

# NISKI STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSKICH MIASTACH – AKCEPTACJA CZY WYZWANIE?

W Polsce do ponad 60% wypadków drogowych (a więc zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi lub rannymi) dochodzi w miastach. Zagrożenie mieszkańców średnich i dużych polskich miast, wyrażone liczbą osób zabitych w wypadkach drogowych na 100 tysięcy mieszkańców, jest około dwukrotnie większe niż w miastach Europy Zachodniej. Autor proponuje przystąpienie do prac nad szczegółowym programem „uzdrowienia” stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich miastach. W artykule przybliża swoją ideę.

Współczesne funkcjonowanie gospodarki jest niemożliwe bez realizacji odpowiednich usług transportowych. W miastach zdecydowanie największą rolę wśród tych usług odgrywa transport drogowy. Toteż trudno dzisiaj wyobrazić sobie życie nawet małego miasta bez dominującego ruchu drogowego i konsekwencji, jakie on ze sobą niesie, czyli nadmiernego hałasu, zanieczyszczenia środowiska i zdarzeń drogowych.

Oczywiście nie jesteśmy zupełnie bezradni wobec tych konsekwencji. Podejmowanych jest wiele działań znacząco zmniejszających negatywne skutki ruchu drogowego. Najtrudniejszym zadaniem wydaje się jednak zmniejszenie liczby i skutków zdarzeń drogowych. Niwelowanie poziomu hałasu i zanieczyszczenia środowiska osiąga się w sposób w miarę skuteczny poprzez doskonalenie konstrukcji środków transportu. Natomiast w przypadku zdarzeń drogowych działania muszą być nakierowane na doskonalenie nie tylko konstrukcji pojazdów, ale także infrastruktury drogowej oraz, co jest najtrudniejsze, zachowań człowieka w ruchu drogowym.

Ciągłe dążenie do rozwoju gospodarczego poszczególnych państw i miast zwiększa tempo naszego życia. Czas stał się dla wielu z nas jednym z najważniejszych atrybutów życia. Nic też dziwnego, że czas przeznaczony na przemieszczanie się, jako czas stracony, staramy się skracać do absolutnego minimum. W konsekwencji mamy do czynienia

z ustawicznym wzrostem mobilności, ruchliwości i prędkości przemieszczania się. Prowadzi to niestety do zwiększenia zagrożenia w ruchu drogowym. W wyniku tego skutki zdarzeń drogowych osiągnęły w całym świecie wielkie rozmiary i znaczącą skalę strat indywidualnych, społecznych i ekonomicznych. Wypadki drogowe skróciły średnio życie obywateli krajów Unii Europejskiej o 6 miesięcy. Cena, jaką płacimy za skracanie czasu podróży, jest więc ogromna.

Polska, na nieszczęście, na tle krajów Unii Europejskiej wypada pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego bardzo źle. Na przykład wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 tysięcy mieszkańców wynosi 14, a w najlepszych pod tym względem krajach UE – 4. Z kolei wskaźnik ofiar śmiertelnych na 100 wypadków wynosi w naszym kraju 10, podczas gdy średnia europejska dla krajów o wyższym wskaźniku motoryzacji wynosi około 5.

Sz szczególnie niekorzystne statystyki pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczą polskich miast. W Polsce do ponad 60% wypadków drogowych (a więc zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi lub rannymi) dochodzi w miastach. Zagrożenie mieszkańców średnich i dużych polskich miast, wyrażone liczbą osób zabitych w wypadkach drogowych na 100 tysięcy mieszkańców, jest około dwukrotnie większe niż w miastach Europy Zachodniej.

Przyczyny tak niekorzystnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich miastach są bardzo złożone. Wieloletnie badania i obserwacje w zakresie zagrożeń w miejskim ruchu drogowym w kilkunastu miastach, prowadzone przez zespół pod kierunkiem autora, upoważniają do wyróżnienia w tej kwestii następujących, najważniejszych czynników i zjawisk:

1. Przemiany polityczno-społeczne po 1989 roku, a także późniejsze przystąpienie Polski do Wspólnoty Europejskiej spowodowały gwałtowny rozwój gospodarczy i nagły wzrost zapotrzebowania na transport, co bezpośrednio przełożyło się na znaczący wzrost natężeń ruchu drogowego. Infrastruktura drogowa, zwłaszcza w polskich miastach, nie była i nadal nie jest dostosowana do zmieniających się natężeń ruchu. Rosnące zatłoczenie ulic wpływa na fatalne warunki ruchu. Długi czas oczekiwania przez kierowców na przejazd przez obciążone

<sup>1</sup> Prof. dr hab. inż., Katedra Budownictwa Drogowego, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy.

- ruchem skrzyżowanie prowadzi do większego ich zdeenerwowania i podejmowania w ruchu zdecydowanie bardziej ryzykownych manewrów, np.: wjazdu na skrzyżowanie przy zbyt małych lukach między pojazdami w potoku nadrzędnym, wjazdu przy zapalonym już świetle czerwonym na sygnalizatorze, częstych zmian pasa ruchu przed i na wlocie w celu wybrania najszybszego strumienia itp. Przykładowo znaczący wzrost natężeń ruchu w ciągu 10 lat na kilku niebezpiecznych skrzyżowaniach w jednym z większych miast, który skutkowało olbrzymim wydłużeniem kolejek pojazdów na wlotach oraz czasów oczekiwania przez kierowców na przejazd przez skrzyżowanie, spowodował wzrost zdarzeń drogowych od 100–400%, w tym wypadków drogowych średnio o 100%;
2. Zaszłości historyczne nieprawidłowego rozwoju sieci drogowych oraz rozwoju przestrzennego miast przyczyniły się do wytworzenia w wielu miastach niekorzystnego układu ulic w sieci, stanowiącego duże zagrożenie dla jego użytkowników oraz znaczące utrudnienia przy jego przebudowie. Przede wszystkim brak jest odpowiedniej hierarchizacji ulic w sieci w zakresie funkcji i zadań oraz prędkości i dostępności. Stąd ruch tranzytowy i międzydzielnicowy łączy się często z ruchem lokalnym i dojazdowym. Na głównych ciągach ulic często spotyka się gęsto rozmieszczone wjazdy i wyjazdy z obiektów, poprzeczny ruch pieszy o dużym natężeniu, w tym nawet dzieci w drodze do i ze szkoły, oraz ruch rowerowy;
  3. Brak w większości miast metodycznego planowania rozwoju sieci drogowej powiązanego z planowaniem przestrzennym, a opartego na szczegółowych analizach przestrzennych ruchu. W efekcie rozbudowa sieci drogowej jest nieefektywna. Nie przynosi często efektów wzrostu przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu. Przykładem może być także ustalanie lokalizacji oraz obsługi komunikacyjnej obiektów generujących duży ruch samochodowy i pieszy, jak np. centrów handlowych, stacji paliw itp. Brak analiz przestrzennych ruchu poprzedzających decyzję ww. sprawach przyczynia się do poważnych utrudnień i zwiększenia zagrożenia w ruchu drogowym;
  4. Środki finansowe przeznaczone na rozbudowę sieci drogowej są zbyt małe w stosunku do potrzeb. Dodatkowo często struktura wydatkowania tych skromnych funduszy jest nieprawidłowa, nie poparta odpowiednimi studiami komunikacyjnymi i analizami przestrzennymi ruchu. W polskich miastach szczególnie niski poziom finansowania dotyczy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  5. W fazie planowania układu sieci drogowej miast, jak i w fazie projektowania konkretnych inwestycji drogowych, brak jest audytu brd, czyli sprawdzania i zatwierdzania planów i projektów pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wyniku tego bardzo często realizowana jest w mieście rozbudowa sieci drogowej oraz budowa jej poszczególnych elementów o potencjalnie wysokim poziomie ryzyka dla użytkowników tej sieci. Często też zdarza się, że błędy popełnione zwłaszcza na etapie planowania są nieodwracalne lub możliwe do usunięcia tylko przy bardzo znaczących nakładach finansowych;
  6. Obserwuje się, że coraz większy odsetek kierowców łamie nagminnie przepisy ruchu drogowego, prowadząc pojazd w sposób niebezpieczny i agresywny, np. jazda z nadmierną prędkością, wyprzedzanie w miejscach niedozwolonych (w tym w obszarze przejść dla pieszych), jazda po pasach ruchu dla przeciwnego kierunku, jazda po wyłączony z ruchu powierzchni jezdni, wymuszanie pierwszeństwa, dokonywanie manewru skręcania na skrzyżowaniu z pasów przeznaczonych dla innych relacji itp. Takim zachowaniom sprzyja głównie niski poziom odpowiedzialności karnej, wynikający z niedostatecznego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów Prawa o ruchu drogowym oraz zbyt łagodnych kar za ich nieprzebranie. W krajach, w których wprowadzono intensywny nadzór oraz surowe kary za łamanie przepisów ruchu drogowego, kierowcy zachowują najwyższe zdyscyplinowanie, co ma bezwzględne przełożenie na mniejszą liczbę i ciężkość zdarzeń drogowych;
  7. Zbyt duża liczba uczestników ruchu jest w stanie nietrzeźwym, co także wynika między innymi ze zbyt małej odpowiedzialności karnej. Z badań ankietowych wykonanych w bieżącym roku dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że aż 12,5% kierowców prowadziło samochód pod wpływem alkoholu. A należy podkreślić, że osoby będące pod wpływem alkoholu cechują się aż od 7 do 120 razy większym ryzykiem spowodowania wypadku drogowego niż osoby trzeźwe (przy stężeniu alkoholu we krwi od 0,3‰ do 1,5‰);
  8. W Polsce występuje ciągły wzrost prędkości wszystkich rodzajów pojazdów. Na przykład do roku 2004 na ulicach o szerokości jezdni 7,0 m w ciągu 20 lat nastąpił wzrost średniej prędkości samochodów osobowych o 14 km/h, a ciężarowych o 5 km/h. W 2004 roku wprowadzono w Polsce w obszarach zabudowania obniżony limit prędkości do 50 km/h, co spowodowało, że średnie prędkości samochodów osobowych spadły w ciągu pierwszego roku o około 3 km/h. Jednak znając tendencje ciągłego wzrostu prędkości pojazdów na drogach zamiejskich, należy przypuszczać, że w miastach również nastąpi dalszy wzrost prędkości, jeśli nie podejmie się konkretnych działań, szczególnie w zakresie zwiększenia kontroli prędkości oraz odpowiedzialności karnej za przekroczenie dozwolonego limitu prędkości. Nadmierna prędkość jest podstawową przyczyną dużej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na całym świecie;
  9. Niewłaściwy jest w Polsce system szkolenia kierowców i zdobywania prawa jazdy. Przede wszystkim kierowcy są niedostatecznie przygotowani do samodzielnego udziału w ruchu drogowym od strony psychologicznej oraz wiedzy z zakresu ryzyka utraty życia czy zdrowia

- w ruchu drogowym. Ośrodki szkolenia kierowców często konkurują między sobą ceną, a nie poziomem wyłożenia wiedzy dla kandydatów, co w konsekwencji powoduje, że nie wszyscy adepci są odpowiednio przygotowani do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. W czasie trwania kursów nauki zdarzają się często przypadki nieprawidłowych zachowań samych instruktorów, utrwalających złe nawyki kursantów i powodujących zwiększone ryzyko w ruchu drogowym osób szkolonych na kierowców. Nic też dziwnego, że młodzi kierowcy należą do grup największego ryzyka, powodują najwięcej wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi oraz wypadków pod wpływem alkoholu. Zachowują się w ruchu agresywnie i bardzo często łamią przepisy prawa ruchu drogowego;
10. Wiele do życzenia pozostawia edukacja szkolna dzieci i młodzieży w zakresie zachowań komunikacyjnych. W zasadzie kończy się ona na poziomie gimnazjum, a zajęcia w większości przypadków prowadzą osoby bez odpowiednich kwalifikacji. W efekcie dzieci często zachowują się niewłaściwie i niebezpiecznie w ruchu drogowym, należąc do najbardziej wypadkogennych grup wiekowych w naszym kraju. Na tle krajów UE ryzyko ulegnięcia wypadkowi drogowemu przez polskie dzieci jest jedno z wyższych. Należy tutaj pamiętać, że większość z tej grupy osób zostaje później kierowcami;
  11. Wiele wykonanych inwestycji drogowych w miastach polskich charakteryzuje się bardzo wysokim poziomem zagrożenia dla uczestników ruchu. W Polsce bowiem do niedawna problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego traktowano drugorzędnie. Stąd też również kadra inżynierska nie była w tym zakresie właściwie edukowana. Szczególnie widoczne to jest w projektach skrzyżowań. Powstało wiele skrzyżowań o niedopuszczalnej geometrii i niewłaściwej organizacji ruchu;
  12. Aktualne przygotowanie merytoryczne kadry zajmującej się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego w różnych jednostkach administracyjnych oraz pracowniach planowania sieci i projektowania dróg jest niedostateczne. Przekłada się to na wysoki poziom ryzyka w ruchu drogowym. Nie prowadzi się też właściwie studiów podyplomowych, kursów dla kadry inżynierskiej ściśle z zakresu brd. Cennym wyjątkiem są kursy audytu brd prowadzone od 10 lat przez Politechniki Krakowską i Gdańską. Brak jest też regularnych szkoleń dla kadry samorządowej zajmującej się problematyką brd;
  13. Wiele projektów inwestycji drogowych w miastach charakteryzuje się niską jakością, co jest spowodowane głównie przez:
    - a) niedoskonałości aktualnych przepisów i zasad projektowania w Polsce ulic,
    - b) brak odpowiednich narzędzi umożliwiających właściwe projektowanie z punktu widzenia brd,
    - c) niekorzystne procedury przetargowe preferujące niską cenę, co zwykle oznacza niską jakość projektów,
    - d) niekorzystne procedury procesu projektowania wymuszone przez inwestorów,
    - e) brak odpowiedniej wiedzy i doświadczenia wielu projektantów szczególnie z zakresu procesów ruchu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego,
    - f) niewykonywanie przez projektantów podstawowych analiz zapewniających odpowiedni poziom projektu z punktu widzenia brd, w tym przede wszystkim:
      - prognoz ruchu
      - analiz przepustowości
      - analiz standardów prędkości
      - analiz widoczności
      - analiz przejezdności,
    - g) brak w wielu przypadkach realizacji fazy studialnej projektu, w której ustala się między innymi standardy brd;
  14. Organizacja ruchu zarówno stała, jak i tymczasowa na sieci ulic często nie spełnia wymogów od strony bezpieczeństwa ruchu drogowego, co wynika między innymi z:
    - a) braku wymogów, co do kwalifikacji osób wykonujących projekty organizacji ruchu, w tym projekty sygnalizacji świetlnej,
    - b) braku wielu przepisów i wytycznych związanych z organizacją ruchu, w tym przepisów niezbędnych do projektowania dróg rowerowych,
    - c) braku podręczników dobrej praktyki dotyczących organizacji ruchu na czas wykonywania prac w paśmie drogowym,
    - d) braku szczegółowych instrukcji realizacji procedury opiniowania projektów organizacji ruchu,
    - e) braku właściwego nadzoru nad czasową organizacją ruchu,
    - f) braku systematycznych kontroli i analiz istniejącego oznakowania;
  15. Nie prowadzi się w polskich miastach polityki świadomego i racjonalnego „zarządzania prędkością”, pomimo że działanie to jest jednym z najbardziej skutecznych i pożądanых sposobów oddziaływania na poprawę brd na świecie, a w Polsce i w polskich miastach w szczególności, ze względu na fakt, że nadmierna prędkość jest podstawową przyczyną wypadków drogowych. Wiele do życzenia pozostawia także sposób ustalania dopuszczalnych prędkości na ulicach przez poszczególnych zarządców dróg miejskich;
  16. W Polsce niedoceniany jest, nawet przez niektóre kadry drogowe, udział środowiska drogi w powstawaniu zdarzeń drogowych. Publikowane w Polsce statystyki zdarzeń drogowych są opracowane głównie na podstawie kart zdarzeń drogowych przygotowywanych przez policję. W tych kartach właściwie nie ma informacji o wpływie cech drogi na zaistniałe zdarzenie. Podstawowym zadaniem policjanta przy wypełnianiu tej karty jest ustalenie sprawcy i poszkodowanych w zdarzeniu oraz czytelny opis zdarzenia. Należy też zdać sobie sprawę, że funkcjonariusz policji nie jest merytorycznie przygotowany do dokonania poprawnej oceny wpływu cech drogi na zaistniałe zdarzenie. Z wyżej przedstawionych powodów oficjalne statystyki dotyczące przyczyn zdarzeń drogowych są zafałszowane, gdyż nie ujmują pośrednich wpływów infrastruktury

- ry drogowej na okoliczności wypadków. Niestety upowszechnianie takich statystyk powoduje przekonanie wielu ludzi o niewielkim wpływie drogi na powstawanie zdarzeń drogowych. W efekcie zniechęca to wielu decydentów do podejmowania działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie infrastruktury drogowej oraz zarządzania ruchem. Warto tutaj podkreślić, że ze szczegółowych analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzonych na świecie i w Polsce wynika, że środowisko drogi ma bezpośredni lub pośredni wpływ na powstawanie większości zdarzeń drogowych;
17. Uboga sieć dróg rowerowych w polskich miastach zmusza rowerzystów do poruszania się po zatłoczonej jezdni wspólnie z potokami pojazdów, co stwarza duże zagrożenie bezpieczeństwa rowerzystów. Wypadki z udziałem rowerzystów wśród wszystkich wypadków, do których dochodzi w obszarach średnich i małych miast w Polsce, wynosi średnio aż 17%. Należy też dodać, że ze względu na małe tradycje w Polsce wykorzystywania roweru jako środka transportowego do poruszania się po mieście bardzo ubogie są przepisy w zakresie planowania, projektowania geometrycznego i organizacji ruchu dróg rowerowych;
  18. Sporo błędów popełnianych jest przy organizowaniu ruchu pieszego w miastach, a szczególnie przejść dla pieszych. Prowadzi to do wielu zdarzeń z udziałem pieszych. Najczęstszymi błędami są: niewłaściwa lokalizacja przejścia, niedostateczna widoczność przez kierowców pieszego wkraczającego na przejście, zbyt długie przejścia bez azylu oraz zbyt duże prędkości pojazdów w obszarze przejścia dla pieszych. Bezpieczeństwo pieszych jest dzisiaj jednym z najważniejszych problemów do rozwiązania w polskich miastach z punktu widzenia brd, ponieważ przeszło połowa wypadków drogowych, do których dochodzi w miastach, jest z ich udziałem. Stanowią oni też najliczniejszą grupę ofiar wypadków drogowych;
  19. W bardzo małym stopniu są stosowane urządzenia dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, które mogłyby zdecydowanie pomóc tej grupie osób w zachowaniu wyższego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Działania w zakresie poprawy brd dla tych osób są najczęściej w Polsce przypadkowe, wymuszone przez czynniki zewnętrzne, np. naciski społeczne, wypadek drogowy z udziałem pieszego lub rowerzysty itp. Wpływ na to ma wiele czynników, w tym:
    - a) brak konieczności podejmowania takich działań,
    - b) brak kryteriów stosowania poszczególnych rodzajów urządzeń dla niechronionych użytkowników dróg, w tym przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
    - c) brak standardów technicznych projektowania infrastruktury rowerowej oraz organizacji ruchu rowerowego. Prowadzi to do dużej niejednorodności rozwiązań projektowych oraz do wielu błędów, a konsekwencją jest wzrost poziomu ryzyka dla tych uczestników ruchu;
  20. Niedostateczne jest także stosowanie środków poprawy brd, a przecież drogowe środki poprawy brd dają duże możliwości zmniejszania ryzyka uczestników ruchu drogowego. Zarządcy dróg w miastach zbyt mało uwagi zwracają na regulację dostępności do ulicy, separację i segregację ruchu oraz na zachowanie właściwych warunków widoczności. Bardzo rzadko też wykonują systematyczną kontrolę miejsc wymagających zastosowania takich drogowych środków poprawy. Wynika to także z braku w Polsce kryteriów wyboru tych środków i zakresu ich stosowania;
  21. Bardzo dużo nawierzchni ulic w Polsce jest w niepokojąco złym stanie, co bezpośrednio wpływa na wzrost ryzyka zaistnienia zdarzenia drogowego. Prowadzone w świecie od wielu lat badania jednoznacznie wskazują na ewidentny wpływ stanu nawierzchni drogowej na bezpieczeństwo ruchu drogowego, znacznie większy niż by to wynikało z ogólnych statystyk zdarzeń drogowych. Szczególnie duży wpływ na brd mają następujące defekty i niedoskonałości nawierzchni drogowych:
    - a) niedostateczne właściwości przeciwpoślizgowe spowodowane głównie starzeniem się nawierzchni i rzadko wykonywanymi remontami nawierzchni,
    - b) nierówności: skoleinowanie nawierzchni, fałdy, garby itp. (zwłaszcza na odcinkach, na których dochodzi często do hamowania pojazdów, np. przed sygnalizacją świetlną, na wlocie podporządkowanym skrzyżowania),
    - c) uszkodzenia powierzchniowe, np. ubytki (szczególnie w okresie zimy),
    - d) brak lub nieprawidłowe odwodnienie, powodujące duże kałuże i rozlewiska na jezdni, w trakcie lub po opadach deszczu,
    - e) występowanie zanieczyszczeń na nawierzchni, np. w postaci piasku (szczególnie po zimie).
- Czy możemy pozwolić sobie na akceptację obecnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich miastach? Czy koszty, jakie ponosimy za ten fakt nie są zbyt duże? Odpowiedzi na te pytania są oczywiste. Niski stan bezpieczeństwa ruchu drogowego musi stać się pilnym wyzwaniem do działań wszystkich instytucji i osób odpowiedzialnych w kraju za bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- Działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich miastach powinny niewątpliwie mieć charakter systemowy i obejmować wszystkie sfery przyczynowe, tj. pojazdy, użytkowników dróg i środowisko drogi. Są to jednak działania trudne. Wiele z nich musi być zaprogramowanych na dłuższy okres realizacji z pełną konsekwencją. Muszą być też realizowane przy większym niż dotychczas zaangażowaniu środków finansowych. Czy jest to opłacalne?
- Jak wskazują doświadczenia przy wdrażaniu programów poprawy brd w różnych krajach zachodnich, a również w Polsce, działania te są jednym z najbardziej efektywnych ekonomicznie, jeśli chodzi o stosunek korzyści do ponoszonych nakładów. Na przykład zaangażowanie środków w rozwój edu-

cji w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym przynosi aż dziesięciokrotnie wyższe korzyści w stosunku do nakładów. Zmiana ustawy Prawo o ruchu drogowym w Polsce, w 2000 roku, dotycząca zakazu warunkowego opuszczenia skrzyżowania podczas czerwonego światła, spowodowała spadek liczby zdarzeń na skrzyżowaniach, na których były realizowane takie manewry, o przeszło połowę. Wskaźnik efektywności ekonomicznej niezbędnych działań na tych skrzyżowaniach wynosił aż 10–20. Duże efekty ekonomiczne uzyskano także po wprowadzeniu w 2004 roku zmiany w wyżej wymienionej ustawie, tj. redukcji limitu prędkości z 60 do 50 km/h w obszarze zabudowanym. Jak wynika z analiz kilku miast w Polsce, spowodowało to spadek ciężkości zdarzeń drogowych o około 12,7%. Wskaźnik ryzyka wystąpienia ofiar wśród pieszych i rowerzystów spadł aż o 35,4%. Obniżył się też poziom ryzyka powstania zdarzeń drogowych (o około 28%) i wypadków drogowych (o około

38%). Można wskazać także w Polsce wiele przykładów przebudowy skrzyżowań charakteryzujących się wcześniej dużym niebezpieczeństwem dla jego użytkowników, które przyniosły kilkakrotnie większe korzyści od nakładów, na skutek zmniejszenia się liczby zdarzeń drogowych.

Warto więc przystąpić do prac nad szczegółowym programem „uzdrowienia” stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w polskich miastach. Podstawą sukcesu jest jednak dobrze przygotowany i konsekwentnie wdrażany program poprawy brd, opracowany w sposób profesjonalny przez interdyscyplinarną grupę specjalistów zajmujących się różnymi problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponieważ występują niestety w naszym kraju ogromne braki w zakresie procedur zarządzania i projektowania, a także przepisów technicznych dotyczących miejskiej infrastruktury drogowej, konieczne jest także znaczące zaangażowanie polskiego rządu, w tym szczególnie Ministerstwa Infrastruktury.

## Od Redakcji

### Komunikat prasowy Polskiego Kongresu Inteligentnych Systemów Transportowych PKITS 19 kwietnia 2011 r.

Podczas dwóch dni obrad IV Polskiego Kongresu Inteligentnych Systemów Transportowych (25–26.05.2011) krajowi i zagraniczni eksperci przedstawią rozwiązania dotyczące wielu dziedzin istotnych dla polskiego transportu. Wśród tematów znalazły się wystąpienia o zaawansowanym zarządzaniu ruchem, inteligentnym transporcie publicznym, elektronicznym poborze opłat, transporcie kolejowym i multimodalnym, bezpieczeństwie transportu i ochronie danych, a także szeroko pojętej integracji systemów ITS. Biorąc pod uwagę frekwencję na PKITS w poprzednich latach, organizatorzy spodziewają się udziału ponad 200 osób.

Tematyka Kongresu związana jest z wdrażaniem konkretnych projektów w Polsce. Już za kilka miesięcy w naszym kraju uruchomiony zostanie System Elektronicznego Poboru Opłat za przejazd wybranymi odcinkami polskiej sieci drogowej zarządzanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wśród uczestników oraz prelegentów Kongresu znajdą się przedstawiciele instytucji i firm związanych z tą inwestycją.

Ważnym wydarzeniem podczas wieczornego przyjęcia pierwszego dnia Kongresu będzie inauguracja drugiej edycji konkursu „Lider ITS”, wyróżnienia przyznanego za osiągnięcia w dziedzinie inteligentnych systemów transportowych z 2010 roku. Organizatorami konkursu są Stowarzyszenie ITS POLSKA oraz czasopismo „Przegląd ITS”. Honorowy patronat nad „Liderem ITS” objęło Ministerstwo Infrastruktury. Patronem medialnym konkursu jest czasopismo „Polskie Drogi”.

Wszystkich zainteresowanych udziałem w Kongresie w roli sponsora zapraszamy do zapoznania się z ofertą sponsoringu i partnerstwa. Mamy ostatnie wolne pakiety Sponsora Srebrnego. Umożliwia to bezpłatne uczestnictwo reprezentanta firmy w Kongresie, udział dwóch kolejnych osób z 50% zniżką, odczytanie nazwy firmy w czasie uroczystego rozpoczęcia, umieszczenie materiałów promocyjnych w teczках kongresowych, prezentację firmy na stronie internetowej [www.pkits.pl](http://www.pkits.pl), zamieszczenie logo w drukowanych materiałach kongresowych oraz na ekranach promocyjnych. Dogodną formą własnej promocji wobec uczestników Kongresu jest także zamówienie stolika (stoiska) prezentacyjnego. Zapraszamy!

Szczegóły na stronie [www.pkits.pl](http://www.pkits.pl)

## Od Redakcji

### Prace UE w sprawie praw pasażera

Komisja Europejska przedstawiła serię środków mających na celu zwiększenie przejrzystości oraz poprawę egzekwowania prawodawstwa dotyczącego praw pasażerów w Europie. Zostały one przedstawione w opublikowanych przez Komisję dwóch komunikatach przedstawiających szczegółową ocenę pierwszych sześciu lat stosowania rozporządzenia w sprawie praw pasażerów (rozporządzenie «WE» nr 261/2004) oraz rozporządzenia dotyczącego praw osób o ograniczonej sprawności ruchowej (rozporządzenie «WE» nr 1107/2006). Jeszcze w tym roku rozpoczną się konsultacje społeczne i zostanie opracowana ocena skutków, aby w 2012 r. Komisja mogła przyjąć wnioski dotyczące nowelizacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w sprawie praw pasażerów.

- Z ustaleń przedstawionych w obu komunikatach na temat pierwszych lat stosowania przepisów dotyczących praw pasażerów wynika, że wprowadzenie tego prawodawstwa stanowiło duży postęp, przyczyniając się znacznie do podniesienia ogólnych standardów w branży lotniczej i standardów dla pasażerów. Aby ułatwić konsumentom korzystanie z posiadanych praw, a branży lotniczej zapewnić jednolitą i przejrzystą wykładnię prawa oraz równe szanse w całej Europie, niezwykle istotne jest bardziej rygorystyczne egzekwowanie praw pasażerów. Kwestia ta ma szczególnie duże znaczenie w odniesieniu do pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej. Przegląd wskazuje na wyraźną potrzebę bardziej zdecydowanego egzekwowania istniejących przepisów, aby konsumenci mieli możliwość korzystania z praw, które im przysługują. W przypadku branży lotniczej zdecydowane egzekwowanie przepisów spowoduje ich większą przejrzystość, a w związku z tym jednolite traktowanie i równe szanse w całej UE. Chcąc poprawić egzekwowanie praw pasażerów:
- W 2011 r. Komisja nada nowe uprawnienia sieciom krajowych organów wykonawczych w celu skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów w całej Europie. Pozwolą one na dokładniejsze określenie kompetencji przysługujących tym sieciom oraz na przyjmowanie wspólnych decyzji, co umożliwi bardziej jednolite i spójne stosowanie przedmiotowego prawodawstwa w UE.

*Dokończenie tekstu na stronie 11*