

WPŁYW LOKALNYCH BAZ DANYCH NA POPRAWĘ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

W artykule przedstawiono, jak ogromną rolę w osiągnięciu celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali miasta lub określonego zarządu dróg mogą spełniać odpowiednio skonstruowane lokalne bazy danych oraz profesjonalnie i cyklicznie opracowywane raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Wprowadzenie

Parlament Europejski, Komisja Europejska oraz Europejska Konferencja Ministrów Transportu zgodnie uważają, że wszyscy obywatele Unii Europejskiej powinni mieć prawo do bezpiecznego przemieszczania się, stąd działania zapewniające bezpieczeństwo uczestnikom transportu powinno być uznane w tych państwach za priorytetowe.

W Polsce, mimo relatywnie niskiego wskaźnika motoryzacji, zagrożenie zdrowia i życia użytkowników dróg jest nadal wysokie. W ciągu ostatnich 15 lat na terenie naszego kraju prawie 100 tys. osób poniosło śmierć na drogach oraz ponad milion osób zostało rannych. Koszty społeczne i ekonomiczne tych zdarzeń są więc ogromne.

Rada Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej 29 czerwca 2005 roku w dokumencie „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025” przyjęła bardzo istotne założenie: *Zadaniem Państwa jest zagwarantowanie, by transport drogowy nie wiązał się z tak dużym jak obecnie zagrożeniem zdrowia i życia obywateli. Dla osiągnięcia tego celu istotne jest nie tylko wyasygnowanie przez Państwo odpowiednich środków finansowych, ale i zapewnienie sprawnej koordynacji wszystkich podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

Cele główne sformułowano w tym dokumencie w następujący sposób:

1. Życie i zdrowie ludzkie stawiane jest ponad mobilnością i innymi celami funkcjonowania systemu transportu;
2. Wszyscy powinni poczuwać się do odpowiedzialności za wypadki drogowe i niwelowanie ich skutków;

3. System drogowy i pojazdy powinny być tak projektowane, budowane i eksploatowane, aby mogły minimalizować i kompensować błędy uczestników ruchu;
4. Wszystkie procedury systemu zarządzania transportem powinny mieć na uwadze bezpieczeństwo jego uczestników.

Natomiast jako szczegółowe wzięto pod uwagę cele sformułowane w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 roku, jako program dla Polski na lata 2005–2013:

1. Stworzenie i rozwój podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. Kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu;
3. Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów;
4. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi;
5. Zmniejszenie ciężkości wypadków.

Wszystkie powyższe cele powinny być osiągnięte poprzez różne działania na szczeblu centralnym państwa, jak i lokalnym, w tym poszczególnych miast. Władze miasta, jak zapisano w strategii Polityki Transportowej Państwa, powinny współuczestniczyć w osiągnięciu wyznaczonych celów.

Stworzenie podstaw organizacyjnych

Stworzenie i rozwój podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest konieczne, aby osiągnąć poszczególne cele programu GAMBIT. Na szczeblu miasta głównie chodzi o stworzenie i usprawnianie odpowiednich struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za brd i przygotowanie narzędzi, takich jak bazy danych, system monitoringu i informacji o brd, w tym głównie przygotowanie szczegółowych corocznych raportów o stanie brd.

Bazy danych, aby były przydatne do ciągłych analiz zagrożeń w ruchu drogowym, powinny zawierać aktualne

¹ Prof. dr hab. inż., Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy, Katedra Budownictwa Drogowego, zikwb@utp.edu.pl

dane nie tylko o zdarzeniach drogowych, ale także o środowisku drogi i ruchu drogowym. Tylko taka komplementarna baza danych umożliwi skuteczne poszukiwanie przyczyn zdarzeń drogowych w zakresie cech infrastruktury drogowej i cech ruchu drogowego. A to z kolei umożliwi odpowiednim służbom efektywne działania na rzecz zmniejszenia zagrożenia w ruchu drogowym na zarządzanej przez nich sieci.

Podstawą wykonania raportów brd powinny być charakterystyki zawarte w komplementarnej bazie danych.

Raport o stanie brd musi zawierać ogólną ocenę stanu zagrożenia w ruchu drogowym w mieście oraz ocenę szczegółową, odniesioną do wybranych miejsc na sieci drogowej tego miasta.

Ocena szczegółowa dotyczyć ma głównie określenia związku pomiędzy szeroko rozumianymi cechami środowiska drogi a błędami popełnianymi przez użytkowników drogi, prowadzącymi do określonych rodzajów zdarzeń drogowych w konkretnych miejscach na analizowanej sieci drogowej. Wnioski wynikające z tej oceny wskazują sposoby usunięcia wad analizowanego miejsca i określają założenia do projektu jego przebudowy lub zmiany organizacji ruchu.

Raporty powinny zawierać także ocenę efektywności działań inwestycyjnych na sieci drogowej miasta. Powinna być ona dokonywana w oparciu o wartości wskaźnika zmian poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który ma wyrażać stosunek poziomów bezpieczeństwa ruchu drogowego „po” i „przed” przebudową. Ocena taka jest konieczna, aby na jej podstawie wybierać najbardziej skuteczne działania służące poprawie brd. Systemowa ocena efektów już dokonanych działań na sieci drogowej, tj. np. wykonanej przebudowy czy zmian organizacji ruchu, daje szansę sprawdzenia poprawności postawionej diagnozy i przyjętych rozwiązań oraz możliwość selekcji efektywnych i nieefektywnych sposobów poprawy brd.

Komplementarne bazy danych o zdarzeniach drogowych oraz raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być wykorzystywane także do wielu innych celów praktycznych na szczeblu lokalnym, w tym, między innymi do:

- określania rozmiarów problemu brd i na tej podstawie planowania środków budżetowych przeznaczonych na poprawę jego stanu,
- wyboru miejsc przeznaczonych do modernizacji ze względu na niski poziom brd i na tej podstawie planowania rzeczowego programu działań na następne lata,
- określania zasad właściwego ukształtowania i urządzania infrastruktury drogowej pod względem brd.

Raporty powinny być też materiałem przydatnym do przekonywania decydentów i polityków do podejmowania koniecznych przedsięwzięć prowadzących do poprawy brd. Na podstawie sporządzonej listy miejsc niebezpiecznych i szczegółowego ich opisu można opracować ranking działań, wskazać, które miejsca na sieci drogowej wymagają pełnej przebudowy, a które tylko drobnych i mało kosztow-

nych zmian oraz określić kolejność tych prac. Często okazuje się, że niewielkie zmiany wystarczają do uzyskania znaczącej poprawy brd.

Należy podkreślić, że w praktyce drogowej raporty okazały się też skutecznym argumentem w dyskusjach z radami osiedlowymi upominającymi się o wdrożenie na ich obszarach rozwiązań służących bezpieczeństwu ruchu. Konfrontacja ich postulatów z jeszcze pilniejszymi i ważniejszymi potrzebami działań na sieci pozwala na prowadzenie rozsądnej polityki w zakresie wydatkowania środków na poprawę brd. Na podstawie materiałów z raportów redagowane mogą być też listowne odpowiedzi na postulaty i sugestie mieszkańców wskazujących miejsca wymagające zdaniem natychmiastowego działania, a które w obiektywnych ocenach charakteryzują się niskim poziomem zagrożenia.

W celu uzyskania spektakularnego efektu poprawy brd konieczne jest ciągle utrzymywanie aktualnej bazy danych, monitorowanie brd oraz konsekwencja w realizacji wniosków zawartych w raportach opisujących stan brd.

Kształtowanie poprawnych zachowań uczestników ruchu drogowego

Kształtowanie poprawnych zachowań uczestników ruchu drogowego powinno być realizowane poprzez działania edukacyjne, prewencyjne i represyjne.

Podstawy do działań w tym zakresie muszą być tworzone na szczeblu centralnym. Jednak na poziomie lokalnym można wykazać się także wieloma inicjatywami i to w każdym z wymienionych obszarów: edukacji, prewencji i represji.

Edukacja komunikacyjna to nie tylko przekazywanie wiedzy dotyczącej umiejętności uczestniczenia w ruchu drogowym, ale także, między innymi, podnoszenie u użytkowników drogi świadomości poziomu odczuwanego subiektywnego ryzyka powstania zdarzenia drogowego oraz korelacji między sposobem zachowania się w ruchu drogowym (np. prędkości jazdy) a stopniem obiektywnego ryzyka powstania zdarzenia.

Efektem corocznego opracowywania raportów oraz utrzymania aktualności komplementarnej bazy danych o zdarzeniach drogowych jest możliwość kształtowania właściwych zachowań użytkowników drogi m.in. poprzez publikowanie w lokalnej prasie artykułów poświęconych zagadnieniom bezpieczeństwa ruchu drogowego, przygotowanych na podstawie informacji zawartych w raporcie. Z opinii czytelników w miastach, w których cyklicznie ukazują się takie artykuły, wynika, że mają one pozytywny wpływ na kształtowanie właściwych i bezpiecznych zachowań wielu osób w ruchu drogowym. Artykuły te obejmują między innymi następującą tematykę:

- opis miejsc niebezpiecznych, w tym sposobów zachowywania się na nich uczestników ruchu w celu uniknięcia zdarzenia drogowego;
- najczęstsze zdarzenia drogowe oraz najczęstsze błędy popełniane przez użytkowników drogi w określonych miejscach sieci drogowej;

- sposoby bezpiecznego przejazdu przez skrzyżowanie i inne trudne do pokonania miejsca na sieci drogowej;
- sposoby bezpiecznego poruszania się pieszych w określonych miejscach na sieci drogowej;
- interpretację, na konkretnych przykładach, przepisów Prawa o ruchu drogowym.

Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów

Szczególnie alarmującym zjawiskiem w Polsce jest stan bezpieczeństwa pieszych. W większości miast w Europie wypadki z pieszymi stanowią od 9 do 20%, podczas gdy w miastach polskich od 40 do 60%. Zagrożenie pieszych w naszym ruchu drogowym, określone liczbą ofiar śmiertelnych wśród pieszych na 100 tysięcy mieszkańców, jest przeszło trzykrotnie większe niż w większości miast krajów europejskich o wysokim poziomie gospodarczym. Bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa dotyczy także rowerzystów. Fragmentaryczna sieć dróg rowerowych lub jej brak zmusza rowerzystów w wielu miastach do poruszania się po zatłoczonej jezdni, wspólnie z potokami samochodowymi. W niektórych miastach, przy słabo rozwiniętej infrastrukturze rowerowej, zdarzenia z udziałem rowerzystów przekraczają nawet 30% wszystkich wypadków.

Stąd też trzeci cel szczegółowy Krajowego Programu GAMBIT odnosi się do niechronionych uczestników ruchu. W obszarach miejskich stanowią oni niestety większość ofiar wypadków drogowych. Celem działań musi być wobec tego korzystanie z rozwiązań podnoszących poziom bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu, w tym także stosowanie segregacji przestrzennej i czasowej w stosunku do ruchu samochodowego, a zwłaszcza oddzielanie tych grup od ciągów drogowych o wyższych prędkościach. Poprawa brd niechronionych uczestników ruchu w miastach wymaga realizacji wielu zadań, których racjonalny wybór jest możliwy dzięki znajomości zagrożeń brd i ich potencjalnych przyczyn. Temu też powinny służyć raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w których powinno przedstawiać się nie tylko poziom zagrożenia niechronionych uczestników ruchu, ale przede wszystkim wskazywać na konkretne rozwiązania naprawcze odnoszące się do istniejącej infrastruktury drogowej ruchu rowerowego i pieszego, w tym również dzieci. Sprawdzone rozwiązania powinny być z kolei wdrażane przy projektowaniu nowych elementów infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu.

Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury

Działania zmierzające do poprawy brd w polskich miastach, a odnoszące się do środowiska drogi, powinny mieć charakter systemowy i obejmować sześć celów:

- wykonywanie badań i analiz brd w celu tworzenia programów strategicznych i szczegółowych poprawy stanu brd,
- stosowanie audytu brd w procesie planowania i projektowania elementów sieci drogowej, w tym także projektowania ich przebudowy lub zmiany na nich organizacji ruchu;

- wykonywanie przebudowy elementów sieci drogowej lub zmiany na nich organizacji ruchu w celu wyeliminowania miejsc niebezpiecznych;
- wykonywanie oceny działań realizowanych na sieci drogowej w celu stwierdzenia ich skutecznego wpływu na poprawę brd;
- tworzenie norm, wytycznych i wzorców rozwiązań umożliwiających efektywniejsze planowanie, projektowanie i urządzanie środowiska drogi pod względem brd;
- projektowanie i budowa nowych elementów sieci drogowej, przy pełnym wykorzystaniu zdobytej wiedzy z zakresu brd w wyniku ciągłego monitorowania zagrożenia i przyczyn zdarzeń drogowych.

Szczególnie ważnymi badaniami, umożliwiającymi właściwą realizację powyżej wymienionych celów systemowych, a w tym poszukiwania skutecznych rozwiązań poprawy brd, są badania i analizy przyczynowo-skutkowe zdarzeń drogowych. Jednak ze względu na złożoność zjawiska ruchu drogowego należy mieć pełną świadomość, że badania i analizy te powinno się przeprowadzać tylko w przypadkach dysponowania bogatą dokumentacją, dotyczącą zarówno samych zdarzeń drogowych, jak i całego środowiska drogi (dokumentacja winna zawierać dane o ruchu drogowym, cechach drogi i jej otoczenia oraz informację o warunkach atmosferycznych). Ponadto badania i analizy te można realizować w przypadku posiadania odpowiedniej wiedzy z zakresu metod i sposobów oceny środowiska drogi w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że dysponując komplementarną bazą danych o zdarzeniach drogowych zawierającą wszystkie wyżej wymienione dane, a także odpowiednimi procedurami oceny, możliwe jest formułowanie w miarę precyzyjnej diagnozy, a dalej na jej podstawie opracowywanie odpowiedniego programu i szczegółowych projektów poprawy brd. Przyjęcie właściwego toku postępowania przyniosło w kilku miastach znaczące efekty. Wdrożenie zaproponowanych rozwiązań poprawy brd spowodowało wyeliminowanie wielu niebezpiecznych miejsc na sieci drogowej tych miast.

Badania i analizy zagrożeń w ruchu drogowym, prowadzone od kilkunastu lat przez pracowników Katedry Budownictwa Drogowego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy², doprowadziły między innymi do następujących wniosków:

1. Za pomocą cech drogowo-ruchowych można wyjaśnić zjawisko powstawania zdarzeń drogowych w miastach w przeszło 70%;
2. Przemyślane zmiany geometrii i organizacji ruchu na skrzyżowaniach miejskich przyczyniły się do wyraźnej poprawy brd. Redukcja liczby zdarzeń drogowych prze-

² Wyniki tych badań przedstawiono między innymi w monografii pt. *Badanie zagrożeń w ruchu drogowym* wydanej przez Komitet Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN w 2005 roku.

kraczała nawet 50%. Dowodzi to, że same tylko cechy geometryczne oraz cechy organizacji ruchu mogą w istotny sposób wpływać na liczbę zdarzeń drogowych i ich ciężkość. Wniosek ten potwierdzają także wyniki analiz wpływu nieznamośći drogi (cech geometrycznych i organizacji ruchu) przez kierowców na powstanie zdarzeń drogowych. Kierowcy nie znający drogi (zamiejscowi) stwarzają znacznie większe zagrożenie powstania zdarzenia drogowego niż kierowcy znający drogę (w dużych miastach – sześciokrotnie, w mniejszych – trzykrotnie);

3. Brak typowych wad drogi związanych z geometrią bądź organizacją ruchu oraz niekorzystnych cech ruchu w oficjalnych statystykach przyczyn zdarzeń drogowych, wynika z faktu, że udział tych cech w powstawaniu zdarzeń drogowych jest ukryty (poza złym stanem jezdni) i trudny do jednoznacznego określenia. Dopiero szczegółowa analiza przyczynowo-skutkowa zdarzeń drogowych daje szansę wykrycia tych przyczyn. Trudność oceny tego wpływu spowodowana jest przede wszystkim tym, że oddziaływanie cech drogowo-ruchowych na proces powstawania zdarzeń drogowych nie jest bezpośrednie, tak jak przykładowo błędów użytkowników drogi. Droga, wraz ze swoimi cechami, stanowi bowiem środowisko, w którym odbywa się ruch. Niedoskonałości tego środowiska przyczyniają się do błędów uczestników ruchu, których konsekwencją mogą być dopiero zdarzenia drogowe. Jednak prawdopodobieństwo zaistnienia tych zdarzeń zależy w dużym stopniu od marginesu bezpieczeństwa, jaki zachowują uczestnicy ruchu drogowego. Niewłaściwy ich sposób zachowań (np. nadmierna prędkość, agresywne prowadzenie samochodu) na drodze posiadającej wady znacząco zwiększa zagrożenie powstania zdarzenia drogowego. Negatywne oddziaływanie cech drogowo-ruchowych na użytkowników drogi może mieć różny charakter i polegać, między innymi, na:

- stawianiu zadań o podwyższonym poziomie trudności, które musi wykonać użytkownik drogi;
- spowodowaniu małej „czytelności” drogi;
- zmuszeniu użytkowników drogi do nagłych zmian zachowań;
- ułatwieniu lub prowokowaniu kierowców do poruszania się z nadmierną prędkością w stosunku do prędkości bezpiecznej;
- ułatwieniu lub wręcz prowokowaniu do zachowań niezgodnych z zasadami ruchu.

4. W przypadku miejskich skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej stwierdzono, że na liczbę zdarzeń drogowych mają wpływ następujące cechy drogi i ruchu:

- natężenie ruchu poszczególnych strumieni ruchu, w tym także tramwajów, pieszych i rowerzystów;
- prędkości pojazdów;
- nadmierne lub zbyt małe wartości promieni skrętu w prawo i w lewo;
- liczba punktów kolizji, w tym kolizji z tramwajami, pieszymi i rowerzystami;

- udział w ruchu pojazdów ciężkich;
- liczba pasów ruchu;
- powierzchnia kolizji;
- szerokość wlotów;
- zbyt mała widoczność przy dojeździe lub na linii zatrzymań;
- długość przejścia dla pieszych.

Przedstawione wyniki badań i analiz świadczą bez wątpienia o tym, że właściwe pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego kształtowanie środowiska drogi może przyczynić się do znacznego zmniejszenia liczby i ciężkości zdarzeń drogowych. Wobec tego rozsądnym działaniem władz lokalnych oraz odpowiednich zarządów drogowych powinno być dążenie do wykonywania systemowych prac zmierzających do optymalizacji pod względem zagrożenia w ruchu drogowym poszczególnych elementów sieci drogowej. Dotyczy to zarówno fazy utrzymania infrastruktury drogowej, jej przebudowy, jak i budowy nowych jej elementów.

Ciężkość wypadków

Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) porównała w tym roku ciężkość wypadków w 178 krajach, biorąc pod uwagę liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na 100 tysięcy mieszkańców. Polska w tym rankingu znalazła się dopiero na 85. miejscu. Wskaźnik za ostatni rok dla naszego kraju wyniósł prawie 15. Tyle samo ofiar wypadków jest w Gwatemali. Natomiast kraje zachodnioeuropejskie o wysokim stopniu motoryzacji mają ten wskaźnik trzykrotnie mniejszy.

Z ciężkością wypadków należy przede wszystkim utożsamiać prędkość. Od prędkości zależy nie tylko prawdopodobieństwo zaistnienia zdarzenia drogowego, ale przede wszystkim skutki zdarzenia. Jak wynika z porównania, wyników badań, średnie prędkości pojazdów w krajach zachodnioeuropejskich są mniejsze niż w Polsce aż o 15–16%. Dlatego zadaniem priorytetowym powinno być doprowadzenie do obniżenia średniej prędkości i utrzymania jej na poziomie prędkości bezpiecznej. Działania te dodatkowo wpłyną pozytywnie na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu.

Bezpośrednią przyczyną powiązania wzrostu skutków zdarzeń drogowych ze wzrostem prędkości pojazdów jest zwiększona energia kinetyczna podczas zdarzenia, na skutek której osoby znajdujące się w pojeździe doznają większych opóźnień. W konsekwencji tego występują groźniejsze dla zdrowia lub życia uszkodzenia organów wewnętrznych tych osób. Szacuje się, że prawdopodobieństwo doznania przez uczestnika wypadku drogowego lekkich obrażeń ciała jest proporcjonalne do kwadratu prędkości pojazdu; doznania ciężkich obrażeń ciała – proporcjonalne do prędkości w trzeciej potęgę; natomiast utraty życia – proporcjonalne do prędkości aż w czwartej potęgę.

Na szczeblu miasta można wpływać na redukcję prędkości pojazdów poprzez właściwe tzw. zarządzanie prędko-

cią. Polega ono na przemyślanym planowaniu rozbudowy sieci drogowej, zapewniającej tworzenie w obszarze miasta wyraźnych stref o określonej dostępności i prędkości, a także poprzez budowę lub modernizację elementów sieci, które będą odpowiadać tzw. standardom prędkości³. Podstawowymi standardami prędkości są:

- zachowanie prędkości bezpiecznej,
- zachowanie prędkości dopuszczalnej,
- zachowanie minimalnych różnic prędkości na kolejnych odcinkach ulicy,
- zachowanie minimalnych różnic prędkości w potoku.

Pełną analizę zachowania standardów prędkości można wykonać, wykorzystując komplementarną bazę danych o zdarzeniach drogowych⁴.

Podsumowanie

W jaki sposób na szczeblu miasta można wypełnić wymienione dyrektywy przyjęte w Polsce w „Polityce transportowej państwa”? Zapewne podstawowym działaniem powinno być prowadzenie permanentnego monitoringu stanu brd, wyszukiwanie „słabych” elementów sieci drogowej, przedstawianie sposobów ich przebudowy lub modernizacji, konsekwentna realizacja tych zmian na sieci oraz kontrola skutków wprowadzanych zmian, prowadzenie audytu brd dla wszystkich działań w zakresie infrastruktury drogowej, w tym na etapie jej planowania i projektowania. Chcąc powyższe cele osiągnąć, należy mieć zawsze aktualną, szczegółową bazę danych o zdarzeniach drogowych oraz opracowywać cyklicznie „Raport o stanie brd” zawierający wyżej wymienione oceny i zalecenia. Profesjonalnie wykonana ocena brd umożliwi także skuteczne staranie się władz miasta o dofinansowanie z budżetu centralnego lub ze środków unijnych działań zmniejszających stan zagrożenia na sieci ulic.

Utrzymanie wyżej opisanej komplementarnej bazy danych oraz ciągła analiza brd prowadzona na szczeblu lokalnym umożliwiają prowadzenie prac nawiązujących do szczegółowych celów Polityki transportowej państwa, co starano się przedstawić w niniejszym artykule.

W „Polityce transportowej państwa” podkreśla się też, że „wszyscy powinniśmy poczuwać się do odpowiedzialności za wypadki drogowe i niwelowanie ich skutków”. Władze lokalne i zarządy dróg muszą w większym stopniu niż dotychczas angażować się w działania na rzecz poprawy brd, nie czekając na inicjatywy lub dyrektywy władz centralnych. Skuteczna polityka w tym zakresie musi być jednak permanentna. Wyrywkowe i okazjonalne działania nie przynoszą zazwyczaj większych korzyści.

³ Patrz: *Bezpieczeństwo ruchu miejskiego*, red. T. Szczuraszek, WKŁ, Warszawa 2005.

⁴ Omówienie sposobu wykonania analizy autor przedstawił w dwóch pracach: Szczuraszek T., Kempa J., *Zarządzanie prędkością na drogach*, „Drogownictwo”, 2009, nr 2 oraz Szczuraszek T., Ramza A., *Zastosowanie standardów prędkości do oceny poziomu zagrożenia w ruchu drogowym*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 9.

Od Redakcji

Nowa Biała Księga Transportowa

W 2001 r. Komisja przedstawiła Białą Księgę, w której określono agendę dla europejskiej polityki transportowej do roku 2010. Ponieważ dziesięcioletni program dobiega końca, w drugiej połowie 2010 r. zostanie przyjęta nowa Biała Księga. Będzie ona określała wizję przyszłości transportu oraz konkretne kroki, jakie należy podjąć w najbliższej dekadzie. Przyszła polityka transportowa zacznie odzwierciedlać główne cele, jakie Europa chce osiągnąć teraz i w kolejnych latach:

- dekarbonizację paliw transportowych,
- promowanie Europy,
- obywateli,
- wspieranie nowych źródeł wzrostu,
- wspieranie konkurencyjności.

W listopadzie 2009 roku w Komisji Europejskiej odbyła się konferencja dotycząca przyszłości europejskiego systemu transportowego. Wydarzenie to zamyka dwie publiczne konsultacje zainaugurowane w czerwcu 2009 r. komunikatem Komisji „**Zrównoważona przyszłość transportu**” oraz Zieloną Księgą „**Transeuropejska sieć transportowa: przegląd polityki**”. W ramach konferencji, w której uczestniczył wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej odpowiedzialny za politykę transportu Antonio Tajani, prezentowane zostały opinie zainteresowanych stron oraz przeprowadzono dyskusję nad konkretnymi pomysłami wyłonionymi w wyniku konsultacji.

W konferencji wzięło udział około 500 uczestników, przedstawiciele różnych zainteresowanych stron, w tym:

- przewoźników,
- organów odpowiedzialnych za transport,
- władz krajowych,
- władz regionalnych,
- władz lokalnych,
- środowisk akademickich,
- stowarzyszeń konsumentów.

Panele dyskusyjne w ramach konferencji zorganizowano wokół trzech głównych tematów:

- sposobów integracji różnych typów transportu, w tym poprzez politykę infrastrukturalną, oraz zmiany w polityce w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- promocji innowacyjnych technologii w zakresie czystych ekologicznie pojazdów oraz zarządzania ruchem;
- odpowiedzi na przyszłe potrzeby użytkowników i pracowników transportu. W następstwie konferencji zainteresowanych stron oraz posiedzenia Rady w grudniu 2009 r. Komisja rozpocznie prace nad konkretnymi rozwiązaniami mającymi ukształtować przyszłą europejską politykę transportową. Więcej informacji, w tym streszczenie odpowiedzi uzyskanych w wyniku konsultacji publicznych, można znaleźć na stronie: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

Opracował: Grzegorz Sapoń