



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# **Zapis stenograficzny** **(1779)**

Wspólne posiedzenie  
Komisji Skarbu Państwa  
i Infrastruktury (137.),  
Komisji Obrony Narodowej  
i Bezpieczeństwa Publicznego (177.)  
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego  
i Administracji Państwowej (193.)  
w dniu 1 czerwca 2005 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Sprawozdanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2004 roku” (druk nr 952).

*(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 10)*

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

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

W imieniu przewodniczących Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz swoim własnym otwieram wspólne posiedzenie.

Tematem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie sprawozdania rządowego dotyczącego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2004 r. Jest to dokument przyjęty przez rząd w kwietniu 2005 r.

Witam przedstawiciela strony rządowej na dzisiejszym posiedzeniu, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury do spraw polityki transportowej, pana Ryszarda Krystka. Witam głównego inspektora transportu drogowego, pana ministra Seweryna Kaczmarka. Witam podsekretarza stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu, pana Henryka Gołębiewskiego. Witam pana Jacka Gacparskiego z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam pana Przemysława Skoczyńskiego z sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Witam również przedstawicieli wojska, pana pułkownika Janusza Kieryluka i pana pułkownika Krzysztofa Kuchtę. Pan pułkownik Kieryluk jest szefem Zarządu Dochodzeniowo-Śledczego w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej, a pan pułkownik Kuchta – szefem oddziału w Szefostwie Transportu i Ruchu Drogowego w Generalnym Zarządzie Logistyki Sztabu Generalnego. Witam panią Danutę Dzido, starszego wizytatora w Departamencie Wychowania i Profilaktyki Społecznej w MENiS. Witam pana Krzysztofa Jamrozika z Komendy Głównej Policji i panią Agnieszkę Oleksiak z Departamentu Prawnego Ministerstwa Obrony Narodowej. Nasze Biuro Legislacyjne reprezentuje pan Piotr Magda. Witam panie i panów senatorów.

Szanowni Państwo, proszę pozwolić, że bez żadnego rozwijania i wstępu –wszyscy otrzymaliśmy materiały – rozpoczniemy od wystąpienia pana ministra. Chętnie, Panie Ministrze, wysłuchamy podanych w pigułce interesujących nas informacji: co zrobiono, co się udało zrobić, jak wyglądają statystyki, w którym kierunku idą, czy tym niebezpiecznym, czy tym bardzo dobrym? Oddaję głos panu ministrowi Krystkowi.

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Ryszard Krystek:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

---

Czy jest przenośny mikrofon?

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Niestety, nie.)

(Głos z sali: Każdy ma mikrofon przed sobą.)

Jestem starym nauczycielem akademickim i nie przywykłem do siedzenia...

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Rozumiem, ale...)

Ale muszę.

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Proszę się nie kępować.)

Chciałbym zapytać jeszcze pana przewodniczącego o wielkość, jeśli chodzi o czas, tej pigułki informacyjnej, ponieważ chciałbym się dostosować do...

(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Panie Ministrze, my niezwykle jesteśmy ograniczać stronę rządową...)

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, jest to wielka łaskawość.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Będą państwo wdzięczni za krótką prezentację? Dobrze, Pani Senator, obiecuję.

Proszę państwa, chciałbym przedstawić sumę dorobku administracji rządowej – i nie tylko, również pozostałych partnerów – w tym obszarze, który de facto nazywa się niebezpieczeństwem ruchu drogowego. Najpierw tylko wspomnę o umocowaniach prawnych. Otóż jeszcze w 1993 r., za czasów rządu pani premier Suchockiej, powstała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Później, po kolejnych...

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Przepraszam bardzo. Chcę tylko państwu senatorom powiedzieć, że jest również multimedialna prezentacja. Jeżeli dla poprawy widoczności trzeba się przesiąść tutaj do środka, to bardzo proszę.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Ryszard Krystek:**

Po kolejnych przekształceniach, po paru latach dość trudnych starań, uzyskaliśmy znaczącą pozycję, jaką jest zapis w ustawie – Prawo o ruchu drogowym o utworzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, którym z mocy tegoż prawa przewodniczą wojewodowie. To jest dosyć silne umocowanie prawne.

Historia rozwoju programowania i działań prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego już ma, chwalić Boga, kilkanaście lat. Zaczęło się w 1994 r., kiedy minister transportu zamówił w Komitecie Badań Naukowych zintegrowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, który otrzymał wówczas akronim „Gambit”. Proszę przyjąć ze stuprocentowym moim zapewnieniem, że to jest całkowita koincydencja, że byłem szefem zespołu w 1994 r., który to zespół Politechniki Gdańskiej, Politechniki Krakowskiej oraz Instytutu Transportu Samochodowego i kilkunastu innych instytucji stowarzyszonych wygrał ten konkurs i opracował tenże pierwszy program.

Następnie, w związku ze zmianą 1 stycznia 1999 r. struktury organizacyjnej państwa – zmieniło się sporo, o czym państwo są doskonale poinformowani i nie warto tego tematu rozwijać – minister Syryjczyk, który wówczas pełnił funkcję ministra transportu i gospodarki morskiej, zamówił nowy program pod nazwą „Gambit 2000”, o którym chciałbym państwu co nieco powiedzieć, wskazując także na interesujące szczegóły.

Sądę, że warto wspomnieć, iż głównymi obszarami działań, jakie w tymże programie „Gambit 2000” – który został przyjęty w maju 2001 r. przez Radę Ministrów jako program dla Polski na lata 2001–2010 – wykazano następujące główne zadania czy też problemy, z którymi należałoby się uporać w miarę prędko, by zmniejszyć liczbę wypadków drogowych oraz ich ofiar. A zatem – nadmierna prędkość jazdy. Są to młodzi kierowcy, są to niechronieni użytkownicy dróg – tak międzynarodowo, powiedziałbym, nazywa się pieszych i rowerzystów, którzy nie mają tego pancerza w postaci karoserii samochodu. Następnie nietrzeźwość użytkowników dróg, ciężkość wypadków wyjątkowo wysoka w Polsce. Następnym problemem bezpieczeństwa to są drogi tranzytowe przez małe miejscowości – Sochaczew ostatnio był właśnie takim klasycznym przykładem – oraz miejsca koncentracji wypadków nazywane czarnymi punktami.

Tak oto wygląda sytuacja. To, co państwo senatorowie z daleka mogą zobaczyć na prezentacji jako czarną plamę, to jest właśnie szczyt – 1991 r. – siedem tysięcy dziewięćset jeden zabitych w tymże roku. I to jest właśnie początek tego procesu, który w pierwszym kroku zakończył się programem „Gambit” rozpoczętym w 1994 r.

Chciałbym jednocześnie dodać, to jest może szczegół, ale warty zapamiętania, że Organizacja Narodów Zjednoczonych ustanowiła wskaźnik zdrowia publicznego – liczba śmiertelnych ofiar na sto tysięcy mieszkańców w ciągu jednego roku. Możemy zatem porównywać na przykład zabójstwa, samobójstwa, AIDS i inne nieszczęścia, a także ofiary ruchu drogowego. Powtórzę zatem jeszcze raz: liczba zgonów w stutysięcznym mieście w ciągu jednego roku.

Zaczynaliśmy więc od poziomu dwudziestu trzech. I wówczas w tym programie ustanowiliśmy sobie cel, że w roku 2010 ta liczba śmiertelnych ofiar powinna zejść do mniej więcej poziomu czterech tysięcy.

Na następnym slajdzie jest porównanie stanu bezpieczeństwa ruchu w Polsce, jako próbka pewnej diagnozy. Oczywiście, ten spadek nie jest taki gładki, jak by się wydawało według tej grubej krzywej, jako że tu następują pewne wahania. Niestety, w ubiegłym roku zanotowaliśmy niewielką, ale jednak,wyżkę ofiar – zarówno rannych, jak i zabitych.

Miejsca powstawania wypadków są szczególnie ważną informacją o zagrożeniu w ruchu drogowym. Proszę popatrzeć na wykres – w zaokrągleniu 70:30. 70% wypadków zdarza się w obszarach miejskich. Jesteśmy w mieście szczególnie okrutni jako kierowcy względem pieszych, których jest bardzo dużo. Zarówno wskazują na to elementy oznakowania, jak i infrastruktury drogowej, a właściwie zacząłbym od zachowania się kierowców względem pieszych.

Chciałbym zacytować z pamięci informację o tym, że w Bernie, stolicy Szwajcarii, w ciągu roku była jedna ofiara śmiertelna. W Sztokholmie, o ile pamiętam – siedemnaście, a w Warszawie prawie dwieście. To jest ta skala zagrożenia człowieka w ruchu drogowym. Gdyby ktoś pytał dzisiaj, co należałoby robić w obszarach miejskich, to trzeba by odpowiedzieć, że właśnie skupić się na rozwiązaniach dotyczących ruchu pieszego.

Problem alkoholu. Ze statystycznego punktu widzenia sprawa jest dosyć delikatna, jako że otrzymujemy raporty z policji z informacją o wzroście liczby ujawnionych kierujących pojazdami... Proszę łaskawie nie traktować tego jako faktyczny stan wzrostu alkoholizmu wśród użytkowników dróg, dlatego że równie dobrze mógłbym

postawić tezę chwalać policję, że wzrosła liczba kontroli, wzrosła zatem liczba wykrytych... Przy takiej jednak krzyżowej statystyce, sięgając do źródeł PARPA – Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, wiemy o tym, że jest to tendencja malejąca. Wynika to głównie ze zmiany struktury picia alkoholu przez polskie społeczeństwo, to znaczy, obrazowo mówiąc, przechodzimy z trunków mocnych na coraz łagodniejsze – wina i piwo. W efekcie powoduje to, że mamy mniej tych tak naprawdę kompletnie nienadających się osób do ruchu drogowego.

Nie będę państwa zanudzał szczegółowymi danymi. Chciałbym tylko wskazać, że ciężkość wypadków w Polsce jest jedną z cech szczególnie drastycznych. Zaczynaliśmy gdzieś od poziomu piętnastu – to jest liczba zabitych na stu rannych w wypadkach drogowych. Dzisiaj jesteśmy już na poziomie jedenastu, a chcę państwu podać dla porównania, że średnia Unii Europejskiej wynosi trzy i pół. Oczywiście, ta ciężkość wypadków wynika ze struktury, jak się państwo domyślają, ofiar, szczególnie tych ofiar niechronionych, ofiar pieszych. Może tutaj dodam państwu jeszcze jeden taki wskaźnik, właśnie używając tej liczby zabitych na sto tysięcy mieszkańców rocznie, ale teraz tylko w obszarze samych pieszych. W Holandii ginie 0,6 pieszego w stutysięcznym mieście w ciągu roku. W Polsce – 6,7. Oznacza to, że polski przechodzień czy rowerzysta jest wystawiony na dziesięciokrotnie większe ryzyko utraty zdrowia czy życia.

Wracam zatem do programu. To jest zarazem tak jakby bardzo syntetyczny opis sprawozdania, które przekazaliśmy najpierw do Rady Ministrów, potem do Sejmu i Senatu. Chciałbym zwrócić uwagę państwa, że te działania zostały podzielone na dwie grupy: to, co wyróżniono na slajdzie czerwonym kolorem, to są tak zwane działania systemowe, strukturalne, organizacyjne; to zaś, co wyróżniono na niebiesko, to są konkretne programy realizowane przez poszczególne służby, poszczególnych partnerów w tymże procesie.

Otóż pierwsza grupa prac, które prowadzimy od lat metodycznie, to są usprawnienia struktury zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. Podam państwu tutaj taki przykład, pomijając rozwiązania prawne, bo to jest prowadzone stale, także przy akceptacji Senatu. Utworzenie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, które prowadzą egzaminy kandydatów na prawo jazdy, powoduje, że w miarę doskonalenia procesu kształcenia uzyskujemy efekt w postaci lepiej wykształconych kierowców. To jest jeden aspekt sprawy. Drugi jest taki, że te ośrodki gromadzą pewien zysk ze swojej działalności i są w strukturach regionalnych traktowane jako sekretariaty wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, przypomnę, którym przewodniczą wojewodowie. Uzyskaliśmy zatem w ten sposób, i partnera, i środki finansowe.

Następnie rozbudowa systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. To jest proces dość długi. Wzorujemy się na holenderskim systemie SIS – to pochodzi od angielskiego *Safety Information System*. Głównym realizatorem jest Instytut Transportu Samochodowego.

Zadanie trzecie to jest wdrożenie systemu audytu. Może kilka słów, ponieważ to w tej chwili dotyczy niezłych osiągnięć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Problem audytu zawsze budzi kontrowersje, ponieważ jest to pytanie, kto kogo ma kontrolować i w jaki sposób. Można by nawet zadać pytanie, że skoro projekt drogi jest wykonywany przez licencjonowanego inżyniera, który ukończył politechnikę, powinien by zatem on wiedzieć i nie powinno być potrzeby wprowadzania audytu. Chciałbym jednak w tym momencie, może w nieco opisowej formie, dodać, że największymi moimi

– używam tu liczby pojedynczej świadomie jako profesor Politechniki Gdańskiej – przeciwnikami są moi własni dyplomanci, którzy kończyli dyplomy wcześniej niż w roku, powiedzmy, 1990. Dlaczego? Są dzisiaj starą doświadczoną kadrą, ale nigdy w życiu nie słuchali żadnych wykładów na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo w owym czasie to zagadnienie w ogóle nie istniało. Stąd też klasycznym przykładem czy też zadaniem audytora jest przejrzenie projektu na etapie planowania, projektowania, realizacji drogi właśnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Takim klasycznym przykładem są często spotykane w Polsce sytuacje, gdzie geniusz planisty powoduje, że po jednej stronie budujemy osiedle, a po drugiej stronie drogi budujemy szkołę, a potem wszyscy, całe społeczeństwo, wyrażamy zdziwienie, że dzieci giną na drodze. Proszę państwa, mamy wiele tego przykładów. Najkrócej więc mówiąc, zmierzamy do wprowadzenia audytu. Wspólnie z Politechniką Krakowską przygotowaliśmy na zamówienie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pewien cykl szkolenia inżynierów, którzy po ukończeniu takiego szkolenia uzyskują licencję, by później pracować w strukturach generalnej dyrekcji. Oczywiście następnym krokiem powinny być drogi wojewódzkie, powiatowe itd.

Proszę państwa, czwartym zadaniem jest wdrożenie systemu ustawicznego kształcenia kadry. Postęp jest tak ogromny w każdej dyscyplinie wiedzy, że bez kształcenia ustawicznego właściwie po paru latach jesteśmy dość daleko w stosunku do obecnego czy aktualnego poziomu wiedzy. Ze środków Banku Światowego decyzją Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostały przygotowane materiały edukacyjne. Bardzo pieczołowicie, powiedziałbym, potraktowano problem edukacji. W tej chwili jesteśmy na etapie końcówki przetargu na wyłonienie realizatora tego procesu, to znaczy kształcenia kadr wojewódzkich w kolejnych województwach.

Jeśli chodzi o drugą grupę – wdrożenie środków poprawy... Sądzę, że siedzący tu nasi partnerzy, reprezentujący różne instytucje, będą mogli ewentualnie uzupełnić w szczegółach moją wypowiedź. Zestawiliśmy wówczas cztery zadania główne. Zadanie pierwsze – prędkość. Tu chciałbym na moment się zatrzymać. Proszę państwa, prędkość na całym świecie, we wszystkich krajach jest powszechnie uważana za główny czynnik sprawczy, a szczególnie w sytuacji, kiedy mamy do czynienia, tak jak właśnie ma to miejsce w Polsce, z ruchem mieszanym, czyli pojazd i człowiek. Człowiek w rzeczywistości ma bardzo małe szanse w przypadku prędkości ponad 30–40 km/h.

Z tym pierwszym elementem związany jest także drugi, to znaczy pieszy, rowerzysta. Tu jesteśmy ogromnie zadowoleni, że dzięki staraniom władz centralnych, regionalnych, lokalnych, powstała – proszę mi pozwolić na użycie tego słowa – moda w małych miejscowościach na budowanie chodników poza koroną drogi. Zdajemy bowiem sobie sprawę z tego, że taka forma separacji, oddzielenia jednego ruchu od drugiego, jest praktycznie jedynym sposobem na uchronienie człowieka od kolizji z pojazdem, która wiemy, czym się kończy.

Następnie program „Kierowca”. Mamy, nie ukrywam, sporo trudności w realizacji ponieważ kolejne etapy nowelizacji, o czym państwo senatorowie doskonale wiedzą z mediów, spotykają się z dosyć silnym oporem tych grup, które są zainteresowane może bardziej ogólnym kształceniem. Wprowadzamy coraz to nowsze metody i właśnie ostatnio rozporządzenie ministra infrastruktury, jeśli chodzi o place manewrowe, formy egzaminów itd., było przedmiotem takich wielkich kontrowersji. Jesteśmy jednak optymistami, że te sprawy zostaną zrealizowane. W pierwszym podejściu miało to

być zakończone do 4 lipca bieżącego roku. Przypuszczam jednak, że ten termin zostanie przesunięty na okres po wakacjach.

Proszę państwa, tak mniej więcej wygląda, bardzo graficznie, trend w Polsce, dotyczący zmian w liczbie ofiar śmiertelnych. Ta niebieska krzywa przedstawia sytuację w Unii Europejskiej. Chciałbym tylko dodać, że to dotyczy Piętnastki, czyli jest to średnia sprzed 1 maja ubiegłego roku. Zielona linia, to jest nasz projekt przyjęty przez Radę Ministrów jako plan do roku 2010. Czerwona linia to jest krzywa śledząca te wahania.

Zawsze pada pytanie, skąd się bierze ten dołek w 2001 r. Może zatem uprzedzę je i powiem, że to było to absolutne minimum związane z działalnością gospodarczą. Istnieje bowiem bardzo prosty związek, udowodniony bez wątpienia, dynamiki rozwoju gospodarczego i zapotrzebowaniu na transport. Byliśmy wtedy – nazwałbym to – w szczycie tegoż spowolnienia gospodarki, a więc z natury rzeczy mniej produkcji, mniej zapotrzebowania na transport.

Proszę państwa, z naprawdę wielką przyjemnością informuję Wysoki Senat, że w dniu 19 kwietnia bieżącego roku Rada Ministrów przyjęła na wniosek Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kolejną nowelizację programu „Gambit” pod nazwą „Gambit 2005”. Głównym powodem, dla którego wystąpiliśmy z tym projektem, jest fakt wstąpienia Polski do Unii i fakt, że obowiązują nas już nieco inne – powiedziałbym, bardziej rygorystyczne – założenia.

Głównym założeniem przedstawionym w tak zwanej białej księdze polityki transportowej Unii Europejskiej, pochodzącej z 2001 r., jest stwierdzenie, że kraje Unii powinny w ciągu jednej dekady zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar o 50%. To jest zadanie absolutnie, powiedziałbym, absolutne wyzwanie, ponieważ przy obecnych naszych trudnościach z zapewnieniem możliwości mobilności – mówię tutaj o rozwoju sieci drogowej – z naszymi trudnościami dotyczącymi procesu kształcenia, egzaminowania kierowców, et cetera, jest to wyzwanie bardzo wielkie. Przedstawiliśmy zatem Radzie Ministrów prognozę, przyjmując dwa scenariusze, między którymi powinniśmy się w rzeczywistości zmieścić – oznaczony na slajdzie kolorem czerwonym to jest ten scenariusz pesymistyczny, zielony to jest scenariusz optymistyczny.

Chcę z przyjemnością poinformować, że pani minister transportu Holandii przyjęła naszą propozycję – nie wiemy, czym to się zakończy – dotyczącą wspólnego polsko-holenderskiego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Co to oznacza? Że występujemy do Brukseli o środki, po to... Tu muszę się odwołać do konwencji z Kioto o wymianie zanieczyszczeń przez poszczególne kraje. Państwo doskonale się orientują o co chodzi. Pani minister przyjęła propozycję, abyśmy zespolili swoje siły. Trzydzieści osiem milionów Polaków plus siedemnaście milionów Holendrów, zebrawszy razem, biorąc pod uwagę pięć tysięcy sześćset ofiar śmiertelnych u nas, plus tysiąc osiemdziesiąt w Holandii, średni wskaźnik, oczywiście z ewidentną korzyścią dla Polski, będzie taki, który pozwoli na podsumowanie, że uzyskaliśmy zmniejszenie śmiertelności o 50%. Jeszcze nie wiemy, jak zareaguje na to Unia Europejska, niemniej jednak z całą stanowczością stwierdzam, że Holendrzy należą do czołówki światowej.

Przypomnę tylko, że w tymże wskaźniku zabitych na sto tysięcy mieszkańców, o którym mówiłem państwu, zaczęliśmy z poziomu prawie dwudziestu trzech, dzisiaj jesteśmy na poziomie piętnastu zabitych na sto tysięcy mieszkańców. Przy tym najlepsze kraje świata, właśnie takie, jak Wielka Brytania, Szwecja, Holandia, są na pozio-



mie szczęściu, co oznacza, że zaczynaliśmy od czterokrotnie większego wskaźnika. Jesteśmy dziś, jak mówiłem, na poziomie piętnastu. Przyzwoitość nakazywałaby skończyć w tym momencie syntezę. Sądzę, że to jest dobra prognoza na przyszłość.

Jestem tu w towarzystwie wielu partnerów z obszarów takich działań, jak infrastruktura drogowa, jak nadzór, kontrola nad ruchem drogowym, jak – witając swojego kolegę z ministerstwa edukacji – kwestia kształcenia, co jest szalenie ważnym problemem, ponieważ zaczynamy od poziomu przedszkola, że już nie wspomnę o armii i innych partnerach, którzy dzielnie nas wspierają, współpracując przy realizacji programu „Gambit”. Z chęcią odpowiem państwu na pytania. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

W ubiegłym roku posiedzenie trzech komisji zakończyliśmy przyjęciem stanowiska przez komisje, które to stanowisko zostało przesłane również do strony rządowej. Chcielibyśmy, aby pan minister, osoby, które będą zabierały głos, ustosunkowały się do tego, jak wykorzystano to stanowisko i co na jego podstawie zrobiono, czy odbiło się to... Mam niektóre punkty zaznaczone, ale muszę szczerze przyznać, że nie wszystko zidentyfikowałem, czy to nasze stanowisko ma odzwierciedlenie w tym sprawozdaniu.

Proszę bardzo, kto ze strony rządowej chciałby coś jeszcze dodać? Policja?

Proszę bardzo.

**Podinspektor w Wydziale Koordynacji Służby Prewencyjnej  
w Komendzie Głównej Policji Ryszard Jamrozik:**

Jestem w niezręcznej sytuacji, zabierając głos po tak szanownym prelegencie, panu ministrze. Moja wypowiedź będzie znacznie skromniejsza.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Policja jest jednym z elementów całego łańcuszka instytucji, które partycypują w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Myślę, że wydział, który reprezentuję w szczególności, czyli wydział ruchu drogowego, aczkolwiek takiej nazwy nie ma na razie w nomenklaturze Komendy Głównej, w dużej mierze bierze udział w minimalizacji skutków zdarzeń drogowych. Pochwalę się, że biorę udział w programie Unii Europejskiej w zakresie ratownictwa drogowego. Jest w Polsce realizowany program ratownictwa drogowego, priorytetowy program, w dwóch miastach – Łodzi i Kutnie. Jest to inwestycja unijna. Biorą w niej udział trzy instytucje: straż pożarna, służby medyczne oraz policja, głównie policja ruchu drogowego.

Dzisiaj możemy już mówić o wymiernych efektach tej pracy, gdyż współpraca między tymi instytucjami... Troszeczkę spędza nam sen z oczu sławny numer 112. Wprowadzenie jego, co jest wymogiem Unii Europejskiej, nieco komplikuje sytuację. Niemniej współpraca między tymi instytucjami jest dobra. Nawiązując do tego, co pan minister wspomniał o minimalizacji śmiertelności, to ratownictwo drogowe, realizacja tego programu w znacznym zakresie przyczyni się do polepszenia wskaźników, dotyczących ofiarożłonności tych zdarzeń.

Biorąc pod uwagę trzy elementy – drogę, pojazd oraz człowieka, policja w głównej mierze zajmuje się tym trzecim elementem, czyli człowiekiem i respekto-

waniem przez nas wszystkich – uczestników ruchu drogowego, zasad poruszania się po drogach. Wspomniane były przez pana ministra również sprawy edukacji, między innymi w ośrodkach egzaminowania kierowców. Z racji pełnionej funkcji, jako egzaminator państwowy na prawo jazdy – biorę czynny udział zarówno w szkoleniach kierowców zawodowych, jak i w egzaminowaniu kierowców. A zatem bezpośrednio biorę na siebie pewną odpowiedzialność, podobnie koledzy z policji, egzaminując w zakresie wiedzy zdobytej przez kursantów, biorą na siebie pewną odpowiedzialność, i – później przez realizację tej zdobytej wiedzy – za minimalizację śmiertelności.

W roku bieżącym, jak i w ostatnich latach – o czym wspomniał pan minister – jest lekki spadek, jeżeli chodzi o liczbę zdarzeń drogowych i ich skutków. Myślę, że może jest pewien w tym udział także i policji, poprzez zwiększenie skuteczności naszych działań. Podejmujemy działania zarówno indywidualne, jak i przy pomocy pana ministra Kaczmarka i jego głównej inspekcję transportu drogowego. To są wspólne działania. Myślę, że pan minister odniesie się do tego zagadnienia, nie będę więc już zabierać głosu w tym względzie.

Nasze bezpośrednie działania na drodze, jak i współpraca z instytucjami uczestniczącymi w pracach nad poprawą stanu bezpieczeństwa przynoszą konkretne efekty. Oczywiście, program „Gambit” jest liderem naszych działań. W Szczytnie, czyli w Wyższej Szkole Policji, mamy 9 czerwca spotkanie. Myślę, że zaszczyci nas swoją obecnością pan minister Krystek. Na spotkaniu będzie omawiany właśnie program „Gambit 2005” oraz zadania wynikające z tego programu dla policji. Nie ukrywam, że jest to program, który nadaje kierunki działań między innymi w przypadku policji. Realizacja tych kierunków przyniesie konkretne, wymierne chyba efekty. Jeżeli będą pytania do mnie, chętnie odpowiem. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Może do zadawania pytań przystąpimy po zakończeniu przez stronę rządową wszystkich wystąpień.

Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos? Pan minister Kaczmarek?

Proszę bardzo, pan minister Kaczmarek.

### **Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:**

Jeśli można, Wysoki Senacie...

*(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Najbardziej widoczna na drogach inspekcja.)*

Panie Przewodniczący!

Została tutaj szczegółowo i w dosyć optymistycznych kolorach przedstawiona działalność. Jeden z postulatów, które były przedstawione – mój zastępca był na ostatnim posiedzeniu Senatu, gdzie analizowano stan bezpieczeństwa – dotyczył kwestii poprawy czy zwiększenia liczby kontroli stanu technicznego pojazdów.

Inspekcja Transportu Drogowego została przyjęta 5 października do Eurokontroli jako dziewiąta w Unii Europejskiej, gdzie bardzo mocno zwraca się uwagę na jakość kontroli. Chcę zapewnić, że w tej sprawie zrobiliśmy bardzo wiele. W ubiegłym roku zatrzymano prawie dziesięć tysięcy dowodów rejestracyjnych, z tego tysiąc siedemset kierowcom zagranicznym. Dotyczy to tylko transportu ciężkiego – pojazdów

ponad 3,5 t i autokarów. Tak że tutaj w tej sprawie dość sporo zrobiliśmy. Na pewno jest to jeszcze niewspółmierne do potrzeb, chociaż stan techniczny pojazdów poprawił się w ciągu ostatnich trzech lat znacznie. Były bowiem przypadki katastrofalnego stanu przewozów, co stanowiło bardzo mocne zagrożenie.

Byłem na konferencji w Berlinie, gdzie dokonaliśmy wspólnie z brandenburskimi inspektorami oraz policją oceny. Chcę powiedzieć, Wysoki Senacie, Szanowni Państwo, że nasz transport międzynarodowy to jest prawie sześćdziesiąt pięć tysięcy pojazdów. Przyrost w ciągu ostatnich półtora roku wynosi prawie trzydzieści tysięcy pojazdów. Tak więc rozwój naszego transportu jest bardzo mocny. Okazuje się, że o ile średnio 25% stwierdzonych usterek dotyczy krajów Unii Europejskiej, to u nas wynosi to 12,7%. A zatem stan techniczny pojazdów, które wyjeżdżają za granicę, jest znośny.

W przypadku stanu technicznego pojazdów krajowych sytuacja jest dosyć skomplikowana ze względu na to, że nasi przewoźnicy byli przyzwyczajeni do tego, że nie było inspekcji, nikt tego nie kontrolował. Od trzech lat nasze działania przyniosły znaczną poprawę, często bolesną, gdyż czasem muszą zakończyć swoje działania przedsiębiorcy, których jest prawie dziewięćdziesiąt tysięcy.

W tej dziedzinie staramy się być dość elastyczni, jeśli chodzi o stosowanie przepisów, ale w każdym przypadku reagujemy, gdy jest zagrożone bezpieczeństwo. Zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w I kwartale mamy już prawie pięć tysięcy. To było niezbędne.

Chcę, Panie Przewodniczący, powiedzieć, że staramy się wywiązywać ze swoich obowiązków maksymalnie. Nigdy jednak wszystkiego do końca się nie skontroluje ze względu na to, że liczba inspektorów jest znacznie jeszcze za mała. Nowe wytyczne, które są po drugim czytaniu w Radzie Europy, spowodują, że liczba skontrolowanych pojazdów musi być znacznie zwiększona. Polska inspekcja jako jedyna ma centralną ewidencję naruszeń i wykroczeń. Tak więc w ciągu czterdziestu ośmiu godzin jesteśmy w stanie przedstawić wszystkie wyniki kontroli, jakie są prowadzone w Polsce i do tego ma dostęp każdy organ kontroli.

Mieliśmy taki audyt, przybyło ośmiu audytorów z Unii Europejskiej i oni mogli na bieżąco sprawdzać, jak to wygląda. W tej dziedzinie na pewno będzie potrzeba zwiększenia liczby inspektorów, tak żebyśmy mogli wykonać 1%, a w przyszłości co najmniej 3% kontroli wszystkich pojazdów, które wjeżdżają do Polski. Tylko w 2003 r. wjechało do naszego kraju prawie sześć i pół miliona pojazdów. Tak że skala zadań jest niezwykle istotna.

Jest również prowadzona kontrola w przedsiębiorstwach. Tutaj największym problemem jest przestrzeganie czasu pracy kierowców. Od dwóch lat obowiązuje u nas w Polsce ustawa i jeśli chodzi o transport międzynarodowy, nie jest z tym źle, jest stała poprawa. 80% wykroczeń stanowi nieprzestrzeganie czasu pracy kierowców. Współdziałamy ze zrzeszeniami przewoźników krajowych i międzynarodowych, żeby poprawić te wskaźniki. Tak więc ustosunkowując się do jednego z punktów przedstawionych na ubiegłorocznym posiedzeniu, na którym analizowaliśmy 2003 r., powiem, że stan techniczny pojazdów uległ znacznej poprawie.

Również chciałbym powiedzieć jeszcze kilka słów na temat akcji „Bezpieczny autokar”. Akcja trwa ponad dwa lata. Została wprowadzona po wielu bardzo tragicznych zdarzeniach poza granicami naszego kraju, gdzie kilka autokarów miało wypadki, zginęło kilkadziesiąt osób. Przez dwa lata nie odnotowaliśmy ani jednego wypadku, w którym by zginęła chociaż jedna osoba. Są obrażenia ciężkie, ale jest już poprawa.

Prowadzimy te działania wspólnie z policją drogową, również z Polską Organizacją Turystyczną. Wydaliśmy kilkanaście tysięcy ulotek do szkół, do biur podróży, z których każdy może się dowiedzieć, jak ma wyglądać bezpieczny autokar, jak ma wyglądać bezpieczny kierowca. To po prostu przynosi efekty i żeby tak się dalej działo, żeby ludzie w tych masowych przewozach, zwłaszcza w okresie wzmożonych przewozów na ferie, na kolonie, różnego rodzaju przewozy turystyczne, byli bezpieczni, żeby tę tendencję poprawy utrzymać i żebyśmy po prostu mieli dobrą renomę. To bowiem, że nasze autokary są bezpieczne też wpływa na renomę naszych przedsiębiorców. Chcę państwa zapewnić, że wspólnie wiele robimy, aby utrzymać sytuację, w której nie będą ginęli ludzie w masowym transporcie. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Proszę przejmie.

**Naczelnik Wydziału Ruchu  
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad  
Jacek Gacparski:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

W imieniu generalnej dyrekcji chciałbym przedstawić krótką informację na temat jej działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Generalna dyrekcja zarządza siecią około 17 tysięcy km dróg. To jest tylko około 5% dróg publicznych w Polsce, których mamy łącznie 360 tysięcy km. Te drogi są jednak drogami o największych obciążeniach ruchem. Na nich odbywa się około 40% pracy przewozowej. Stąd liczba problemów, które występują na drogach krajowych, kumuluje się. Dlatego na drogach krajowych ze względu na duże natężenia ruchu, na duże prędkości rzeczywiste mamy około 20% wszystkich wypadków, jakie zdarzają się w Polsce. Z ogólnej liczby osób zabitych ofiary wypadków stanowią około 35%. Zranieni w wypadkach stanowią zaś 22% ogólnej liczby rannych. To stawia przed generalną dyrekcją bardzo wysokie wyzwania, mimo tylko tych 5% dróg, jakie mamy.

Generalna dyrekcja koncentruje swoje działania na działaniach bardzo pragmatycznych. Podchodzimy do problemu bezpieczeństwa na takiej zasadzie, że staramy się na podstawie danych statystycznych o wypadkach, uzyskiwanych z policji, identyfikować miejsca, w których występuje szczególna koncentracja wypadków. Te miejsca określamy jako miejsca szczególnie niebezpieczne, jako „czarne punkty” i na te miejsca, według hierarchii ważności, liczby wypadków, liczby zabitych, przeznaczamy środki.

Zaczynaliśmy bardzo skromnie. Ważne jest, że robimy to w sposób konsekwentny, systematyczny. W roku 1998 na wydzielony program, finansowo i rzeczowo, poprawy BRD przeznaczaliśmy kwotę 10 milionów zł, za którą wykonaliśmy dwadzieścia zadań. W roku 2004 ta kwota urosła do wysokości 97 milionów zł, za którą wykonaliśmy sto czterdzieści dziewięć zadań. To jest znaczący wzrost, choć naturalnie nie eliminuje wszystkich zagrożeń, wszystkich potrzeb w tym zakresie.

Niezależnie od działań, polegających na wykonywaniu zadań inżynierskich, polegających na przebudowie skrzyżowań na ronda, budowie chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, przebudowie skrzyżowań, budowie sygnalizacji świetlnej, wydzielaniu lewoskrętów, realizujemy również działania, nie tylko w sferze materialnej, polegające na wdrażaniu programu, o którym mówił pan minister Krystek, mianowicie wdrażaniu w strukturach Generalnej Dyrekcji audytu BRD. Chodzi w nim o to, aby projekty drogowe poddawać ocenie z punktu widzenia, czy one nie zawierają elementów mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo.

Staramy się również ze środków unijnych realizować zadania, dotyczące przebudowy najbardziej niebezpiecznych dwudziestu pięciu skrzyżowań, jak również ustawieniu na pasach dzielących drogi dwujezdniowe bariery ochronne.

Współpracujemy z wieloma instytucjami. Oprócz audytu, o którym wspominałem, współpracujemy z administracjami innych krajów, z którymi wymieniamy doświadczenia. Staramy się mieć pracowników, których poziom wykształcenia, wiedza techniczna jest na wysokim poziomie, po to, żeby można było wdrażać najnowsze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

W sprawie edukacji – pan minister Gołębiowski.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu  
Henryk Gołębiowski:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wysokie Komisje! Szanowni Państwo!

Pan minister Ryszard Krystek przedstawił bardzo szczególne dane, które przerażają swoim ogromem. Pozwolę sobie zacząć swoją wypowiedź od wyeksponowania tych nieszczęść, które dotyczą dzieci w wieku do lat czternastu. Otóż w minionym roku zginęło w wypadkach drogowych – jako piesi, jako ci, którzy bawili się i nieopatrznie znaleźli się na jezdni, jak również jako pasażerowie – dwieście trzydzieści jeden dzieciaków. W porównaniu z rokiem 2003 jest to o cztery osoby mniej. Chciałbym podkreślić, z taką bardzo, bardzo umiarkowaną dawką – nie chcę powiedzieć – optymizmu, ale nadziei, że na przestrzeni ostatnich czterech lat liczba ofiar zmniejszyła się o 10,5%, a wśród dzieci o 13%.

Pan przewodniczący sugerował, by poszczególne resorty, w tym, jak rozumiem, Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu, przedstawiły podjęte działania w związku ze stanowiskiem komisji. Pozwolę sobie zacytować pkt 2 tego stanowiska po to, aby podkreślić pewne udokumentowania, które znalazły się w sprawozdaniu na stronie 39, a które dotyczą Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu. Właśnie nasza konstrukcja tego resortowego – jeżeli tak mogę to określić – wsadu jest niejako pochodną odniesienia się między innymi do stanowiska zawartego w pkt 2. Otóż ten punkt brzmi w sposób następujący: „Prowadzenie przez właściwe organy i instytucje oraz media intensywnej edukacji dotyczącej problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zasad udzielania pierwszej pomocy ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia dzieci i młodzieży w tym zakresie”.

Chciałbym podkreślić, że bardzo szczególną rolę w zapobieganiu nieszczęśliwym wypadkom odgrywają autobusy szkolne. Staramy się więc, aby ich liczba była możliwie wystarczająca do tych szczególnych potrzeb. Stąd przedstawiliśmy wysokim komisjom w sprawozdaniu informację, która mówi, że w latach 1999–2004 zakupiono tysiąc dwieście jeden autokarów szkolnych za prawie 300 milionów zł.

Wyszczególniliśmy pewne, o szczególnym wydzwisku poczynania kuratoriów oświaty i wychowania, wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chyba godzi się podkreślić – chciałbym to z wielkim szacunkiem odnieść do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – że to sprzężenie z resortem Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu jest, sądzę, że mogę tak powiedzieć, coraz lepsze. Udokumentowaniem efektów wspólnych oddziaływań, poczynając od województw, ale również w wymiarze krajowym – przywołam wypowiedzi moich przedmówców, które obrazowały tę sytuację – jest to, że rośnie liczba uczniów, którzy w oddziaływaniach związanych i z zapobieganiem...

*(Brak nagrania)*

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu  
Henryk Gołębiowski:**

...stanowiącą o pewnym pozytywnym wzroście.

Chciałbym powiedzieć, że właśnie nasze oddziaływania edukacyjne odnoszą się do pewnych etapów rozwoju, poczynając od kształtowania i przekazu tych treści już w przedszkolach. Z przyjemnością powiem, że coraz więcej dostrzegamy, że zwiększa się liczba tych przedszkoli. Dotyczy to nie tylko przedszkoli niepublicznych, ale publicznych, gdzie są właśnie obecne oddziaływania poprzez pogłębianie znajomości ruchu drogowego, poprzez tworzenie mini miasteczek ruchu drogowego.

Pierwszy etap edukacji to są klasy od pierwszej do trzeciej, następnie klasy od czwartej do szóstej w ramach nauczania przedmiotu technika. Tutaj istnieje bardzo szczególne zainteresowanie zdobywaniem kart rowerowych. Trzeci etap to wszystkie klasy gimnazjalne, również w ramach zajęć z techniki. Następnie etap czwarty – szkoły ponadgimnazjalne.

Zwracamy szczególną uwagę na to, aby uczniowie poznali zasady pierwszej pomocy. Byłoby powtarzaniem truizmów, gdybym rozwijał przykłady, co czyni brak natychmiastowej, często prostej pomocy. Chodzi więc o wyeliminowanie tego najgorszego, czyli zgonu. Te zagadnienia są właśnie przedmiotem oddziaływań etapowych poprzez działania edukacyjne, prowadzone przez ministerstwo edukacji, przez kuratoria, przez szkoły.

Sądzę, że ten materiał – z przyjemnością jeszcze raz podkreślę walor tej współpracy – dokumentuje, że nie na miarę oczekiwań, ale systematycznie ta wiedza, i troska, i zainteresowanie są rozwijane. Chciałbym podkreślić, że kierownictwo Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu stara się w sposób szczególny pochylać z troską nad tymi problemami. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

Młodość to nasze bogactwo, a wobec tego musimy wszyscy zadbać o naszą młodzież.

Proszę bardzo, czy chce zabrać głos przedstawiciel resortu obrony narodowej?  
Proszę bardzo.

**Szef Zarządu Dochodzeniowo-Śledczego  
w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej  
Janusz Kieryluk:**

Żandarmeria Wojskowa jest organem policyjnym nakierowanym na represje, jeśli chodzi zaś o ruch drogowy, realizując zadania postawione przez ministra obrony narodowej w tym programie, żandarmeria nastawiła się przede wszystkim na profilaktykę. Wyrazem tego jest zmiana etatowa, jaka dokonana została w 2004 r. W ramach istniejących etatów nie powiększaliśmy formacji żandarmerii, zwiększono zaś liczbę inspektorów ruchu drogowego o 100%. Głównie jednak wypracowano metody pracy profilaktycznej.

Jeśli chodzi o pracę profilaktyczną, ponieważ mamy ludzi skoszarowanych, łatwiej nam więc zebrać kierowców. Przyjmując zaś założenie, że mamy do czynienia z młodym pokoleniem, z pokoleniem, które jest przyzwyczajone do wizualnego odbioru, pod koniec 2003 r. i w 2004 r. opracowaliśmy prezentacje multimedialne ukazujące przebieg i skutki wypadków. To są materiały dosyć drastyczne, ale one wpływają na postawy młodych ludzi i pokazują, do czego prowadzi brawura, brak kultury na jezdni itd.

Skala zjawiska nie jest może duża, jeśli chodzi o społeczeństwo, ponieważ w zeszłym roku – 2004, zanotowaliśmy pięćset cztery zdarzenia drogowe, przestępstwa, gdyż liczy się również stan nietrzeźwości. Sprawcy stanowią 0,37% stanu osobowego sił zbrojnych. Jest to więc niby niewielka skala, jednakże skutki są groźne, ponieważ nadal są ofiary śmiertelne – trzydzieści pięć w zeszłym roku. Te liczby mają, wymaga to jednak działań profilaktycznych.

Główny nacisk położyliśmy na zapobieganie kierowaniem pojazdami niesprawnymi. Inspektorzy ruchu drogowego eliminują te pojazdy z ruchu. Mamy zaś problem, jeśli chodzi o alkohol. Nie ma problemów w przypadku pojazdów służbowych, ponieważ kierowanie pojazdem służbowym w stanie nietrzeźwości to są dwa, trzy przypadki rocznie. Kierowanie pod wpływem alkoholu przez kierowców pojazdów prywatnych... Nie mamy na to zbyt dużego wpływu. Działamy co prawda wspólnie z policją – i tu ukłon w stronę policji, która nas wspiera – nie mamy jednak na to wpływu. Staramy się działać profilaktycznie.

Pojawia się nowe zjawisko, mianowicie kierowanie pojazdami pod wpływem narkotyków. Tutaj uderzenie żandarmerii jest dosyć ostre. Działamy we wszystkich jednostkach na prośbę dowódców, za zgodą dowódców – to jest już może obojętne – i poddajemy badaniom narkotestami praktycznie cały stan osobowy jednostek kierowców. I tu praktycznie udało nam się wyeliminować przypadki, które do niedawna jeszcze były częste, kiedy kierowcy byli odurzeni narkotykami. Jest to nowe zjawisko. Regulacje prawne są dosyć precyzyjne, ale niewystarczające. Spożycie alkoholu da się łatwo udowodnić – jest to powyżej 0,5‰ alkoholu we krwi. Odurzenie narkotykami trzeba udowodnić, co nie jest takie proste. To zjawisko jednak widzimy i praktycznie traktujemy jako priorytet w przyszłych działaniach.

Jeśli chodzi o realizację tego programu, to może tylko powiem o skali naszej pracy. Prawie dwanaście tysięcy czynności profilaktycznych wykonano w armii w zeszłym roku. Robili to tylko i wyłącznie żandarmi przy współudziale psychologów, psychoprofilaktyków. Głównie chodziło nam bardziej o zapobieganie niż represje.

Jeśli chodzi o represje, zmiany legislacyjne jakie nastąpiły, mianowicie danie żandarmerii uprawnień do karania mandatem, również wiele zmieniło, pomogło nam w walce z wykroczeniami drogowymi, ponieważ do 1997 r. nie bardzo było wiadomo, jak karać sprawców wykroczeń w wojsku. W tej chwili jest to prosta sprawa – mandat, sąd garnizonowy, który rozpatruje sprawy o wykroczenia. Mamy więc takie narzędzia, dzięki którym możemy działać.

Realizując ten program działamy również wspólnie z policją. To są nie tylko akcje „Znicz”, „Prędkość”, „Pieszy”, „Bezpieczeństwo”, ale to jest również wspólne patrolowanie osiedli wojskowych, tras, na których najczęściej przemieszcza się wojsko. Praktycznie można ocenić, że wszystkie działania żandarmerii – zaznaczam, że w pełnym współdziałaniu z dowódcami jednostek – przyniosły efekty w postaci obniżenia wszystkich wskaźników świadczących o zagrożeniu w ruchu drogowym. Nie będę cytował statystyki, przecież nie o to chodzi. Reasumując, w armii jest lepiej. Dziękuję.

#### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

Serce się raduje po takiej dawce optymizmu.

Na zakończenie tej części posiedzenia chciał jeszcze zabrać głos pan minister.

Proszę bardzo.

#### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Ryszard Krystek:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Chciałbym zatem, rekapitulując niejako wypowiedzi swoich partnerów, odpowiedzieć dokładnie punkt po punkcie na dokument z 24 czerwca, dokument Senatu...

*(Głos z sali: Proszę bliżej mikrofonu.)*

Przepraszam bardzo.

Mianowicie mamy w nim łącznie sześć punktów. Pkt 1 dotyczył uchwalenia ustawy o kierujących pojazdami. W tej chwili nad projektem ustawy trwają w Ministerstwie Infrastruktury prace, odbywają się konsultacje.

Pkt 2 jest bardzo szeroki – prowadzenie przez właściwe organy, instytucje oraz media intensywnej edukacji publicznej, dotyczącej problematyki bezpieczeństwa, w tym ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia dzieci. Pan minister edukacji opisał szeroko proces edukacji dzieci. Może tylko dopowiedziałbym jedno, że naprawdę mamy problem z edukacją starszych, dorosłych użytkowników dróg. Proszę łaskawie zwrócić uwagę, że z roku na rok dochodzą nowi kierowcy, ale ci, którzy należą do starszej generacji, którzy zdawali prawo jazdy przed wieloma laty, nie zawsze są na bieżąco ze znowelizowanymi przepisami.

Pierwsza zatem sprawa to jest to, że upatrujemy w dobrej edukacji dzieci możliwość transmisji wiedzy do rodziny, ponieważ nie mamy tak naprawdę innego sposobu dotarcia do ludzi dorosłych. Właściwie przy pkt 2 mógłbym się zwrócić z prośbą do Senatu o pomoc w rozwiązaniu prostego problemu. Mamy media publiczne i na



pewno nie mamy pieniędzy na realizowanie takich programów, o którym tu wspominałem, w takim wymiarze jak kampanie telewizyjne, które są szalenie drogie. Ale mogę postawić pytanie, do czego w końcu służą nam media publiczne? Nie chciałbym tu wyrazić się zbyt zdecydowanie, jako że mimo wszystko obserwujemy pewien postęp. Przed paroma laty praktycznie w ogóle nie było informacji o wypadkach drogowych itd., dzisiaj jednak widzi się to. Ale to tempo, moim zdaniem, jest zbyt słabe.

Pkt 3 – poprawa stanu środków technicznych służących kontroli ruchu drogowego. O sprawach kontroli technicznej pojazdów mówił pan minister Kaczmarek. W związku z tym uzupełnię tylko, że mamy w tej chwili w strukturach ministerstwa bardzo dobrze funkcjonujący system dotyczący nadzoru nad stacjami kontroli technicznej pojazdów. Problem polega na tym, że jest w tej chwili wyraźna konkurencja wśród stacji kontroli technicznej pojazdów, które traktują sprawę w miarę liberalnie, gdyż zyskują sobie w ten sposób klientów. Sama kontrola bezpośrednio na stacji jest rzeczywiście trudna.

Przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pan inżynier Gacparski, powiedział wiele na temat odpowiedniego utrzymania dróg. Chcę zatrzymać się przez moment właśnie nad tym punktem, głównie dlatego, że z wykształcenia podstawowego jestem inżynierem budowy dróg i lotnisk, w związku z tym dość łatwo się poruszam w tym temacie.

Proszę łaskawie zwrócić uwagę na to, że ostatnio wybuchła wielka dyskusja społeczna, głównie w takich obszarach, jak województwo warmińsko-mazurskie, dotycząca problemu wycinania drzew wzdłuż dróg. Kiedy jedzie się w województwie warmińsko-mazurskim, ale jedzie się normalnie, to właściwie te drzewa nie przeszkadzają. Osobiście, jako miłośnik przyrody, nie bardzo wyobrażam sobie takie barbarzyństwo, jak chodzenie z piłą i wycinanie tylko dlatego, że ktoś chce jechać prędzej niż pozwala na to zdrowy rozsądek. Z drugiej strony jest grupa społeczna, która wywiera silną presję na władze, aby właśnie robić to, o czym mówię. Dlatego, proszę państwa, najkrócej mówiąc, nie jest to problem łatwy do rozwiązania. Administracja musi jednak podjąć decyzję. W związku z tym szukamy po prostu kompromisu. Tam, gdzie istotnie są drogi o wysokim natężeniu ruchu i wymagają przebudowy, to nie ma rady – płaczemy, ale wycinamy je. Nie oznacza to, że w ogóle mamy wprowadzić w kraju taką metodę na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pkt 5 – podejmowanie działań prewencyjnych w sprawie alkoholu. Sądzę, że postęp w kwestii kontroli przez policję poziomu alkoholu we krwi zasługuje na szczególne uznanie, zarówno w sensie wyposażenia, jak i w sensie metod kontroli. Jest takie pojęcie nieuchronności kontroli, czyli kompletna blokada drogi, która daje nadzieje na inne spojrzenie użytkownika samochodu na ten proces.

Pkt 6 dotyczy zwiększenia wymogów w stosunku do rowerzystów i pieszych w obszarze korzystania z dróg i przekraczania jezdni. Proszę państwa, to jest chyba najtrudniejsze zadanie. Jedyne, co nam się udało zrobić, to wprowadzenie prawnego obowiązku do noszenia materiałów odblaskowych, różnego rodzaju elementów, przez dzieci do lat piętnastu. Przypomnę, że była na ten temat ogromna dyskusja w Sejmie, czy mamy obowiązywać dorosłego obywatela. A co będzie, jeżeli będzie wracała z imprezy na wsi pani w cienkiej sukience z dużym dekoltem, nie mając w zasadzie wiele więcej na sobie? Gdzie zatem trzymać, gdzie zawiesić?

Proszę państwa, zdaję sobie sprawę z tego, że temat jest atrakcyjny, ale jeszcze wczoraj formułowaliśmy w innych dokumentach wnioski do producentów odzieży

i obuwia. Mnie na przykład przekonali Szwedzi co do tego, że żadna formuła, ani element odblaskowy w kieszeni – obojętnie czy opaska czy coś takiego... Sam próbowałem to robić. Proszę państwa, na co dzień jest to nie do opanowania. Zawsze kiedy wychodzę na ciemną ulicę, sięgam do kieszeni i spostrzegam, że nie mam tego. Zastosowanie bardzo prostej metody, jaką jest wszycie paska folii pod kołnierz, powoduje, że wychodząc w danym momencie wystarczy, że podniosę kołnierz. Ale to jest proces ogromnie długi, a dzisiaj w zasadzie już nie mamy szans na to, żeby wprowadzić tego typu obligację.

Jeśli chodzi zaś o prawo i przejście przez ulicę, były takie zakusy, by postawić czy ustanowić prawo o tym, że pieszy oczekujący na krawężniku na przejście ma prawo pierwszeństwa. Proszę zrobić takie doświadczenie w Szwecji, w Holandii – zatrzymać się przy oznakowanym przejściu dla pieszych, stanąć na krawężniku. Najbliższy nadjeżdżający samochód zatrzyma się po to, żeby państwa przepuścić. W tymże właściwie konflikcie pomiędzy kierowcami a pieszymi, jaki w Polsce obecnie się obserwuje, nie widzę łatwej szansy zrealizowania tego zadania.

Jednak – tu będę wracał do swego zawodu – proszę zwrócić uwagę, że w sieci drogowej zrobiliśmy w Polsce ogromny postęp w kwestii ochrony przechodnia. Są tak zwane azyle, budowane na środku ruchliwych jezdni. Wówczas pieszy ma tę szansę, że przechodzi do połowy jezdni, zatrzymuje się i przechodzi przez drugą połowę jezdni, na ogół poprzez jeden pas. Jest to naprawdę bardzo wielkie podniesienie poziomu czy zmniejszenie zagrożenia człowieka.

To zmniejszenie poziomu zagrożenia dotyczy także rozwiązań miejskich. Przed dziesięcioma laty media odbierały mi dyplom inżyniera za rozwiązanie typu małe rondo. Na szczęście dzisiaj już przywykliśmy do tego. W obszarach zabudowanych czy też szczególnego zagrożenia małe rondo wymuszają zmniejszenie prędkości, bo tylko prędkość jest tym czynnikiem sprawczym.

Chciałbym także przypomnieć jeszcze może o takim akcie z ubiegłego roku, w którym Wysoki Senat także brał udział, mianowicie wprowadzenie zmniejszenia prędkości w obszarach zabudowanych z 60 do 50 km/h. Nie mogę powstrzymać się od komentarza, że jesteśmy – zapewniam państwa – jedynym krajem świata, w którym ciało pieszego w nocy jest bardziej odporne niż w dzień, jako że ustanowiliśmy prawo, które mówi, że w dzień jest ograniczenie prędkości do 50 km/h, a w nocy do 60 km/h. Nie ukrywam, że będąc za granicą, muszę dosyć często tłumaczyć się w swoim świecie zawodowym, jaka była tego przyczyna. Faktem jednak jest, że prędkość 50 km/h w obszarach zabudowanych została wprowadzona i chyba tylko należałoby przyspieszyć proces podnoszenia limitów prędkości na tych elementach infrastruktury drogowej, na których taka prędkość może być rozwijana bez ryzyka potrącenia czy też zabicia pieszego. Niestety, w tej kwestii jesteśmy nieco opóźnieni.

Tyle w ogólnym skrócie chciałbym odpowiedzieć na sześć opinii Senatu z ubiegłego roku. Bardzo dziękuję.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Dziękuję za przedstawienie nam głównych tez przyjętego przez rząd sprawozdania. Niestety, niektóre liczby są zastraszające w dalszym ciągu i, tak jak zresztą autorzy tego sprawozdania piszą, nie wszędzie osiągnięto zakładany cel.

Rozpaczynam wobec tego dyskusję. Proszę o pytania do strony rządowej, wypowiedzi. Będę w imieniu państwa przewodniczących wszystkich komisji wdzięczny za formułowanie wniosków, gdyż myślę, że wzorem ubiegłego roku opracowalibyśmy stanowisko, które przyjęlibyśmy podczas kolejnego spotkania i przedstawili stronie rządowej.

Pierwszy głos zabierze pan senator Plewa.

Proszę bardzo.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Panowie Ministrowie!

Mam kilka pytań. Cieszy fakt, że tak jak podają materiały, dzieci w wypadkach w porównaniu z rokiem 2003 stanowią mniejszą liczbę o 13%. Mam pytanie, czy z rozeznania rządu wynika, że wpływ na to mają osoby zatrudnione do przeprowadzania pieszych przez przejścia w miastach, czy stosowanie fotelików? Odnośnie do fotelików przy przewozie dzieci mam pytanie z prośbą o informację, czy są takie statystyki, czy dzieci w fotelikach mniej ulegają wypadkom, czy to nie ma jakiegoś znaczenia, gdyż różnie na ten temat mówią rodzice. Przeważnie te foteliki nie są stosowane.

Pytanie drugie, czy były przypadki, jeżeli tak, to ile, wybuchu czy zapalenia się zbiorników z paliwem, z benzyną i wybuchu zbiorników gazu? W materiałach tego nie spotkałem. Jaki wpływ na śmiertelność mają szczególnie pasy?

Pan minister mówił o ograniczeniu prędkości. Szczególnie w Warszawie ten przepis jest martwy. Może był on stosowany przez parę miesięcy. Dzisiaj, zarówno w centrum, jak i na obrzeżach Warszawy ten przepis jest martwy. Czy z tego tytułu, że jest tylko przepis, w Warszawie, czy w ogóle, spadła liczba wypadków?

Mam następne pytanie, natury ogólnej, bo w materiałach tego nie ma. Bardzo proszę pana ministra o porównanie stanu dróg polskich z drogami u naszych sąsiadów – Niemcy, Słowacja, Ukraina i Białoruś. Jeżeli pan minister nie jest w stanie tego dzisiaj zrobić, prosiłbym o odpowiedź na piśmie.

Mam następne pytanie. Czy gaśnice samochodowe, które zostały wymuszone na kierowcach, są używane i czy jest jakaś informacja, statystyka, czy one pomagają przy wypadkach? Tu wracam do wybuchów zbiorników czy zapalenia się instalacji.

I tu, Szanowni Państwo, stwierdzenie, że samą troską czy samymi chęciami, tak jak dzisiaj było powiedziane, niestety sytuacji nie poprawimy. Wydaje mi się, że za słabe jest działanie rządu, szczególnie w kierunku poprawy stanu technicznego dróg, a to ma bardzo wyraźny chyba wpływ na liczbę wypadków. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Matusiak.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Dziękuję bardzo.

Bardzo interesujące są tabele na stronach 6, 7 i 8. W związku z tym chciałbym prosić o ewentualną próbę wyjaśnienia, czy analizowano taką kwestię – mówię w tej

chwili o tabeli szóstej – drastyczny wzrost wypadków w województwie śląskim o ponad 10%? Również bardzo drastyczny wzrost jest w województwach łódzkim i podkarpackim, podczas gdy we wszystkich innych województwach albo liczba wypadków jest constans, albo wyraźnie się zmniejsza. To jest pierwsze pytanie. Dlaczego na Śląsku nastąpił tak nagle, powiedziałbym, wzrost wypadków?

Druga kwestia też dotyczy tej tabeli. Co jest powodem, że w województwach wielkopolskim i mazowieckim, gdzie wyraźnie mamy spadek liczby wypadków w roku 2004 w stosunku do 2003, jest bardzo wyraźny wzrost liczby zabitych? Jakie są powody bardzo drastycznych skutków tych wypadków?

I wreszcie trzecie pytanie, które odnosi się już do tabeli, która jest na stronie 8. Jakie są powody, że najwięcej zabitych jest w październiku? Bo to bardzo wyraźnie widać, gdy się porówna poszczególne miesiące. Co jest przyczyną takiego właśnie wzrostu ofiar w tym miesiącu, podczas gdy na przykład, statystycznie rzecz biorąc, luty wskazywałby tutaj na wyraźny wzrost, i rannych, i zabitych? Jednak liczba bezwzględna wynosi tylko trzysta dwadzieścia sześć, podczas gdy w październiku są sześćset pięćdziesiąt dwie ofiary. Rozumiem, że pewnie są różne interpretacje tych faktów, ale czy są robione jakieś analizy danych statystycznych i jak można wyjaśnić tego rodzaju kwestie? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Pani senator Berny.

**Senator Maria Berny:**

Postaram się oszczędzić państwu szerszego omówienia dwóch pytań, które chcę zadać i zadam je bardzo prosto. Czy w Polsce są, jeżeli są, to ile, i jak pracują wagi drogowe? Podejrzewam bowiem, a wszyscy o tym często mówią, że nawierzchnia naszych dróg, szczególnie dróg krajowych, jest tak bardzo niszczona, ponieważ ciężkie samochody przekraczają ładowność.

Druga sprawa. Czy ministerstwo, ewentualnie ktoś inny, mogłoby doprowadzić do tego, żeby producenci rowerów niektóre ich części pokrywali substancją odbłaskową? To na pewno także zmniejszyłoby liczbę wypadków takich użytkowników dróg, jakimi są rowerzyści. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.  
Pan senator.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Mam dwa pytania. Część moich pytań, które chciałem zadać, zostały zadane przez moich przedmówców. Mam więc pytanie dotyczące tego, czy jest dokonywana – chyba nie do końca – na podstawie materiałów analiza? Jaki wpływ ma jakość nawierzchni na liczbę wypadków, jaki to stanowi procent przy wypadkach drogowych? Jaki wpływ mają na wy-

padki nawierzchnia dróg i rozwiązania komunikacyjne? Z moich obserwacji, a jeżdżę bardzo dużo – podzielę się swoją prywatną refleksją – wynika, że jest to dramatyczna sytuacja. W wielu przypadkach widzę, jak zachowują się kierowcy. Prawie 1 milion km zrobiłem samochodem i widzę, jak zachowują się kierowcy. Niekiedy wpadają w trudną sytuację nie z własnej winy. Jest wybój, jest koleina, jest nawierzchnia dróg i przy prędkości 60 km/h, niestety, nawet dobry, sprawny kierowca musi niekiedy mieć kłopoty. To jedno pytanie.

Druga sprawa. Jak się ma proporcjonalnie wzrost wypadków śmiertelnych do liczby wydanych praw jazdy? Jak to jest w grupach ludzi, którzy mają świeżo nabyte prawa jazdy? Jak to się kształtuje? Która grupa ludzi najczęściej ulega wypadkom śmiertelnym w przedziale, i wiekowym, i z uwzględnieniem doświadczenia kierowcy? To jest drugie pytanie.

I ostatnie, bardzo ważne pytanie. Jak się mają wypadki drogowe powodowane na przykład przez sprzęt ciężki, obciążony więcej niż jest to dopuszczalne? Czy w ogóle jest robiona przy wypadkach analiza? Jak wpływa na wypadki nadmierne obciążenie samochodu towarem? Niestety, z obserwacji wynika, że to jest nieciekawa sytuacja. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę, Pani Senator.

**Senator Zofia Skrzypek-Mrowiec:**

Dziękuję bardzo.

Mam jedno, dość krótkie chyba, pytanie. Mianowicie w tym sprawozdaniu mówi się wielokrotnie, że priorytetem jest ochrona najsłabszych użytkowników czy uczestników ruchu drogowego, a więc pieszych i rowerzystów. Czy jest możliwe, żeby rozdzielić tę sprawę – pieszych i rowerzystów, bo jednak nie jest to całkiem to samo? Dla kierowców chyba większym przestraszonym jest zobaczenie rowerzysty niż piesze- go. Pieszy potrafi jednak iść prosto, gdy jest trzeźwy, i uskoczyć na pobocze, rowerzy- sta natomiast nie. W tych sprawozdaniach też mówi się o chodnikach, że wybudowali- śmy tyle a tyle chodników o łącznej długości na przykład 79,5 km. Czy mogłabym prosić o rozdzielenie tych spraw, bo jednak dla mnie chodnik dla pieszych to jest zupełnie co innego niż ścieżka rowerowa. Choćby w Słowacji można oglądać bardzo piękne ścieżki rowerowe. U nas jednak tego jest chyba bardzo mało. Prosiłabym wła- śnie o rozdzielenie tych dwóch spraw. Wszędzie w sprawozdaniu mówi się: budowa chodników, zatok, ścieżek rowerowych. To dla mnie nie jest to samo. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan przewodniczący.

**Senator Zbigniew Zychowicz:**

Dziękuję uprzejmie.

Mam dwa pytania. Pierwsze: czym wytłumaczyć duże zróżnicowanie liczby wypadków i zabitych w poszczególnych województwach? Mamy na przykład takie województwa, jak zachodniopomorskie, gdzie jest zmasowany ruch turystyczny i zdawałoby się, że jest to okoliczność sprzyjająca większej liczbie wypadków, tymczasem obserwujemy spadek liczby wypadków i zabitych. W analogicznym, jeśli chodzi o wielkość ruchu – tak mi się wydaje – województwie warmińsko-mazurskim mamy tendencję odwrotną. Wiele jeszcze innych można by podać tutaj województw, gdzie w jednych obserwujemy spadek liczby wypadków i liczby zabitych, w innych wzrost. Nie bardzo wiem, jak to wytłumaczyć. Sądzę, że panowie udzielą mi odpowiedzi na to pytanie.

Drugie pytanie. Panowie postulują w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzenie ustawowego obowiązku jazdy z włączonymi światłami przez cały rok. Otóż ja sądzę, sam jestem kierowcą, że wielu kierowców nie ma nic przeciwko temu. Wielu już to stosuje. Wiem, że była próba ustawowego uregulowania tej kwestii w parlamencie bodajże trzy lata temu. Ona upadła. Zważywszy na wagę tego problemu, uważam, że rząd powinien po raz kolejny wprowadzić pod obrady Sejmu nowelizację ustawy w tej materii i czynić to ustawicznie. Jest to bowiem kwestia ważna, czego dowodzą praktyki stosowane w krajach skandynawskich czy wielu krajach europejskich, gdzie ten czynnik wpływa w sposób bardzo pozytywny na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

Pan przewodniczący Piwoński.

**Senator Zbyszko Piwoński:**

Od razu kilka słów w nawiązaniu do ostatniej części wypowiedzi. Otóż byłem autorem poprawki w Senacie, dotyczącej włączenia świateł bez względu na porę roku. Senat przyjął tę poprawkę, uzupełniając kodeks. Przepadła ona już w postępowaniu legislacyjnym w Sejmie. Podzielam ten pogląd, bo jednak nawet w bardzo słoneczne dni to światło naprawdę jest niezbędne i nie ukrywam, że nigdy nie jeżdżę...

*(Głos z sali: W lesie szczególnie.)*

W lesie też.

...nigdy nie jeżdżę bez świateł. Czasami ludzie się dziwią. To tak na marginesie tej wypowiedzi. W pełni opowiadałbym się za tą propozycją.

Jeśli chodzi o samo sprawozdanie, chciałbym podkreślić to, co może jest w nim optymistyczne – przepraszam, to tak może na przekór tym naszym tutaj odczuciom – że jednak trochę się zrobiło, co widać. Dane zresztą potwierdzają to, co panowie tutaj mówią. Chciałbym, żebyśmy również potrafili to dostrzec w tym momencie. Nawet w przypadku kłopotliwych spraw drogowych, jeśli chodzi o nasze budownictwo na drogach, gdyby wznieść się i lotem ptaka nad Polską popatrzeć na to, co się w tej chwili dzieje, to jest to trochę optymistyczne i nie należy tego nie dostrzegać. Prawdą jest, że to za późno, że to jeszcze daleko do końca, ale fakt jest faktem – i trzeba gwoli sprawiedliwości odnotować – że w tym względzie robi się dużo dobrego.

Co zaś do wniosków – a jest tradycją, że zawsze kończymy konkretnymi wnioskami – to chciałbym, Panie Przewodniczący, przedstawić następującą propozycję.

Otóż wnioski, które przyjęliśmy rok temu są nadal aktualne. Skwitowałbym więc jednym zdaniem, że podtrzymujemy wszystkie wnioski, które przyjęliśmy rok temu. Obok tego – nawiązując do wypowiedzi pana ministra i tego, co jest misją telewizji – zaangażowałbym jednak do naszej publicznej telewizji. Tutaj bowiem żadne prawo – światła w dzień czy w nocy, czy inne sprawy – nie pomoże, jeżeli po prostu nie stanie się to udziałem nas wszystkich obywateli: pieszych, rowerzystów, kierowców itd. Mamy przecież doskonałych specjalistów od sposobów oddziaływania na nasze... Zwłaszcza obraz jest tym dość skutecznym instrumentem. Myślę, że gdybyśmy podtrzymali wszystkie wnioski, które przyjęliśmy, gdyż one wszystkie są nadal aktualne...

*(Głos z sali: Plus media.)*

I rozbudowali o jedną sprawę, o zasadniczy apel czy oczekiwanie, żeby w ramach misji telewizji, o której tak często słyszymy i mówimy, ażeby właśnie ten element stał się jednym z ważnych kierunków w interesie życia ludzkiego, zwłaszcza tych naszych małych, których jednak wciąż za dużo ginie pod kołami.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Chcę podkreślić, że w tym stanowisku inspirowaliśmy do działania również media. Myślę więc, że jest wola, aby zaakcentować szczególnie mocniej w oddzielnym punkcie stanowiska rolę mediów publicznych.

Pani Przewodnicząca, proszę bardzo.

### **Senator Aleksandra Koszada:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście, to sprawozdanie jest bardzo obszerne. Jest w nim wiele pozytywnych elementów. Jednak chcę uświadomić, że sto tysięcy zabitych od 1990 r., to praktycznie tak jakby zlikwidować w całości dość duży powiat. To jest jednak skala niesamowita, a musimy wziąć pod uwagę również to, że zwiększa się bezpieczeństwo samych pojazdów – pasy, poduszki powietrzne, lepsze samochody. To też wpływa na to, że nawet przy wypadku powinno być tych wypadków śmiertelnych mniej. Niemniej, patrząc na statystykę wypadków, jest ich najwięcej z winy kierującego – niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu. Na dobrą sprawę można stwarzać wiele przepisów, a przecież przepisy obowiązują obecnie i gdyby każdy tych przepisów przestrzegał, na pewno tych wypadków byłoby mniej.

Myślę, że należałoby przedstawiać te sytuacje przede wszystkim medialnie, pokazywać nawet bardzo drastyczne przypadki, bo czasami to wpływa na świadomość. Również bardzo dobre jest to, że dzieci w szkołach, przedszkolach są już uczone tego wszystkiego, bo czasami dziecko może na tym rodzicu, który siada nietrzeźwy za kierownicę, wymóc pewne inne zachowania. Nie zawsze tak będzie, ale tak może być. Sto siedemdziesiąt trzy tysiące wyłapanych przypadków osób w stanie nietrzeźwym to jest rzeczywiście potwornie dużo. Gdyby rzeczywiście doszło do wypadków, na pewno byłoby jeszcze więcej wypadków śmiertelnych.

Dlatego też jestem trochę zdziwiona, ponieważ w tym materiale jest sprawa przygotowania ustawy o osobach kierujących pojazdami, że przedłuża się ten czas prac. Ta ustawa miała już funkcjonować praktycznie od połowy tego roku. Planowane

wejście w życie tej ustawy jest na styczeń 2006 r. Mam pewne wątpliwości, bo jeżeli będzie wybrany nowy Sejm i rozpocznie działalność w październiku, to może być problem, żeby uchwalić tę ustawę. A szkoda, bo rzeczywiście jest to bardzo ważna ustawa. Dyskutowaliśmy na ten temat również rok temu.

Mam pytanie: czy jest prowadzony rejestr osób, które kilkakrotnie łamią przepisy drogowe? Z tego, co pan minister Kaczmarek mówił, jeśli chodzi o transport ciężki, to takie przypadki są rejestrowane. Nie mówię o wypadkach, tylko o łamaniu przepisów drogowych. Może należy zastanowić się nad większymi sankcjami? Także w tym materiale jest powiedziane, że to, iż niektórzy czują się bezkarni, powoduje jednak, że siadają pijani za kierownicę czy też nie przestrzegają przepisów.

Słusznie powiedziano, że przede wszystkim trzeba maksymalnie egzekwować prawo. Myślę, że byłaby bardzo istotna kwestia dodatkowych osób zatrudnionych czy w Inspekcji Ruchu Drogowego czy również w służbie policyjnej, służbie drogowej. Niezależnie od tego, rzeczywiście, stan naszych dróg jest fatalny. Zresztą, patrząc na statystykę, dotyczącą przekroczeń dopuszczalnej masy całkowitej czy przekroczeń dopuszczalnych nacisków na osie, to też o czymś świadczy. Również należałoby się zastanowić, czy nie zwiększyć liczby wag, o ile obecna jest niedostateczna. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę.

**Senator Czesława Christowa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo, chcę zadać pytanie dotyczące natury ogólnej i drugie – natury szczegółowej. Mianowicie, czy są prowadzone analizy skutków ekonomicznych i społecznych wypadków drogowych? I drugie szczegółowe pytanie, dotyczące zderzeń pojazdów ze zwierzętami na drodze. Pytanie moje jest o tyle aktualne, że kilka dni temu akurat w województwie zachodniopomorskim zdarzył się poważny wypadek. Zginęły dwie osoby po zderzeniu auta z dzikiem. W związku z tym, czy nie jest jednak celowe ogrodzenie siatką miejsc, które stanowią takie zagrożenia? Mimo uwagi kierowców niektórych zderzeń z dzikimi zwierzętami nie da się uniknąć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.  
Dużo jest pytań. Myślę, że kompleksowo na wszystkie uzyskamy odpowiedź.  
Pani senator.

**Senator Elżbieta Streker-Dembińska:**

Szanowni Państwo, mam pytanie nieco innego kalibru. Dla tych, którzy kontrolują samochody mam jedno pytanie. W jakim stopniu korzystacie państwo z dorobku i z bazy Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców? Czy te dane są już wykorzystywane, czy się przydają? To jest pierwsza sprawa. Bo włożono sporo wysiłku w przygotowanie tej bazy.



Drugie pytanie. W zasadzie nie powinnam rozwijać tego tematu. Panowie na pewno wiedzą, o co chcę zapytać, jeśli powiem, że jestem z Konina. A więc mówimy tu o bezpieczeństwie, mówimy o pewnej sferze – jednej świadomościowej, a drugiej technicznej. Co do sfery edukacyjnej, prewencyjnej nie będę się wypowiadać, bo wszyscy jesteśmy tu zgodni. Rzeczywiście, ten program powinien być jak najszerzej realizowany. Co zaś do sfery technicznej, jeśli tutaj moi poprzednicy podnoszą temat jakości dróg, to w takim razie, co możemy powiedzieć o sytuacji, kiedy autostrada jest pusta, a drogi krajowe i drogi lokalne są rozjeżdżane przez bardzo ciężkie pojazdy. Tutaj bezpieczeństwo ludzi jest już w tej chwili bezpośrednio zagrożone, ponieważ ci ludzie mają dość i stoją na tej drodze, blokując ją bądź głodując. To tyle tytułem wprowadzenia, bo panowie wszystko już o tym wiecie. Wiem, że poczyniono pewne kroki. Moje pytanie jest następujące: kiedy ciężarówki wrócą na autostradę A2?

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator.

**Senator Andrzej Spychalski:**

Niejednokrotnie na spotkaniach z wyborcami odbyłem bardzo już kontrowersyjną dyskusję dotyczącą budowy na ciągach dróg krajowych i dróg wojewódzkich rond. Często poruszam się po drogach i widzę, że niektóre z nich są zbudowane w sposób estetyczny i w miejscach, w których powinny funkcjonować. Niektóre jednak z nich są zakałą i blokadą dróg. Zamiast spowalniać ruch, stają się źródłem niebezpieczeństwa. Podam przykład, który obserwuję, jeżdżąc do Warszawy – rondo sochaczewskie. A takich rond, które są potworami architektonicznymi, widziałem już kilkanaście. Te ronda, jak państwo przy okazji zobaczycie, są poobijane ciągnikami siodłowymi. Widać, że tam miało miejsce wiele kolizji i zderzeń drogowych. Kontrowersyjność tej dyskusji sprowadza się do tego, że – jak niektórzy twierdzą – rondo powstają wskutek lobbingu drogowego. Takie rondo bowiem kosztuje od 300 do 500 tysięcy zł. W mojej ocenie – patrząc na niektóre rozwiązania, które są w moim odczuciu rozwiązaniami niefrasobliwymi – bardziej wskazane byłoby przeznaczenie tych pieniędzy na doskonalenie układów komunikacyjnych na ciągach drogowych niż budowanie takich pseudorond.

Czy ministerstwo dysponuje dzisiaj, zwłaszcza w odniesieniu do dróg krajowych, oceną tych rozwiązań, które zostały tak powszechnie wdrożone w Polsce? A muszę powiedzieć, że w Europie tego typu rozwiązań i tego typu potworków i koszmarków drogowych nie dostrzegam. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.  
Potworki i koszmarki to rzecz gustu.

Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chce zabrać głos? Jeżeli nie, to jeszcze sobie pozwolę udzielić głosu. Nie mam w zasadzie pytań, chciałbym jednak przekazać kilka takich spraw również jako użytkownik dróg, obserwator.

Po pierwsze, wydaje mi się, że powinna w tym wszystkim dominować zasada, aby chociaż najmniejszy błąd kierowcy nie budził tych najtragiczniejszych skutków. Kierowcy, niestety, popełniają błędy i tego się chyba nie uniknie. Możemy dążyć do uniknięcia błędów, ale czasami błąd w jakimś tam, czy ścięciu zakrętu, czy czegoś innego, czy innej sytuacji, nie powinien powodować skutków tragicznych. A do tego, niestety, prowadzą takie sprawy, jak na przykład jakość nawierzchni. Niektóre nawierzchnie mają nie tylko, że dziury po zimie, ale pewnego rodzaju wyrzutnie. Jedzie się prosto i nagle jest wyrzutnia. Mogę pokazać kilka takich, że przy prędkości 90–100 km/h aż prawie wyniesie auto w powietrze. Uważam, że rola mediów publicznych powinna być tutaj mocno podkreślona i tak chyba przyjmujemy w stanowisku.

Obserwuję, że liczba przejść na drogach krajowych w niektórych małych miastach, miasteczkach jest zbyt duża. Zresztą już nie tylko w małych. Gdy się jedzie na przykład, Panie Profesorze, Panie Ministrze, przez Łomżę, to tam są przejścia co 50 m. Kierowca jest zirytowany liczbą przejść przez drogi publiczne, drogi krajowe, drogi ważne, przelotowe. Sprawie zaradzić mogą albo obwodnice, albo jakieś inne formy przejść: górą, dołem. Coś trzeba zrobić, żeby tego pieszego uchronić, a jednocześnie dać możliwość temu, który jedzie samochodem, płynnego poruszania się.

W ubiegłym roku poruszałem tę kwestię, ale, niestety, nie zaobserwowałem zmiany. Chodzi o światła przy przejazdach kolejowych. W moim przekonaniu na wszystkich drogach krajowych, wojewódzkich, tam gdzie jest przejazd – nawet niech tylko raz na dobę przejeżdża pociąg – powinny być światła sygnalizacyjne. Jeżeli tego nie będzie, kierowcy przyzwyczajają się do tego, że przejeżdżają, bo tam nigdy nie ma żadnego pociągu. Na przykład na wjeździe do Łomży od strony Warszawy jest taki przejazd, przez który raz na tydzień przejeżdża pociąg. Odpukać, oby nie było takiej sytuacji, że kierowca przyzwyczajony do tego, że nie ma pociągu, akurat się z nim zderzy.

Kwestia poboczy dróg, szczególnie wojewódzkich, krajowych, tych ważniejszych. One powinny być albo poszerzane, albo powinny być utwardzone. Tu trzeba coś, w moim przekonaniu, zrobić, może nawet i pomyśleć, jak skonstruować przepisy. Pieszy, jeżeli idzie w dzień, to go widać. Jeżeli jednak pieszy idzie wieczorem w warunkach ograniczonej widoczności, ubrany na szaro, i z naprzeciwka jedzie samochód, niekiedy z nie za bardzo dobrze uregulowanymi światłami, to naprawdę tego pieszego czy rowerzystę bez świateł jest bardzo trudno zauważyć. Niekiedy zauważy się w ostatnim momencie. Powinna być zasada, że pieszy, który chce iść asfaltem, musi mieć światło odblaskowe, jakąś sygnalizację, żeby go było widać. Jeżeli nie ma, to powinien – niestety – iść poboczem tak, żeby nie było następstw w sytuacji nadjeżdżającego z przeciwka kierowcy, nawet oślepionego światłami z przeciwka.

Chcę wrócić, Panie Ministrze, do tematu drzew przy drogach. Jestem, jak pan profesor wie, mieszkańcem województwa warmińsko-mazurskiego. Piękne drogi, piękne zakręty, piękne drzewa. Zakrętów jest mnóstwo i tam się nie rozwinię prędkości. Jak traktor jedzie, to go się kilometrami na drodze krajowej nie wyprzedzi. Trzeba za tym traktorem jechać, szczególnie w lato, gdy jest duży ruch. Mało tego, gdy jedzie z naprzeciwka tir, to on nie jedzie po prawej stronie, tylko on jedzie środkiem. Dlaczego? Dlatego, że korony drzew wychodzą nad jezdnię i on się boi, że będzie naruszał swoją naczepę, plandekę czy skrzynię. Wobec tego on siłą rzeczy, szczególnie na zakrętach, szczególnie przy drogach, gdzie sęki, jakieś gałęzie wychodzą nad koronę drzew, jedzie środkiem. Dlatego, mimo że ja bardzo szanuję przyrodę, uważam, że

sadźmy sto razy tyle drzew, ale w takim miejscu, żeby one oszczędzały życie ludzi. Tam, gdzie one naprawdę zagrażają bezpieczeństwu, to, Panie Profesorze, powinny być policyjne patrole, powinny być wykorzystywane wszelkie obserwacje i te drzewa, czy te konary, niestety, trzeba likwidować. Taki postulat składam, ponieważ widzę, co się dzieje przy wzmożonym ruchu, a szczególnie ruchu transportu ciężkiego. Dziękuję.

Teraz oddaję głos stronie rządowej. Kto się będzie poczuwał do odpowiedzi, to proszę bardzo. Jeżeli chodzi o sprawy, o których mówiłem, to nie dołączam do nich żadnych pytań. Dziękuję.

Proszę bardzo.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Ryszard Krystek:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Na wstępie, nim przejdę do szczegółów, chciałbym bardzo serdecznie podziękować za tak ogromną liczbę pytań. Zanotowaliśmy czternaście wypowiedzi, ale w każdym wystąpieniu było po parę pytań. Dzisiaj, jako pracownik Ministerstwa Infrastruktury, odpowiedzialny właśnie za sprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, czuję w tych wystąpieniach potężną siłę pomocy dla spraw, z którymi w tych programach, które prezentowałem, występujemy.

Sądzę, że mógłbym zaproponować taką formułę, ponieważ pytań jest rzeczywiście sporo – jeśli pan przewodniczący ją przyjmie – że przejdę bezpośrednio do pytań, według kolejności występowania, tak jak je notowałem. Szczegółowe pytania będę adresował do kolegów, aby przygotowali sobie krótką wypowiedź.

Proszę państwa, pierwsze pytanie dotyczyło badań w różnego rodzaju aspektach. Pan senator zadał na przykład pytanie o wpływ rozporządzenia dotyczącego obowiązku używania fotelików dla dzieci, przestrzegania dyscypliny. Chciałbym poinformować Wysoki Senat, że właśnie – to już trwa chyba półtora roku – kontynuujemy prace, kontynuujemy badania dotyczące zachowań użytkowników, zachowań kierowców w ruchu drogowym. Otrzymałem od kolegi informacje szczegółowe, ale dam tylko rząd wielkości, mniej więcej, jeśli chodzi o zapinanie pasów, to w zaokrągleniu 75% kierowców ma zapięte pasy i tyleż samo pasażerów na przednim fotelu. Niestety, w przypadku tylnego fotelu jest to już tylko 50%. To są badania prowadzone kompleksowo we wszystkich województwach w Polsce, kierowane przez sekretariat krajowej rady. Jeśli zaś chodzi o dzieci, proszę państwa, 80% dzieci używa urządzeń bezpieczeństwa ruchu na przedzie, z tyłu tylko 75%. To dziecko zawsze gdzieś się tam uda schować, gdy nie mamy fotelika.

Było pytanie o prędkość 50 km/h i czy spadła liczba wypadków. Oczywiście, zgadzam się z tym, że ten przepis jest odbierany – niesłusznie, ale zgadzam się z tym, że taka opinia panuje – jako martwy. Proszę państwa, postawmy sprawę tak dość klarownie, jeśli chodzi o prędkość. Po pierwsze, ustaliliśmy, za źródłami obcymi, że nie mamy żadnych wątpliwości co do tego, że jest to czynnik dominujący. Po drugie, mamy taką liczbę funkcjonariuszy policji, taką strukturę, takie drogi, takie pojazdy, jakie mamy. W związku z tym można zawsze postawić tezę, że od czegoś trzeba zacząć. Ponieważ w procesie zmniejszania prędkości z 60 na 50 km/h w obszarze zabudowanym w krajach Unii, Piętnastki, dwa lata temu ostatnie kraje – przypomnę: Irlandia, Luksemburg i Portugalia – zmniejszyły prędkość z 60 do 50 km/h. Użyliśmy więc w zeszłym roku w Sejmie argumentu, że w końcu wchodzimy do Unii i czas się dostosować.

Zgadzam się z panem senatorem, że samo wprowadzenie ograniczenia nie rozwiązuje problemu, jeżeli za jakimś aktem prawnym nie stoi system kontroli przestrzegania tego prawa. Chciałbym jednak, także nieśmiało, przypomnieć, że jakieś trzy lata temu gmina Centrum w Warszawie wprowadziła ograniczenie prędkości do 50 km/h. Nie dysponuję w tej chwili materiałami, ale chciałbym państwa zapewnić, że zaobserwowano znaczące zmniejszenie ofiar ruchu drogowego w tymże obszarze gminy Centrum.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przepraszam, o 50%, jak podpowiada mi tu kolega, w badanym okresie.

Porównanie stanu dróg polskich z sąsiadami. Oczywiście, Panie Senatorze, możemy zrobić na życzenie Senatu taką analizę. Pozostanie jedynie problem, że tak powiem, mierzenia, w jaki sposób tę sieć mierzyć. Odwołam się do kolegi z generalnej dyrekcji, by zechciał uzupełnić, jeśli będzie miał tego typu informacje.

Było pytanie, proszę państwa, powtarzające się chyba dwa razy, mianowicie o wpływ jakości dróg na wypadki. W starych źródłach, zarówno amerykańskich, jak i angielskich, podawano kiedyś mniej więcej następujące dane, dotyczące przyczyn wypadków. Otóż pojazdy w granicach 8–12%, drogi – 25–35%, a kierowca to prawie 100%. Suma jest znacznie więcej niż 100%, ponieważ mogą być wypadki, klasycznie biorąc, dwu-, trzyprzyczynowe. Proszę państwa, na podstawie tej dość prostej statystyki wyciągamy wnioski następujący. Sprawa dróg jest sprawą zapewnienia społeczeństwu mobilności. To, co resort robi w tej kwestii, obserwują to państwo na co dzień. Jest tylko jedno niebezpieczeństwo. Od kilku lat mówimy, że pierwsza trasa płatna, autostrada Kraków – Katowice, zyskała sobie miano bardzo niebezpiecznej drogi, mierząc wskaźnikiem liczby zabitych. Mógłbym zatem postawić bardzo przewrotną tezę, że skoro drogi będą dobre, to prędkość będzie wysoka i będzie więcej wypadków. Proponowałbym zatem dość ostrożnie traktować tego typu statystyki. Całkowicie jednak zgadzam się z panami senatorami w kwestii, że gdy wjedziemy na drogę z koleinami i gdy jest w nich 5 cm wody, to w pewnym momencie opony tracą kontakt z nawierzchnią i dalej tylko, przepraszam, chyba tylko zdrowaśka może człowiekowi pomóc. Tak więc problem ten znamy.

Pan minister Kaczmarek będzie mówił o sprawie wag i procesie kontroli. Nie chciałbym zbyt narzekać na obecny stan, ale zdajemy sobie sprawę z tego, że nie poprawimy tej kwestii z dnia na dzień.

Były bardzo szczegółowe pytania, dotyczące wzrostu różnego rodzaju wypadków w poszczególnych województwach. Pytanie, dlaczego? Z całą pewnością nie jesteśmy przygotowani na odpowiedź szczegółową dotyczącą każdego województwa, ale mogę państwu podać to, co uważam za właściwe, gdyż niedawno robiliśmy w naszej katedrze taką analizę.

Proszę sobie wyobrazić, jeśli popatrzylibyśmy na mapę Polski z kolorami, to na ścianie wschodniej liczba wypadków z powodu alkoholu jest obszarem dominującym. Czy jest ktoś z Suwałk? Nie. To mogę powiedzieć. Proszę pójść na targ w Suwałkach i zapytać, za ile w plastikowej butelce można kupić 1,5 l spirytusu. Efekt jest natychmiast widoczny na tym pasie Polski.

W województwie lubuskim na przykład mamy pewne problemy z pewnymi wypadkami. Z czego to się bierze? Z aspektu psychologicznego, ponieważ ludzie wracający, czy też jadący do Polski od zachodu, jadą po bardzo dobrej sieci autostrad, z wysoką prędkością, są już trochę zmęczeni, przekraczają granicę pięknej Polski i wpadają

na nasze piękne drogi. Proszę państwa, człowiek nie jest w stanie tak szybko zaadaptować się i w związku z tym natychmiast zwiększa się liczba wypadków.

Było też pytanie, dlaczego październik jest najgorszy. Tych przyczyn jest kilka. Wymienię może dwie najważniejsze. Wyjazdy na święto zmarłych, które podbijają statystykę i, proszę państwa, wywóz płodów rolnych, gdzie nawet i drogi krajowe obsługują nasze zielone pola. Wyjeżdża traktor z burakami, proszę państwa, i przez następnych parę dni, powiedzmy sobie do silnego deszczu... Tak, że jeśli chodzi o tę analizę, statystyki – rozumiem zainteresowanie tymi sprawami – ale to wbrew pozorom nie jest takie łatwe. Biorąc pod uwagę czas, bo już zamęczamy państwa dwie godziny, zachęcam, zapraszam tych z państwa senatorów, którzy są zainteresowani bliżej tą problematyką. Osobiście stawię się tutaj po to, by przygotowany w szczegółach odpowiedzieć państwu na te pytania. W sprawie wag odpowie nam pan minister Kaczmarek.

Była ciekawa propozycja, żeby przekonać producentów rowerów do pokrywania ich substancjami odblaskowymi. Proszę państwa, poszedłbym dalej. Uprzejmie proszę Wysoki Senat o to, żeby pomóc przeprowadzić ustawę, która by obligowała producenta roweru do zainstalowania oświetlenia. Stawiam proste pytanie. Jeżeli rower jest pojazdem, dopuszczonym do ruchu na drodze publicznej, to dlaczego ma nie spełniać warunków technicznych takich, jak stawiamy kierowcom? Prawda? Konkludując wypowiedź pana przewodniczącego, powinniśmy w końcu zobligować obywatela do tego, że jeżeli porusza się po drodze na pasie wspólnym z samochodami, to w porach nocnych, od zmierzchu do świtu, powinien mieć światła odblaskowe. Ciężko to przeprowadzić przez Sejm, by mogło to dotrzeć do państwa. Nie śmiałbym opowiadać anegdoty w obliczu Senatu, ale jeżeli zmęczeni dobrniemy do końca posiedzenia i pan przewodniczący pozwoli, to może opowiem.

Było pytanie o grupy wypadkowe. Proszę państwa, mamy bardzo dokładne statystyki. Sądzę, że Komenda Główna Policji byłaby w stanie odpowiedzieć na wiele państwa pytań. Proszę łaskawie pokazać raport, który co roku publikuje właśnie Komenda Główna Policji na podstawie swoich źródeł bazowych. My także z tego bardzo korzystamy. I jeżeli mogę poprosić, jeśli wolno, puścić obiegiem raport, by ci z państwa, którzy nie mieli do tej pory okazji, mogli rzucić nań okiem. Tam jest mnóstwo statystyk, o które państwo pytali. Odpowiem, że grupa wiekowa od osiemnastu do dwudziestu czterech lat, czyli młodzi kierowcy, zarówno wiekiem, jak i stażem, a zwłaszcza mężczyźni, to jest powiedziałbym grupa najwyższego ryzyka. Oni popełniają dwa razy więcej wypadków niż ich populacja w społeczeństwie. To jest najprostszą odpowiedź. Stąd też w programie pojawiały się te hasła: młody kierowca. Młody – nie tylko ten, który dopiero zaczyna.

Pani senator prosiła o rozdzielenie pieszych i rowerzystów. Chciałbym jakby zamknąć tę kwestię prostym stwierdzeniem. Pani Senator, to jest w szczegółowych statystykach, tylko że przemawiając przed tak wysokim audytorium nie wypada nam zarzucać państwa szczegółami. W związku z tym pewne dane są grupowane. Jest taki termin *unprotected* i my także użyliśmy określenia: niechronieni użytkownicy dróg. To znaczy – właśnie to, co powiedziałem chyba na samym wstępie – ci, którzy nie mają pancerza, w tych szansach podczas zderzenia nie są równi.

Oczywiście, są także podzielone chodniki i drogi rowerowe. Muszę państwu powiedzieć, że przed jakimiś dwunastoma laty, gdy rozpoczęliśmy proces budowy dróg rowerowych, to była sytuacja absolutnie patowa w Polsce, ponieważ władze, głównie

lokalne – miasta, gminy, traktowały sprawę następująco. Po co wydawać pieniądze na drogi rowerowe, skoro jest mało rowerów? Potem nagle przyszła moda na rowery górskie, prawda? Oczywiście, nie ma rowerów, czy też jest mało rowerów... Ja bałbym się jeździć po ulicy rowerem nie po drodze rowerowej. Czyli było to sprzężenie zwrotne, ale jakoś to pokonałiśmy i uważam, że jest to proces, który rozwija się pozytywnie.

Światła dzienne. Z ogromną radością witam i chciałbym serdecznie podziękować Senatowi za powrót do tej sprawy. Przegraliśmy tę sprawę w Sejmie z powodu niezbyt racjonalnego lobby motoryzacyjnego. Pozwólcie państwo, że zatrzymam się przy tym tylko na moment. Pan senator powiedział, że część użytkowników aut już jeździ z włączonymi światłami. I tu powstał problem, działający jakby w odwrotną stronę. Proszę sobie wyobrazić, że jedziecie państwo drogą. Widzicie państwo jadące z przeciwka samochody z włączonymi światłami, jeden, drugi, trzeci. W pewnym momencie robi się przerwa na wyprzedzanie. Mówię o większości dróg w Polsce, dziewięćdziesiąt parę procent, dwupasmowych, dwukierunkowych. Zabieramy się do wyprzedzania, jesteście w tejże fazie i nagle jak spod ziemi wyrasta szary samochód wtopiony w koloryt jezdni.

Proszę państwa, był tutaj odpór ze strony quasi-naukowych argumentów. Mianowicie sprawa dodatkowego zużycia paliwa i zanieczyszczenia środowiska. Bardzo proszę o włożenie tego między bajki. Proszę sobie wyobrazić, ile ma kilowatów silnik i ile watów ma żarówka. To jest poza jakąkolwiek dyskusją. Osobiście uważam, że gdyby Senat zechciał postawić tę sprawę jako konkretne oczekiwanie, to my z chęcią rozpoczniemy ten proces od nowa.

Pan senator Piwoński mówił o światłach dziennych, o tym właśnie mówiłem.

Sprawa mediów. To jest także w tych samych kategoriach – prośby. Proszę mi wierzyć, że mam osobiście od kilkunastu lat – jako że zajmuję się tymi sprawami już tak długo – zupełnie niezły kontakt z mediami. Powiedziałbym, że są to moje prywatne kontakty na zasadzie koleżeńskiej. To nie może tak być. To nie może tak długo trwać. Entuzjasta może korzystać z relacji rodzinnych, towarzyskich itd., ale to powinien być proces. To powinno być zawarte w prawie, że taka a taka ilość czasu ma być poświęcona na ważne – nie chcę zawęzać tylko do wypadków drogowych – problemy społeczne, które powinny być tematem powszechnej edukacji.

Było pytanie o zabitych i o koszty. Proszę państwa, mamy w tej chwili najnowsze dane. Straty spowodowane wypadkami drogowymi sięgają w ocenie Banku Światowego 2,3% PKB. To jest pierwsze, ważne stwierdzenie. To są ogromne pieniądze. My szacujemy, że ta kwota sięga rocznie 30 miliardów zł. Przy tym, podkreślam, to są koszty globalne, to znaczy także koszty zewnętrzne w sensie utraty produkcji, konsumpcji. Nie chciałbym wdawać się w szczegóły. Można by to zestawić z wielkością tak zwanej dziury budżetowej. Powrócę do definicji Unii Europejskiej, w której powiedziano, że jeden zabity kosztuje 1 milion euro. Oznacza to, że opłaca nam się inwestować do 1 miliona euro, sensownie, dla uratowania jednego życia ludzkiego.

W konkluzji stwierdzono, że ze względu na wysoki poziom nasycenia różnego rodzaju działalności gospodarczej w krajach rozwiniętych, w krajach Unii, bezpieczeństwo ruchu drogowego wyszło na pierwszy plan jako jedna z najlepszych form inwestowania w sensie pozyskiwania pieniędzy. Ktoś może zadać pytanie, dlaczego tak nie jest u nas? Jest jedna bardzo istotna przyczyna. Dlatego, że to państwo ze wspólnej kasy, czyli z budżetu, musi wydać pieniądze na działania prewencyjne. Zyski zaś, po-

chodzące z działania prewencyjnego, rozdzielają się na wielu partnerów. I tu trudno przekonać co do tego procesu ekonomistów.

Pytali państwo senatorowie także o sprawę ustawy o kierujących pojazdami. Nie chciałem tego mówić poprzednio, ale teraz już zostałem skłoniony do końca. Mamy bardzo poważny problem z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego. Osobiście byłem ofiarą tegoż procesu. Co to oznacza? Przygotowując tę ustawę, a także rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie egzaminowania kierowców, stawiając bariery dydaktyczne – podkreślam, dydaktyczne – czyli w dziedzinie, w której czuję się człowiekiem przygotowanym, stowarzyszone wordy metodą manewru Maginota obezły mnie, szukając dalej wsparcia. Sprawę znacie państwo z mediów, ponieważ tylko część wordów zachowała rozsądne stanowisko, że ten proces należy doskonalić etc.

Przypomnę tylko, że najważniejsze sprawy, o których w tymże rozporządzeniu mówimy, to jest, po pierwsze, wydłużenie czasu szkolenia młodego kierowcy; po drugie, zrezygnowanie z tego absurdu, bez mała wyśmiewanego przez społeczeństwo, mierzenia linijką, na ile ustawił się kandydat na kierowcę między pachołkami, podczas gdy on już nigdy potem w życiu nie będzie parkował między pachołkami. W związku z tym nasza propozycja wyprowadzenia tej kwestii do rzeczywistych warunków ruchu spotkała się natychmiast z gwałtowną reakcją tychże instytucji. Dlaczego? Dlatego, że argumentują, że to jest podniesienie poziomu ryzyka, a więc wielkości strat.

Drugi element to jest kamera i mikrofon. Kamera pozwala na obserwację pola widzenia kierowcy także w sytuacji konfliktu pomiędzy egzaminatorem, niesprawiedliwości, nazywając po imieniu. Po odwołaniu wojewoda może zmienić tę decyzję, to znaczy ma do tego warunki, ponieważ ma obraz oraz ma dźwięk, prawda?

Trzecia sprawa, istotna, którą proponowaliśmy, to była sprawa zalegalizowania obecności instruktora, który przygotowuje kandydata. Chodzi o zalegalizowanie jego obecności w samochodzie, bo do tej pory tego prawa nie miał. Reakcja była naprawdę bardzo gwałtowna. Stanęliśmy na stanowisku, że może nie w każdym przypadku, ale w przypadku niezdanego egzaminu, na życzenie osoby, która go oblała, przy zgodzie instruktora, prawo powinno dopuszczać jego obecność. Nie będzie to jednak obowiązkiem. W kwestii ustawy o kierujących pojazdami także mamy dość silny opór, ale taka jest rola administracji rządowej, by metodą łagodnej perswazji pokonywać to.

Proszę państwa, było pytanie pani senator o zderzenia ze zwierzętami. Mamy szczegółowe dane. W tejsze książeczce są podane informacje. Jeśli chodzi o kwestię grodzienia, to proszę państwa, przy obecnym stanie finansów nie wierzę w możliwość zrealizowania takiego projektu. Acz mam świadomość tego, że tam, gdzie autostrady są jakby z mocy prawa grodzone – bo tak mówi prawo – ta liczba wypadków jest praktycznie zerowa, gdyż rzeczywiście chyba tylko jakieś małe zwierzątko mogłoby się przedostać.

Podobnie jest z wypadkami na przejazdach kolejowych. Mamy statystyki z podziałem na strzeżone i niestrzeżone. Było piętnaście osób zabitych. Chciałbym dodać, Wysoka Komisjo, że wypadek na przejeździe kolejowym jest zdarzeniem medialnym wysokiej klasy. Gdybym miał popatrzeć na statystyki brutalnie, to w ubiegłym roku było dwieście osiem wypadków, piętnaście osób zabitych. W skali łącznych strat w Polsce mamy zatem znacznie ważniejsze problemy. Jednak jeszcze raz podkreślam, że jest to hasło medialne, co w żaden sposób nie usprawiedliwia ani administracji drogowej, ani kolejowej za ewidentne zaniedbania, gdy one się pojawiają.

Pani senator pytała o CEPIK, o sprawy rejestrowania wykroczeń. Marzymy o CEPIK. Kłaniam się w stronę resortu administracji. Powiem państwu dlaczego. Dlatego, że w krajach, które mają dobrze rozwinięte systemy rejestracji, w przypadku, gdy kierowca popełni dwa, trzy wykroczenia, a nie daj Boże wypadek, to może już tylko sprzedać swój uszkodzony samochód, gdyż gdy wejdzie do jakiegokolwiek ubezpieczyciela, to postawi mu tak wysoki próg, że to będzie nieopłacalne. Proszę państwa, czy może być lepsze sprzężenie zwrotne?

Kwestia rond. Proszę państwa, wykładam na politechnice od wielu lat projektowanie dróg. Historia rond jest niezbyt stara. Jakies dwadzieścia pięć lat temu Parlament Europejski zaniepokojony wysokim poziomem zabitych na skrzyżowaniach brytyjskich zlecił opracowanie odpowiedniej analizy przez brytyjski instytut światowej klasy. W wyniku tego stwierdzono, co następuje: jedynie skrzyżowania o ruchu okrężnym są w stanie spowodować zmniejszenie prędkości. W przypadku, gdy już dochodzi do kolizji, to właściwie zasługuje to jedynie na wymianę klosza w lampie czy jakąś tam drobną interwencję lakiernika. Przy tej prędkości, jaką można rozwinać na rondzie, to można sobie stłuc w samochodzie tylko nos. I to była główna idea.

Analogicznie – ci z państwa, którzy podróżują, wiedzą o tym – jest takie rozwiązanie w Stanach cztery stopy na czterech wlotach. Ci, którzy pierwszy raz spotykają się z tym, zadają proste pytanie: dobrze, a kto ma pierwszeństwo w przypadku, gdy się spotkają dwa samochody? Odpowiedź jest taka: ten, który pierwszy przyjechał. Proszę państwa, proszę łaskawie skupić się chwilę nad takim prostym problemem. Doszło do kolizji. Jak mamy stwierdzić, kto pierwszy przyjechał? Nie ma możliwości. To rozwiązanie nie zostało przyjęte nie tylko w Polsce, ale i właściwie w całej Europie właśnie ze względu na tę trudność.

Chciałbym w tym momencie jeszcze dodać, że ja się całkowicie nie zgadzam ze stwierdzeniem o porównaniu Zachodu do Polski. Byłem jedną z pierwszych osób, która w latach 1992–1993 lansowała małe ronda na wzór rozwiązań zachodnich. Oczywiście, nie wykluczam stwierdzenia, że gdzieś zostało ono błędnie zaprojektowane, z takich czy innych powodów. Ale, proszę państwa, mamy statystyki wskazujące na spadek do zera liczby zabitych. Jeszcze raz powtarzam, trudno się zabić przy prędkości, jaką możemy rozwinąć na drugim biegu.

I, by odpowiedzieć wszystkim z państwa, może panu przewodniczącemu, ponieważ...

*(Przewodniczący Wiesław Pietrzak: Ja nie zadawałem pytań.)*

Aha, to jest wyraźny sygnał, że powinienem być skończyć. Oddaję głos kolegom z uprzejmą prośbą o odpowiedź na te pytania, na które ja nie byłem w stanie odpowiedzieć.

### **Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:**

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!

Chcę podziękować za pytanie skierowane do mnie przez panią senator Berny, również pani senator Koszada była uprzejma się zapytać, co się dzieje w sprawie ważenia. Jednym z zadań inspekcji – przejęliśmy je w ubiegłym roku od Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad – jest ochrona dróg poprzez ważenie pojazdów. Zajmujemy się tym. Na granicach również urzędy celne dokonują ważenia pojazdów. Mamy sześć wag stałych, tak zwanych selektywnych, gdzie waży się wszystkie pojazdy poruszające



się po drodze; dwadzieścia cztery wagi przewoźne. W tym roku, dwa tygodnie temu, zakupiliśmy i odebraliśmy szesnaście nowych kompletów wag. Jest projekt zakupu jeszcze czterdziestu wag selektywnych na drogach, które się buduje, żeby po prostu chronić te drogi przed zniszczeniem. To dotyczy dróg krajowych.

Bardzo wiele samorządów wychodzi naprzeciw potrzebom ochrony dróg. Zakupują wagi. Korzystamy z nich, jak również z miejsc do ważenia, bo to jest największy problem, jeśli chodzi o drogi wojewódzkie i powiatowe. Tam po prostu nie ma miejsca, gdzie można zważyć pojazdy. Po prostu nie ma miejsc do ważenia i nie ma stosownych aparatów geodezyjnych, żeby takie ważenie potem mogło być uznane. Tak że tutaj samorzady też wychodzą naprzeciw. W ubiegłym roku zważyliśmy prawie sześć tysięcy pojazdów. Nałożono tysiąc trzysta pięćdziesiąt decyzji administracyjnych na kwotę ponad 3 milionów zł. Tak więc nasilamy proces ważenia. Jeśli przejmemy dwadzieścia wag selektywnych, które obecnie pozostały na granicy zachodniej i południowej, a które kiedyś obsługiwali celnicy, to mamy dostać dodatkowo w tym celu jeszcze sto osiem etatów, żeby przejąć niezagospodarowanych celników z granicy zachodniej i południowej. Pozwoli to nam na ważenie prawie wszystkich pojazdów, które będą wjeżdżać do naszego kraju, tak aby nasze drogi były bezpieczne. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos?  
Proszę bardzo.

**Podinspektor w Wydziale Koordynacji Służby Prewencyjnej  
w Komendzie Głównej Policji Ryszard Jamrozik:**

Panie Ministrze, jeżeli pan pozwoli.  
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeżeli można by się w kilku zdaniach ustosunkować do zadanych pytań. Był wywołany przez pana ministra temat CEPIK, którym zajmuje się MSWiA. Dzisiaj nie jest jeszcze uruchomiony całkowity program tego rejestru. Od kilku lat – myślę, że nie odkryję tajemnicy – jest prowadzony rejestr wykroczeń kierowców i tak zwana punktacja. To jest realizowane w ramach rozporządzeń ministra, dotyczących punktów za popełnione wykroczenia, jak i kwot mandatów karnych za wykroczenia. To jest realizowane na bieżąco. Jest to, uważam, bardzo dobry sposób wywierania presji na kierowców. Większość kierowców – myślę, że w tym gronie jest to znana sytuacja – boi się przekroczenia dozwolonej liczby dwudziestu jeden punktów w przypadku dorosłych i dwudziestu czterech w przypadku młodocianych, gdyż wiąże to się z dodatkowym egzaminem kontrolnym. Raz, że jest to sprawa finansowa, związana z opłaceniem egzaminu, bardziej natomiast dolegliwą jest sprawa zdania tego egzaminu. Jako praktyk wiem, że gros punktowiczów za pierwszym razem nie zalicza tego egzaminu. Po prostu nie znają przepisów ruchu drogowego. Przepraszam, że tak powiem, ale jest taka rzeczywistość.

Myślę, że tego rodzaju działania dają konkretne, pozytywne efekty. Tu musimy się zastanowić nad ewentualnym zaostrzeniem kryteriów. Pamiętam sytuacje sprzed kilku lat w niektórych województwach, proszę państwa, że niektórzy naczelnicy – i słusznie – wprowadzali za każdą kolizję drogową egzamin kontrolny.

Proszę mi wierzyć, że to dawało konkretne, wymierne efekty. Dzisiaj za kolizję – o ile się nie mylę – jest tylko dziesięć punktów, czyli można spowodować dwie i pół kolizji, żeby trafić na kontrolny egzamin. Kiedyś tak było w przypadku każdej kolizji, pomijając oczywiście jakieś parkowanie na parkingu, zahaczenie. Każde inne to jest zaś wykroczenie skutkowe, świadczące o małej wiedzy czy umiejętności kierującego.

Jeżeli chodzi jeszcze o pytanie dotyczące fotelików. Pan minister już wcześniej oczywiście odpowiedział, ja tylko może uzupełnię od strony policji. Oczywiście, że jest wymierny efekt pozytywny używania fotelików dla dzieci.

Pani senator postawiła kwestię, pan minister również odpowiedział, rozdzielności rowerów, motorowerów, prawda, i pieszych. W tej książeczce, naszym opracowaniu, to wszystko jest zawarte. Chętnie prześlę pocztą elektroniczną na adres Senatu informacje dotyczące lat 2000–2004. Jeżeli to będzie pomocne w realizacji bezpieczeństwa drogowego, bardzo chętnie to uczynimy.

Jeżeli chodzi zaś o wybuchy przy zdarzeniach drogowych, policja nie prowadzi tego typu statystyk. Jeżeli mówimy o innych przypadkach, przypuścimy przewóz materiałów niebezpiecznych, to do roku ubiegłego prowadziliśmy statystykę w zakresie udziału tych pojazdów w wypadkach. Sama nazwa – transport materiałów niebezpiecznych jest dość straszna, jednak pojazdy, które to przewożą są bardzo bezpiecznymi pojazdami. Z roku na rok, jak pamiętam, statystyki spadały, zarówno w zakresie udziału tych pojazdów w wypadkach, jak i w zdarzeniach rozszczelnienia, czyli wydostania się przewożonego materiału niebezpiecznego.

Jeżeli chodzi o kwestię gaśnicy, to policja nie prowadzi tego typu statystyk. Z praktyki zawodowej wiem zaś, że nie było – to pojęcie względne, prawda – zbyt dużo przypadków czy przynajmniej ja nie słyszałem o przypadku wybuchu pojazdów. To, że jest wymóg formalny posiadania gaśnicy, uważam za stosowne. W sytuacji, gdy nawet silnik zacznie płonąć, to rzeczywiście można go ugasić. Jakkolwiek niektórzy kierowcy nie znają zasad, gdyż jeżeli otworzą maskę silnika, czyli dostarczą źródło tlenu, to przynosi to odwrotny skutek. Trudno więc mi odpowiedzieć na to pytanie. Nie prowadzimy tego typu statystyk.

Dwa zdania na temat młodych czy starych kierowców. Policja przy zdarzeniach drogowych ocenia kierowcę po dacie wydania uprawnienia. Niejednokrotnie to jest ciemna liczba albo wręcz odwrotnie świadcząca o sytuacji. Niejednokrotnie ktoś, kto uzyskał prawo pół roku temu, na bieżąco kieruje pojazdem. Z mojej praktyki zawodowej wynika, że wiele osób zdobywa prawo jazdy dla mody i przez najbliższe nawet lata nie korzystają z pojazdu. Pierwsze ich jazdy po zdaniu egzaminu to jest okres miesięcy, a nawet lat. Dlatego używanie tej statystyki może doprowadzić do błędnej czy mylnej oceny udziału poszczególnych kategorii uczestników ruchu drogowego pod względem stażu za kierownicą. Prowadzimy informacje, uwzględniając tylko datę wydania prawa jazdy, ale naprawdę jesteśmy może w błędzie co do liczby przejechanych kilometrów. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania?

Pan minister Gołębiewski.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu  
Henryk Gołębiewski:**

Bardzo dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje! Szanowni Państwo!

Pragnę odnieść się do początku wypowiedzi pana senatora Sergiusza Plewy. Otóż być może nieprecyzyjnie wyeksponowałem, że to obniżenie trzynastoprocentowe dotyczy lat 2004–2010. A pan senator, podkreślając walor obniżenia stwierdził, że 2004–2003.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak. 2000–2004. To jest to trzynastoprocentowe obniżenie.

Pan senator interesował się skalą wypadków na przejściach przy szkołach, gdzie są osoby, które zabezpieczają to przejście. Te osoby są różnie określane. Pragnę powiedzieć, że przeprowadzono badania po dwóch latach funkcjonowania tych właśnie osób i stwierdzono, że nie wystąpił żaden wypadek w Polsce na przejściu przy szkołach. Niestety, od momentu w ogóle zaistnienia tych osób bardzo gwałtownie zmniejszyła się liczba osób, które dbają o dzieci przechodzące przy szkołach. Chyba mogę zaryzykować pogląd, że im większe miasto, tym tendencja do zmniejszenia liczby tych właśnie osób – jako że samorządowcy finansują od pewnego momentu ich zatrudnienie – jest większa. Są miasta metropolitalne, które w ogóle zlikwidowały tę formę zabezpieczenia przeprowadzania dzieci. A powiem, że są miejscowości mniejsze, które nie tylko utrzymują, ale nawet zwiększają tę liczbę etatów.

Chciałbym odnieść się do tych trudów związanych z dynamicznym, co bardzo cieszy, zainteresowaniem, korzystaniem z rowerów. Ostatnie lata dokumentują, że liczba sprzedanych rowerów sięga rocznie miliona. Stąd też bardzo chwalebne są poczynania miast. Chyba mogę powiedzieć, jako osoba od kilku miesięcy będąca w Warszawie, że Warszawa zrobiła tutaj bardzo duży postęp. Właśnie te rozwiązania poprawiają bezpieczeństwo, a jednocześnie w bardzo szczególny, pozytywny sposób wpływają na szeroką gamę walorów, związanych z korzystaniem z tego, co daje rower.

Chciałbym powiedzieć – przywołując bardzo komunikatywną wypowiedź pana senatora Zbyszko Piwońskiego, że obraz jest szczególnym instrumentem poznawczym – że pozwoliliśmy sobie podkreślić w naszej informacji podjęte działania pod auspicjami ministra edukacji narodowej i sportu, między innymi konkurs, zwany „Szacunek dla bezpieczeństwa”. Chodzi o to, aby poprzez filmy zrealizowane przez młodzież dokumentować zagrożenia. Takim bardzo aktualnym przykładem, dość różnie odbieranym, bywa że kontrowersyjnym, jest inicjatywa Komendy Stołecznej Policji, która z kuratorium przygotowała film, obrazujący drastyczność wypadków spowodowanych przez młodych kierowców, przez młodzież. Nie będę rozwijał tragizmu, jaki obserwujemy, po powrotach z dyskotek, z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę. Z tym, że prezentacja filmu odbywa się za zgodą rodziców i za zgodą dyrekcji. Jest to bardzo szczególne doznanie. Nie chcę uogólniać walorów, ale wydaje mi się, że jest to mimo wszystko właściwy kierunek.

Chciałbym, powodowany dwukrotną, jeżeli dostrzegłem, wypowiedzią, pana ministra Ryszarda Krystka – wnoszącą, aby Wysokie Komisje w sposób bardzo szczególnie podkreślały walor i potrzebę zintensyfikowania oddziaływań mediów publicznych, szczególnie telewizji – coś zasugerować. W styczniu premier Marek Belka powołał zespół do spraw strategii rozwoju radiofonii i telewizji, któremu przewodniczy sekretarz stanu, pani

minister Odorowicz. Mam przyjemność być członkiem tego zespołu. Oczywiście, możliwie szybko zaprezentuję ten fragment sugestii. Jednakże walor oficjalnego jej zaprezentowania i skierowania do pani minister Agnieszki Odorowicz – jako szefowej tego zespołu – ze strony Wysokich Komisji, jeżeli państwo uznacie za stosowne, będzie bardzo istotny. Dlaczego? Chodzi o to, aby programy, poprzez reklamę w mediach publicznych, były bardziej optymalnie wykorzystane w celu szeroko pojętej działalności edukacyjnej.

Dodam również, że z wielkim wysiłkiem argumentujemy kierownictwu telewizji – wykupujemy bowiem te programy za bardzo znaczące kwoty – aby walor abonamentu w istotnym stopniu przyczynił się do obniżenia kosztów. Nie chcę wspominać o szczególnych walorach dydaktycznych programów, które są emitowane o barbarzyńskiej porze. O tym też mówiliśmy. W związku z tym pozwalam sobie w finale swojej wypowiedzi wnieść tę sugestię na ręce państwa senatorów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

Czy ktoś chce jeszcze zabrać głos?

Z obowiązku zadaję pytanie, czy wszyscy zostali zaspokojeni odpowiedziami?

(*Senator Elżbieta Streker-Dembińska: Nie otrzymałam odpowiedzi na swoje pytanie.*)

Proszę je przypomnieć.

(*Senator Elżbieta Streker-Dembińska: Kiedy wrócą na autostrady ciężarówki?*)

Aha, Konin.

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Ruchu  
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad  
Jacek Gacparski:**

Przepraszam, nie było moją wolą unikanie odpowiedzi na ten temat, wręcz przeciwnie. Ale jeżeli już tak się stało, że zabieram głos, to chciałbym poruszyć kilka kwestii, które były poruszane, a które związane są również z tym, o co pytała pani senator. Mianowicie chodzi o wpływ jakości nawierzchni na liczbę wypadków. Będziecie się państwo śmiać, ale ten wpływ jest paradoksalny.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Im gorsza nawierzchnia, im więcej dziur i brakuje oznakowania, to ta jest bezpieczniejsza. Oczywiście, nie można doprowadzić sprawy do absurdu, bo można byłoby zostawić wszystkie drogi dziurawe tak, żeby nie można było po nich przejechać albo żeby można było przejechać z prędkością 20 km/h, co sprowadzałoby efektywność ruchu do absurdu. Tak to jednak wygląda. My wykonujemy wiele zadań, żeby poprawić stan nawierzchni, z tym że wtedy bardzo często przy poprawie stanu nawierzchni obserwujemy zjawisko polegające na wzroście liczby wypadków. Poprawiają się warunki ruchowe, poprawia się komfort jazdy, a w związku z tym wzrasta liczba wypadków. Staramy się sterować przekrojem, zawężać przekroje, a nie poszerzać je, po to, żeby liczba tych wypadków nie wzrastała.

Istnieje poważna kwestia, z którą mamy w tej chwili do czynienia w naszym kraju, mianowicie w sytuacji, kiedy realizujemy bardzo śmiały program budowy auto-

strad, nieco zmieniły się priorytety. Priorytetem nie jest już utrzymanie dróg. Pewne rzeczy odbywają się kosztem utrzymania dróg. To trzeba sobie jasno powiedzieć. Mało kto zdaje sobie sprawę, że autostrada następnego dnia po wybudowaniu już wymaga utrzymania. Kwestia tego, jak ona będzie utrzymywana i jej koszty powinny być brane pod uwagę na etapie budowania.

Kilka słów w sprawie Konina, takiej najbardziej drastycznej, gdzie jest sytuacja, że na odcinku płatnym znacznie zmniejszył się ruch samochodów ciężarowych. Samochody ciężarowe w celu unikania opłat przeniosły się na drogę nr 92, powodując określone problemy. Generalna dyrekcja, czyniąc co w jej mocy, starała się ruch na drodze nr 92 uspokoić, skanalizować, w jakimś sensie utrudnić nawet poruszanie się, zniechęcić kierowców samochodów ciężarowych do jazdy tą drogą. Te działania, muszę powiedzieć, mimo poważnych kosztów, jakie zostały poniesione, nie przyniosły oczekiwanych skutków. W dalszym ciągu ciężarowe samochody wybierają tę drogę, gdyż kwota opłaty jest bardzo znacząca – 27 centów za 1 km. Ona jest dużo wyższa niż na przykład w Niemczech – gdzie opłata wynosi 9–12 centów. Musimy sobie zadać pytanie, czy system, w którym wybudowane autostrady wchodząc w system opłat, powodują obniżenie ruchu, czy on ma na dłuższą metę sens? Podejrzewam, że wylewamy dziecko z kąpielą.

Wracając jeszcze do Konina. Sytuacja wygląda tak, że w tej chwili przejazd przez miasto Konin został zarządzeniem prezydenta miasta praktycznie zamknięty. Planowane jest również zamknięcie drogi dla przejazdów samochodów ciężarowych na drodze wojewódzkiej nr 487, o ile dobrze pamiętam. Możemy mieć do czynienia z sytuacją – a jeszcze wchodzi w rachubę protesty podejmowane przez mieszkańców – w której przejazd samochodami ciężarowymi drogą alternatywną będzie niemożliwy. Przestaniemy mieć do czynienia z drogą alternatywną.

Ustawa mówi, że autostrada płatna może istnieć w sytuacji, kiedy mamy dostęp do drogi alternatywnej. Możemy znaleźć się w bardzo poważnym kłopotcie. Sformułowano obietnice, że na początku kwietnia, na początku maja będzie zlikwidowana opłata dla samochodów ciężarowych. Z powodu konieczności zmian ustawowych było to niemożliwe. Słyszałem o planach, że być może uda się to zrobić na początku lipca. Gwarancji na to chyba nikt nie da. Ustawa jest w Sejmie. Czy tak się stanie?

#### **Senator Elżbieta Streker-Dembińska:**

Jeżeli można...

To wszystko już wiemy. My tam żyjemy. Może byłabym w stanie podać panu w tej chwili nawet więcej informacji. Moje pytanie jest takie. Ja wiem, że w ubiegłym tygodniu na posiedzeniu Rady Ministrów został przyjęty ten dokument, że wymaga zmiany trzech ustaw. Moje zaś pytanie idzie w takim kierunku: czy ten dokument trafił już do Sejmu? Czy te dokumenty trafiły już do Sejmu i czy są przedmiotem jego obrad?

#### **Główny Inspektor Transportu Drogowego Seweryn Kaczmarek:**

Nie chciałbym wchodzić w nieswoje kompetencje, ale byłem obecny na posiedzeniu Sejmu, gdzie było pierwsze czytanie ustawy o drogach publicznych. Przewodniczący Komisji Infrastruktury, wszystkie kluby zaapelowali, żeby do tego projektu poselskiego – to jest krótka ustawa o obciążeniach, brakuje jej – wnieść właśnie

te trzy przepisy. Jeśli będzie zgoda – sądzę, że będzie w tym przypadku konsensus – to posłowie Komisji Infrastruktury wniosą tę ustawę. Ona jest konsultowana. Tam było kilka jeszcze sprzecznych problemów kompetencyjnych. Mając doświadczenie sejmowe, sądzę, że w ciągu miesiąca można przeprowadzić proces legislacyjny. Uważam, że w tej sprawie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie może nic więcej zrobić. Jest wola. Jest przygotowany system wydawania biletów zerowych. Ta sprawa jest już w pełni dopracowana. Tak że wszystko jest przygotowane. Jest tylko kwestia, żeby to zmienić natychmiast po wejściu w życie tej ustawy, gdyż nikt nie może zrobić tego na swoją odpowiedzialność bez zmiany przepisów ustawowych. Jeśli projekt ustawy o drogach publicznych zostanie zaakceptowany w drugim czytaniu, to po prostu, Pani Senator, sądzę, że po miesiącu prac ta ustawa powinna wyjść z parlamentu.

### **Senator Elżbieta Streker-Dembińska:**

To jest kolejny miesiąc. Czekamy od ubiegłego roku, a omawiamy sprawozdanie, czy informacje za rok 2004. Niemniej jednak dziękuję za tę informację i mogę państwu zapewnić, że takie systemowe rozwiązanie tego problemu – bo dotyczyć będzie nie tylko autostrady A-2, ale wszystkich autostrad – spowoduje, że na pewno będzie bezpieczniej na drogach krajowych i lokalnych.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś nie otrzymał odpowiedzi? Rozumiem, że wszyscy są usatysfakcjonowani.

Szanowni Państwo! Korzystając z sugestii, którą podał kolega przewodniczący, że możemy się również posiłkować przy przyjętym stanowisku z dzisiejszego posiedzenia ubiegłorocznym stanowiskiem, myślę, że dzisiaj nie będziemy go automatycznie przyjmować. Trzeba dodać nowe sprawy, zmodyfikować, uaktualnić, przemyśleć, zredagować i spotkamy się na oddzielnym posiedzeniu. Czy jest zgoda? Jest zgoda.

W prezydium rozmawialiśmy jeszcze o tych światłach, na spokojnie, żeby emocjonalnie nie podejmować decyzji. Być może wystąpimy z wnioskiem, aby nowelizacja wyszła właśnie od naszych komisji z Senatu jako pokłosie dzisiejszego posiedzenia, zdając sobie z tego sprawę, Panie Ministrze, że najkrótsza droga jest wtedy, gdy rząd wniesie nowelizację.

*(Głos z sali: Projekt poselski.)*

Albo projekt poselski. Projekt senacki to jest dłuższa droga. Tak że mamy tego świadomość.

Chcę bardzo serdecznie w imieniu państwa przewodniczących wszystkich trzech komisji, w imieniu państwa senatorów, podziękować stronie rządowej, przede wszystkim za materiał, który w moim przekonaniu jest bardzo dobrze przygotowany pod względem merytorycznym, za przedstawione nam tutaj tezy, za wystąpienia wszystkich państwa. Dziękuję również państwu senatorom za aktywność.

Panie Ministrze, Panowie Ministrowie, wszyscy tutaj obecni, oby nasze posiedzenie i nasza dyskusja przyczyniły się chociaż odrobinę do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, to już będzie to ogromny sukces.

Dziękuję serdecznie w imieniu państwa przewodniczących komisji infrastruktury...  
(*Głos z sali*: Skarbu Państwa.)

...Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego – takie są rozwinięte nazwy komisji – za udział w posiedzeniu.

Zamykam posiedzenie wszystkich trzech komisji.

Dziękuję bardzo.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 40)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Andrzej Troszyński

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 7 egz.

ISSN 1643-2851