegłym był wzrost – pięć tysięcy osiemset dwadzieścia siedem osób. Jak wyglądał pod tym względem rok 2002? Było nieco mniej wypadków, również nieco mniej rannych, ale niestety, wzrosła liczba zabitych i to musi budzić nasz niepokój.

W tym materiale znajduje się bardzo dokładna analiza podstawowych przyczyn wypadków. Jeżeli ktoś nie zwrócił na to uwagi, to chciałbym powiedzieć, że z winy kierującego dochodzi prawie do 70% wypadków, z winy pieszegego – do 30% wypadków. Tak można byłoby podzielić wypadki. Oczywiście w materiale znajdują się bardzo precyzyjne, dalsze podziały, takie jak nadmierna prędkość, nietrzeźwość itd., itd. Ale z grubsza można byłoby podać takie dwie liczby. Oczywiście, zgodnie z obowiązujący-

mi przepisami, dokonywano kontroli trzeźwości kierowców. Niestety, w roku 2002 takich przypadków wykryto o prawie 9% więcej niż w roku 2001, mianowicie około stu sześćdziesięciu tysięcy. To jest też liczba zatrważająca, dlatego ją państwu podaję. Oczywiście Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podejmuje wiele działań, które mają przeciwstawić się tym negatywnym zjawiskom, z którymi mamy do czynienia w ruchu drogowym w Polsce. Są to różnego rodzaju działania: wdrożenie ustaw już uchwalonych przez parlament, działania legislacyjne na rzecz uchwalenia nowych ustaw, różnego rodzaju umowy o współpracy z organizacjami międzynarodowymi, takimi jak Globalne Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, umowy z sektorem publiczno-prywatnym, PZU i innymi organizacjami, również umowa z Bankiem Światowym. Na stronach 8 i 9 macie państwo wymienione piętnaście działań, jakie należałoby podjąć, ażeby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego na polskich drogach. Mam nadzieję, że państwo, mając ten materiał przed sobą, mogą zajrzeć na strony 8 i 9. Zostało to precyzyjnie wymienione w tych piętnastu punktach w materiale.

Co jeszcze interesującego znajduje się w tym materiale? Na kolejnych stronach są podane dane, pokazujące jak Polska wypada na tle innych krajów Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. To jest strona... Która to jest strona? Właśnie, żebym ja to wiedział. To są tabele zamieszczone tuż po części zawierającej syntezę. To jest druga tabela po syntezie. Nie ma numeru strony. Macie państwo tabelę, w której jest kolumna „ciężkość wypadków”, czyli zabici na sto wypadków. Z niej wyraźnie wynika, jakie Polska zajmuje miejsce w tym zakresie. W państwach Unii Europejskiej jest to średnio trzy osoby na sto wypadków. W pozostałych państwach, nie należących do Unii Europejskiej, kształtuje się to następująco: w Czechach to jest pięć osób, na Węgrzech – siedem osób, w Szwajcarii – dwie osoby, w Japonii – jedna osoba, w USA – jedna osoba. W przypadku Polski to jest dwanaście osób na sto wypadków. To jest bardzo znamienna tabela. Ta strona nie ma numeru, ale państwo, mam nadzieję, odszukają tę tabelę. To jest druga tabela po syntezie.

Oczywiście została też przeprowadzona analiza w tym zakresie dla poszczególnych województw. To jest czwarta tabela po syntezie, znajdująca się również na stronie bez numeru. Tam jest podane, że dla Polski ta średnia wynosi dziesięć i osiemdziesiąt osiem setnych osoby na sto wypadków, chociaż w poprzedniej tabeli było dwanaście osób na sto wypadków. Ta różnica wynika z pewnej nieporównywalności tych tabel, bo wzięto pod uwagę jeszcze inne dane, zresztą to jest bardzo mała różnica, która nie ma znaczenia. Możecie państwo na przykład zauważyć, że województwo lubuskie, reprezentowane tu przez moją koleżkę, niestety, prowadzi, bo ma dwukrotnie wyższy wskaźnik zabitych na sto wypadków niż w przypadku innych województw. Tak jak podaje tabela: w województwie lubuskim mamy dwadzieścia dwie osoby, podczas gdy w Polsce jest około jedenaście, dwanaście osób.

Proszę państwa, bardzo interesująca prezentuje się analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach. To jest zawarte w trzeciej części materiału. Ta analiza została w przypadku niektórych województw bardzo precyzyjnie przygotowana, w innych mniej. Na przykład województwo śląskie zrobiło analizę w przekroju miesięcznym, tygodniowym, a nawet dobowym, to znaczy, w jakich godzinach zdarza się najczęściej wypadków. Można zajrzeć na odpowiednią stronę i samemu sprawdzić. Inne województwa może mniej dokładnie podeszły do całej sprawy, ale też zakończyły swoje analizy bardzo interesującymi wnioskami i zaleceniami.

Wszystko to, co jest istotne, znajduje się w tym materiale. Jeżeli chodzi o mnie, to chciałbym zgłosić wniosek, aby przyjąć ten materiał. Na tym zakończyłbym swoją wypowiedź. Teraz udzielilibym głosu panu Przemysławowi Skoczyńskiemu z Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Uprzejmie proszę pana o zabranie głosu.

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

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Na początku chciałbym przeprosić w imieniu pana dyrektora Grzegorzycy, sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za jego nieobecność na dzisiejszym posiedzeniu. W tej chwili jest w Edynburgu na konferencji CIECA, organizacji zajmującej się szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

W związku z tym, że pan przewodniczący zreferował w skrócie właściwie całe sprawozdanie, nie ma sensu, abym powtarzał to, co już zostało powiedziane w tej sprawie. Powiem tylko, że sprawozdanie zostało przyjęte przez Radę Ministrów. Proszę państwa o pozytywne rozpatrzenie tego sprawozdania i jego przyjęcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu.

Proszę państwa, jak widać, możemy spokojnie przechodzić do dyskusji.

Otwieram zatem dyskusję.

Może w pierwszej kolejności głos zabrałby przedstawiciel Komendy Głównej Policji...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeżeli nie teraz, to może później. To jest wszystko do ustalenia. Podpowiadają mi koledzy, że teraz byłoby dobrze, by któryś z panów zabrał głos. Który z panów, bo jest panów kilku? Może rzeczywiście poprosiłbym przedstawiciela Komendy Głównej Policji o zabranie głosu. Na liście gości wpisał się, jeśli dobrze widzę, pan Piotr Buk z Komendy Głównej Policji.

(Głos z sali: To jest przedstawiciel Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.)

Aha, to jest przedstawiciel Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej straży. Nie ma na sali przedstawiciela Policji?

(Naczelnik Wydziału Zarządu Ruchu Drogowego w Biurze Służby Prewencyjnej w Komendzie Głównej Policji Marek Jewuła: Jest, nadkomisarz Marek Jewuła.)

O, jest! Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Zarządu Ruchu Drogowego
w Biurze Służby Prewencyjnej w Komendzie Głównej Policji
Marek Jewuła:**

Proszę państwa, na początku chciałbym powiedzieć kilka słów o jeździe kierowców po spożyciu alkoholu na terenie naszego kraju. Mimo podejmowanych przez

Policję przeróżnych działań, zarówno w codziennej służbie kontroli stanu trzeźwości kierujących, jak i w akcji „Pomiar”, w roku 2002 wzrosła liczba wypadków z uczestnictwem nietrzeźwych kierujących. Wzrosła także liczba ujawnionych nietrzeźwych kierujących. Wszystkie akcje podejmowane przez Policję polegają na tym, że w określonym miejscu na drodze są kontrolowani niemal wszyscy przejeżdżający. Te akcje policyjne są nagłaśniane. Mimo działań policyjnych i medialnych wzrosła liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych kierujących. Wprowadzenie przepisów kodeksu karnego spowodowało, że w ubiegłych latach uległa zmniejszeniu liczba wypadków. Wygląda na to, jakby społeczeństwo przyzwyczało się do tego i przestało na to zwracać uwagę. Ludzie nie mają świadomości, że prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu jest przestępstwem umyślnym, w wyniku którego później można mieć nawet kłopoty ze znalezieniem pracy.

W dalszym ciągu będziemy jednak prowadzić, a nawet rozwijać akcje medialne w tym zakresie. Będziemy się starać dotrzeć do świadomości ludzi i wytłumaczyć im, jakie zagrożenia niesie ze sobą połączenie prowadzenia pojazdu i alkoholu. Mamy nadzieję, że te działania doprowadzą do zmiany zachowań w tej mierze. Będziemy również apelować o to, by – tak jak jest to w innych krajach – w przypadku spotkań towarzyskich chociaż jedna osoba była trzeźwa i rozwoziła wszystkich pozostałych do domów. Problemem są dyskoteki i inne miejsca, gdzie gromadzi się młodzież, która wraca później, niestety, niezbyt trzeźwa. To są często wypadki, w których ginie nie tylko kierujący, lecz również pasażerowie. Właśnie w tym kierunku będziemy starali się oddziaływać na świadomość kierowców. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Chciałbym podać jeszcze informację, że pan Piotr Buk w maju został generałem. Oczywiście gratulujemy. Jestem winny państwu wyjaśnienie: pan Piotr Buk jest zastępcą komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej.

Może teraz poproszę o zabranie głosu pana Tadeusza Suwarę, dyrektora generalnego z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Panie Dyrektorze, może dowiedzielibyśmy się, jak z pana punktu widzenia wygląda bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce?

(Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Tadeusz Suwara: Będę narzekał.)

Niech pan narzeka, proszę bardzo.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Tadeusz Suwara:

Dziękuję bardzo.

Jak wynika z raportów, sytuacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce uległa poprawie, ale rzeczywiście możemy jeszcze narzekać na wiele kwestii.

Droga jest elementem bardzo istotnym, który wpływa na bezpieczeństwo ruchu, aczkolwiek, jak wiemy, najważniejszą przyczyną wypadków jest jednak nieprzestrzeganie przepisów drogowych i nadmierna prędkość. Doceniamy działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu. Wiemy, że to, co się robi na drodze, nie tylko poprawia bezpieczeństwo ruchu, lecz również jest trwałym elementem poprawy infra-

struktury drogowej. Zabiegi, które poprawiają bezpieczeństwo ruchu, są najbardziej kosztowne. Chciałbym powiedzieć, że dosyć intensywne działania, które prowadzimy, wzbudzają wiele kontrowersji i są różnie odbierane.

Po pierwsze, ponieważ nie mamy systemu autostrad i dróg ekspresowych, nasze główne drogi pełnią rolę dróg tranzytowych, którymi trzeba szybko się przemieszczać i przewozić towary. Tego od nas oczekują przewoźnicy i kierowcy.

Po drugie, na tych drogach zdarza się dużo wypadków. Mało tego, ciężkość tych wypadków jest bardzo duża. Wobec tego działania na tych drogach poprawiające bezpieczeństwo ruchu powodują spowalnianie tego ruchu. Skoro powodują spowalnianie, wobec tego są protesty, aby nie zatrzymywać czy nie blokować tego transportu. To jest ta kontrowersja. Dopóki rzeczywiście nie będzie autostrad i dróg ekspresowych, dopóty na tych drogach będą problemy. A jest ich bardzo dużo. Te drogi są niebezpieczne chociażby z tego powodu, że mamy na nich do czynienia z mieszanym ruchem dalekobieżnym z lokalnym. Nimi odbywają się ogromne przewozy międzynarodowe. Każdy, kto jedzie z Warszawy do Poznania drogą A-2, widzi, ile musi wyprzedzać kolumn tirów, zważywszy że są na niej jeszcze koleiny i padają deszcze. Przy takich warunkach na takiej drodze jest ogromnie niebezpiecznie. Niemalże w każdym miejscu na drogę mogą wyjeżdżać najrozmaitsze pojazdy. Może mniej już jest pojazdów konnych – takich już prawie nie ma – ale nawet samochody, którymi się jeździ od święta do sklepu i z powrotem, powodują ogromne zakłócenia w ruchu i stanowią zagrożenie.

Chciałbym powiedzieć, że na przykład niektóre programy realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, spotkały się z ogromną krytyką. Na przykład na drodze A-4 w województwie podkarpackim wprowadzenie dość zdecydowanych elementów poprawy bezpieczeństwa ruchu spowodowało ograniczenie prędkości i znaczne jego spowolnienie. Chodzi o te słynne wysepki, które bardzo mocno krytykowano. Mówiono, że jest to również rozwiązanie niedobre pod względem bezpieczeństwa, bo tamtędy nie może przejechać na przykład karetka pogotowia itd., itd. W związku z tym takie działania muszą być prowadzone z dużą ostrożnością. Powinien mieć miejsce dialog na forum publicznym w tej sprawie i społeczeństwo powinno być o takich działaniach informowane. Muszę zaznaczyć, że takie działania są bardzo skuteczne. Otóż w jednym roku na analizowanym odcinku doszło do siedemnastu wypadków śmiertelnych, w następnym roku zdarzył się tylko jeden wypadek śmiertelny i to w zasadzie nie wiadomo, z jakiego powodu. Zresztą proszę zauważyć, że na przestrzeni lat zmniejszyła się jednak liczba zabitych na drogach krajowych, chociaż generalnie ciężkość tych wypadków jest duża. To oznacza, że te działania powodują poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Rzeczywiście wybudowanie autostrad w dużym stopniu poprawiłoby bezpieczeństwo ruchu drogowego. Fachowcy mówią, że autostrada jest przeciętnie pięć razy bezpieczniejsza niż każda inna droga. Oczywiście zdarzają się karambole – to jest charakterystyczne dla autostrad – ale to jest zupełnie inna sprawa. W karambolach zwykle nie giną ludzie lub mało ginie ludzi, jest zaś sporo uszkodzonych samochodów. W każdym razie autostrada jest bezpieczniejsza. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno się przede wszystkim budować autostrady i drogi ekspresowe dla ruchu ponadlokalnego. Powinno się budować obwodnice w miejscowościach, które usuwałyby miejsca kolizji na przejazdach przez te miejscowości, zwłaszcza tam, gdzie ginie dużo pieszych. Na obwodnicach nie spotykamy się z podobnymi sytuacjami. Po-

winno się modernizować miejsca niebezpieczne czy też poprawiać organizację ruchu drogowego. Przede wszystkim, moim zdaniem, powinno się mobilizować kierowców do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza przestrzegania zalecanej prędkości. Zresztą jest to pewnego rodzaju paradoks, że często ustawiamy znaki ograniczeń prędkości, może trochę ponad miarę, licząc na to, że chociaż trochę w tym miejscu użytkownik drogi ograniczy prędkość. Z drugiej strony jest to niedobre podejście, bo jeżeli liczymy na to, że kierowca nie będzie dokładnie przestrzegał znaków dotyczących ograniczania prędkości, a tylko trochę, to tym samym przyzwyczajamy kierowców nadal do nieprzestrzegania przepisów drogowych. Dobrze byłoby, gdyby udało się zwiększyć respektowanie przepisów, zwłaszcza dotyczących prędkości.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć, że bardzo dużo jeszcze mamy do zrobienia, bo takich niebezpiecznych miejsc na sieci drogowej jest mniej więcej siedemset, osiemset. Mówię tylko o drogach krajowych. Staramy się usuwać takie, że tak powiem, czarne miejsca. Działania prowadzimy na około osiemdziesięciu, stu miejscach na drogach rocznie. Wynikałoby z tego, że powinniśmy te niebezpieczne miejsca zlikwidować za dziesięć lat. Okazuje się, że likwiduje się jedno miejsce, ale powstają następne. Ale tak to jest. Będziemy kontynuować poprawę bezpieczeństwa w tak zwanych czarnych punktach na drogach. Co roku w budżecie mamy wydzielone środki na utrzymanie dróg. Niezależnie od tego, jakie mamy kłopoty budżetowe, będziemy starać się, żeby były wydzielone środki na ten cel i żeby przynajmniej w tych tak zwanych czarnych miejscach nastąpiła istotna poprawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Widzę, że pan senator Grzegorz Lipowski, potem pani senator Berny, a następnie pan senator Łęcki.

Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Lipowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Przyznam się, że nie znalazłem w swojej skrytce tego materiału, ale teraz go tak szybko przekartkowałem. Jestem bardzo długo użytkownikiem dróg i z satysfakcją muszę powiedzieć, że faktycznie w ostatnich latach sytuacja na drogach uległa poprawie, mimo że samochodów nam ciągle przybywa. Faktycznie dużo było na drogach tych czarnych iksów ostrzegających o niebezpiecznych miejscach. Zastraszający był okres serii wypadków autokarów, szczególnie przewoźników prywatnych. Ostatnio sytuacja się poprawiła. Widocznie poskutkowały te kontrole wrywkowe, lokalne oraz kontrola urzędów rejestrujących godziny pracy kierowców.

Rozpatrując materiał dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego, trudno nie rozszerzyć dyskusji o sprawy, które winny się w nim znaleźć. Nie wiem, czy one są, bo, jak powiedziałem, nie było tego materiału w mojej skrytce. Myślę, że Ministerstwo Infrastruktury mogłoby coś powiedzieć na ten temat. Chodzi o to, jaki jest postęp prac, jeżeli chodzi o transport kombinowany. Od paru lat były robione próby w tym zakresie. W ubiegłej kadencji przedstawiciele ministerstwa nawet nie bardzo wiedzieli, co to jest

transport kombinowany. Interesowałoby mnie, jak przebiegają prace w tym zakresie. Przecież jeden tir, który zjedzie z autostrady czy z drogi krajowej, a będzie przewożony transportem kombinowanym, to jest to samo, co przejeżdżających po tej drodze dwieście samochodów osobowych. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Niedawno, jakiś miesiąc temu, był komunikat, że pierwszy transport tirów do Sławkowa z za wschodniej granicy przyjechał z wagonem sypialnym, gdzie spali kierowcy. Stwierdzono, że to były jednak za duże koszty. Przypuszczam, że koszty były duże dla tego, kto płacił za przejazd, ale nie liczone zużycia dróg, bo te tiry transportem kolejowym dojechały do Sławkowa na szerokich torach. Czy w tym zakresie można by uzyskać informację? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pani senator Maria Berny, proszę bardzo.

Senator Maria Berny:

Proszę państwa, nie jestem użytkownikiem dróg, ponieważ nie mam prawa jazdy i nie prowadzę samochodu. Chciałabym na podstawie tego materiału i obserwacji prosić, żeby ktoś... (*Wesołość na sali*) Koledzy się śmieją, że wobec tego nie powinienam zabierać głosu. Mimo to chciałabym zadać pytanie, chociaż nie wiem, któremu z panów.

Na przestrzeni ostatnich lat zmieniła się sytuacja na drodze. Wozów jest więcej, drogi są nieco inne, zmieniły się pewne relacje wartości. Kiedyś samochód kosztował wielki majątek i każde jego uszkodzenie było poważnym uszczerbkiem w budżecie rodziny, wobec tego przy szkoleniu kierowców zwracało się ogromnie dużo uwagi na te różne manipulacje, żeby nie doprowadzać do stłuczek. Dzisiaj stłuczka nie jest żadnym problemem dla budżetu żadnej rodziny, a więcej trudności mają kierowcy z pokonywaniem dużych przestrzeni. Czy w związku z tym nie należałoby zmodyfikować szkolenia kierowców, przyzwyczaić ich do ruchu dalekiego, bezpiecznego? To pierwsze pytanie.

Drugie pytanie – również nie wiem, do którego z panów – czy przewidujecie, że powołanie i wejście na drogi Inspekcji Transportu Drogowego może coś zmienić i poprawić? Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Łęcki, a potem pan senator Mieczysław Janowski.

Proszę bardzo.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Goście!

Przejrzałem ten materiał i mam kilka uwag. Może najpierw uwagi do samego materiału. Pan przewodniczący był łaskaw bardzo wysoko go ocenić. Ocenilibym ten

materiał na trzy plus, tak jak pan Verhügen, choć nie całość. Bardzo dobra jest część pierwsza. Druga trochę przypomina mi sprawozdania z wykonania planu trzyletniego. Każdy się chwali, ile zrobił. Trzecia część zaś jest bardzo nierównomiernie opracowana. Pozwoliłem sobie wręcz zrobić statystykę. Nie będę mówił o województwach, bo było mi bardzo przykro, ale w jednym z województw, gdzie zdarzyło się pięć tysięcy czterysta wypadków, całą sytuację opisano na pięciu stronach. W innym województwie, gdzie wypadków było tylko tysiąc osiemset, opisano to na dwunastu stronach. Można to traktować trochę żartobliwie, Panie Przewodniczący, ale żeby wyciągnąć pewne wnioski Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, moim zdaniem, powinna do województw wysłać pewne wytyczne, żeby można było później porównać dane z różnych województw. Na podstawie tego materiału trudno powiedzieć, do czego władze wojewódzkie przykładają większą wagę, a do czego mniejszą. Bardzo często są to slogany, pewne liczby, które nie mają odzwierciedlenia w prognozowanych działaniach.

Pan dyrektor Suwara zapewne ma dokładniejsze dane od zawartych w tym materiale, ale poruszył bardzo ciekawy wątek, który pozwolę sobie w pewnym stopniu rozszerzyć. Mianowicie interesująca byłaby statystyka wypadków z wszystkimi konsekwencjami z podziałem na trzy podstawowe grupy dróg czy nawet może na cztery: autostrady, drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe, chociażby ze względu na stan trzeźwości. Nietrzeźwość jest jedną z głównych przyczyn wypadków i z niepełnych informacji, które posiadam, wynika, że ten stan nietrzeźwości występuje tym częściej, im droga jest niższej kategorii.

Swego czasu apelowałem do Policji o pewne takie skomasowane działania na przykład w sąsiedztwie dyskotek w nocy. Bardzo dużo pijanych młodych ludzi wyjeżdża wtedy na drogi. Miejscowy policjant nie ma odwagi interweniować – i słusznie – bo to jest jego środowisko. Takie kompleksowe akcje może spowodowałyby poszanowanie tego podstawowego przepisu, jakim jest prowadzenie samochodu w stanie trzeźwości. Apelowałbym do panów z Policji, żeby na tę sprawę zwrócili uwagę. Generalnie stan poszanowania prawa u nas jest niski, a w przypadku prawa o ruchu drogowym – powiedziałbym – szczególnie niski.

Co jest ważne na drodze? Nagminne przekraczanie szybkości, trzeźwość i jeszcze jedna kwestia: problem autorytetu znaków drogowych. To powinno być istotne dla organizatorów ruchu drogowego, dla zarządów dróg wojewódzkich, powiatowych, dla pana dyrektora Suwary może w mniejszym stopniu. Często spotykam się z tym, że na przykład znak stop stoi przy przejeździe kolejowym, gdzie od pewnego czasu, roku, dwóch, trzech lat, wstrzymana jest komunikacja kolejowa. O tym wiedzą okoliczni mieszkańcy i nagminnie lekceważą ten znak stop. Znam również takie dwa miejsca w swoim województwie, gdzie nie zatrzymuję się przed znakiem stop, bo wiem, że tam nie kursują pociągi. Tory są zarzewiałe, zarosnięte. Droga jest prosta. To jest akurat droga pana Suwary, dobrze utrzymana. Wiem, że nie powinienem nawet tego mówić, ale tam nikt nie zatrzymuje się przed znakiem stop. Pisałem w tej sprawie do odpowiednich władz. Okazało się, że są jakieś przepisy, że ten znak musi jakiś czas stać i dopiero potem może być usunięty. Apeluję, aby zapoznać się ze znakami stop. To powinien być znak, przed którym każdy powinien się zatrzymać. Użytkownik drogi powinien mieć zaufanie do znaków drogowych.

Myślę również, że zbyt często w niektórych miejscowościach stosowane są ograniczenia szybkości do 30 km, do 40 km na godzinę. Zakłada się, co już zostało

powiedziane, że i tak kierowca pojedzie szybciej o te 20 km. Stawia się więc znak ograniczający prędkość jazdy do 40 km i kierowca jedzie wtedy 70 km na godzinę.

(Głos z sali: Często po zakończeniu prac drogowych znaki nie zostają usunięte.)

Właśnie. O tym też chciałbym powiedzieć. Pan senator mi podpowiedział. Prace drogowe trwają osiem godzin, nieraz więcej, a znaki stoją cały czas. Konkludując jednym zdaniem, proszę organizatorów ruchu drogowego o przywiązywanie większej wagi do zasadności stosowania znaków drogowych. Między innymi mamy z tym do czynienia podczas prac drogowych, że nieraz po parę dni stoją znaki ograniczenia szybkości, zakaz wyprzedzania, podczas gdy prace trwają przez parę godzin.

I jeszcze jedna sprawa. Mam nadzieję, że w przyszłym roku, jak dostaniemy taki materiał, to w części dotyczącej województw będzie on w miarę jednolicie przedstawiony. Oprócz tego, że jesteśmy senatorami, reprezentujemy swoje regiony i chcielibyśmy wiedzieć, jak władze regionalne podchodzą do pewnych spraw. Konia z rzędem temu, który potrafiłby na podstawie tego materiału powiedzieć, gdzie organizacja ruchu jest prowadzona dobrze, a gdzie źle. Niektórzy z wojewodów mają bardzo ładne kolorowe wykresy, tabelki. Z pozoru wydaje się, że to jest dobre województwo. Gdzie indziej są cztery strony suchych liczb i trudno z tego wyciągnąć wnioski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dyskusja się ożywia.

Ad vocem pan Skoczyński, a potem będzie taka kolejność wystąpień: pan senator Janowski, pan senator Pietrzak, pan senator Dziemdziała, a potem pan senator Kruszewski.

Pan Skoczyński, proszę bardzo.

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

Panie Senatorze, odpowiem może na to pytanie związane z konstrukcją sprawozdania. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w takiej formule funkcjonuje dopiero od 1 stycznia 2002 r, czyli drugi rok. W ogóle długo trwało samo zbudowanie wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Potrzebny jest czas – myślę, że to nie będzie trwało długo – na to, żeby te osoby przeszkolić. Szykujemy również wytyczne, które mamy już w takim dosyć zaawansowanym stopniu przygotowane, dla województw. Będziemy pytać o konkretne dane. Dzięki temu, po uzyskaniu tych danych będą one porównywalne. I również wtedy sama konstrukcja sprawozdania będzie czytelniejsza. Będą porównywalne materiały dotyczące poszczególnych województw. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Mieczysław Janowski, proszę bardzo.

Senator Mieczysław Janowski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Goście!

Rozumiem, że dokument, który otrzymaliśmy, zawiera pewne mankamenty – mówił o tym pan senator Łęcki – ale zawiera też sporo dobrego materiału rzeczowego. Na pewno w przyszłości będzie jeszcze lepszy.

Chciałbym się odnieść do takiej oto kwestii. Naszą rolą jest ocena nie tyle dokumentu – bo papier jest zawsze cierpliwy – ile podjęcie pewnych działań, które podniosą rzeczywiście stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju. Nie komentując niczyich wypowiedzi, chciałbym powiedzieć, że w moim przekonaniu należałoby się zastanowić nad następującymi kwestiami.

Pierwsza sprawa. Czy nie warto by wprowadzić w Polsce obowiązku jazdy na światłach mijania przez cały dzień w ciągu całego roku? Jeżdżę tak – przyznam się – bo miałem kilka takich sytuacji, że ktoś wyskoczył nagle z drogi podporządkowanej. Wiem, że takie działania są skuteczne w Skandynawii. Pogoda w Polsce jest bardzo zmienna, jeśli chodzi o oświetlenie, a poza tym jednak to światło przydaje się w trakcie jazdy. Proszę o odpowiedź na to pytanie może państwa z Komendy Głównej Policji.

Druga kwestia. Czy nie warto się zastanowić nad tym, czy sensowne jest wyrażanie zgody na sprzedaż napojów alkoholowych w punktach handlowych znajdujących się przy stacjach paliw? To jest nagminne. Rozumiem, że można liczyć na to, że ludzie są odpowiedzialni, ale jest to jednak pokusa.

Trzecia sprawa. Gdybyśmy dotarli do tych, którzy tworzą modę wśród młodzieży, aby szerzej rozpowszechnić noszenie odzieży ze znakami odbłaskowymi. Jeśli tak się stanie, to będzie to naprawdę z wielką korzyścią dla naszych dzieci.

Czwarta kwestia. Czy jest dostatecznie szeroki program edukacji dzieci i młodzieży szkolnej w zakresie bezpieczeństwa drogowego? Ustawicznie widzę dzieci jeżdżące po chodniku i błyskawicznie pojawiające się na skrzyżowaniach. Kierowca jedzie, spodziewa się co najwyżej pieszego, wyskakuje rowerzysta lub ktoś na rolkach. Jak to zrobić? Jak poprawić tę sytuację?

Następna sprawa. Będę wdzięczny, jeżeli pan komendant z Państwowej Straży Pożarnej króciutko odniesie się do sprawy związanej z szybkością i jakością usług ratownictwa, bo państwo przecież to robicie.

Ostatnia kwestia. Wydaje mi się, że ten materiał należałoby upowszechnić wśród dziennikarzy. Potrzebna byłaby sensowna audycja telewizyjna na ten temat. Nie wiem, może była taka audycja w telewizji. Jeśli tak, to państwa poproszę o informację. Tu jest wiele takich istotnych danych, które powinno znać polskie społeczeństwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Pan senator Pietrzak, proszę bardzo.

Senator Wiesław Pietrzak:

Dziękuję bardzo.

Będę bardziej łaskawy niż senator Łęcki. Wystawiłbym temu materiałowi nie trzy plus, ale ocenę dobrą. Biorę przede wszystkim pod uwagę to, że to jest pilotażowy materiał. Uważam, że daje on podstawy do tego, żeby wyciągnąć z niego wnioski, jak wygląda stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Szanowni Państwo, ponieważ jest to materiał pilotażowy i Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ma jeszcze niewielkie doświadczenia w tym zakresie, to wydaje mi się, że w przyszłości powinno więcej uwagi się zwrócić na wnioski. Co prawda, one są w pierwszej jego części, ale lapidarne, bardzo skrótowe. Należy się zastanowić, co robić, żeby w przyszłości poprawić w sposób zdecydowany bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Chciałbym zwrócić uwagę na takie prozaiczne sprawy, może bardzo nawet tanie, które można zrobić od zaraz. Na przykład przejazdy kolejowe, o których mówił senator Łęcki. Wiele jest nieczynnych przejazdów kolejowych, ale one są bardzo zaniedbane. Dam przykład, Panie Dyrektorze, przepraszam, ale to jest moja droga, wobec tego pozwolę sobie podać przykład. To jest droga wyjazdowa z Ostrowi Mazowieckiej. Tam przejazd jest w stanie skandalicznym. Chyba trzy czy cztery tory kolejowe. Ten przejazd jest bardzo szeroki, nie pod kątem prostym. Szczególnie są niebezpieczne te przejazdy, które są pod kątem ostrym, gdzie kąt ostry jest z prawej strony...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Właśnie i obejrzyj się w prawo. Nie zawsze jest, bo jest i w drugą stronę. *(Wesołość na sali)* Jak jest ostry w prawo, to wtedy widoczność jest dobra. Kierowca może się obejrzeć do tyłu. Jeżeli jest odwrotnie, to nie...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie, nie, nie. Wiem, co mówię. Dobrze, możemy podczas przerwy podyskutować na ten temat.

(Przewodniczący Marian Noga: Podyskutujemy o tym podczas przerwy.)

W każdym razie jest to bardzo niebezpieczne i bardzo utrudnia przejazdy. A tym bardziej takie bardzo rzadkie przejazdy pociągów. Przejeżdżam, bo nie spotkałem tam nigdy pociągu. Ale przecież może się zdarzyć, że będzie akurat przejeżdżał tamtędy pociąg. Dlatego musi być pełne zaufanie – o czym mówił senator Łęcki – do znaków drogowych.

Kolejna sprawa dotyczy przejść dla pieszych. Myślę, że trzeba byłoby zwiększyć chyba obowiązki i rygory dla pieszych, nawet na przejściach. Pieszy nie powinien postawić nogi na jezdni, zanim nie upewni się, że kierowca pojazdu dojeżdżającego do pasów widzi go, więc w zasadzie zanim się nie zatrzyma. Jeżeli to zliberalizujemy i piesi będą wymuszać to na kierowcach, to będzie nadal dochodziło do tego typu zdarzeń na przejściach dla pieszych. Ale w stosunku do kierowców trzeba też zwiększyć rygory i oni muszą się zatrzymywać na pasach. Musi być taki wzajemny obowiązek jednej i drugiej strony, żeby nie było tych tragicznych zdarzeń na przejściach, bo jest ich – jak wynika z tego materiału – bardzo dużo.

Panie Dyrektorze, na drogach krajowych, którymi pan administruje, nie jest tak źle. Gorzej jest na drogach wojewódzkich i powiatowych, a szczególnie w moim ukochanym województwie, gdzie są kręte te drogi, drzewa rosną bezpośrednio przy jezdni, drogi są zaniedbane. Tiry jeżdżą środkiem drogi, nie chcąc łamać czy zahaczać tam tych swoich wysokich części. Czasami jest trudno się zmieścić przy wymijaniu. Jest to dramatyczna sytuacja. Mam nawet zdjęcia zrobione w takich miejscach i mogę je pokazać. Znaki drogowe poziome. Często to robią firmy wynajęte. Mamy 200 m odcinka prostej drogi, a linia przerywana jest tylko w środku tej drogi na małym odcinku, więc i tak nie zdąży się wyprzedzić, a można wyprzedzać już po wyjściu z łuku z jednej strony. Wobec tego powinny być na przemian robione linie: przerywana z ciągłą. Z jednej strony można by wyprzedzać wcześniej, z drugiej w innym miejscu. Na pewno wiecie panowie, o co mi chodzi.

Następna sprawa dotyczy obowiązków pieszych i rowerzystów na drogach, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności. Jak się jedzie samochodem z włączonymi światłami podczas dużego ruchu, to ten pieszy ma zaufanie, że go widzę, a często tego pieszego czy rowerzystę – a rowerzyści jeżdżą, niestety, bez świateł i to nagminnie – zauważy się w ostatnim momencie. Myślę, że rygory powinny być bardzo duże w tym zakresie. Również pieszy, który idzie jezdnią, powinien być obowiązkowo oznakowany. Jeżeli nie jest oznakowany, powinien, niestety, iść poboczem, dlatego że w innym razie stwarza niebezpieczeństwo. To tyle bardzo drobnych, bardzo szczegółowych uwag, ale myślę, że od zaraz można te uwagi w jakiś sposób wprowadzić w życie. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator Piwoński chciałby jedno zdanie ad vocem.

Senator Zbyszko Piwoński:

Ad vocem do wypowiedzi pana senatora Janowskiego. Chciałbym przypomnieć panu senatorowi, że Senat przyjął poprawkę nakładającą obowiązek jazdy z włączonymi światłami mijania przez cały dzień w ciągu całego roku. Niestety, druga Izba nie uwzględniła tej naszej poprawki. Nadal myślę, że jest to jeden...

(Przewodniczący Marian Noga: Podtrzymujemy tę poprawkę.)

Podtrzymujemy.

Moja wątpliwość dotyczy czego innego.

(Przewodniczący Marian Noga: Proszę bardzo.)

Patrząc na dane dotyczące poszczególnych województw, nie na te obrazki i nie na te opisy, a na statystykę, nie potrafię sobie odpowiedzieć na takie podstawowe pytanie i tego mi zabrakło w tym materiale. Otóż brakuje analizy wynikającej z dużej różnorodności, patrząc na województwa, jeżeli chodzi o liczbę wypadków. Skąd się bierze taka duża rozbieżność między poszczególnymi województwami? Pan senator wymienił województwo, w którym jest najwięcej zabitych. Słusznie. Liczba wypadków w tym tranzytowym województwie, przez które przecież jak przez lejek się przejeżdża, jest najmniejsza. Nie potrafię znaleźć odpowiedzi, jaka jest tego przyczyna. Wynika z tego, że coś tkwi jednak w tych lokalnych działaniach, że te wielkości nie korelują z sobą. Chyba jednak warto byłoby, żebyśmy trochę spróbowali na to popatrzeć i ewentualnie nawet wskazać, co gdzie jest dobrze rozwiązane, a co gdzie, niestety, jest źle.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator Dziemdziała, a potem pan senator Kruszewski.

Senator Józef Dziemdziała:

Panie Przewodniczący, chciałbym zwrócić uwagę na niektóre elementy tego materiału. Myślę, że z tym bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce nie jest najgorzej. Jeżeli bowiem popatrzymy na tabelę dotyczącą dwunastu lat: od roku 1990 do

roku 2002, to widzimy, że liczba wypadków praktycznie utrzymuje się na podobnym poziomie. Co prawda, można było zaobserwować wzrost w tym zakresie. W roku 1990 było trochę ponad pięćdziesiąt tysięcy wypadków, później było pięćdziesiąt cztery tysiące wypadków, w którymś roku nawet sześćdziesiąt tysięcy, ale wróciliśmy do pięćdziesięciu trzech czy pięćdziesięciu siedmiu tysięcy wypadków rocznie, jak wskazują na to dane. Myślę, że nie jest to ogromny wzrost, mimo że trzeba przyznać, iż liczba pojazdów wzrosła prawie dwukrotnie, nie mówiąc o tym, że wskaźnik motoryzacji jest ponad dwukrotnie większy. Chciałbym przy okazji zauważyć, że od 1990 r. nie przybyło dróg ani nie poprawiła się ich jakość, wręcz – o czym już niektórzy moi przedmówcy mówili – się pogorszyła. Myślę, że jeżeli chodzi o liczbę wypadków w stosunku do krajów Unii Europejskiej, a także pozaunijnych, ten wskaźnik jest dobry.

Myślę, że zabrakło w tym materiale jednego wskaźnika – to jest propozycja też dla pana sekretarza, bo jest to chyba dobry wskaźnik – liczby wypadków drogowych na sto tysięcy mieszkańców. Mamy w materiale wskaźnik ciężkości wypadków, czyli zabici na sto wypadków. Jest to dwanaście zabitych osób. Jest to ogromna liczba w stosunku do innych państw, chociażby do Stanów Zjednoczonych, gdzie jest jedna osoba. Ale jak popatrzymy, to oni mają dziesięć razy tyle wypadków na sto tysięcy mieszkańców. Gdyby to zsumować, to okazałoby się, że w sumie ten wskaźnik byłby podobny, z tym że w Polsce jeździ się bezpieczniej. W Polsce na trzydzieści osiem milionów z kawałkiem mieszkańców mamy pięćdziesiąt siedem tysięcy wypadków, podczas gdy w Niemczech jest dwukrotnie więcej mieszkańców, a prawie sześciokrotnie więcej wypadków. Mógłbym podać dane w tym zakresie jeszcze z innych krajów. We Francji jest o dwadzieścia milionów więcej mieszkańców niż w Polsce, a wypadków prawie trzykrotnie więcej. W Japonii również jest więcej wypadków, biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców. W Wielkiej Brytanii jest pięćdziesiąt dziewięć milionów mieszkańców, a dwieście trzydzieści trzy tysiące wypadków. U nas jest trochę ponad pięćdziesiąt siedem tysięcy wypadków, jak wynika z materiału. W Wielkiej Brytanii trzy czy czterokrotnie więcej niż u nas. U nas jeżeli już jest wypadek, to jest ciężki. Być może wynika to właśnie z złej jakości pojazdów osobowych, których jest u nas dosyć dużo, chociaż mimo wszystko samochody są coraz lepsze. W wypadkach z udziałem właśnie takich samochodów giną ludzie, bo są to pojazdy, które, niestety, nie zabezpieczają na tyle, na ile powinny, kierowcy czy pasażera. Wypadek nie jest zbyt ciężki, a człowiek ginie. Jeżeli chodzi więc o liczbę wypadków drogowych na sto tysięcy mieszkańców, to uważam, że nie jest tak najgorzej. Myślę, porównując stan naszych dróg do krajów Piętnastki i innych wskazywanych w tabelach, że nie jest najgorzej, aczkolwiek zawsze może być lepiej i powinniśmy robić wszystko, aby uniknąć najcięższych wypadków i zabitych, tym bardziej że ginie rocznie około sześciu tysięcy osób, co stanowi miasteczko. Sześciotysięczne miasteczko w Polsce to już jest spore miasteczko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan senator Zbigniew Kruszewski, proszę bardzo.

Senator Zbigniew Kruszewski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na ten raport pod kątem możliwości wyciągnięcia z niego poprawnych wniosków, dlatego że już w czasie tej naszej dzisiejszej dyskusji padają pewne mity. To dotyczy chociażby osób nietrzeźwych. Jeżeli się weźmie pod uwagę liczbę wypadków, w których brały udział osoby nietrzeźwe, to okazuje się, że osoby nietrzeźwe spowodowały tylko 15% wszystkich wypadków. W związku z tym należy zachować do wszystkiego, moim zdaniem, pewien dystans. Pan z Policji już o tym mówił, że z jednej strony mamy częściej do czynienia z nietrzeźwością, ale z drugiej strony widzimy niedoskonałość karania w wypadku złapania kierowcy w stanie nietrzeźwym. Jest bardzo dużo furtek, żeby po prostu uchylić się od tej kary albo żeby ta kara była w miarę łagodna. Wiemy, ile jest tego typu sytuacji i dlatego nie ma drastycznej skuteczności kary.

Sądzę, że osoby czy instytucje odpowiedzialne za to powinny pochylić się bardziej nad tym raportem. Z tego raportu wyraźnie wynika, że prawie 80% wypadków wydarzyło się na terenie zabudowanym. Z tego 55% wypadków miało miejsce na prostym odcinku drogi. Jeżeli 15% wypadków spowodowali pijani, a do 55% wypadków doszło na prostym odcinku drogi, to nie tylko pijani spowodowali te wypadki.

Mówiliśmy o wypadkach na przejazdach kolejowych, ale proszę zwrócić uwagę na wypadki w innych miejscach. Na przejściu dla pieszych są pięćset cztery wypadki, wyjazd z posesji – sto dziewięć, a na tym nieszczęsnym przejeździe kolejowym dochodzi tylko do dziewięciu wypadków rocznie, co stanowi 1% wszystkich wypadków. Mimo tego poświęcamy bardzo dużo uwagi przejazdom kolejowym, natomiast nie mówimy na przykład o przejściach dla pieszych.

Chciałbym się jeszcze odnieść do takiej może drobnej sprawy, która dotyczy jazdy z włączonymi światłami mijania. Jak to zwykle bywa, kij ma dwa końce. Jeśli jest jeden pojazd, który nie włączył świateł, a wszystkie pozostałe są oświetlone, to jest bardzo dobrze. Ale jeżeli któryś tam z kolei jedzie bez świateł, to jest dopiero bomba zegarowa na drodze. Dlaczego? Dlatego, że jesteśmy już przyzwyczajeni, iż wszyscy mają włączone światła i naraz się pojawia, że tak powiem, taka czarna owca, która nie ma włączonych świateł. To jest temat do poważnej dyskusji.

Następna sprawa, na którą chciałbym zwrócić uwagę, dotyczy punktów karnych, o których informacje są w posiadaniu Policji. Nie wiem, z czego wynikają te punkty karne za odpowiednie przewinienia. Czy one wynikają chociażby z takiego raportu? Czy ktoś sobie za biurkiem stworzył te punkty karne? Odnosi się wrażenie, że niektóre wykroczenia, które nastąpiły, są łagodniej traktowane niż te, które są mniej jakby niebezpieczne, jeżeli można mówić w tych kategoriach. Sądzę, że powinna się też odbyć analiza tych punktów karnych na podstawie tego raportu.

Na jeszcze jedną sprawę chciałbym zwrócić uwagę, a mianowicie na przepisy ruchu drogowego. Mamy tak skomplikowane przepisy ruchu drogowego, tak ci faceci z ministerstwa – nie wiem, czy jest tu ktoś za to odpowiedzialny z Ministerstwa Infrastruktury – cyzelują tam różne historyjki, a o bezpieczeństwie w zasadzie mówi się mało. Jestem akurat egzaminatorem na prawo jazdy, więc dokładnie wiem, o czym mówię. Proszę państwa, gdybyśmy w tej chwili zrobili testy, to okazałoby się, że może któryś z panów policjantów je zdałby, a pozostali na pewno obleliby. Mam na myśli wszystkich, którzy mają prawo jazdy. Dlatego, że te testy są wydumane, udukiwane. Tam w ogóle nie ma nic o zasadach zachowania bezpieczeństwa, o przewidywaniu sytuacji na drodze. Siedzą sobie faceci i kombinują, co by tu zrobić, żeby jak najwięcej oblać osób.

Tam ciągle pojawiają się jakieś dziwolągi. Bez przerwy się wprowadza dziwolągi, a nie podstawy, które człowiek powinien zapamiętać do końca życia. To, czego nauczyliśmy się – mówię do kolegów w moim wieku i koleżanek, którzy mają już prawo jazdy i nie mieli żadnego wypadku – było w miarę wystarczające. Dzisiaj jest to tak udziwnione, że trudno w ogóle się do tego odnosić. To nie ma po prostu sensu, bo i tak później ludzie jeżdżą tak, jak jeżdżą. Z materiału wynika, że podczas wyjazdu z posesji dochodzi do stu dziewięciu wypadków, zderzenie boczne to tysiąc wypadków, najechanie na pieszego to tysiąc osiemset wypadków. I co wynika z tych udziwnień, które się znajdują w testach?

Jeszcze jedna sprawa, która doprowadza mnie do ostateczności. Chodzi o jazdę lewym pasem. W poprzedniej kadencji pisałem nawet do komendy w tej sprawie. Zwracam się teraz z tym do pana dyrektora Suwary. Panie Dyrektorze, coraz więcej mamy pojazdów, które muszą się zmieścić na prawie że tej samej powierzchni dróg w naszym kraju, co kiedyś. Mamy przecież mniej więcej constans, jeżeli chodzi o powierzchnię dróg w naszym kraju. Tych dróg znacznie mniej przybywa niż samochodów. I co się dzieje? Gdybyśmy spojrzeli z lotu ptaka, lewy pas prawie wszędzie jest zajęty. Jadą sobie wolniutko wszyscy, albo wolniej, albo szybciej, a na prawym pasie z reguły jest bardzo dużo luzu. Zapytałem, czy Policja nie mogłaby się tym zająć. Pokażcie mi choć jednego policjanta, który ukarałby lub poganiałby kogoś na lewym pasie? Wiemy przecież, do czego służy lewy pas na jedniach jednokierunkowych. Policjanta ukrytego, łapiącego na radar zobaczymy. Nawet jak łapie na radar, to jak jedzie taki maruda, blokuje wszystkich, to i tak w żaden sposób nie jest ukarany. W ogóle nie odnosimy się do tego, co jest w krajach zachodnich, że nie wolno jechać wolno lewym pasem. U nas to jest nagminne. Przejeżdża taki przez Łomianki – kolega senator Pietrzak chwalił się, któreśdy wyjeżdża, to ja też się pochwalę – pod koniec Łomianek będzie skręcał w lewo, to przez całe Łomianki jedzie sobie lewym pasem i w ogóle jest zdziwiony, że ktoś do niego ma pretensje. Myślę, że i na takie elementy należałoby również zwracać uwagę. Może trochę za długo mówiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Ad vocem przedstawiciel ministerstwa, proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz:

Andrzej Bogdanowicz, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Pozwolę sobie powiedzieć parę zdań do poruszanych wcześniej tematów jako przedstawiciel ministerstwa.

Zacznę może od końca, bo tak będzie chyba mi najwygodniej. Poza tym najbardziej pamiętamy wystąpienie pana senatora Kruszewskiego. Jazda lewym pasem to przede wszystkim nie kwestia przepisów, lecz kultury jeżdżących, ponieważ nie znam normy, która kazałaby kierowców wyrzucić z lewego pasa.

Jeżeli chodzi o sprawę egzaminowania na prawo jazdy i podnoszonych zarzutów, że cały egzamin jest wydumany i wymyślony gdzieś za biurkiem, a także w od-

powiedzi na pytanie pani senator Berny, żeby dokonać zmian w systemie szkolenia i egzaminowania, to chciałbym powiedzieć, że w resorcie praktycznie dobiegają końca prace uzgodnieniowe w tej sprawie. Jeżeli wszystko będzie szło zgodnie z planem, w czerwcu Rada Ministrów przyjmie projekt ustawy, który zostanie skierowany do parlamentu. Jest to ustawa o kierujących pojazdami, gdzie jest próba zapisania w nowym kształcie całego systemu szkolenia, całego systemu egzaminowania, żeby ten egzamin był bardziej przyjazny i żeby szkolenie ukierunkować w stronę nowych tendencji w ruchu drogowym. Tak można chyba w skrócie powiedzieć.

Kolejna sprawa, która była poruszana, dotyczyła transportu kombinowanego. To temat trochę mało mi znany, ale chciałbym powiedzieć, że ostatnio są prowadzone intensywne rozmowy ze stroną ukraińską, żeby ten transport tranzytowy przez Polskę przesunąć na pociągi. Bogate kraje próbują realizować transport kombinowany. Austriacy przeznaczają duże pieniądze na to, żeby motywować przewoźników do załadunku ciężarówek na pociągi. Jest to temat bardzo trudny, niemniej cały czas prace trwają, żeby odciążać drogi, nie tylko w naszym państwie, lecz także planować docelowy przewóz dużych zespołów pojazdów praktycznie przez całą Europę w ramach Unii Europejskiej.

Jeżeli chodzi o jazdę z włączonymi światłami mijania w ciągu całego dnia przez cały rok, to, co zostało powiedziane, jest prawdą. Faktycznie ta kwestia przepadła w czasie ostatnich prac w 2001 r. nad ustawą – Prawo o ruchu drogowym. Resort infrastruktury szykuje nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym i tam między innymi chcemy wystąpić z zakresu bezpieczeństwa z powrotem z dwoma problemami podniesionymi przy poprzedniej nowelizacji. Po pierwsze, wracamy do tematu jazdy na światłach mijania przez cały dzień w ciągu całego roku. Chcemy ją wysunąć jako propozycję do rozpatrzenia przez parlament. To jedna propozycja.

Druga propozycja – wtedy również ostro dyskutowana, która przepadła w parlamencie – dotyczy obniżenia prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km na godzinę. Miejmy nadzieję, że tym razem w parlamencie prace będą bardziej owocne. Dyskusja na pewno będzie burzliwa. Zobaczymy, może uda się wprowadzić te rozwiązania. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu dyrektorowi.
Jest sprostowanie do sprostowania.
Proszę bardzo, senator Kruszewski.

Senator Zbigniew Kruszewski:

Proszę pana, jest przepis ogólny, podstawowy, że wszystkie pojazdy muszą się poruszać w ruchu prawostronnym jak najbliżej prawej strony. Gdyby tylko ten przepis był egzekwowany, to wszyscy powinniśmy jeździć przy prawej stronie, a tylko chwilami się odsuwać do osi czy ją przekraczać, kiedy wyprzedzamy. Przepis więc jest, zarazem bardzo mocny i silny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Mówił to egzaminator na prawo jazdy.

Teraz głos zabierze senator Sergiusz Plewa, potem pan senator Sztorc.
Senator Sergiusz Plewa, proszę bardzo.

Senator Sergiusz Plewa:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Bardzo króciutko, nawiązując do wypowiedzi pana Kruszewskiego.

Szanowni Państwo, niestety, bardzo często poważnym utrudnieniem jest jazda maruderów lewym pasem. Nie podzielam głosu mego przedmówcy, że nie ma na to przepisu. Byłem za granicą na Białorusi – co prawda to nie jest wielka zagranica – ale jechałem lewym pasem, zatrzymali mnie i – co prawda miałem paszport dyplomatyczny – pogrożono mi ręką i powiedziano: dyplomata, ty wiesz jak u nas się jeździ? Lewy pas jest do wyprzedzania i to jest prawda. U nas na takich maruderów, niestety, nie reagują służby policyjne.

Na Podlasiu ostatnio pojawiła się, moim zdaniem, dobra akcja profilaktyczna. Szczególnie w sobotę i w niedzielę w radiu podają, gdzie są umieszczone radary. Siłą rzeczy kierowcy z reguły słuchają radia i jak dojeżdżają do tych miejsc, to zwalniają. Co prawda, to jest coś podobnego do tych niewiarygodnych znaków drogowych na przejazdach kolejowych. W każdym razie gros kierowców to respektuje.

Szanowni Państwo, wydaje mi się, że ostatnio, szczególnie w ostatnim okresie, moim zdaniem, Policja bardzo profilaktycznie podchodzi do tego problemu. W wielu przypadkach – tak jak mam informacje od kierowców – szkołą kierowców. Przed przejściami, a szczególnie tam, gdzie są strzałki skrętu w prawo na światłach. Jeden z kolegów, co prawda, bardzo skarżył mi się, że policjant go nie ukarał, ale potrzymał na światłach dwadzieścia minut po to, żeby kierowca poobserwował jak przechodzą piesi, nawet przy zapalanej strzałeczce w prawo.

Wydaje mi się, że ten materiał jest na tyle dobry, że można byłoby go absolutnie rozpropagować szczególnie wśród policjantów, tych, którzy się zajmują ruchem drogowym. Nie zauważyłem w tym materiale, ile wypadków jest z powodu stanu dróg. Wiadomo, że ta liczba jest niebagatelna, szczególnie przy wątpliwej pogodzie, przy deszczu, tych koleinach, przy hamowaniu. Na pewno podaje się inne przyczyny wypadków. Dobrze, że jest ten materiał. Wydaje mi się, że go trzeba bardzo mocno rozpropagować, szczególnie wśród służb, które się zajmują ruchem drogowym. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu senatorowi.

Pan senator Sztorc.

Senator Józef Sztorc:

Panie Przewodniczący, nie przyjmuję do wiadomości wyjaśnienia zastępcy dyrektora Departamentu Transportu Drogowego z Ministerstwa Infrastruktury w sprawie jazdy lewym pasem. Myślę, że musimy na posiedzenia komisji zapraszać bardziej kompetentnych ludzi. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Chciałbym zadać pytanie panom z Komendy Głównej Policji. Jest sto kilkadziesiąt tysięcy wykrytych przypadków jazdy pod wpływem alkoholu.

Czy panowie mogliby powiedzieć mi, jaki według waszej oceny jest to procent jeżdżących po spożyciu alkoholu? Czy to jest 100%? Rozumiem, że Policja nie wykrywa wszystkich przypadków. Czy to jest 50% czy 5%? Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Grzegorz Niski, proszę bardzo.

Senator Grzegorz Niski:

Dziękuję bardzo.

Również się bardzo cieszę, że powstała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i powstały wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc instytucje, które zajmują się kompleksowo sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Proszę państwa, w moim odczuciu ten materiał wart jest popularyzowania, dlatego że nie ma w naszym kraju powszechnej świadomości o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Uważam, że taka duża liczba wypadków w porównaniu do innych cywilizowanych państw bierze się przede wszystkim z tego, że nie mamy bezpiecznych dróg. Nasz rząd na razie nie buduje autostrad i dróg ekspresowych. Poprzednicy też nie budowali, dlatego że nie było pieniędzy. Pojawiła się koncepcja znalezienia pieniędzy zewnętrznych po to, żeby podjąć duże pieniądze, które są w Unii, tylko trzeba mieć wkład własny, tą jedną trzecią czy jedną czwartą. Niestety, koncepcja winiet upadła. Często tak było, że również dziennikarze, którzy, nie ukrywajmy, mają wysokie dochody, zarabiają nieraz 20, 30, 40 tysięcy zł miesięcznie, również wprowadzali taką atmosferę, żeby nie dawać 180 zł rocznie po to, by przy drogach wojewódzkich, powiatowych było mniej tych mogił, tych palących się zniczy. Nie wiem, czy to jest nasza narodowa mentalność, bo później dziennikarka potrafi szatniarce dać 100 zł, że tak powiem, napiwku, bo ma taki gest. Istnieją jakieś takie wewnętrzne opory, żeby dołożyć się do bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Apelowałbym zatem do nas wszystkich o poparcie koncepcji pozyskania pieniędzy, żeby można było w naszym kraju wreszcie zacząć budować bezpieczne drogi, żeby to ruszyło. Poprzednie ekipy budowały 5 km autostrad rocznie. Chcielibyśmy autostrady budować w dużo szybszym tempie, bo, niestety, nasze drogi są na poziomie sprzed trzydziestu lat, a już nie ma na naszych drogach syrenek, warszaw, tylko są najnowsze samochody, jakie się produkuje na świecie. Dlatego też apelowałbym do nas wszystkich, żeby we wszystkich grupach społecznych wytwarzać atmosferę, że trzeba ponosić dodatkowe koszty i że warto to robić, żeby w przyszłości, bliskiej przyszłości, pojawiły się bezpieczne drogi. Jak mówił mój kolega, co roku wskutek braku bezpiecznych dróg w naszym kraju ginie, że tak powiem, małe miasteczko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Były pytania do Komendy Głównej Policji i do Państwowej Straży Pożarnej. Może najpierw głos zabierze przedstawiciel Policji.

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Zarządu Ruchu Drogowego
w Biurze Służby Prewencyjnej w Komendzie Głównej Policji
Marek Jewuła:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o kierujących pod wpływem alkoholu, nie mamy danych szacunkowych. Oceniamy, że ta liczba jest kilkakrotnie większa od liczby ujawnionych sprawców tego typu przestępstw lub wykroczeń.

Spotkaliśmy się z zarzutem, że nie reagujemy na tamowanie i utrudnianie ruchu, czyli na powolną jazdę lewym pasem ruchu. Reagujemy na to, z tym że rzeczywiście bywa czasami tak, iż stan nawierzchni na prawym pasie ruchu jest taki, że nie poruszają się nim zbyt chętnie użytkownicy dróg i, dojeżdżając na odcinku kilometra z zamiarem skrętu w lewo, już jadą tym lewym pasem stosunkowo wolno. Rzeczywiście to jest utrudnienie i będziemy podejmować działania zmierzające do zmiany tej sytuacji. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan generał Buk, proszę bardzo.

Zastępca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej Piotr Buk:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Na początku odpowiem na pytanie pana senatora Janowskiego. Otóż Państwowa Straż Pożarna, jak państwo wiedzą, uczestniczy już w tym najgorszym momencie na drogach, czyli w sytuacji wypadku, kiedy zagrożone jest życie ludzkie. Możemy powiedzieć, że jest to dosyć duży udział, dlatego że na pięćdziesiąt osiem tysięcy wypadków w kraju w zeszłym roku było trzydzieści osiem tysięcy zdarzeń na drogach z udziałem Państwowej Straży Pożarnej. Przy tych zdarzeniach, przy których uczestniczyliśmy, zanotowaliśmy dwa tysiące ofiar śmiertelnych, co stanowi 1/3. Jeżeli odliczymy pieszych, z reguły do wypadku z pieszymi straży pożarnej się nie wzywa, to uważam, że w większości tych wypadków straż pożarna jest na miejscu.

To, co chyba wymaga podkreślenia, że przy tych wypadkach, przy których również uczestniczyła straż pożarna, było dwadzieścia dwa tysiące osób rannych i sześciu tysiącom tych osób strażacy z Państwowej Straży Pożarnej udzielali pierwszej pomocy, pomocy przedlekarskiej. To są te działania, które prowadzimy od kilku lat, szkoląc ludzi i wyposażając jednostki straży pożarnej w sprzęt umożliwiający podjęcie działań pomocy przedlekarskiej przed przybyciem specjalistycznych jednostek pogotowia ratunkowego. Jest to coraz bardziej zauważalne. W tym roku dodatkowo do wszystkich jednostek Państwowej Straży Pożarnej trafiło sześćset zestawów toreb ratownictwa medycznego. To był zakup za blisko 6 milionów zł. Myślę, że przy tym intensywnym szkoleniu, przy weryfikacji uprawnień dla tych, którzy już je posiadają, bo jest to szkolenie kończące się normalnym uzyskaniem certyfikatu, to będzie przynosiło coraz lepsze efekty.

Odpowiadając na pytanie, co z tym dotarciem jednostek na miejsce wypadku, możemy powiedzieć, że w zasadzie we wszystkich jednostkach Państwowej Straży

Pożarnej mamy sprzęt, który umożliwia prowadzenie działań ratownictwa drogowego i technicznego. Większym jednak problemem jest doposażenie wybranych jednostek ochotniczych straży pożarnych. To jest problem najbardziej poważny. Ochotnicze straże pożarne rzeczywiście dysponują w jakiejś tam części sprzętem, który umożliwia im pracę na drogach, natomiast nie zawsze jest to liczba zadowalająca i nie w tych wszystkich miejscach, gdzie chcielibyśmy to robić. Istnieje pewna szansa. Państwowa Straż Pożarna w roku 1993 i w roku 1994, korzystając z takiego dużego zakupu ministerialnego pojazdów, wprowadzała do wtedy rodzącej się Państwowej Straży Pożarnej – to były pierwsze lata funkcjonowania – sprzęt ratownictwa drogowego. W tej chwili minęło od tamtej pory dziesięć lat. Musimy zacząć wymieniać swoje pojazdy. Prowadzimy w tej chwili taki program – zaczęliśmy go w ubiegłym roku – wymiany pojazdów ratownictwa drogowego w Państwowej Straży Pożarnej, co pozwala na to, że tego typu pojazdy będą trafiały do ochotniczych straży pożarnych, te, które u nas wycofywane są z eksploatacji. Myślę, że w tym kierunku będziemy się starali podążać przez najbliższe trzy, cztery lata. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu generałowi Bukowi.

Czy są jeszcze jakieś uwagi?

Jeżeli nie ma, to mam taką propozycję, żeby ten materiał przyjąć, a Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przekazać po prostu stenogram z dzisiejszego wspólnego posiedzenia Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Czy są jakieś inne uwagi? Czy państwo chcecie wyróżnić szczególnie jakieś uwagi? Mam wypisane najważniejsze uwagi: opracowywanie sprawozdań przez województwa według pewnego schematu, ocenianie wypadków z punktu widzenia podziału na drogi. To były różne inne problemy, takie jak apele do Policji, ażeby miejsca dyskotek kontrolowały inne patrole niż miejscowe. Możemy spisać to wszystko, o czym państwo mówili, w formie stanowiska komisji i możemy przekazać cały stenogram z naszego dzisiejszego posiedzenia. Czy jest na to zgoda? Jest na to zgoda? Dobrze. Czyli wnioskami będzie stenogram z posiedzenia komisji przekazany do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Proponuję formalnie przegłosować przyjęcie sprawozdania.

Kto jest za?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał od głosu?

Dziękuję. Sprawozdanie zostało przyjęte jednomyślnie.

Zanim zamknę posiedzenie, chciałbym przypomnieć członkom Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego, że zostajemy w tej sali. Senatorowie zaś z Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury są proszeni do tej sali – bo jest zmiana – za czterdzieści minut, to znaczy o godzinie 10.00.

Na tym zamykam posiedzenie. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 09 minut 20)

