

Dagmara JANKOWSKA-KARPA, Justyna WACOWSKA-ŚLĘZAK

SYSTEM OCENY STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DLA OBSZARU EUROPY ŚRODKOWEJ

Streszczenie

W artykule opisano system oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który został stworzony w ramach realizacji projektu europejskiego SOL – Save Our Lives – Kompleksowa Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Europy Środkowej. System oceny obejmuje cztery najważniejsze elementy: ocenę stanu brd w regionie, analizę interesariuszy, ocenę kompetencji instytucji oraz badanie opinii społecznej przeprowadzone wśród uczestników ruchu drogowego. Ten ostatni element został szerzej przedstawiony w artykule.

WSTĘP

Projekt SOL – Save Our Lives, współfinansowany z funduszy europejskich z Programu Operacyjnego – Europa Środkowa, w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej był realizowany przez konsorcjum partnerów pochodzących z obszaru Europy Środkowej. Jego głównym celem było opracowanie strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd), którą będzie można łatwo realizować i adaptować w zróżnicowanych warunkach Europy Środkowej. Proces ten powinien przebiegać przy udziale społeczności lokalnych, w ramach których należy stworzyć kompetentne struktury zarządzające. Ich zadaniem byłoby rozwiązywanie problemów związanych z negatywnymi i nieprzewidywanymi skutkami transportu drogowego. W związku z tym, w ramach projektu została utworzona sieć zaangażowanych społeczności lokalnych, które mogą wymieniać się dobrymi praktykami i doświadczeniami. Aktywność tej sieci to również mobilizowanie odpowiednich osób do podejmowania działań zmierzających do ograniczenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar na swoim terenie oraz wypracowanie efektywnych i skutecznych rozwiązań w kontekście zrównoważonego transportu. W efekcie realizacji projektu powstał system służący ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w różnych regionach Europy Środkowej.

1. PROJEKT SOL I SYSTEM OCENY STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Realizacja projektu SOL przebiegała w podziale na 6 pakietów zadaniowych:

WP1 – Zarządzanie projektem.

WP2 – Komunikacja, zarządzanie wiedzą i rozpowszechnianie wyników.

WP3 – Ocena stanu brd w obszarze Europy Środkowej i grup interesariuszy.

WP4 – Regionalne programy poprawy brd oraz rozwój kompetencji kadr.

WP5 – Wdrażanie regionalnych programów brd.

WP6 – Zatwierdzenie, wykorzystanie oraz transnarodowa sieć instytucji brd w obszarze Europy Środkowej.

Instytut Transportu Samochodowego był odpowiedzialny za realizację pakietu WP3 – Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Europy Środkowej. W ramach swojego zadania ITS opracował narzędzia pozwalające na przeprowadzenie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionach biorących udział w projekcie. Na podstawie oceny wskazano główne problemy

bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionach partnerskich, które były rozwiązywane w dalszej części realizacji projektu.

Projekt realizowany był w kilku etapach. Działania rozpoczęły się od ustanowienia regionalnych grup interesariuszy związanych z problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Następnie dokonano oceny stanu brd przy wykorzystaniu specjalnie do tego celu stworzonych narzędzi. Kadra zajmująca się w swoim regionie problemami brd przeszła szkolenie, które miało na celu przygotowanie jego uczestników do prawidłowego posługiwania się wspomnianymi narzędziami oraz wykorzystaniem wiedzy pochodzącej z przeprowadzonych analiz stanu brd. Na tej podstawie możliwe było stworzenie dopasowanych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego i planów działań dla wspólnoty lokalnej. Kolejnym etapem było wdrożenie konkretnych rozwiązań zapisanych w strategii i określonych planem działania w miastach/regionach.

Wizję SOL, której założeniem było, iż miasta/regiony pozostają wolne od wypadków i ich ofiar zaprezentowano na rys. 1. Zakładała ona, że tylko na podstawie dokładnych badań i analiz można stworzyć innowacyjne programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do tego celu należy efektywnie wykorzystać możliwości komunikacji i rozpowszechniania informacji oraz istniejące dobre praktyki w tym zakresie. Istotnym elementem jest również zbudowanie partnerstwa obejmującego przedstawicieli różnych sektorów. Kolejną ważną kwestią jest zaangażowanie społeczności lokalnych, aktywnych i zdeterminowanych w dążeniu do celu i efektywnego zarządzania brd. Ostatnim elementem tej wizji było stworzenie transnarodowej sieci powiązań, która pomoże w skutecznej realizacji strategii poprzez wymianę wiedzy, doświadczeń, dobrych praktyk oraz szeroko rozumianą współpracę.



Rys. 1. Wizja SOL

W ramach pakietu zadaniowego WP3 dokonany został przegląd dobrych praktyk z zakresu działań w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Zidentyfikowano i wybrano interesariuszy projektu (czyli najważniejszych instytucji/ekspertów) oraz wszystkich potencjalnych współpracowników. Na podstawie analizy wcześniej podejmowanych działań, ich efektów oraz przeglądu literatury opracowano narzędzie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych miastach/regionach, jak i narzędzie oceny zdolności, predyspozycji i kompetencji poszczególnych instytucji i ich kadr do podejmowania działań mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście/regionie.

Integralną częścią oceny sytuacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie było również przeprowadzenie badania opinii społecznej, które jest scharakteryzowane w rozdziale 2 niniejszego artykułu. Jego celem było zapoznanie się z poglądami mieszkańców na temat zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i postrzeganiem przez nich problemów transportowych w regionie.

Poniżej, na rysunku 2 przedstawiono schemat systemu oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, według którego w ramach projektu SOL zostały zidentyfikowane główne problemy brd w wybranych lokalizacjach oraz sporządzono raport z tych prac. Na ocenę tę składają się wyniki: analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, analizy interesariuszy (m.in. stopień wpływu zainteresowanych osób, instytucji na realizację projektu), oceny kompetencji instytucji oraz badania opinii społecznej.



Rys. 2. Schemat systemu oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie w ramach projektu SOL

2. BADANIE OPINII SPOŁECZNEJ DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO I MOBILNOŚCI

2.1. Cel badania

Głównym celem przeprowadzenia badania opinii społecznej w ramach projektu SOL było poznanie opinii respondentów na następujące tematy:

- preferencje transportowe i formy podróżowania oraz zależności pomiędzy bezpieczeństwem ruchu drogowego a zrównoważoną mobilnością,
- zachowania respondentów w ruchu drogowym, postrzeganie przez pieszych, rowerzystów i kierowców ryzyka wypadku drogowego w porównaniu do zagrożeń w innych obszarach życia,
- postrzeganie ryzyka wystąpienia obrażeń dzieci w ruchu drogowym,

- czynniki ryzyka w ruchu drogowym w danym regionie i sposoby rozwiązywania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego przez władze lokalne/regionalne.

Wyniki badania opinii społecznej zostały wykorzystane m.in. do:

- wsparcia opracowania strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zwrócenia uwagi władz lokalnych/regionalnych na opinie i poglądy mieszkańców na temat sytuacji brd oraz kwestii związanych z mobilnością w regionie.

2.2. Metodologia badania

Badanie opinii społecznej w ramach projektu SOL zostało przeprowadzone metodą ilościową przy pomocy kwestionariusza internetowego. Dane były zbierane online. Kwestionariusz został przygotowany przez Agencję Psyche z Warszawy przy współpracy Instytutu Transportu Samochodowego, GRSP (Global Road Safety Partnership) oraz partnerów projektu. Ankieta z języka angielskiego została przetłumaczona na języki narodowe partnerów projektu: polski, czeski, słowacki, słoweński, niemiecki, węgierski i włoski. Kwestionariusz został umieszczony na specjalnej platformie internetowej mysurveylab.com.

Tab. 1. Kwestionariusz ankiety badania opinii społecznej SOL

1.	<p>W jaki sposób podróżujesz do pracy/szkoły:</p> <p>Samochodem Autobusem Pociągiem Motocyklem Rowerem Pieszco W inny sposób Nie pracuję /nie chodzę do szkoły</p>
2.	<p>Jak oceniasz odległość do:</p> <p>Pracy/szkołykm Lokalnego sklepukm Urzędów (np. ratusz gminy/urząd miejski, sąd, urząd skarbowy itp.)km Pocztykm Najbliższego przystanku autobusowego/tramwajowego/stacji kolejowejkm</p>
3.	<p>Ile kilometrów dziennie średnio pokonujesz? ... km</p>
4.	<p>Jak oceniasz transport publiczny w swoim regionie (autobusy, lokalne pociągi, tramwaje, metro itp.)?</p> <p>Dostępny Punktualny Komfortowy Bezpieczny Dogodny rozkład jazdy Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo</p>
5.	<p>Jak bezpieczne są drogi w twoim regionie?</p> <p>Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo</p>
6.	<p>Czy uważasz, że poniższe rozwiązania poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego?</p> <p>Fotoradary Zaostrzone przepisy dot. prowadzenia pojazdu po alkoholu Pasy bezpieczeństwa</p>

	Foteliki dla dzieci Obowiązujące limity prędkości Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo		<ul style="list-style-type: none"> pasów • Prowadziłeś pod wpływem alkoholu • Przekraczałeś dozwolone limity prędkości 1 - nigdy, 2 – bardzo rzadko, 3 – rzadko, 4 - czasami, 5 – często, 6- bardzo często, 8 – zawsze
7.	Czy uważasz, że w Twojej okolicy jest wystarczająca liczba?: Ścieżek rowerowych Parkingów dla rowerów Chodników Oświetlonych przejść dla pieszych Przejść dla pieszych (tzw. zebr) Dobrze oświetlonych ulic Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo	16.	Czy chodziłbyś częściej pieszo, jeśli? <ul style="list-style-type: none"> • Poprawiono by chodniki • Przejścia dla pieszych były bliżej • Ulice były bardziej oświetlone • Na ulicach był monitoring • Kierowcy byli ostrożniejsi, zatrzymywali się, abyś mógł przejść przez ulicę Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo
8.	Ile razy zostałeś zatrzymany przez policję w ramach kontroli drogowej w ostatnich 12 miesiącach?	17.	Czy jeździłbyś rowerem częściej, jeśli? <ul style="list-style-type: none"> • Byłoby więcej ścieżek rowerowych • Byłoby więcej parkingów rowerowych • Ulice byłyby oświetlone Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo
9.	Jak oceniasz prawdopodobieństwo zatrzymania Cię przez policję za wykroczenia drogowe? Skala: 1- bardzo małe, ..., 7 - bardzo duże		Informacje o respondencie Płeć Kobieta Mężczyzna Rok urodzenia: Miejsce zamieszkania / kod pocztowy: Wykształcenie: Podstawowe Gimnazjalne Średnie Zawodowe Wyższe Czy posiadasz prawo jazdy? Tak Nie Ile lat czynnie prowadzisz samochód? lat Liczba przejeżdżanych rocznie kilometrów
10.	Drogowe kontrole policyjne powinny być: zwiększone, takie jak są, zmniejszone		
11.	Kary za łamanie przepisów dot. ruchu drogowego powinny być: zwiększone, takie jak są, zmniejszone		
12.	Publicystyka i reklama społeczna dot. problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna być: zwiększone, takie jak są, zmniejszone		
13.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy przede wszystkim od: <ul style="list-style-type: none"> • Projektowania i standardu drogi • Zachowania i kultury innych uczestników ruchu drogowego • Efektywnego egzekwowania przepisów • Przepisów dot. ruchu drogowego • Edukacji i szkolenia Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo		
14.	Postrzeżenie sytuacji na drogach Do jakiego stopnia zgadzasz się z następującymi stwierdzeniami <ul style="list-style-type: none"> • Niebezpieczne sytuacje na drodze spowodowane są brakiem szczęścia w życiu • Często czuję, że nie mam wpływu na to co dzieje się na drodze • Jestem odpowiedzialny za to co dzieje się na drodze • Niektórzy nie mają szczęścia w życiu i nie mają go również na drodze • Niebezpieczne sytuacje zdarzają się nam na drodze z naszej winy Skala: 1 – wcale, ..., 7 – bardzo		Do grupy docelowej badania (uczestników ruchu drogowego) dotarto drogą elektroniczną: <ul style="list-style-type: none"> – e-mailem do instytucji lokalnych (uniwersytety, władze lokalne, firmy, osoby prywatne), – e-mailem do przedstawicieli lokalnych mediów (z prośbą o zamieszczenia linka do ankiety na swoich stronach internetowych), – poprzez link do ankiety na portalach społecznościowych, np. Facebook, oraz przesyłając wiadomości do użytkowników karty Euro26 i wykorzystując lokalną aktywność partnerów projektu.
15.	Jak często w ostatnich miesiącach? <ul style="list-style-type: none"> • Nie zapinałeś pasów bezpieczeństwa • Przewoziłeś dzieci bez odpowiedniego fotelika/urządzenia zabezpieczającego • Przewoziłeś pasażerów, którzy nie mieli zapiętych 		2.3. Próba badawcza Badanie zostało przeprowadzone w wybranych wcześniej regionach Europy w siedmiu krajach partnerskich projektu. W badaniu udział wzięło 2956 respondentów. Poniżej znajduje się informacja z dokładną liczbą zebranych ankiet w poszczególnych lokalizacjach.

Tab. 2. Regiony objęte badaniem opinii społecznej SOL

Kraj	Region	N
Austria	Styria	211
Czechy	Region i miasto Liberec	205
Węgry	Győr	486
Włochy	Wschodnia Lombardia (prowincje Mantua, Brescia, Cremona, Bergamo)	459
Polska	Województwo Warmińsko-Mazurskie	253
Słowenia	Tolmin	116
Słowenia	Kočevje	183
Słowenia	Maribor	231
Słowacja	Region i miasto Žilina	453
Słowacja	Region i miasto Prešov	124
RAZEM	-	2721

W przypadku Słowacji i Słowenii wyodrębnione zostały odpowiednio dwa i trzy regiony, w pozostałych krajach badanie przeprowadzono w jednym wybranym regionie. W związku z tym, że 235 osób nie określiło swojego miejsca pochodzenia lub pochodziły one z innych regionów niż zdefiniowano w badaniu, analizie poddanych zostało 2721 ankiet.

2.4. Wyniki

Wyniki badań z każdego regionu zostały pogrupowane w następujące kategorie:

1. Charakterystyka respondentów.
2. Preferencje transportowe i modele mobilności.
3. Ogólne zachowania w ruchu drogowym.
4. Czynniki ryzyka.
5. Efektywność działania władz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Analiza wyników potwierdziła, iż większość badanych osób dojeżdża do pracy samochodem prywatnym (w Polsce zwłaszcza w regionie Warmii i Mazur). Wyszczególniono również regiony, w których transport publiczny jest popularny (np. Győr na Węgrzech czy Region Žilina na Słowacji). Rower jest popularnym środkiem transportu w wybranych regionach w Austrii (Styria), Słowenii (Maribor), Czechach (Liberec), we Włoszech (Wschodnia Lombardia), na Węgrzech (Győr) i Słowacji (Region Prešov).

Największą liczbę zwolenników poruszania się pieszo zanotowano w Styrii (Austria), Regionie Liberec (Czechy), na Warmii i Mazurach (Polska), w Mariborze i Kočevje (Słowenia) i w obu regionach na Słowacji.

Uczestnicy badania na co dzień pokonują największe odległości do pracy/szkoły. Najdłuższe odcinki muszą przebyć respondenci z regionów Włoch, Polski i Słowacji, co ma związek z preferencjami w użytkowaniu samochodu, np. w Polsce największy odsetek badanych porusza się samochodem.

Odległości do innych celów podróży są zróżnicowane – najczęściej lokalne sklepy są zlokalizowane bliżej, natomiast urzędy już nieco dalej miejsca zamieszkania respondentów. Przystanki komunikacji publicznej znajdują się w odległości 3-4 km od miejsca zamieszkania badanych (choć respondenci ze Słowenii – Tolmina i Mariboru – muszą pokonać dwukrotnie dłuższy dystans, a z Czech tylko ok. 1 km). Na co dzień najdłuższe odcinki pokonywane są przez mieszkańców Wschodniej Lombardii (Włochy) oraz Warmii i

Mazur (Polska), a najkrótsze – przez badanych z Prešov (Słowacja) i Tolmina (Słowenia).

Lokalny transport publiczny został oceniony pozytywnie. Najlepsze opinie zostały wystawione przez badanych z Regionu Liberec (Czechy), Mariboru i Kočevje (Słowenia), natomiast najgorsze – przez respondentów ze Wschodniej Lombardii (Włochy) i Warmii i Mazur (Polska). Dostępność transportu publicznego była najwyższą ocenianą przez mieszkańców wszystkich regionów, oprócz Kočevje w Słowenii.

Badani również wysoko ocenili bezpieczeństwo transportu publicznego, najniżej – dogodność rozkładu jazdy. W województwie warmińsko-mazurskim w Polsce i w obu regionach Słowacji komfort transportu publicznego został oceniony najniżej.

Pozytywne opinie dotyczące bezpieczeństwa na drogach lokalnych wyrazili mieszkańcy w Mariborze (Słowenia), ale ten aspekt również został dobrze oceniony w Kočevje (Słowenia) – powyżej średniej. Pozytywne oceny przeważają także w Styrii (Austria) i Wschodniej Lombardii (Włochy). Najbardziej negatywne opinie dotyczące bezpieczeństwa na drogach zostały wyrażone przez mieszkańców Warmii i Mazur w Polsce.

Według respondentów na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpływa głównie stosowanie systemów zabezpieczających dzieci w pojeździe, a najmniej zależy ono od fotoradarów i obowiązujących limitów prędkości. Zaostrzone przepisy dotyczące jazdy pod wpływem alkoholu są istotne dla respondentów z Prešov (Słowacja). We wszystkich regionach, w których przeprowadzono badanie większość respondentów jest zdania, że prowadzone działania propagandowe w tym kampanie społeczne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być intensywniejsze. Jeśli chodzi o nadzór policyjny opinie są podzielone – jednak mały odsetek osób chce jego ograniczenia. Respondenci z następujących regionów chcą zwiększenia nadzoru: Liberec (Czechy), Győr (Węgry), Wschodnia Lombardia (Włochy), Warmia i Mazury (Polska) i Kočevje (Słowenia). Badani, którzy opowiadali się za pozostawieniem nadzoru na dotychczasowym poziomie pochodzą z dwóch pozostałych regionów Słowenii i z Prešov (Słowacja). W pozostałych regionach liczba osób, które chciałyby aby nadzór policji był intensywniejszy i które chcą aby pozostał niezmienny jest podobna.

Jeśli chodzi o kary dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego – większość badanych ze Styrii (Austria), Wschodniej Lombardii (Włochy), regionów Słowacji i Słowenii chce pozostawienia ich bez zmian. W innych regionach podobna liczba osób wyraża chęć zaostrzenia kar, jak i pozostawienia ich na niezmiennym poziomie.

We wszystkich regionach objętych badaniem respondenci uznali, że czynnikiem mającym największy wpływ na brd jest zachowanie i kultura użytkowników dróg. W wielu regionach podkreślano także duże znaczenie edukacji i szkolenia. Trzeba jednak zaznaczyć, że pozostałe czynniki również uznano za ważne.

Odpowiedzi na pytanie dotyczące postrzegania sytuacji na drodze pokazały, że badani mają niskie poczucie kontroli nad tym co dzieje się na drodze. Najgorzej sytuację ocenili respondenci z regionów Czech, Włoch, Węgier i Polski, a najlepiej ze Słowacji i Tolmina w Słowenii.

Pytanie dotyczące negatywnych zachowań respondentów na drodze pokazało, iż w większości przekraczają oni dozwolone limity prędkości (można to zaobserwować zwłaszcza u badanych z Warmii i Mazur). W niektórych badanych regionach dzieci przewożone są bez specjalnych zabezpieczeń – to przykłady z Węgier, Włoch, Polski i Słowenii. Rzadziej respondenci zapominają zapiąć pasy bezpieczeństwa – na Węgrzech, w Polsce i Włoszech.

Infrastruktura dla pieszych i rowerzystów została oceniona pozytywnie tylko w Styrii (Austria). W innych regionach opinie na temat

przejść dla pieszych i chodników były całkiem dobre, ale już opinie dotyczące infrastruktury dla rowerzystów (ścieżki rowerowe, parkingi) były bardzo krytyczne.

Z analizowanych danych wynika, że respondenci z obu regionów Słowacji byli najczęściej zatrzymywani do kontroli policyjnej w ciągu ostatnich 12 miesięcy – ponad dwukrotnie częściej niż badani ze Styrii (Austria) lub Mariboru (Słowenia). Prawdopodobieństwo zatrzymania przez policję do kontroli za wykroczenie drogowe było najwyższe dla mieszkańców obu regionów Słowacji i Tolmina (Słowenia), a najmniej prawdopodobne dla badanych z rejonów Austrii, Węgier i Włoch.

Przeprowadzone badanie pokazało, że badani częściej poruszaliby się pieszo gdyby kierowcy byli bardziej uważni na drodze. W przypadku Győr (Węgry) i Warmii i Mazur (Polska) równie istotny był monitoring, w przeciwieństwie do osób badanych z regionów Słowenii, Austrii i Włoch, dla których czynnik ten miał najmniejsze znaczenie.

Respondenci byłoby bardziej skłonni do korzystania z roweru jeśli byłoby więcej ścieżek rowerowych w ich okolicach oraz miejsc przeznaczonych na parkingi rowerowe. Czynniki te były istotne zwłaszcza dla respondentów z wybranych rejonów Polski, Słowacji i Słowenii.

PODSUMOWANIE

System oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, stworzony w ramach projektu SOL pozwala lokalnym i regionalnym jednostkom na przeprowadzenie analizy stanu brd na własnym terenie i właściwe ukierunkowanie działania na najważniejsze problemy w ruchu drogowym. Bardzo istotnym czynnikiem jest zaangażowanie lokalnych interesariuszy i instytucji mających wpływ na kształtowanie polityki dotyczącej brd. Istotnym elementem całego systemu jest także poznanie preferencji użytkowników ruchu drogowego. Wyniki badania opinii społecznej, przeprowadzone w ramach projektu SOL, dały kompleksowy obraz sytuacji, obejmujący preferencje transportowe i zachowania w ruchu drogowym respondentów w wybranych regionach obszaru Europy Środkowej. Badanie pokazało również postrzeganie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez mieszkańców wybranych rejonów. Podczas procesu zbierania danych udało się zebrać jedynie minimalną reprezentatywną próbę dla każdego z regionów. Interesujące byłoby powtórzenie takiego badania już po pilotażowym wdrożeniu rozwiązań projektu SOL, które pozwoliłoby na ocenę efektywności zrealizowanych programów.

BIBLIOGRAFIA

1. Capros, P. (red.), European energy and transport: Trends to 2030 [online]. Office for Official Publications of the European Communities. Luksemburg 2007. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/trends_2030_update2007/energy_transport_trends_2030_update_2007_en.pdf; ISSN: 0957-4174.
2. Jankowska, D., Wacowska-Ślęzak, J., Kompleksowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Europy Środkowej - Projekt SOL (Save Our Lives). Kwartalnik Motoryzacyjny BRD, Instytut Transportu Samochodowego, nr 4/2010.
3. Maj, K., Bedyńska, S., Public opinion and knowledge survey about road safety: Results of the survey [outcomes of specialized study]. Agencja Psyche, Warszawa 2011. (dokument niepublikowany)

4. McMahon, K. (red.): The SOL Road Safety Guidelines. ALOT, Brescia/Graz 2013. Nowak J., *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*. WKiŁ, Warszawa 2004.

ROAD SAFETY ASSESSMENT SYSTEM FOR THE CENTRAL EUROPE REGION

Abstract

The paper describes road safety assessment system, developed within European project SOL – Save Our Lives – A Comprehensive Road Safety Strategy for Central Europe. System is composed of four crucial elements: road safety assessment, stakeholders analysis, institutions competence analysis and public opinion poll. This last element is presented in the article more extensively.

Autorzy:

mgr **Dagmara Jankowska-Karpa** – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie

mgr **Justyna Wacowska-Ślęzak** – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie