

wego projektów infrastruktury drogowej. Na drogach krajowych w Polsce obowiązuje już wykonywanie takich ocen w ramach studiów korytarzowych. Pilną potrzebą staje się opracowanie i wdrożenie instrukcji i procedur do prowadzenia takich ocen, a także ich dalsze doskonalenie, przyjmując założenia przedstawione w artykule.

Słowa kluczowe: drogi, bezpieczeństwo, projekty, ocena.

MARIAN TRACZ, STANISŁAW GACA: **Wdrażanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.** „Drogownictwo”, rok LXV, nr 4, 2010, s. 139–146

W artykule przedstawiono ogólne uwarunkowania w projektowaniu infrastruktury drogowej z uwagi na kryteria bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Artykuł wyjaśnia powody powstawania rozwiązań sprzyjających wypadkom drogowym, mimo formalnego ujęcia w przepisach kryteriów bezpieczeństwa ruchu. Na tym tle ukazano rolę audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego jako procesu wykrywania i eliminacji błędów zagrażających bezpieczeństwu ruchu już w fazie planistyczno-projektowej. Podano także uwarunkowania skutecznego wdrażania tego audytu, w tym uwarunkowania bazy wiedzy na temat bezpieczeństwa różnych rozwiązań. Artykuł wskazuje na luki w wiedzy na temat brd niektórych elementów infrastruktury drogowej, w tym specyficznych dla naszych dróg. Ważną dla praktyki część artykułu stanowi zestawienie typowych błędów popełnianych w różnych stadiach projektowania dróg, skrzyżowań i węzłów.

Słowa kluczowe: drogi, bezpieczeństwo, audyt.

MARCIN BUDZYŃSKI, WOJCIECH KUSTRA: **Inspekcje bezpieczeństwa ruchu drogowego.** „Drogownictwo”, rok LXV, nr 4, 2010, s. 147–152

Inspekcja drogowa prowadzona pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest narzędziem pozwalającym na identyfikowanie mankamentów sieci drogowej. W artykule przedstawiono ogólne założenia wykonywania inspekcji i jej cele oraz wskazano inspekcję jako element oceny zagrożenia na drogach. Na podstawie inspekcji drogi wojewódzkiej przedstawiono przykłady problemów dotyczących jakości sieci drogowej oraz opisano procedurę wyboru najbardziej efektywnych działań naprawczych na drogach krajowych. Przedstawiono także konieczność automatyzacji wykonywania inspekcji.

Słowa kluczowe: drogi, bezpieczeństwo, inspekcje.

and procedures for carrying out the assessments and improving them as suggested in this paper.

Keywords: roads, safety, projects, evaluation.

MARIAN TRACZ, STANISŁAW GACA: **Implementation of Road Safety Audits in Poland.** „Drogownictwo”, vol. LXV, 4, 2010, pp. 139–146

The paper presents general conditions of design of road infrastructure regarding road safety criteria. It explains circumstances, in which designs creating conditions conducive to road accidents are produced in spite of the fact, that formally road safety criteria and taking into account in technical conditions and guidelines for road design. It is a background for presentation of a vital role of road safety audits in identification and elimination of errors impending road safety as early as in the planning and designing stages. Conditions for effective implementation of road safety audits are described pointing out importance of the basis of knowledge of safety of various simple of more comprehensive geometrical and traffic control designs and their elements. It points out problems of gaps in knowledge and importance of access to road safety data on accidents from country-special road designs. In part of paper important for practice a set of most frequent errors which can be met in various stages of design of road sections, intersections and interchanges is described.

Keywords: roads, safety, audit.

MARCIN BUDZYŃSKI, WOJCIECH KUSTRA: **Road Safety Inspections.** „Drogownictwo”, vol. LXV, 4, 2010, pp. 147–152

Inspecting roads for their road safety features is a tool that can help identify the weaknesses of a road network. This paper gives an outline of the objectives and how the inspection should be carried out. Inspection is also considered as an element of risk assessment on roads. Problems of road network quality are presented on the example of a regional road inspection. The paper presents a procedure for selecting the most effective safety measures on national roads. The need for automation of the process of inspection is also presented.

Keywords: roads, safety, inspekcje.

Opracował Tadeusz Suwara



RYSZARD KRYSZEK

Politechnika Gdańska

IV Program brd Unii Europejskiej „Bezpieczeństwo ruchu drogowego prawem i obowiązkiem każdego obywatela”

Ponad 10 lat temu, kończąc prace nad projektem pt. „Zintegrowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT 96”, zamówionym przez Ministerstwo Transportu,

zrealizowaliśmy pierwszy etap integracji wiedzy specjalistów biorących udział w procesie działań prewencyjnych, których celem jest zapobieganie wypadkom drogowym. Od tego czasu przedstawiciele wielu specjalności; prawa o ruchu drogowym, nadzoru i kontroli ruchu drogowego, planowania i utrzymania infrastruktury drogowej, inspektorzy samochodowi, instruktorzy i egzaminatorzy, nauczyciele, psychologowie itp. rozpoczęli współpracę w wielodyscyplinarnych zespołach, która trwa do dziś. Obecnie, korzystając z doświadczeń zebranych przy tworzeniu programu GAMBIT 2005 [4], stanowiącego też ważną część Narodowego Programu Zdrowia na lata 2007–2015, postawiliśmy sobie nowy cel: „Integrację badań bezpieczeństwa w różnych gałęziach transportu”. Jest to nowa filozofia zintegrowanego podejścia do badań wypadków w transporcie, która od pewnego czasu szybko rozwija się na świecie [5].

Punktem wyjścia jest teza, że: **społeczeństwo ma prawo do obiektywnych opinii o przyczynach i okolicznościach katastrofy, wypadku czy incydentu w systemie transportu w sytuacji, gdy poniosło straty w postaci śmierci obywatela,**

li, uszczerbku na ich zdrowiu bądź wystawienia ich na ryzyko utraty życia i zdrowia [10]. Zatem społeczeństwo powinno mieć prawne gwarancje, że badania w zakresie bezpieczeństwa transportu będą przeprowadzone niezależnie od okoliczności, w jakich katastrofa, wypadek czy incydent wydarzyły się. To właśnie jest istotą zintegrowanych badań bezpieczeństwa transportu, które w tej formule są już prowadzone w wielu krajach, że wymienimy tylko najbardziej zaawansowane w tej dziedzinie: USA, Holandia i Szwecja. Ambicją Polski jest dołączenie do tej grupy państw, aby w przyszłości brać udział w budowie europejskiego systemu bezpieczeństwa transportu.

Drugi cel nowego podejścia do metodyki badań wypadków i katastrof polega na tym, że badania bezpieczeństwa transportu są prowadzone przez niezależną jednostkę, która jest zainteresowana jedynie wyjaśnieniem przyczyn i okoliczności, w jakich miało miejsce niebezpieczne zdarzenie. Jednak w swych badaniach nie zmierza ona ani do określenia winy, ani do znalezienia jego sprawcy. Tylko bowiem stworzenie podstaw prawnych chroniących od odpowiedzialności karnej osoby dobrowolnie podające rzeczywiste przyczyny wypadków, może dać szansę dotarcia do prawdy wyjaśniającej; co się stało, że doszło do katastrofy i dlaczego tak się stało. Te odpowiedzi dają podstawę do sformułowania zaleceń, co należy zrobić, by uniknąć powtórzenia się podobnego zdarze-

nia. I to właśnie jest celem niezależnych badań bezpieczeństwa [8]).

Podjęcie w Polsce prac nad stworzeniem projektu „Zintegrowanego systemu bezpieczeństwa transportu” oraz jego wdrożeniem ma na celu rozpoczęcie procesu tworzenia takich rozwiązań we wszystkich krajach członkowskich, by w końcowej jego fazie doprowadzić do utworzenia „Europejskiej rady niezależnych badań bezpieczeństwa”. W maju 2007 r. Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego powierzył Konsorcjum Naukowemu, kierowanemu przez Politechnikę Gdańską, realizację trzyletniego projektu badawczego pt. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu” (PBZ-MEIN-7/2/2006). Projektowi nadano akronim ZEUS. Generalny wykonawca jest zarazem realizatorem prac na temat bezpieczeństwa transportu drogowego, a współwykonawcami projektu są: Politechnika Śląska – transport kolejowy, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie – transport lotniczy oraz Akademia Morska w Szczecinie – transport wodny. Głównym celem projektu jest stworzenie, poprzez badania naukowe, merytorycznych podstaw do rozwoju integracji bezpieczeństwa transportu w Polsce, traktując tę integrację jako warunek poprawy jakości zarządzania bezpieczeństwem transportu i skuteczności podejmowanych działań profilaktycznych.

Projekt badawczy ZEUS zamówiony przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego został objęty patronatem ministra infrastruktury i przeznaczony do realizacji przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w latach 2011–2012. Wdrożenie tej koncepcji jest też planowane jako propozycja do programu działań w ramach polskiej Prezydencji w UE. Zgodnie z tymi założeniami wdrożenie projektu ZEUS powinno zapoczątkować długi proces realizacji podobnych rozwiązań w krajach Unii Europejskiej, którego efektem końcowym powinno być utworzenie „Europejskiej rady niezależnych badań bezpieczeństwa transportu” [6].

O słuszności kierunku naszych prac z tendencjami unijnymi mogą świadczyć dwa ważne dokumenty, których projekty przygotowano w Unii Europejskiej na koniec obecnej dekady. Otóż w ubiegłym roku opublikowano projekt polityki transportowej pod nazwą „Zrównoważona przyszłość transportu – ku zintegrowanemu, bazującemu na technologii i przyjaznemu użytkownikowi systemowi transportu”. Główne cele nowej polityki transportowej można scharakteryzować następująco [3]:

- Transport wysokiej jakości zapewniający ochronę i bezpieczeństwo,
- Dobrze utrzymana i w pełni zintegrowana sieć transportu,
- Bardziej zrównoważony i ekologiczny system transportu,
- Utrzymanie UE w czołówce usług transportowych i technologii,
- Ochrona i rozwój kapitału ludzkiego,
- Inteligentne ceny, jako sygnał dla użytkowników,
- Planowanie z myślą o transporcie; poprawa dostępności.

Warto zauważyć, że najbardziej interesujące nas tematy „bezpieczeństwo” i „integracja” zajmują dwa pierwsze miejsca.

Drugim ważnym dokumentem jest projekt nowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej zatytułowany „Bezpieczeństwo ruchu drogowego prawem i obowiązkiem każdego obywatela” [7]. Nowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego bazuje na wnikliwej analizie

efektów programu przyjętego na poprzednią dekadę. Jego głównym celem, wynikającym zresztą z unijnej polityki transportowej: „Czas na decyzję”, przyjętej w 2001 r., było zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych [1]. Cel ten nie został osiągnięty w całości, gdyż z bieżących statystyk wynika, że jedynie trzy kraje zdołają osiągnąć zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar o połowę; są to: Francja, Portugalia i Luksemburg [2]. Unia Europejska wyciągnęła pewne wnioski z doświadczeń zdobytych w okresie kończącej się dekady i w swym projekcie na lata 2011–2020 zmniejszyła oczekiwane tempo zmniejszania liczby śmiertelnych ofiar do 40%.

W tym kontekście warto optymistycznie zauważyć, że Polska coraz lepiej wpisuje się w ambitne plany UE dotyczące poprawy bezpieczeństwa transportu, zwłaszcza drogowego. Przegląd referatów zaplanowanych do wygłoszenia podczas plenarnych sesji międzynarodowego seminarium **GAMBIT 2010** pozwala wyróżnić trzy obszary, w których prezentowany jest nasz dorobek:

- Europejski program EuroRAP, którego najbardziej widocznym efektem jest „Europejski atlas ryzyka”,
- Działania GDDKiA związane z realizacją unijnej Dyrektywy 2008/96/WE,
- Audyt i inspekcje infrastruktury drogowej.

Warto także zapowiedzieć sesję poświęconą działaniom naszych głównych partnerów w procesie poprawy brd; Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej oraz Inspekcji Transportu Drogowego. Oddzielnie wymieniamy Instytut Transportu Samochodowego, by podkreślić znaczenie inicjatora i twórcy Polskiego Obserwatorium brd, realizowanego w formule europejskiej, opracowanej w postaci projektu SafetyNET [9], a także Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie, który tworzy Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Regionalne.

Bibliografia

- [1] EC (2001): White Paper – European Transport Policy for 2010: time to decide. Luxembourg. Office for Official Publications of the European Communities 2001, ISBN 92-894-0341
- [2] EC (2009): European Road Safety Action Programme 2011-2020 – Working Document for the Stakeholder Conference. European Commission, DG TREN. Brussels
- [3] EC (2009): A Sustainable Future for Transport – Towards an Integrated, Technology-led and User-friendly System. Directorate General for Energy and Transport
- [4] GAMBIT (2005): Krajowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa
- [5] Krystek, R. red. (2009): Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Tom I Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce. WKiŁ Warszawa
- [6] Krystek, R. red. (2010): Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Tom II Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu. WKiŁ Warszawa
- [7] RSAP (2008): A Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020 „Road safety as a right and responsibility for all”. ETSC, Brussels 2008
- [8] Sweedler, B. (2007): Improving Transportation Safety – The Way Forward: Overcoming Obstacles. I Seminarium Projektu ZEUS. Pułtusk, czerwiec 2007
- [9] Thomas, P. ed. (2008): Project SafetyNET – European Road Safety Observatory. www.erso.eu. November 2008
- [10] Vollenhoven, Peter van (2009): Niezależne badania bezpieczeństwa transportu. Wykład w Ambasadzie Królestwa Niderlandów w Warszawie. 24 kwietnia 2009. www.e-zeus.eu