

Warszawa, 28 września 2011

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

Informacja prasowa

„Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w programach partii politycznych – wybory 2011”

Politycy dyskutowali o tym jak ograniczyć liczbę ofiar wypadków drogowych – debata na temat bezpieczeństwa drogowego przed wyborami 2011.

PO: *„W Polsce wydaje się mnóstwo pieniędzy na spoty, na billboardy, także przez spółki Skarbu Państwa, w przypadku których nie ma do czynienia z prewencją a tylko z działaniem marketingowym i to o wątpliwej skuteczności”.*

PiS: *„na czele Krajowej Rady BRD powinien stanąć premier”*

PSL: *„Bezpieczeństwo ruchu drogowego nie może być tanie!”*

SLD: *„Jeżeli nie będziemy mieli wystarczającej ilości nowoczesnych dróg ciężko mówić o poprawie bezpieczeństwa drogowego”*

28 września br. w siedzibie Banku Światowego w Polsce odbyła się kolejna już Debata przedwyborcza „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w programach partii politycznych”

Punktem wyjścia do dyskusji był fakt, że pomimo poprawy bezpieczeństwa drogowego w latach 2008-2010, Polska nadal jest jednym z państw Unii Europejskiej, gdzie śmiertelność na drogach jest największa.

W czasie ostatniej kadencji Sejmu zostało przyjętych kilka ważnych ustaw wpływających na bezpieczeństwo na drogach. Między innymi są to: tak zwana Ustawa Fotoradarowa czy Ustawa o Kierujących Pojazdem. Jednocześnie trwają prace nad budową nowych dróg oraz remonty starszych odcinków. Czy te wszystkie działania są wystarczające? Co planują przedstawiciele partii politycznych w nowym Sejmie?

W debacie głos zabrali: poseł Bogusław Kowalski (PiS), Wojciech Matyjasiak (PjN), poseł Wiesław Szczepański (SLD), poseł Janusz Piechociński (PSL), poseł Michał Szczerba (PO).

Przeciwko proponowanym przez Parlament Europejski ograniczeniom prędkości w miastach do 30km/h opowiedzieli się przedstawiciele pięciu partii parlamentarnych. Większość polityków popiera natomiast zalecenia PE wprowadzenia obowiązku instalowania obowiązkowych blokad antyalkoholowych w nowych autach (czyli urządzenia automatycznie wykrywającego podwyższoną zawartość alkoholu w wydychanym przez kierowcę powietrzu i np. blokującego zapłon.

Poseł Janusz Piechociński (PSL) uznał dodatkowo, że warto zmienić kodeks drogowy – i tym mają się zająć na początku nowej kadencji. *„W brd już nie będzie większych rewolucji – wymagane jest metodyczne i konsekwentne analizowanie i poprawianie oraz monitoring i kontroling istniejących już procesów i wyciąganie wniosków. Jeżeli nie będziemy uczyć się na własnych błędach to będzie to miało dramatyczny skutek – powinniśmy podglądać też te dobre wzorce”. Zaraz po wyborach chcemy przeprowadzić kolejny monitoring ustawodawstwa i kolejnych działań, wyspecyfikowanie miejsc, gdzie te wypadki niebezpieczne się powtarzają i tam inwestować w działania brd”* powiedział.

SLD podkreśla, że Polska jest potentatem na rynku firm transportowych, ale nie mamy wystarczającej liczby profesjonalnych kierowców – dlatego ich celem jest wyposażenie ośrodków szkoleniowych w niezbędne symulatory i urządzenia nauki jazdy. „Jeżeli nie będziemy mieli wystarczającej ilości nowoczesnych dróg ciężko mówić o poprawie bezpieczeństwa drogowego”. Poseł zwrócił jednocześnie uwagę, że jak dotychczas „prywatny inwestor buduje szybciej niż państwo”.

Bogusław Kowalski, PIS: *„Brak bezpieczeństwa kosztuje jeszcze więcej niż inwestycja w bezpieczeństwo. Obecny stan bezpieczeństwa kosztuje około 30 mld złotych rocznie gospodarkę narodową.. Należy zwiększyć nakłady na infrastrukturę całej sieci drogowej a nie tylko najważniejszych dróg – to może przynieść największa poprawę. Należałoby kontynuować program „Redukcji (naprawy) miejsc niebezpiecznych” – który był sukcesem. Przykłady pokazują, że wypadki powodowane są również przez błędy w budowie dróg. Centralny organ koordynujący prace brd (Krajowa Rada BRD) wymaga reformy - Na czele tej rady powinien stanąć premier – aby udrożyć w międzyresortowych tarcjach priorytety brd oraz podnieść rangę tego problemu. Trzeba na większą skalę stosować audyt projektów drogowych od strony brd – to się opłaca. szkolenie kierowców powinno być częścią oświaty publicznej”.*

PO stawia głównie na edukację społeczeństwa w zakresie brd. Ich celem jest promocja alternatywnych środków komunikacji, stworzenie systemów finansowania inwestycji brd oraz skutecznie zabieganie o środki z UE na infrastrukturę a następnie rozliczanie z efektu prowadzonych działań i wydanych pieniędzy przez Obserwatorium BRD.

„Prawo drogowe nie może być liberalne. Potrzebna jest fachowa kontrola i wyznaczenie konkretnych ról konkretnych jednostek zajmujących się bezpieczeństwem. Jeżeli chodzi o miasta to PJN stawia na zintegrowany transport w miastach – dlatego najważniejszą dla nas obecnie inwestycją jest jak najszybsze oddanie II linii metra.” – powiedział Wojciech Matyjasiak z PJN.

Partnerstwo zamierza aktywnie monitorować działania polityków i systematycznie zestawiać złożone w kampanii obietnice z faktycznie podejmowanymi działaniami. Prezes Zarządu PBD Bartłomiej Morzycki: *„Dzisiejsza debata była jednym z najważniejszych działań Partnerstwa, gdyż niezależnie od wielu pożytecznych akcji jakie na co dzień podejmujemy to bez wsparcia politycznego i zrozumienia problemów z jakimi się spotykamy przez czołowych polityków nie uda się osiągnąć trwałej poprawy sytuacji na drogach. Potrzebne są działania legislacyjne, systemowe. Obecność na debacie czołowych posłów z sejmowej komisji infrastruktury, zaangażowanych od dawna w sprawy bezpieczeństwa drogowego pozwala mieć nadzieję, że nie skończy się na ustnych deklaracjach tylko na konkretnych działaniach przez najbliższe 4 lata”.*

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (Partnerstwo) jest inicjatywą non-profit na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, której członkami są przedstawiciele wszystkich trzech sektorów: biznesu i organizacji pozarządowych (stowarzyszenia i fundacje) oraz administracji rządowej. Partnerstwo powstało z inicjatywy i jest afiliowane przy Global Road Safety Partnership w Genewie, międzynarodowej organizacji pracującej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zrzeszającej biznes, organizacje pozarządowe i rząd. GRSP działa na rzecz trwałego ograniczenia liczby wypadków drogowych w krajach przechodzących proces transformacji. Partnerstwo zrzesza kilkanaście firm: 3M, ABB, Arval, Mercedes-Benz, Evo Bus, DHL Express, General Motors, Michelin, Renault, Shell, Total, Sanofi, Exxon Mobil, Raben Group i PZU oraz organizacje pozarządowe i stowarzyszenia: Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”, Polski Czerwony Krzyż, Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo”, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, AutomobilKlub „Flota Auto Biznes, Fleet Meetings, Gazeta Bankowa, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, Instytut Transportu Samochodowego, Polska Agencja Prasowa, Polskie Stowarzyszenie Motorowe, Fundacja Integracja, Safe Drive Polska, Szkoła Jazdy Renault, Keralla Research, Polska Agencja Prasowa, Polskie Stowarzyszenie Motorowe, Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej. Partnerstwu patronują: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Bank Światowy i GRSP.

Więcej informacji: www.pbd.org.pl

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

Kontakt: Boris Poleganow, email boris.poleganow@pbd.org.pl, telefon 608 622 297