



AGNIESZKA PODGÓRSKA

Uniwersytet Przyrodniczo-
-Humanistyczny w Siedlcach
agnieszka.anna.p@gmail.com



JAN RAJCHEL

Uniwersytet Przyrodniczo-
-Humanistyczny w Siedlcach
j.rajchel@uph.edu.pl

Podmioty realizujące kompetencje w dziedzinie ochrony bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego

Niniejszy artykuł jest ostatnią z trzech części cyklu o bezpieczeństwie i porządku w ruchu drogowym.

Organy administracji publicznej odpowiedzialne za bezpieczeństwo na drogach

Ochrona w dziedzinie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym należy do wielu organów administracji publicznej. Są one różnie usytuowane w hierarchii struktury organizacyjnej, pozostając jednak względem siebie w róż-

nym stosunku prawnym i w różnym zakresie kompetencji. Podkreślenia wymaga, że przepisy ustrojowe tworzą tylko zasady i ramy ustroju oraz kompetencji, a całość zagadnień organizacyjnych, stosunków prawnych między nimi, stosunków prawnych pomiędzy organami współdziałającymi i ich zadań wyczerpują przepisy ustaw regulujących działalność różnych organów administracji w sprawach szczegółowych, a w interesującym nas zakresie, czyli porządku i bezpieczeństwa na drogach publicznych, w szczególności [1] [2].

W dziedzinie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, a w tym bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, Rada Ministrów jest jednym z najważniejszych organów władzy politycznej. Zgodnie z art. 146 ust. 1 i 2 Konstytucji RP [8] RM wykonuje zadania związane z polityką wewnętrzną i zagraniczną Rzeczypospolitej Polskiej, których Konstytucja lub inne ustawy nie zastrzegły dla innego organu państwowego, bądź samorządowego. Rada Ministrów zajmuje więc w całej administracji pozycję nadrzędną i kierowniczą. W ten sposób powołane przepisy konstytucyjne formułują domniemanie właściwości na rzecz Rady Ministrów dotyczące rozstrzygnięć we wszystkich sprawach polityki, w których przepisy konstytucyjne mogą czynić wyjątki, przede wszystkim na rzecz Prezydenta RP. Określone w art. 146 ust. 4 Konstytucji RP zadania i kompetencje Rady Ministrów stanowią katalog uprawnień Rady Ministrów. W zakresie bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego kompetencje Rady Ministrów stykają się z uprawnieniami Prezydenta i właściwych ministrów, którzy działają w myśl polityki wytyczonej przez Rząd RP [7]. Rada Ministrów jest

głównym konstytucyjnym podmiotem odpowiedzialnym za stan bezpieczeństwa i porządku publicznego w państwie. Ponadto, Rada Ministrów posiada uprawnienia w zakresie zapobiegania skutkom katastrof naturalnych lub awarii technicznych noszących znamiona klęski żywiołowej, poprzez sprowadzenie na teren całego kraju lub jego części stanu klęski żywiołowej. Rada Ministrów sprawuje również m.in. zarządzanie kryzysowe na terenie Rzeczypospolitej Polskiej [4][5]. Organem pomocniczym Rady Ministrów jest Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Na podstawie uchwały nr 397 Rady Ministrów z dnia 20 września 1957 r. powołano Radę Motoryzacyjną [14]. Zadaniem Rady było składanie wniosków i opinii w sprawach rozwoju motoryzacji. Przewodniczącym Rady Motoryzacyjnej był minister komunikacji, zastępcami natomiast byli wyznaczeni przez właściwych ministrów – podsekretarze stanu. Główny ciężar zadań w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego, realizował Minister Spraw Wewnętrznych. Na podstawie § 26 uchwały 175/72 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1972 r. w sprawie kierunków działania i środków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego (niepublikowana) Minister Spraw Wewnętrznych wykonywał funkcje przewodniczącego Komitetu Koordynacyjnego ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Uchwałą 92/93 Prezesa Rady Ministrów z dnia 2 października 1993 r. powołano Międzynarodowy Zespół Koordynacyjny Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Przewodniczącymi Rady byli kolejno: wicepremier i Prezes Rady Ministrów, a wiceprzewodniczącym, jako krajowy koordynator – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej.

Art. 140 b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym [9] stanowi w ust. 1: „Tworzy się Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zwaną dalej Krajową Radą”, a w art. 2 „Krajowa Rada jest międzynarodowym organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Działa przy Ministrze Infrastruktury będącym organem naczelnej administracji państwowej o szerokim zakresie kompetencji w dziedzinie administracji i komunikacji drogowej. Ministerstwo Infrastruktury powstało na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 2018 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury

[11]. Szczegółowy zakres działania Ministra Infrastruktury określają rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury [13] oraz rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 stycznia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury [12]. Minister Infrastruktury kieruje takimi działami administracji rządowej jak: Transport oraz Łączność.

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury w załączniku podaje wykaz organów podległych ministrowi infrastruktury lub przez niego nadzorowanych i są to:

- 1) Generalny Dyrektor dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) Główny Inspektor Transportu Drogowego;
- 3) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Minister Infrastruktury jest naczelnym organem administracji państwowej właściwym w sprawach przygotowania budowy i eksploatacji autostrad, działający przy pomocy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Ponadto minister sprawuje nadzór nad Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Inspekcją Transportu Drogowego oraz nad Głównym Inspektoratem Kolejnictwa. Podlegają mu również: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz organy nadzoru nad lotnictwem cywilnym. Ministrowi podlega także Instytut Transportu Samochodowego (ITS). Zasadnicze zadania tej jednostki organizacyjnej to prowadzenie działalności naukowo-badawczej i usługowej objętej programem rozwoju gospodarki narodowej oraz w dziedzinie transportu samochodowego, motoryzacji i ruchu drogowego. Do zadań ministra należy w szczególności:

- 1) składanie propozycji i opiniowanie przygotowania dróg do potrzeb ruchu,
- 2) opracowanie przepisów o ewidencji i rejestracji pojazdów samochodowych,
- 3) nadzór nad szkoleniem kierowców, egzaminowanie kandydatów na kierowców,
- 4) przygotowywanie propozycji w zakresie badań lekarskich i psychologicznych,
- 5) wykonywanie zadań dotyczących wydawania i cofania praw jazdy.

Do zadań ministra w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego należą m.in.:

- 1) prawne regulacje dotyczące ruchu drogowego, w tym ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc przygotowanie przepisów dotyczących ruchu na drogach publicznych w strefach zamieszkania i strefach ruchu,
- 2) oznakowanie dróg, sygnalizacji świetlnej.

Ministrowi podlega również Inspekcja Transportu Drogowego (ITD). Główny Inspektor jest centralnym organem administracji rządowej podległym Ministrowi. Jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkursowego naboru na wniosek ministra infrastruktury. Prezes Rady Ministrów odwołuje Głównego Inspektora Transportu. Zastępcę Głównego Inspektora powołuje Minister Infrastruktury, który określa również zasady organizacji wojewódzkich inspekto-

ratów transportu drogowego, zatwierdza opracowane przez Głównego Inspektora kierunki jego działalności.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) jest więc organem pomocniczym Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego o charakterze międzyresortowym, koordynującym działania administracji rządowej w tej sferze. KRBRD usytuowana jest na szczeblu centralnym i działa obecnie, jak już wskazano, przy Ministrze Infrastruktury, który jest jej przewodniczącym, zaś jego zastępcami są: sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. wewnętrznych oraz sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. transportu. Członkami KRBRD są przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, spraw wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wskazani przez Premiera wojewodowie.

Jednostką wykonawczą KRBRD jest Sekretariat KRBRD, który działa jako wewnętrzna jednostka organizacyjna ministra właściwego ds. transportu. Sekretariat KRBRD prowadzi m.in. działania promujące bezpieczeństwo na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg. Głównym założeniem prowadzonych działań jest [15]:

- 1) spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku,
- 2) wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze,
- 3) niższe koszty społeczne zdarzeń drogowych,
- 4) rozwój współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi.

Poprzez prowadzenie tych działań Sekretariat KRBRD realizuje ustawowe zadania KRBRD określone w art. 140 c ustawy Prawo o ruchu drogowym [9].

Zgodnie z art. 142 ust. 2 Kodeksu drogowego do zadań KRBRD w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w szczególności:

- 1) proponowanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie propozycji przedstawionych przez właściwych ministrów i ocena ich realizacji,
- 2) inicjowanie badań naukowych,
- 3) inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych,
- 4) inicjowanie kształcenia kadry administracji publicznej, inicjowanie współpracy zagranicznej,
- 5) współpraca z właściwymi organami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, inicjowanie działalności edukacyjnej,
- 6) analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Z KRBRD, w każdym z obecnych 16 województw Polski, zgodnie z art. 140 g Kodeksu drogowego, utworzone zostały wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego (WRBRD), które od 1 stycznia 2006 r. funkcjonują przy marszałku województwa, jako wojewódzkie zespoły koordyna-

cyjne działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego [9].

Przewodniczący KRBRD składa Radzie Ministrów corocznie (do końca marca) sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z przebiegu realizacji zadań w tym zakresie (art. 140 e ust. 4 Kodeksu drogowego). Podobnie Prezes Rady Ministrów składa Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi RP corocznie (do końca kwietnia) sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie [9].

KRBRD opracowała m.in. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005–2007–2013 – GAMBIT 2005. Dokument ten został przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 25 kwietnia 2005 r. Podkreślenia wymaga, że wprowadzenie „Programu GAMBIT 2005” wymusiło konieczność weryfikacji „Programu GAMBIT 2000” oraz opracowanie nowych rozwiązań w tym przedmiocie. GAMBIT 2005 zawierała trzy perspektywy czasowe, tj.:

- 1) wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2025 r., tak jak w projekcie polityki transportowej państwa,
- 2) strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2013 r. (zgodnie z NPR 2007–2013),
- 3) program operacyjny bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2005–2007.

KRBRD realizowała swoje zadania poprzez m.in.:

- 1) finansowanie i realizację wojewódzkich programów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) zlecenie prowadzenia systemowych pomiarów pasów bezpieczeństwa w połączeniu z pomiarem prędkości,
- 3) zlecenie opracowania szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

– wszystko na podstawie krajowych programów Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego tworzonych przez grupę audytorów zajmujących się szeroko pojętą sferą motoryzacji i jej obecnością oraz zastosowaniem w ruchu drogowym.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 26 czerwca 2013 r. przyjęła uchwałą nr 5/2013 Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020. Program powstał w kontekście obowiązujących, przyjętych i planowanych innych programów oraz strategii narodowych i międzynarodowych ONZ i UE (Przykładem strategii ONZ może być rezolucja dotycząca planu działań wszystkich krajów na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zalecenia zostały spisane w dokumencie pt. „Plan Globalny dla Dekady na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2010–2020” [16], natomiast uwagi dotyczące strategii UE zawarte zostały w „IV Europejskim Programie Działania na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” [17].

Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego to jedno z narzędzi do zmiany nadal problemowej sytuacji na drogach wykorzystane do stworzenia i uporządkowania systemu nadzoru nad komunikacją. Program ten to klasyczny plan strategiczny przygotowany jako stanowisko szczegó-

łowo określonego obszaru bezpieczeństwa na drogach. Formalnym wyrazem planowania strategicznego są dokumenty strategiczne noszące nazwę „strategii”.

Planowanie strategiczne obejmuje najważniejsze kierunki polityki państwa i odbywa się na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju [10]. Programy, jako akty planowania tworzone są zarówno na szczeblu centralnym, jak i terenowym. Umożliwiają one kreowanie i prowadzenie polityki administracyjnej w określonych obszarach. Wykazują podobieństwo do strategii, bowiem podobnie jak one cechują się dość szeroką perspektywą spojrzenia. Art. 15 ustawy (o zasadach prowadzenia polityki rozwoju) stanowi, że programy są dokumentami o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, które określają zadania przewidziane do realizacji zgodnie z ustalonym systemem finansowania i realizacji. Stanowi on element programu. Zgodnie z art. 17 ust 1 powołanej ustawy program powinien zawierać następujące zasadnicze:

- 1) diagnozę sytuacji społeczno-gospodarczej z zakresu objętego programem,
 - 2) wyniki raportu ewaluacyjnego,
 - 3) cel główny i cele szczegółowe
- pozostające w związku ze średniookresową strategią rozwoju kraju, z narodową strategią spójności, z priorytetami oraz kierunkami interwencji, ze sposobami monitorowania i oceny stopnia osiągnięcia, a wszystko to dla osiągnięcia celu głównego i celów szczegółowych [5].

W Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NPBRD) we wstępie dokonano aktualnej diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, omówiono założenia i cele poprzedniego programu, a także zawarto wnioski na temat skuteczności tego programu i następującej w jego efekcie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W warunkach wstępnych nakłada on na organy państwowe m.in. obowiązek zapewnienia korelacji średniookresowej strategii rozwoju kraju ze strategiami odnoszącymi się do problemów bezpieczeństwa w transporcie (np. Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, Strategia Państwa 2005, Narodowy Program zdrowia na lata 2007 do 2015, Narodowy Program profilaktyki i rozwiązania problemów alkoholowych na lata 2011–2015), wskazuje również na uwarunkowania międzynarodowe, tj. na rekomendacje ONZ dla Strategii Narodowej.

W roku 2010 Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezul-tacie dotyczącą planów działań wszystkich krajów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto założono, iż program ONZ przyczynił się do tego, że każdy kraj:

- 1) ustanowił własny program bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) wyznaczył cel redukcji liczby zabitych,
- 3) powołał jednostki odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- 4) poprawił jakość zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego,
- 5) będzie monitorować realizację zadań i efekty działania,
- 6) zwiększy środki finansowe przeznaczone na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Unia Europejska ponownie zobowiązała państwa człon-

kowskie do podjęcia kolejnych działań, w celu dalszego zmniejszenia liczby zabitych w wypadkach drogowych na ich terenie. W najnowszym, wspomnianym już, IV Europejskim Programie Działania na Rzecz Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym postawiono ambitny cel – zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50% w 2020 r. w stosunku do roku 2010.

Program na lata 2013–2020 kontynuuje dalekosiędną **WIZJĘ ZERO** przyjętą w poprzednich programach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podczas, gdy Program GAMBIT 2005 wyznaczał przede wszystkim cele w kategoriach zabitych, niniejszy program zwraca także uwagę na aspekt ofiar ciężko rannych.

Przyjęto dwa główne cele do osiągnięcia w 2020 r.:

- zabici – ograniczyć liczbę o co najmniej 50% do 2020 r. – cel oznacza nie więcej jak 2000 zabitych w 2020 r.
- ciężko ranni – ograniczyć liczbę o co najmniej 40% do 2020 r., co oznacza nie więcej, niż 690 ciężko rannych w 2020 r.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 i jego struktura interwencji opiera się na następujących pięciu filarach [3]:

1. bezpieczne zachowanie uczestników ruchu,
2. bezpieczna infrastruktura drogowa,
3. bezpieczna prędkość,
4. bezpieczne pojazdy,
5. skuteczny system ratownictwa i pomocy medycznej.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest skierowany do wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, do parlamentu, Rady Ministrów, organów samorządu terytorialnego, służb nadzoru nad ruchem drogowym, do zarządu dróg, a także do wszystkich uczestników ruchu. Należy jednak podkreślić, że program nie jest zatwierdzony za pomocą aktów prawa powszechnie obowiązującego. Upoważnienie do jego przygotowania i opracowania wynika z przepisów kompetencyjnych w art 140 c ust. 2 pkt 2 oraz 140 h ust. 2 pkt 1 Kodeksu drogowego [9]. Program ten nie ma więc charakteru źródła prawa powszechnie obowiązującego, obligującego do konkretnych działań, a stanowi jedynie formę zalecenia podejmowania określonych działań.

Podobnie jak wszystkie programy o charakterze strategicznym, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 przewiduje ponadto monitorowanie i okresową ocenę swoich założeń. Narzędziami monitoringu są roczne sprawozdania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawozdania okresowe wdrażania programu zawierające ocenę efektywności zastosowanych rozwiązań, skorelowane z celami etapowymi. Do ich przygotowania została zobowiązana KRBRD.

Szczegółowe działania w ramach poszczególnych filarów wraz m.in. z etapami ich realizacji określono w programach realizacyjnych. Dotychczas ustalono cztery takie programy:

1. Program Realizacyjny na rok 2013;
2. Program Realizacyjny na lata 2014–2015;
3. Program Realizacyjny na lata 2015–2016;
4. Program Realizacyjny na lata 2018–2019.

Do Programu na lata 2018–2019 załączona została lista zadań. Mówiąc o odpowiedzialności – do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- lider, tj. podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji projektu, dbanie o to, by zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, monitorowanie stopnia zaawansowania jego realizacji i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu KRBRD. W sytuacji, gdy Sekretariat KRBRD jest jednocześnie liderem i podmiotem wykonawczym, obowiązek sprawozdawczy realizowany jest wobec przewodniczącego KRBRD.
- podmioty wykonawcze, tj. podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmioty, które współtworzą dany projekt, członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, zarządcy dróg itp.

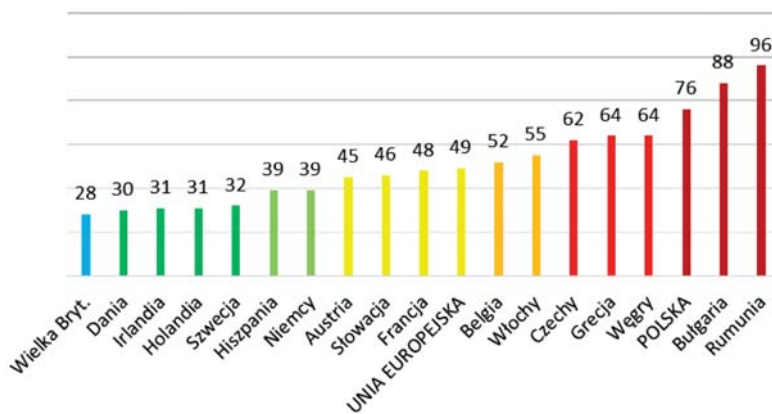
Ministerstwo Infrastruktury, sekretariat KRBRD zleciło także opracowanie „Raportu końcowego z śródkreślowego badania ewaluacyjnego narodowego programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020” (wykonawcą tego zlecenia był Instytut Badawczy IPC sp. z o.o. z Wrocławia i Openfield Sp. z o.o. z Opola). Powstały w wyniku przeprowadzonych badań raport prezentuje analizę i wnioski płynące z tej analizy oraz rekomendacje i ogólne kierunki działań na przyszłość. Raport podzielono na 10 rozdziałów. W rozdziałach 2–6 przedstawiono priorytety, działania, przyjęte rozwiązania, wskaźniki oraz kierunki działań odnoszące się do każdego z filarów wskazanych w NPBRD 2020. Rozdział 7 poświęcono zagadnieniu systemu zarządzania BRD w Polsce. Rozdział 8 zawiera kwestie związane z Programami realizacyjnymi. Rozdział 9 zawiera ocenę wpływu NPBRD 2020 na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a w ostatnim, 10 rozdziale zawarto rekomendacje odnoszące się do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020, programów realizacyjnych i systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego [6].

Jak wynika z wniosków z przeprowadzonego badania, do najistotniejszych problemów mających wpływ na BRD w Polsce m.in. zaliczyć należy:

- nadmierną prędkość,
- nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego,
- ochronę pieszych jako niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- rozwój systemu zarządzania ruchem na drogach na poszczególnych szczeblach.

Zauważono ponadto, że kluczowym elementem jest zapewnienie finansowania poszczególnych działań. Brak finansowania może zaważyć na powodzeniu realizacji zadań określonych w programie, a tym samym może mieć przełożenie na osiągnięcie zamierzonych celów, zarówno głównych, jak i etapowych. Przyjęte w NPBRD 2020 wskaźniki ilościowe dla celów etapowych to w dalszym ciągu bardzo duże wyzwanie, gdyż niektóre z podejmowanych dotychczas działań nie przyniosły w pełni pożądanych efektów.

W Polsce nadal brakuje powszechnego i spójnego systemu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wdrożenie w życie działań przewidzianych w NPBRD 2020 przyczyniło się do poprawy BRD w Polsce, niemniej jednak zauważyć należy, że dynamika zmian w poszczególnych działaniach (filarach) była bardzo zróżnicowana [6].



Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców w państwach członkowskich UE w 2018 r.

Źródło: Komisja Europejska (dane z dnia 4.04.2019 r.)

Polska na tle pozostałych państw członkowskich UE według KRBRD

Od 2007 roku według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polska jest niechlubnym liderem wśród krajów Unii Europejskiej, jeśli chodzi o liczbę zabitych w wypadkach drogowych [3].

Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest niemalże dwukrotnie większe, niż wskazuje średnia europejska (49 ofiar na 1 milion mieszkańców) i prawie trzykrotnie większe niż u liderów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. Wielkiej Brytanii (28 zabitych), Danii (30) oraz Irlandii i Holandii (po 31 ofiar śmiertelnych na 1 mln populacji) (rys. 1).

Rozwój motoryzacji i związany z tym stan zagrożenia sprawia, że wszystkie kraje współczesnego świata prowadzą wszechstronną działalność zapobiegawczą, zmierzającą do coraz lepszego poznania przyczyn wypadków drogowych, złagodzenia ich skutków oraz ustalenia optymalnych form i metod ich przeciwdziałania.

Podsumowanie

Ochrona bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego niewątpliwie stanowi zagadnienia o charakterze wielopłaszczyznowym, mimo że stwierdzenie to powtarzane było wielokrotnie w różnych kontekstach, to nie sposób go pominąć, gdyż dotyczy bardzo ważkich kategorii społecznych. W artykule przedstawiono zarówno aspekt jurysdykcyjny poruszanego zagadnienia, wychodząc z założenia, że istnieje bezpośredni i istotny związek między stanem bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego a treściowymi i strukturalnymi cechami regulacji normatywnych, w tym zakresie opierając się na analizie następstw nieprzebrzegania zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, czyli wypadków drogowych i ich skutkach.

Rozważania dotyczące przedstawionego zagadnienia rozpoczęto od analizy podstawowych kategorii pojęciowych z zakresu poruszanej problematyki. Poruszona deskrypcja terminów „bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego”

stanowiła punkt wyjścia dla charakterystyki zagrożeń występujących w dziedzinie ruchu drogowego.

Problemowa analiza wskazanego terminu wpłynęła na właściwe ukierunkowanie następnych rozważań wskazując, że organy administracji publicznej powinny podjąć szereg działań w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań i postaw uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeciwdziałania kierowaniu pojazdami przez nietrzeźwych lub znajdujących się pod wpływem środków odurzających.

Oceniając stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym należało przedstawić wybrane zasady bezpieczeństwa, które określają warunki bezpiecznego ruchu i warunkują stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W stosunku do ogólnych zasad ostrożności zawierają w sobie większy rygorizm, co wiąże się z większym niebezpieczeństwem, jakie niesie ruch lądowy, wodny i powietrzny. Są one sformalizowane w sposób generalny, niezależny od innych właściwości ruchu oraz są nastawione na cechy użytkowników, które wymagane są do bezpiecznego uczestnictwa w tym ruchu; na każdym uczestniku ruchu ciąży bowiem identyczne obowiązki w tej samej sytuacji.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym to termin określający swoisty rodzaj ostrożności, a pluralistyczna nazwa nie oznacza mnogości zasad bezpieczeństwa, lecz zespołowość, która je charakteryzuje. Jest to zespołowość heterogeniczna. Składają się na nią elementy różnorodne, a mianowicie przepisy prawne, reguły zawodowe i panujące zwyczaje społeczne. Zasady bezpieczeństwa nie identyfikują się z żadnym z tych elementów, lecz stanowią syntezę wszystkich.

Osobne przedsięwzięcia muszą być podjęte w sferze działań mających na celu ochronę pieszych oraz dzieci i rowerzystów przed niebezpiecznymi skutkami uczestniczenia w ruchu drogowym.

Na zakończenie należy podkreślić, że dopiero identyfikacja działań administracji publicznej na wielu płaszczyznach rozważanej problematyki pozwoli na osiągnięcie widocznej i wystarczającej poprawy w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Bibliografia

- [1] Fundowicz S., *Decentralizacja administracji publicznej w Polsce*, Lublin 2005 (o źródłach i pojęciu decentralizacji)
- [2] Letkiewicz A., i in., *Podstawy organizacji i zarządzania*, Szczytno 2001 (o samorządzie terytorialnym jako zdecentralizowanej formie administracji publicznej)
- [3] *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020*
- [4] Nowakowski Z., Pomykała M., Rajchel J., Rajchel K (red.), *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego. Organizacja i funkcjonowanie*, Warszawa 2014
- [5] Pomykała M., *Działania planistyczne administracji w systemie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, Rzeszów 2015
- [6] *Raport końcowy z śródkresowego badania ewaluacyjnego narodowego programu Bezpieczeństwa Ruchu drogowego na lata 2013–2020*, Instytut Badawczy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Opole 2017

- [7] Skrzydło W., *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007
- [8] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997, Nr 78, poz. 483 ze zm.)
- [9] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2018, poz. 1990 ze zm.)
- [10] Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jedn. Dz.U. z 2019, poz. 1295)
- [11] Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. z 2018, poz. 101 ze zm.)
- [12] Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 stycznia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. z 2018, poz. 176)
- [13] Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 2018 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury (Dz.U. z 2018, poz. 192).
- [14] Uchwała nr 379 Rady Ministrów z dnia 20 września 1957 r. w sprawie powołania Rady Motoryzacyjnej (M.P. z 1957, Nr 81, poz. 487 – akt archiwalny)
- [15] <http://www.krbrd.gov.pl/pl/o-nas.html>
- [16] http://www.hwo.int/roadsafety/decade_of_action/pl-plan_english.pdf
- [17] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf

Z DZIAŁALNOŚCI SITK

Informacja z konferencji LXII Techniczne Dni Drogowe

Konferencja naukowo-techniczna **LXII Techniczne Dni Drogowe** odbyła się w dniach 6-8 listopada 2019 r. w Hotelu 500*** w Strykowie k. Łodzi pod Honorowym Patronatem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Żuchowskiego. W konferencji wzięło udział ok. 90 uczestników. Partnerami medialnymi były: „Przegląd Komunikacyjny” i „Drogownictwo”. Konferencja podzielona była na siedem sesji tematycznych, w których przedstawiono 28 prezentacji.



6 listopada 2019 r. – Pierwszy dzień LXII Technicznych Dni Drogowych

Konferencję otworzył prof. Antoni Szydło Przewodniczący Rady Programowej SITK RP oraz Tadeusz Suwara Redaktor Naczelny miesięcznika „Drogownictwo”. Przewodniczący Rady powitał zaproszonych gości, członków Rady Programowej oraz wszystkich uczestników.

W sesji I plenarnej Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Żuchowski przedstawił najważniejsze sprawy i wyzwania dotyczące dróg krajowych. Następnie wystąpił Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi Mirosław Kukliński, który przedstawił prezentację pt. *Drogi*

wojewódzkie w Łódzkiem. Z okazji 200-lecia Administracji Drogowej odbyła się prezentacja filmu GDDKiA pod tyt. *Administracja drogowa na ziemiach polskich*.

Sesję II Rozwój Innowacji Drogowych (RID) cz. 1 poprowadził prof. Antoni Szydło przewodniczący Rady Programowej – Politechnika Wrocławska.

Prof. Adam Zofka z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów przedstawił prezentację pt. *200+ i co dalej? Plan dla polskiej infrastruktury drogowej*. Jacek Alenowicz z Politechniki Gdańskiej zaprezentował *Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu. Właściwości funkcjonalne betonu asfaltowego* przedstawił Wojciech Bańkowski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. **Grzegorz Adamski** z Instytutu Ceramiki Materiałów Budowlanych w Krakowie przedstawił prezentację pt. *Reaktywność alkaliczna kruszyw krajowych*. Prof. Marian Tracz z Politechniki Krakowskiej wraz z Krystianem Woźniakiem przedstawili prezentację pt. *Ochrona przed hałasem drogowym*.



Sesję III Rozwój Innowacji Drogowych (RID) cz. 2 poprowadził prof. Marian Tracz – Politechnika Krakowska.

Krzysztof Ostrowski z Politechniki Krakowskiej przedstawił prezentację pt. *Metody obliczania przepustowości i oceny warunków ruchu dla dróg poza aglomeracjami miejskimi*.



mi w tym dla dróg szybkiego ruchu. Wytoczne stosowania drogowych środków BRD zaprezentował Marcin Budzyński z Politechniki Gdańskiej. Prezentację pt. *Wpływ stosowania inteligentnych systemów transportowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego* przedstawił Jacek Oskarbski z Politechniki Gdańskiej. Mariusz Kieć z Politechniki Krakowskiej zaprezentował temat *Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu*. Przedstawiciel Politechniki Wrocławskiej prof. Piotr Mackiewicz przedstawił prezentację pt. *BIM w infrastrukturze drogowej*. Na zakończenie sesji Marek Rytlewski Prezes Transprojektu Gdańskiego Sp. z o.o. zaprezentował działalność firmy.

7 listopada 2019 r. Drugi dzień LXII Technicznych Dni Drogowych

Drugi dzień konferencji rozpoczął się wycieczką techniczną. Uczestnicy wycieczki zwiedzili pierwszy na świecie spawany most drogowy konstrukcji prof. Stefana Bryły w Łowiczu, a następnie Pałac Radziwiłłów w Nieborowie oraz park Arkadii Heleny Radziwiłłówny.

Sesję IV Nawierzchnie drogowe poprowadził Wojciech Bańkowski z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Wiesław Dąbrowski z Instytutu Dróg i Lotnisk sp. z o.o. przedstawił prezentację pt. *Technologie utrzymaniowe podnoszące trwałość nawierzchni drogowych*. Prezes TPA sp. z o.o. Igor Ruttmar zaprezentował *Nowe rozwiązania nawierzchniowe. Przykłady zastosowań w Polsce*. Krzysztof Błażejowski z Orlen Asphalt Sp. z o.o. przedstawił prezentację pt. *Nawierzchnie drogowe w przyszłości*.

Sesję V Drogowe obiekty inżynierskie prowadził Tadeusz Suwara Redaktor Naczelny czasopisma „Drogownictwo” – SITK RP.

Sesję rozpoczął prof. Grzegorz Świt z Politechniki Świętokrzyskiej prezentacją pt. *System nadzoru nad stanem technicznym obiektów mostowych bazujących na metodzie emisji akustycznych*. Prof. Tomasz Siwowski z Politechniki Rzeszowskiej przedstawił prezentację *Tunele drogowe w ciągu drogi ekspresowej S19 na Podkarpaciu* oraz *Innowacje w mostownictwie – przegląd subiektywny*. Piotr Tomala z fir-

my ViaCon sp. z o.o. zaprezentował *(Nie)aktualne zalecenia projektowe i technologiczne dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych*. Kolejną prezentację przedstawił Bolesław Balcerek – SITK RP Oddział w Kielcach pt. *Katastrofy drogowych obiektów mostowych*.

8 listopada 2019 r. Trzeci dzień LXII Technicznych Dni Drogowych

Sesja VI Zmiany w prawie dotyczącym dróg publicznych prowadzona przez prof. Kazimierza Jamroza – Politechnika Gdańska.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Beata Leszczyńska przedstawiła prezentację pt. *Finansowanie inwestycji na drogach samorządowych*. Grzegorz Kuczaj – Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w DDP Ministerstwa Infrastruktury zaprezentował *Nowelizację przepisów techniczno-budowlanych w obszarze drogownictwa – co zmieniło się po 13 września 2019 r.* Prezentację pt. *Mechaniczne oczyszczanie jezdni* przedstawił Robert Szymański z Zarządu Oczyszczania Miasta w Warszawie. *Aktualne problemy związane z zamówieniami publicznymi* przedstawił Mariusz Bugalski z Coda Consulting Group.

Sesja VII Bezpieczeństwo na drogach publicznych prowadzona była przez prof. Kazimierza Jamroza – Politechnika Gdańska.

Ostatnią sesję rozpoczęła Pani Agnieszka Podgórska z Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie prezentacją pt. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce – analiza wypadków drogowych*. Dariusz Wróbel ze Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach przedstawił prezentację pt. *Wpływ rozwoju sieci drogowej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analiza dla dróg wojewódzkich województwa Świętokrzyskiego*. Ostatnią prezentację pt. *Dostępność pasa drogowego dla innych użytkowników przy drogach o ograniczonej dostępności* wygłosił prof. Kazimierz Jamroz.

Opracowała **Hanna Szary**