

EUROPEJSKI PROGRAM DZIAŁAŃ NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2011–2020 – NADZIEJE I OCZEKIWANIA

Już wkrótce można się spodziewać ogłoszenia przez Komisję Europejską nowego Europejskiego programu działania na rzecz *bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020*. Będzie to czwarty z kolei program od czasu, kiedy na mocy traktatu z roku 1993, po raz pierwszy powierzono Unii Europejskiej zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W artykule przedstawiono sposoby wykonywania przez instytucje Unii tych zadań oraz rolę niezależnej organizacji pozarządowej pod nazwą Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council ETSC), co razem pokazuje kontekst, w jakim powstawał oczekiwany program działania. Omówiono też wpływ, jaki na treść programu miały przeprowadzone przez Komisję Europejską konsultacje, opinie ETSC, różnice pomiędzy państwami członkowskimi oraz szersze źródła globalne. Szczególny nacisk położono na wyjaśnienie znaczenia celów ilościowych zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych lub poważnie rannych w trakcie realizacji programu.

Wprowadzenie

Niewyobrażalna wręcz skala strat powodowanych przez wypadki drogowe, takich jak utrata życia, obrażenia ciała czy szkody materialne to problem wymagający zaangażowania wiedzy i chęci profesjonalistów oraz polityków w całej Europie i ich wspólnych wysiłków. Wszyscy Europejczycy w liczbie prawie 500 milionów korzystają z mniej więcej podobnych pojazdów. Korzystają też z dróg w poszczególnych państwach członkowskich, nie zważając na granice pomiędzy nimi, pomimo innego ich układu i innego zachowania użytkowników ruchu uwarunkowanego historycznie, geograficznie, topograficznie, demograficznie i kulturowo.

Podróżując z kraju do kraju, korzystamy z sieci dróg o różnym stopniu ryzyka, czasami aż o 3½ raza wyższym. W Polsce w roku 2008 w wypadkach drogowych zginęły 143 osoby na milion mieszkańców. W pięciu innych państwach członkowskich UE zanotowano podobne wskaźniki śmiertelności na milion mieszkańców. Z kolei w czterech państwach członkowskich liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych wyniosła poniżej 50 mieszkańców na milion, a w całej Unii Europejskiej średnio wskaźnik ten wynosił 79 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. Stanowi to o prawie jedną trzecią mniej w porównaniu z rokiem 1998, kiedy ofiar było 117 na milion mieszkańców, natomiast w krajach, w których zanotowano najwyższe liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców, wskaźniki 3½ raza przewyższały te w krajach o najniższym poziomie ryzyka.

Celem artykułu jest omówienie, w jaki sposób kolejne *programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej* radziły sobie z wyzwaniem ruchu drogowego, takimi jak ofiary śmiertelne, ranne i straty materialne. Omówione zostaną także niektóre zagadnienia związane z przygotowaniem czwartego programu, jakim będzie *Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020*, którego wydania spodziewamy się wkrótce.

Odpowiedzialność Unii Europejskiej za bezpieczeństwo ruchu drogowego

Wpływ Traktatu o Unii Europejskiej z roku 1993

Europejska Wspólnota Gospodarcza już od pierwszych lat po utworzeniu działała aktywnie na rzecz niektórych aspektów regulacji przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w dziedzinie harmonizacji przepisów regulujących godziny pracy kierowców autobusów i pojazdów ciężarowych oraz standardów w zakresie budowy i eksploatacji pojazdów silnikowych. Działania te stanowiły element tworzenia jednolitego rynku w Europie. W roku 1984 Rada Wspólnoty w jej ówczesnym kształcie uznała konieczność podjęcia przez Wspólnotę działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ogłosiła rok 1986 Europejskim Rokiem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Inne obszary,

¹ Prof. dr hab. inż., Centre for Transport Studies, University College London, rea@transport.ucl.ac.uk

które uległy harmonizacji, to uprawnienia do kierowania pojazdami oraz obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa i środków bezpieczeństwa dzieci w pojazdach. Jednak dopiero traktat o Unii Europejskiej z roku 1993 wprowadził pojęcie ogólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo transportu w ustawodawstwie unijnym, stwierdzając ponadto, że UE jest uprawniona do podejmowania działań w tym obszarze wtedy, gdy wnoszą one wartość dodaną w stosunku do działań indywidualnych poszczególnych państw członkowskich, czyli zgodnie z zasadą subsydiarności.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom, Komisja Wspólnot Europejskich powołała Grupę Wysokiego Szczebla, która stwierdziła między innymi, że bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być objęte aktywną polityką UE i zasugerowała, by państwa członkowskie wymieniały doświadczenia. Wskazano także na konieczność spójności i powiązania ze sobą baz danych i potrzebę przyjęcia celów ilościowych zmniejszenia liczby ofiar, a następnie zasugerowano badanie ich realizacji [3]. Kolejnym działaniem zrealizowanym przed przyjęciem traktatu z roku 1993 była publikacja Białej Księgi Komisji na temat przyszłej Wspólnej Polityki Transportowej [4]. Zwrócono w niej uwagę, że w ówczesnej Unii w wypadkach drogowych ginie 50 tys. osób rocznie, a wskaźnik ryzyka bycia ofiarą śmiertelną w przeliczeniu na jednostkę pracy przewozowej różni się pomiędzy państwami członkowskimi o wartość 7 i jest średnio dwa razy wyższy niż w Stanach Zjednoczonych. W świetle tych faktów w Białej Księdze zawarto zobowiązanie do opracowania „Wspólnotowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego”, opartego na podejściu zintegrowanym, z wykorzystaniem celów ilościowych i określeniem priorytetów. Opracowanie wytycznych dla Transeuropejskiej Sieci Drogowej (TERN) potraktowano jako okazję do ukształtowania standardów bezpieczeństwa stosowanych na całej sieci drogowej.

Pierwszy program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

W roku 1993 wprowadzono trzyletni program o ograniczonym zakresie [5], co dało podstawy do powołania wspólnotowej bazy danych o wypadkach drogowych znanej jako CARE [16]. Poza tym w programie znalazły się dalsze działania w zakresie budowy i eksploatacji pojazdów, szereg inicjatyw dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych oraz dyskusje i projekty badawcze na temat ewentualnych działań w przyszłości, zwłaszcza w dziedzinie zastosowań telematyki. Do roku 1995 wypracowano program ogólny ukierunkowany na stworzenie Wspólnej Polityki Transportowej [6] z uwzględnieniem *podejścia globalnego* do bezpieczeństwa ruchu drogowego. W kolejnych raportach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego Parlament Europejski zachęcał do przyjęcia celów ilościowych.

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

Podejmowane przez UE działania na rzecz poprawy brd stanowią tło do podjętej przez organizacje pozarządowe z Wielkiej Brytanii, Niemiec i Holandii wspólnej inicjatywy

powołania w roku 1993 Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council ETSC) jako organizacji, której celem jest zmniejszanie liczby i ciężkości wypadków transportowych w Europie. ETSC jako organizacja pozarządowa realizuje to zadanie poprzez działania na poziomie Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu (DG-TREN) Komisji Europejskiej oraz w Parlamencie Europejskim, przy udziale organizacji członkowskich i niezależnych, pracujących społecznie ekspertów ds. bezpieczeństwa transportu.

W roku 1996 ETSC po raz pierwszy wezwała Unię do przyjęcia strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem wyrażonego ilościowo celu, jakim jest zmniejszenie do roku 2010 liczby wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi [1]. Rada argumentowała, że należy poszerzyć harmonizację przepisów i objąć nią nie tylko konstrukcję pojazdów, ale również użytkowników dróg oraz, przynajmniej częściowo, infrastrukturę drogową. W lipcu 1996 roku, Rada UE i Parlament Europejski upoważniły Komisję Europejską do opracowania wytycznych, zgodnie z którymi Transeuropejska Sieć Drogowa „gwarantowałyaby użytkownikom wysoki, jednolity i stały poziom obsługi, wygody i bezpieczeństwa”.

Drugi program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Przyjęty przez Komisję w roku 1993 program działań zakładał, że po trzech latach zostanie przeprowadzona ocena jego rezultatów. Realizując to zobowiązanie, częściowo pod wpływem nowych tendencji, ale również pod wpływem rekomendacji ETSC, Komisja opracowała kolejny program działań na lata 1997–2001 [7]. Tym razem główny nacisk położono na kryterium, według którego wydatki na bezpieczeństwo ruchu drogowego należy traktować jako efektywne kosztowo, jeżeli koszt ten nie przekroczy miliona euro za każdy udaremniony wypadek z ofiarą śmiertelną. Było to zgodne z założeniem, że jednocześnie unika się ofiar rannych i szkód, które są proporcjonalne do liczby ofiar śmiertelnych. Tak ustanowiony limit kosztów w przeliczeniu na jedną ofiarę śmiertelną, której uda się zapobiec, jest niższy o współczynnik około 3,6 od wyceny przeprowadzonej przez ETSC [7] dotyczącej kosztów zapobiegania jednej ofierze śmiertelnej i proporcjonalnej liczby obrażeń oraz szkód materialnych. Pomimo tej różnicy wielkość ta nie odstawała zbyt od wskaźników prognozowanych kosztów i korzyści, jakie w tamtym okresie stosowano w Wielkiej Brytanii i w Niemczech w przypadku inwestycji drogowych. W programie działań twierdzono, że kontynuacja bieżących działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym z uwzględnieniem kryterium 1 miliona euro jako kosztu uniknięcia wypadku z ofiarą śmiertelną mogłaby doprowadzić do zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych na drogach UE do poziomu poniżej 27 tys. do roku 2010. Jednak autorzy programu nie zdecydowali się przyjęciu celu ilościowego. Zaproponowano strategię składającą się z trzech elementów:

- zbieranie i rozpowszechnianie informacji oraz najlepszych praktyk w europejskim systemie informacji o brd;
- stosowanie środków pozwalających na zapobieganie wypadkom – podstawowe środki bezpieczeństwa z naciskiem na wpływ na zachowanie użytkowników dróg i wykorzystanie telematyki;
- łagodzenie konsekwencji wypadków, kiedy już do nich dochodzi, to znaczy biernie środki bezpieczeństwa, w szczególności standardy konstrukcji pojazdów, informowanie nabywców o poziomie bezpieczeństwa pojazdów nowo wprowadzanych na rynek oraz poprawa projektów dróg z naciskiem na ich „wyrozumiałość” dla błędów użytkowników.

W kierunku trzeciego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zanim jeszcze doszło do opublikowania drugiego programu działań, ETSC już szukała innych rozwiązań i w związku z tym opracowała własny „Strategiczny plan na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Unii Europejskiej” [17]. Zgodnie z tym planem w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego UE powinna, w ramach zasady subsydiarności:

- nadać kierunek myślenia i działania w całej UE;
- wprowadzić ustawodawstwo w obszarach wyłącznej i wspólnej kompetencji;
- promować najlepsze praktyki poprzez:
 - wymianę informacji
 - publikację wytycznych do dobrowolnego stosowania przez osoby zawodowo zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym;
- powiększać wiedzę poprzez zbieranie danych i badania oraz przyjąć cel zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ówczesnej UE do poziomu poniżej 25 tys. do roku 2010 w porównaniu do 45 tys. tych ofiar w roku 1995. Cel ten został wyrażony jedynie w kategorii ofiar śmiertelnych, ponieważ brak jest jednolitej definicji ofiar rannych w UE. Podano argumenty przemawiające za przyjęciem tej strategii wraz ze szczegółowym opisem możliwych do wykonania działań, które razem pozwoliłyby na osiągnięcie proponowanego celu.

Debatę nad drugim programem działań podjęła Komisja ds. Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego. Stwierdziła ona, że między innymi należy przyjąć cel zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych poniżej 25 tys. do roku 2010, a proponowane działania należy ocenić według wskaźnika redukcji liczby wypadków w stosunku do poniesionych przy tym nakładów. Komisja otrzymała za zadanie składanie Parlamentowi Europejskiemu regularnych raportów na temat postępów w realizacji programu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W odpowiedzi na wniosek w sprawie ustalenia rankingu działań Komisja zleciła badanie, w ramach którego, oprócz szacowania wskaźników korzyści do kosztów, naukowcy poprosili ekspertów o ocenę atrybutów jakości-

wych rozważanych działań poprawy, takich jak akceptacja społeczna i wykonalność polityczna. Ostatecznie powstał wstępny ranking sześciu najlepszych zestawów działań opisanych w raporcie z realizacji badania [8]. Są to:

- kontynuacja i dalszy rozwój EuroNCAP,
- promocja i legislacja stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci,
- rekomendacja odnośnie poziomu alkoholu we krwi, który nie może przekraczać 50mg/100ml,
- dyrektywa nakładająca obowiązek posiadania ograniczników prędkości w lekkich pojazdach ciężarowych,
- wytyczne w sprawie przebudowy miejsc wysokiego ryzyka oraz oznaczania dróg dla zwiększenia ich tolerancji na błędy użytkowników,
- dyrektywa w sprawie bezpieczniejszej konstrukcji przodu samochodu.

W raporcie z ww. analiz określono również priorytety badawcze w dziedzinie efektywności kosztowej oraz postęp, jaki osiągnięto w obszarze systemów informacji, na przykład baza danych CARE. Zalecono w nim zwiększenie inwestycji na środki brd oraz opracowanie takich mechanizmów, dzięki którym decydenci i dysponenci środków bardziej bezpośrednio odczuwają korzyści z nich płynące. W odpowiedzi na to ETSC [19] pozytywnie przyjęła niektóre z realizowanych działań, jednocześnie zwracając uwagę na słabość procesu oceny (rankingu) i ciągły brak kompleksowej strategii oraz celu zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach. W związku z tym ETSC w miejsce rozwiązań indywidualnych określiła obszary problemowe i wyróżniła sześć najważniejszych:

- nadmierna prędkość i prędkość niedostosowana do warunków ruchu,
- jazda pod wpływem alkoholu spożytego powyżej limitu,
- wysoki udział nowych kierowców w wypadkach,
- niestosowanie urządzeń ochronnych,
- brak działań naprawczych w miejscach wysokiego zagrożenia wypadkami,
- niewystarczający poziom ochrony po stronie pojazdów i infrastruktury.

Dyrekcja DG-TREN opublikowała dokument konsultacyjny [14] na temat kolejnego programu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2002–2010 „w celu zachęcenia do debaty i poszukiwania informacji, które przyczynią się do opracowania długofalowej strategii zmniejszenia niedopuszczalnie wysokich kosztów społecznych wypadków drogowych i ich konsekwencji w całej UE w kontekście dalszego rozwoju Wspólnej Polityki Transportowej. W ten sposób określono problemy kluczowe, za które uznano sześć obszarów zidentyfikowanych przez ETSC oraz:

- jazdę pod wpływem narkotyków lub w stanie zmęczenia,
- wysoki poziom zagrożenia pieszych i użytkowników pojazdów jednośladowych,
- niezadawalającą widoczność na drogach.

Ponadto zaproponowano wizję *stworzenia warunków do podróży drogami w całej Unii, które będą tak samo bezpieczne jak każda inna gałąź transportu*, opowiedziano się za holistycznym podejściem do bezpieczeństwa systemu ruchu drogowego oraz stwierdzono, że należy przyjąć realistyczny, ale ambitny cel ilościowy wraz z podcelami i wskaźnikami realizacji dla monitorowania postępów zarówno w obszarze redukcji liczby ofiar, jak i w odnośnych obszarach dotyczących zachowań użytkowników dróg, takich jak przestrzeganie przepisów.

W dalszej części opracowania ponownie podkreślono zakres działań na poziomie UE zarówno w jej obszarach kompetencji oraz jako katalizatora na rzecz wspólnych działań z państwami członkowskimi oraz z władzami lokalnymi i regionalnymi, na przykład poprzez stworzenie bodźców finansowych zachęcających do tego rodzaju wysiłków.

W szerszym kontekście polityki transportowej UE, Komisja opublikowała Białą Księgę (2001) w perspektywie do roku 2010. W dokumencie tym Komisja uznała *poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego* za jeden z 13 pierwszoplanowych obszarów działań i wreszcie wyznaczyła cel ilościowy – do roku 2010 zmniejszenie o połowę rocznej liczby ofiar śmiertelnych na drogach UE, biorąc za bazową liczbę z roku 2000. Jednak w dalszej części dokumentu Komisja proponowała działania, które nie miały wiele wspólnego z wyzwaniami, jakie niósł ze sobą tak postawiony cel (czyli większa redukcja liczby ofiar śmiertelnych w całej ówczesnej UE niż redukcje do tej pory postulowane przez poszczególne państwa członkowskie) ani z kierunkiem, jaki Komisja obrała w jej własnym wcześniej opublikowanym raporcie z realizacji programu [8].

Trzeci program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Trzeci program działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego [10] został opublikowany w czerwcu 2003 r. w dokumencie pod tytułem *Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010: Wspólna odpowiedzialność*. Na wstępie w programie wyróżniono trzy rodzaje wyzwań:

- skromne wysiłki państw członkowskich z jednej strony i powoływanie się na zasadę subsydiarności z drugiej strony w celu uniknięcia działań UE,
- obszary problemowe związane z powstawaniem wypadków i ich zapobieganiu oraz z ofiarami śmiertelnymi i rannymi – w większości są to obszary już wcześniej określone,
- zbliżające się w tamtym okresie rozszerzenie UE, wejście nowych państw członkowskich z niższymi poziomami motoryzacji niż w istniejących państwach UE.

W dokumencie potraktowano cel zmniejszenia o połowę ofiar śmiertelnych do roku 2010 jako zobowiązanie zbiorowe, które powinno zachęcić do działania na wszystkich szczeblach, a nie tylko na szczeblu UE. Przewidziano działania monitorujące nie tylko liczby ofiar śmiertelnych,

ale również aspektów związanych z zachowaniem kierowców i egzekwowaniem przepisów ruchu drogowego. Zapowiedziany na rok 2005 przegląd śródkresowy miał ocenić osiągnięty postęp, konsekwencje rozszerzenia oraz, tam gdzie to konieczne, zaproponować rozwiązania regulacyjne.

Dla UE przewidziano rolę podmiotu zapewniającego jasne ramy działania dla wszystkich interesariuszy, czyli dla wszystkich szczebli władz oraz dla sektora prywatnego, co miało również ukierunkowywać działania UE w tych obszarach, gdzie może ona wnieść wysoką wartość dodaną. W celu zachęcenia do współpracy różnego rodzaju organizacji, powołano Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jej sygnatariusze podejmują zobowiązania wobec społeczeństwa nie tylko jako podmioty zainteresowane bezpieczeństwem ruchu drogowego, ale również zobowiązują się do realizacji konkretnych działań, których celem jest zmniejszenie zagrożenia dla życia i zdrowia.

Po stronie UE określono następujące formy działania:

- ustawodawstwo w celu poprawy bezpieczeństwa w ramach ograniczeń, jakie niesie ze sobą zasada subsydiarności,
- wsparcie finansowe w celu zwiększenia świadomości politycznej, zawodowej i społecznej,
- promowanie najlepszych praktyk i ich rozpowszechnianie,
- zbieranie i analiza danych,
- badania naukowe i rozwój technologii,
- tworzenie ram dla zachęt fiskalnych oraz wymogów bezpieczeństwa w umowach na świadczenie usług publicznych zgodnie z zasadami jednolitego rynku,
- poszukiwanie wraz z ubezpieczycielami takich form składek, które bardziej sprawiedliwie odzwierciedlą poziom ryzyka.

Założono, że podstawą działań programu będzie analiza ich oddziaływania w kategoriach kosztów i korzyści.

Następnie przedstawiono szeroki zakres możliwych obszarów działania:

- zachęcanie użytkowników dróg do poprawy ich zachowania,
- podnoszenie bezpieczeństwa pojazdów,
- zachęcanie do poprawy infrastruktury drogowej,
- bezpieczeństwo komercyjnego przewozu towarów i osób,
- system ratownictwa w przypadku ofiar wypadków drogowych,
- zbieranie, analiza i rozpowszechnianie danych o wypadkach drogowych i poziomie zagrożenia, w tym powołanie Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Z jednej strony, w każdym z tych obszarów przewidziano działania UE, ale z drugiej było też oczywiste, że większość wysiłków w celu osiągnięcia przyjętego celu ilościowego musi być przeprowadzona przez władze krajowe, regionalne i lokalne oraz sektor prywatny, łącznie z użytkownikami ruchu – stąd podtytuł *Wspólna odpowiedzialność*.

Raport [12] z przeglądu śródkresowego, który przeprowadzono w ustalonym terminie w roku 2005, potwierdził, że po rozszerzeniu UE w roku 2004, przyjęty w roku 2001 cel został zastosowany wobec powiększonej Unii. Zauważono, że mimo tylko 1,3% spadku liczby ofiar śmiertelnych rocznie pomiędzy rokiem 2001 a 2002 spadek wyniósł około 5% rocznie w każdym roku przez następne 3 lata, co razem daje spadek o 17,5% do roku 2005, czyli zbyt wolno, aby osiągnąć założony cel, ale odpowiednio dużo, aby zmniejszyć wskaźnik wypadków śmiertelnych rocznie w przeliczeniu na milion mieszkańców UE–25 do 95. Prawdopodobnie ten rezultat ma związek z przyjęciem przez większość państw członkowskich krajowych planów poprawy brd.

W przeglądzie znajduje się krótkie omówienie zaawansowania programu z naciskiem na działania podejmowane na poziomie UE, w szczególności są to dyrektywy o bezpieczeństwie w tunelach, urządzeniach wspomagających widoczność wsteczną na dużych pojazdach i kwalifikacjach oraz o szkoleniu kierowców zawodowych, a także zalecenie korzystania z najlepszych praktyk w dziedzinie monitorowania przepisów o nieprzewodzeniu pojazdu pod wpływem alkoholu, stosowaniu pasów bezpieczeństwa i nadmiernej prędkości oraz inicjatywa e-bezpieczeństwa pojazdów [11]. Jest tam również mowa o innych działaniach legislacyjnych, obecnie na etapie negocjacji, w szczególności dotyczących nowelizacji i poszerzenia zakresu przepisów na temat praw jazdy oraz kwestię transgranicznego nadzoru nad ruchem drogowym. Projekt badawczy *SafetyNet* [27] przygotował podstawy do rozszerzenia zakresu bazy danych *CARE* i utworzenia Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ponad 300 organizacji podpisało Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Punkty wyjścia do rozważań na temat czwartego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Dotychczasowe działania na rzecz brd w Unii Europejskiej, czyli wpisane do raportu śródkresowego z realizacji trzeciego programu działań, mogą posłużyć jako przyczynek do sformułowania szeregu punktów wyjścia do dalszych przemyśleń na temat następnego programu działań na okres po roku 2010:

- potrzeba współdzielenia się odpowiedzialnością na wszystkich szczeblach władz i przez sektor prywatny, z uwzględnieniem zasady subsydiarności,
- potrzeba podejścia strategicznego i holistycznego,
- wartość płynąca z ustanawiania celów ilościowych,
- znaczenie efektywności kosztowej działań,
- szeroki konsensus w obszarach problemowych i wiele sposobów na ich rozwiązanie,
- znaczenie zbierania danych, monitoringu i badań,
- szczególne potrzeby nowych państw członkowskich UE,
- pomocna rola ETSC, która współpracuje z Jednostką BRD w Dyrekcji DG-TREN.

Pewien szerszy wpływ na tego rodzaju przemyslenia miały również publikacje Światowej Organizacji Zdrowia [30], wspólne badania OECD i Międzynarodowego Forum Transportu [25], projekt Banku Światowego Global Road Safety Facility [2], w ramach którego znajduje się studium przypadku z Polski, Europejski Program Oceny Dróg [13] oraz prowadzony przez ETSC program PIN oceniający poziom brd [24].

Kwestie do uwzględnienia w związku z nowym programem działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020

Podejście przyjęte przez DG-TREN

W ramach przygotowań do opracowania czwartego programu działań dyrekcja DG-TREN zorganizowała konsultacje publiczne na szeroką skalę z wykorzystaniem Internetu oraz serię sześciu tematycznych warsztatów. Rezultaty obydwu tych działań zostały podsumowane w dokumencie roboczym [15], który powstał jako materiał informacyjny przeznaczony na dużą, a co za tym idzie, raczej sformalizowaną jednodniową konferencję dla interesariuszy, która odbyła się w grudniu 2009.

Celem konsultacji przez Internet było zidentyfikowanie kluczowych problemów do rozwiązania i działań priorytetowych, jakie powinny znaleźć się w czwartym programie. Otrzymano około 270 odpowiedzi od organizacji sektora publicznego i prywatnego oraz około 230 od osób indywidualnych. Jednak rozkład respondentów wśród państw członkowskich był daleki od jednolitości: jedna czwarta odpowiedzi pochodziła z Wielkiej Brytanii, druga z Niemiec, Belgii i Austrii, jedna na 12 spoza UE, a pięć państw członkowskich udzieliło po jednej odpowiedzi, tak więc pozostałych 18 państw członkowskich dało średnio jedynie po 10 odpowiedzi.

W odbiorze większości respondentów bezpieczeństwo użytkowników samochodów poprawiło się w stosunku do sytuacji sprzed 10 lat, natomiast zmalało bezpieczeństwo użytkowników jednośladów. Bezpieczeństwo pieszych było mniej więcej podzielone na równe części jako wyższe i niższe. Nie zaskoczyły odpowiedzi dotyczące problemów bezpieczeństwa, działań w obszarze infrastruktury, edukacji użytkowników ruchu i ich zachowania, nadzoru na ruchem drogowym i bezpieczeństwa pojazdów. Uzyskane odpowiedzi były generalnie zgodne ze stanowiskiem, jakie zarysowało się już przed rokiem 2005. Na poziomie UE jako priorytety traktowano ustanowienie celu na rok 2020, harmonizację przepisów i standardów drogowych, zwiększenie akceptacji rynkowej dla nowych technologii, finansowanie działalności na rzecz poprawy brd, legislacja tam, gdzie to zasadne i wsparcie dla badań naukowych.

Jeśli chodzi o instytucjonalne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego, respondenci zwrócili uwagę na brak woli politycznej do potraktowania bezpieczeństwa ruchu drogowego jako priorytetu, alokowania zasobów na ten cel i do wprowadzenia potencjalnie niepopularnych regulacji. Brak informacji, szczególnie na temat liczby

i ciężkości obrażeń, skali korzystania z ruchu drogowego i wynikającego z tego narażenia na niebezpieczeństwo to według respondentów elementy utrudniające monitoring i ewaluację skuteczności polityki brd i podejmowanych działań.

Seria sześciu warsztatów tematycznych w zasadzie potwierdziła wcześniejszy konsensus, przy czym na każdym z nich zgłaszano nowe zagadnienia lub przedstawiano znane zagadnienia w nowym świetle. Przykłady podane są pod poszczególnymi tematami przewodnimi.

Niechronieni użytkownicy dróg – UE powinna skorzystać ze swoich możliwości i zachęcać podmioty wyższego szczebla do promowania brd, stworzyć kadrę wsparcia profesjonalnego i pomóc w budowaniu zdolności w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. UE powinna opracować i zapewnić przyjęcie wspólnej definicji *ciężkich obrażeń* i finansować zbieranie danych o ryzyku tam, gdzie to konieczne. Powinna również ograniczyć wskaźnik mocy do wagi dla silnikowych jednoślądów.

Technologia bezpieczeństwa pojazdów i zarządzanie – potrzebny jest system monitorowania i utrzymywania przez cykl życia nowoczesnych pojazdów wbudowanego w nie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, szczególnie w formie zaawansowanej technologii, której stan nie jest wykrywalny przez użytkownika i powinien być monitorowany na poziomie poszczególnych pojazdów. Istnieje potrzeba ochrony działań na rzecz poprawy brd przed ich zaniedbaniem na rzecz ochrony środowiska. W raporcie z przebiegu warsztatów brakuje natomiast wzmianki o potrzebie jak najszybszego wbudowania w samochody rozwiązań chroniących pieszych, na poziomie podobnym do ochrony osób wewnątrz pojazdu (zależnie od możliwości i kosztów).

Ekonomia bezpieczeństwa ruchu drogowego – potrzebna jest mapa drogowa wskazująca kierunek osiągnięcia internalizacji kosztów zewnętrznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, a przyjęcie podejścia opartego o skłonność do zapłaty powinno zostać przyjęte jako najlepsze podejście, pozwalające na oszacowanie tych kosztów wypadków drogowych, na które nie ma ceny rynkowej.

Bezpieczniejsza jazda w UE dzięki szkoleniom, edukacji i nadzorowi nad ruchem – proces uczenia się, zdobywania umiejętności dojrzałego kierowcy i ich utrzymania przez całe życie powinien być dłuższy i bardziej pogłębiony przy pomocy zharmonizowanych kwalifikacji instruktorów. Należy wprowadzić zharmonizowane systemy punktów karnych.

Bezpieczeństwo na drogach nie będących autostradami i na drogach zamiejskich w Europie – potrzebna jest lepsza współpraca pomiędzy producentami pojazdów i zarządcami dróg w celu osiągnięcia bezpiecznych warunków jazdy na całej sieci drogowej.

Komunikacja na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego – można bardzo dużo osiągnąć poprzez wzmocnienie Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w działaniach na rzecz poszerzenia świadomości i wiedzy o problemach brd wśród decydentów i społeczeństwa.

Merytoryczny wkład ETSC

Podobnie jak w przypadku trzeciego programu działań, ETSC przyjęła rolę wiodącą przy tworzeniu czwartego programu działań, publikując [22] projekt treści tego programu. Plan ten omawia kluczowe, konkretne problemy i działania priorytetowe. Jednak na początek proponuje *wizję* bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE oraz zestaw celów ilościowych do roku 2020. W planie zawarte są również instytucjonalne aspekty strategii brd.

Mając na uwadze fakt, że sukces programu zależy od dalekowzrocznej wizji, która generuje zmiany i do nich motywuje oraz trzymając się ducha Deklaracji Tylösand (Szwedzka Administracja Drogowa) [26], ETSC proponuje dla UE wizję:

Każdy obywatel posiada fundamentalne prawo do bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest odpowiedzialny za to bezpieczeństwo. Prawo i odpowiedzialność służą do ochrony obywateli przed utratą życia i zdrowia w ruchu drogowym, a w skrócie jest to wizja następująca: **Bezpieczeństwo ruchu drogowego jako prawo i obowiązek wszystkich.**

Jako argumenty na rzecz tej wizji służą trzy cele ilościowe:

- zmniejszenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010–2020,
- zmniejszenie rocznej liczby osób poważnie rannych na drogach UE o co najmniej 40%² w okresie 2010–2020 – z jednoczesnym uwzględnieniem ogólnie uznanej trudności w zdefiniowaniu i rejestrowaniu poważnych obrażeń,
- zmniejszenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych wśród dzieci na drogach UE o co najmniej 60% w okresie 2010–2020.

Znaczenie, jakie przypisuje się celowi zmniejszenia liczby ofiar poważnie rannych bierze się z obawy, że wiele uwagi poświęca się zmniejszeniu ofiar śmiertelnych, co jest zrozumiałe, ale może prowadzić do zaniedbania problemu ofiar rannych, przy czym skutki poważnych obrażeń są porównywalne lub może nawet gorsze niż śmierć i żałoba.

Na poziomie instytucjonalnym plan zakłada, że UE powinna budować wolę polityczną na rzecz brd, mianować ambasadora bezpieczeństwa ruchu drogowego, powołać grupę zadaniową brd podlegającą wszystkim właściwym Komisarzom i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako rozwinięcie i wzmocnienie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, naciskać na przyjęcie krajowych celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i planów działań w państwach członkowskich oraz skoncentrować uwagę na tych częściach UE, gdzie występuje niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Konkretne problemy i proponowane do nich działania w większości pokrywają się z poprzednim stanowiskiem ETSC. Dodatkowo ETSC jest zwolennikiem:

² Propozycja w planie to 20%, jednak ETSC podniosła tę liczbę do 40% w świetle dowodów zebranych w programie PIN [23], a mianowicie, że średni procentowy wskaźnik redukcji poważnych obrażeń na drogach UE w ciągu ostatnich 10 lat był zbliżony do średniego wskaźnika redukcji ofiar śmiertelnych.

- rozważenia możliwości podjęcia dyrektywy w sprawie standardów reklamy, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- zintegrowanego zarządzania prędkością i jazdą pod wpływem alkoholu jako elementu działań BHP,
- opracowania dobrych praktyk i współpracy w UE w dziedzinie opieki nad rannymi ofiarami wypadków drogowych,
- monitorowania obrażeń doznanych przez pieszych w zderzeniu z pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem krawędzi czołowej maski ocenianej w testach EuroNCAP.

Znaczenie celów ilościowych

To, co najbardziej różni podejście DG-TREN i ETSC to znaczenie celów ilościowych. Wcześniejszy konsensus pozwalał sądzić, że cele ilościowe do roku 2020 będą stanowiły element krytyczny czwartego planu działań, jednak wypowiedzi DG-TREN na ten temat wydają się mało zdecydowane. W związku z tym warto jest dobitnie powtórzyć powody, dla których ETSC uważa, że UE powinna przyjąć cele ilościowe.

ETSC opracowała listę kontrolną [22], która ma pomóc państwom członkowskim w przygotowaniu i wdrożeniu polityki brd. Listę tę w dużej części powtarza w formie bardziej zwartej OECD/ITF [25]. Elementem zasadniczym obydwu list jest wyznaczenie trudnych, a jednocześnie możliwych do osiągnięcia celów ilościowych w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w założonym okresie; na ogół jest to 10 lat od daty przyjęcia celu i służy jako kamień milowy na drodze do ambitnej i długofalowej wizji zminimalizowania liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. Są to cele powstałe w kontekście strategii i planu, którego wdrożenie zapewni realizację celu, a nawet jego przekroczenie.

Sam proces ustanawiania celów już był tematem podejmowanym przez ETSC [20]. Rada zaleca:

- stosowanie danych historycznych do oszacowania możliwości do osiągnięcia zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w założonym okresie, przy kontynuacji istniejących działań poprawy brd, z uwzględnieniem przyszłych poziomów wielkości ruchu drogowego,
- realistyczną ocenę dalszej redukcji w założonym okresie, przy intensywnym wdrażaniu dodatkowych działań na tyle, na ile jest to zasadne, biorąc pod uwagę czas trwania strategii i plan jej wdrożenia.

W ten sposób uzyskujemy cele, które są kwantyfikacją ambitnych celów zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych w tempie szybszym, niż można by sądzić na podstawie tendencji z przeszłości. Jest to zgodne z zaleceniami OECD/ITF [25].

ETSC zwróciła się z prośbą do wiodącego europejskiego eksperta od tego procesu, aby zastosował go do danych dla UE-25 za lata 1992–2008. Uzyskany wynik wskazywał, że kontynuacja obecnego poziomu działań poprawy może z dużym prawdopodobieństwem zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 33% w okresie 2010–2020, co zostałoby

zwiększone do 40% dzięki dodatkowym działaniom dającym samodzielnie 11%³. Uwzględniając obietnice składane przez zwolenników powszechnie zachwalanych środków poprawy brd, można w sposób uzasadniony oczekiwać co najmniej 11% po wprowadzeniu dodatkowych środków, jeżeli ich wdrożenie będzie zintensyfikowane.

Właśnie z tego powodu ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010–2020.

Przeprowadzono podobne obliczenia dla śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem dzieci, które wskazują, że możliwe jest zmniejszenie tej liczby o około 50% w okresie 2010–2020 poprzez kontynuację istniejących działań poprawy brd; liczbę tę można by zwiększyć do 60% poprzez wprowadzenie dodatkowych działań, które samodzielnie pozwoliłyby uzyskać około 18%.

Fakt ten – wraz z danymi ETSC z programu PIN [24] wskazującymi na malejącą liczbę ofiar śmiertelnych wśród dzieci o co najmniej 2%, rocznie szybciej niż liczba wszystkich ofiar śmiertelnych w ciągu ostatniego dziesięciolecia oraz prognozy malejącego udziału dzieci w populacji UE – tłumaczy, dlaczego ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych wśród dzieci na drogach UE o co najmniej 60% w okresie 2010–2020.

Prowadzony przez ETSC program PIN [23] również wskazuje, że w całej UE w ciągu ostatnich 10 lat roczna procentowa redukcja liczby osób zarejestrowanych jako poważnie ranne w wyniku wypadku drogowego (według różnych definicji i procedur rejestrowania stosowanych w państwach członkowskich) przebiega dosyć podobnie do redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

ETSC jest głęboko zaniepokojona faktem, że skutki odczuwane przez osoby, które na długo utraciły samodzielność w wyniku obrażeń odniesionych w wypadkach samochodowych oraz skutki odczuwane przez ich bliskich mogą być tak samo, a może nawet bardziej dotkliwe niż skutki śmierci i żałoby. Szacunkowy koszt społeczny poważnie rannych ofiar wypadku drogowego jest porównywalny z kosztem powstającym w wyniku wypadku śmiertelnego.

Właśnie z tego powodu ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010–2020.

Ze względu na różnice pomiędzy państwami członkowskimi, jeśli chodzi o definicje i rejestrowanie ofiar poważnie rannych, ETSC zaleca:

- mierzenie postępu w realizacji celu zmniejszenia liczby ofiar poważnie rannych najpierw przez każde państwo członkowskie za pomocą jego własnej definicji i jednocześnie,
- opracowanie akceptowanej wspólnej definicji ofiar ciężko rannych i procedury ich rejestrowania, a następnie wdrożenie tych rozwiązań w całej UE, jako jednego z ważniejszych zadań czwartego programu działań.

³ Redukcje wyrażone procentowo mnoży się, a nie dodaje.

Ostatnim ważnym źródłem informacji, które zadecydowało o przekonaniu ETSC, że w czwartym programie powinny zostać zawarte kwantyfikowane cele redukcji ofiar śmiertelnych i rannych, są dane statystyczne potwierdzające efekty realizacji przyjmowanych celów krajowych i wpływ, jaki mają one w odniesieniu do tempa zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych w państwach członkowskich i innych krajach OECD.

Badania statystyczne wyraźnie wskazują, że wśród krajów, które systematycznie realizują politykę poprawy brd:

- przyjęcie celu ilościowego przez kraj, który wcześniej nie posiadał takiego celu, wiąże się z wyższą redukcją rocznej liczby ofiar śmiertelnych w pierwszych trzech latach po przyjęciu celu o ok. 15% [28],
- posiadanie celu ilościowego wiąże się ze średnioroczną procentową redukcją liczby ofiar śmiertelnych w całym założonym okresie i jest ona na ogół o 4%/rok wyższa [29].

To prawda, że dane te odnoszą się do wpływu, jaki miało przyjęcie narodowych celów w poszczególnych krajach, jednak organizacje członkowskie ETSC oraz jej eksperci są w przeważającej części zgodni, że istnienie ambitnego kwantyfikowanego celu UE na rok 2010 wzmocniło jego realizację i wolę polityczną do działania na rzecz zmniejszenia zagrożenia dla zdrowia i życia na drogach państw członkowskich. Zwróciło to również uwagę na potrzebę ukierunkowania pomocy na rzecz tych krajów, szczególnie wśród nowych państw członkowskich, które borykają się z największymi wyzwaniami w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Właśnie z tego powodu ETSC uważa, że Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020 powinien:

- nie tylko zachęcać każde państwo członkowskie do tworzenia jego własnej wizji, strategii i wdrożenia planu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przyjęcia własnych krajowych celów ilościowych,
- ale również przyjmując swoje własne ambitne, lecz możliwe do zrealizowania cele ilościowe zmniejszenia ofiar śmiertelnych i rannych w całej UE, aby w ten sposób stworzyć kontekst do przyjmowania przez kraje ich własnych celów, które podtrzymają duże oczekiwania zmniejszenia liczby ofiar tam, gdzie już są wysokie i podniosą te oczekiwania tam, gdzie na razie są one niższe.

Pozostałe czynniki

OECD/ITF [25] opowiada się za przyjmowaniem ambitnych i wykonalnych celów ilościowych. W tym samym raporcie promuje się też podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego zwane Bezpieczny system. Polega ono na wykorzystaniu i wzmocnieniu wcześniejszych działań poprawy brd poprzez uwzględnienie wszystkich elementów systemu transportu drogowego w ujęciu holistycznym, tak aby nie dopuścić do oddziaływania sił opóźnienia lub przyspieszenia, które mogą być na tyle mocne, że spowodują obrażenia śmiertelne lub ciężkie u użytkowników ruchu w trakcie kolizji. Do tego potrzebna jest wspólna odpowiedzialność zarządców dróg i ich użytkowników, wyrażona w nowych

i wzmocnionych partnerstwach, które dążą do realizacji przyjętych celów. Można się spodziewać, że czwarty program działań powstanie pod znaczącym wpływem takiego sposobu myślenia i jego zastosowania.

Minęło już sporo czasu od kiedy Światowa Organizacja Zdrowia [30] we współpracy z Bankiem Światowym zwracała się do każdego kraju z pytaniem o potrzebę systematycznego rozwiązania problemu ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych, jako poważnego zagrożenia zdrowia publicznego. Zalecano podejście do tego zadania, które każdy kraj mógł dostosować do okoliczności. Niedawno Bank Światowy poprzez projekt Global Road Safety Facility określił [2] wytyczne dla krajów w sprawie dostosowania tego podejścia. Kilka studiów przypadków dobrych praktyk pochodzi z krajów Europy Północno-Zachodniej. Są to kraje o jednej z najniższych w UE rocznej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Jest też przykład Polski, który odnosi się szczególnie do krajów UE, gdzie wskaźniki te są najwyższe. Można się spodziewać, że czwarty program działań zachęci kraje UE, przy wiodącej i pomocnej roli samej Unii, do wspólnego działania w celu zmniejszenia różnic w poziomie zagrożenia dla użytkowników ruchu w Europie i zwiększenia wkładu, jaki Unia i jej państwa członkowskie mogą wnieść na rzecz zmniejszenia jeszcze większych różnic w poziomie zagrożenia dla użytkowników ruchu w różnych krajach, na różnych kontynentach świata.

Literatura

1. Allsop R. E., *Towards a road safety strategy for the european union. Etsc briefing*. Brussels: european transport safety council, 1996.
2. Bliss T., Breen J., *Country guidelines for the conduct of road safety capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects*. Washington: world bank global road safety facility, 2009.
3. Commission of the european communities, report of the high level expert group for a european policy for road safety, Brussels, 1991.
4. Commission of the european communities, the future development of the common transport policy, Brussels 1992.
5. Commission of the european communities, communication from the commission to the council for an action programme on road safety, com(93)246 final, Brussels 1993.
6. Commission of the european communities, the common transport policy action programme 1995–2000, Brussels 1995.
7. Commission of the european communities, promoting road safety in the ue programme for 1997–2001, com(97)131 final, Brussels 1997.
8. Commission of the european communities, priorities in the eu's road safety: progress report and ranking of actions, com(2000)125 final. Brussels 2000.
9. Commission of the european communities, european transport policy for 2010: time to decide, com(2001)370, Brussels 2001.
10. Commission of the european communities, european road safety action programme – halving the number of road accident victims in the european union by 2010: a shared responsibility, com(2003)311, Brussels 2003.
11. Commission of the european communities, information and communications technologies for safe and intelligent vehicles, com(2003)542, Brussels 2003.

Dokończenie tekstu na stronie 17

Krajowe Obserwatorium BRD. Jednym z ważniejszych europejskich wyzwań w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa transportu drogowego jest utworzenie wspólnej niezależnej platformy, umożliwiającej gromadzenie zarówno danych o zdarzeniach drogowych w UE, jak i informacji o bezpieczeństwie i działaniach je wspierających, czyli stworzenie tzw. obserwatorium brd, które powinno być palcówką naukową systematycznie prowadzącą obserwacje i badania w zakresie bezpieczeństwa. W Polsce od kilku lat trwają prace nad budową Krajowego Obserwatorium BRD, prowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie. Równocześnie rozwija się idea tworzenia obserwatoriów regionalnych. Pierwsze z nich utworzono w województwach pomorskim i warmińsko-mazurskim.

Podsumowanie

Analizy wypadków transportowych wskazują, że o bezpieczeństwie systemu transportu decyduje transport drogowy, charakteryzujący się największym zagrożeniem dla zdrowia i życia jego użytkowników. Szacuje się, że w wypadkach drogowych ginie ponad 95% wszystkich ofiar wypadków transportowych, co oznacza, że to właśnie w tej gałęzi transportu istnieją potencjalnie największe możliwości poprawy bezpieczeństwa. Można je osiągnąć poprzez zwiększenie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, poprzez działania integracyjne i korzystanie z doświadczeń systemów bezpieczeństwa transportu kolejowego i lotniczego, głównie w zakresie systemu instytucjonalno-prawnego, metod ocen ryzyka w systemie transportu, systemu reagowania na pojawienie się zagrożenia oraz systemu badań przyczyn wypadków.

Przedstawiona koncepcja systemu bezpieczeństwa transportu drogowego, stanowiącego element koncepcji „Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa Transportu”, jest efek-

tem prac nad trzyletnim projektem, finansowanym przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Wdrożenie tej koncepcji jest zadaniem organizacyjnie skomplikowanym i wymagającym odpowiednio długiego czasu. Z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu drogowego problemem wymagającym głębszej analizy jest wybór ścieżki dochodzenia do rozwiązań finalnych. Analiza otoczenia prawnego powinna wykaazać, czy korzystniejsze jest tworzenie w pierwszym kroku struktur tylko dla bezpieczeństwa transportu drogowego i ich późniejsze połączenie z podobnymi strukturami w innych gałęziach transportu, czy tworzenie od razu struktur systemu bezpieczeństwa dla całego transportu, w tym transportu drogowego. Niezależnie od tego wyboru konieczne jest określenie zasad oraz przygotowanie procedur i metod dla prowadzenia samodzielnych badań przyczyn wypadków drogowych, monitoringu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz współpracy i kooperacji pomiędzy systemami bezpieczeństwa w poszczególnych gałęziach transportu.

Literatura

1. GAMBIT, *Krajowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005.
2. Michalski L., *Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu ZEUS*. Monografia tom I, rozdz.7. Projekt badawczy zamawiany PBZ, Gdańsk 2009. www.projekt.e-zeus.eu
3. Unarski J., *Kierunki rozwoju systemu niezależnych badań wypadków drogowych w Polsce*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 4.
4. Wegman F., *Advancing Sustainable Safety. National Road Safety Outlook for 2005–2020*. SWOV Institute for Road Safety Research. Leidschendam, the Netherlands 2006.
5. Żukowska J., Budzyński M., *System bezpieczeństwa transportu drogowego w Polsce*. V Międzynarodowa Konferencja Bezpieczeństwa i Niezawodności, Wrocław 2008.
12. Commission of the european communities, european road safety action programme – mid-term review, com(2006)74, Brussels 2006.
13. Dawson J., Getting organised to make roads safe, 2010 <http://www.Eurorap.Org/about>
14. Directorate-general for energy and transport, consultation paper on the 3rd road safety action plan 2002–2010 „a partnership for safety”, Brussels 2001.
15. Directorate-general for energy and transport, european road safety action programme 2011–2020, working document for the stakeholder conference, Brussels 2009.
16. European commission, road safety – care database, 2010 http://ec.Europa.Eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports_graphics/index_en.Htm
17. European transport safety council, a strategic road safety plan for the european union, Brussels 1997.
18. European transport safety council, transport accident costs and the value of safety, Brussels 1997.
19. European transport safety council, *etc's response to commission communication „priorities in the eu's road safety: progress report and ranking of actions*. Com(2000)125 final”, Brussels 2000.
20. European transport safety council, assessing risk and setting targets in transport safety programmes, Brussels 2003.
21. European transport safety council, a methodological approach to national road safety policies, Brussels 2006.
22. European transport safety council, road safety as a right and responsibility for all, a blueprint for the eu's 4th road safety action programme 2010–2020, Brussels 2008.
23. European transport safety council, set targets for serious injury reduction in europe, road safety performance index pin flash 15, Brussels 2009.
24. Jost G., Popolizio M., Allsop R., Eksler V., 2010 On the horizon. 3rd road safety pin report. Brussels: european transport safety council, 2009.
25. *Oecd/itf, towards zero – ambitious road safety targets and the safe system approach*, Paris 2008.
26. *Swedish road administration*, the tylösand declaration, Borlänge 2007.
27. *Vehicle safety research centre, safetynet final activity report, ergonomics and safety research institute, loughborough university*, 2009, http://ec.Europa.Eu/transport/wcm/road_safety/erso/safetynet/content/safetynet.Htm
28. Wong S. C., Sze N.N., Yip H.F., Becky P.Y. Loo, Hung W.T., Hong k. Lo., *Association between setting quantified road safety targets and road fatality reduction, accident analysis and prevention* 38, 2006.
29. Wong S.C., Sze N.N., *Is the effect of quantified road safety targets sustainable? Presented at swov workshop: scientific research on road safety management*, Haarlem 2009.
30. World health organisation, world report on road traffic injury prevention, Geneva 2004.

Dokończenie tekstu ze strony 13