GAMBIT 2010 - wnioski

Utworzono: wtorek, 01, czerwiec 2010 07:23 Ryszard Krystek



VIII Międzynarodowe Seminarium GAMBIT (Gdańsk, 22-23 kwietnia 2010 r.) poświęcone problematyce „Bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce u progu nowej polityki transportowej Unii Europejskiej na lata 2011-2020”, obradowało pod patronatem Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka. W imieniu uczestników Seminarium GAMBIT prof. Ryszard Krystek przekazał ministrowi wnioski, jakie zostały sformułowane podczas tego spotkania. Poniżej publikujemy pismo skierowane do Cezarego Grabarczyka.

Jesteśmy świadomi wagi zadań stawianych Polsce przez Komisję Europejską oraz odpowiedzialności środowiska naukowego za współudział w ich realizacji. IV Program BRD Unii Europejskiej zakłada bowiem konieczność przyspieszenia inwestowania w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, by zmniejszyć zagrożenia wynikające z ciągle rosnącego zapotrzebowania na transport, powodowanego rozwojem gospodarczym i oczekiwaniami społeczeństwa na coraz większą mobilność.

Problematyka Seminarium GAMBIT 2010 objęła cztery, najważniejsze dla rozwoju systemu bezpieczeństwa transportu drogowego w Polsce, zagadnienia wynikające z uwarunkowań i tendencji obserwowanych w Unii Europejskiej. Są to:

- *transport, którego założenia i koncepcję realizacji opracowano w projekcie pt. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu integracja systemu bezpieczeństwa transportu drogowego z innymi gałęziami”, zamówionym przez Ministra Nauki,*

Phoca PDF

- *zadania dla Polski wynikające z procesu wdrażania Dyrektywy Unijnej nr 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,*

- *rozwój systemu oceny ryzyka na sieci drogowej według metodyki opracowanej w ramach projektu EuroRAP,*

- *wprowadzenie, bazujących na pogłębionych badaniach naukowych, stałych procedur monitorowania stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oceny efektywności stosowanych środków prewencyjnych.*

Uczestnicy Seminarium uznali, że są to kluczowe zadania warunkujące skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem transportu w Polsce, bazujące na naukowych podstawach i sprawdzonych praktykach. Przedstawiamy zatem główne wnioski dotyczące czterech wymienionych obszarów działania.

Integracja systemów bezpieczeństwa transportu. *Dla poprawienia skuteczności podejmowanych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczna jest integracja systemu bezpieczeństwa umożliwiająca szerszą współpracę z innymi gałęziami transportu w celu wdrażania wspólnych metod oceny ryzyka, badań przyczyn wypadków oraz informacji o bezpieczeństwie transportu. Brak systemu niezależnych badań przyczyn wypadków, procedur przekazywania rekomendacji powypadkowych oraz kontroli ich wdrażania powoduje znaczące opóźnienia w procesie poprawy bezpieczeństwa transportu, zwłaszcza drogowego. Wzorem innych gałęzi transportu należałoby rozpocząć proces tworzenia instytucji o charakterze niezależnej komisji badania wypadków drogowych, której prace byłyby skupione na głównych problemach bezpieczeństwa, jak: nadmierna prędkość, alkohol i narkotyki, wyposażenie samochodów w urządzenia bezpieczeństwa oraz zastosowanie inteligentnych systemów transportowych ITS.*

Wdrażanie Dyrektywy nr 2008/96/WE. *Rozpoczęcie procesu przygotowania zmian ustawowych celem wdrożenia Dyrektywy powinno być traktowane jako szansa na szybkie uregulowanie wielu przepisów wykonawczych dotyczących audytu brd, inspekcji dróg w zakresie bezpieczeństwa oraz oceny bezpieczeństwa na planowanych elementach sieci drogowej. Dotychczasowe prace nad wdrożeniem procedur audytu brd oraz programu kształcenia kadry, tworzeniem metod oceny wpływu rozwoju sieci drogowej na poprawę bezpieczeństwa, rozwojem metod oceny ryzyka na sieci dróg krajowych, prowadzone przez ośrodki naukowe przy współpracy GDDKiA, powinny być wykorzystane przy wdrażaniu Dyrektywy, tak by zapewniona została zawarta w definicji audytu niezależność wykonywanej oceny.*

Metoda oceny ryzyka wg EuroRAP. *Wzorem innych krajów konieczne jest przyjęcie metodyki Programu EuroRAP do oceny ryzyka na drogach. W pierwszym*

bowiem etapie opracowaliśmy mapę ryzyka dla dróg krajowych będących częścią sieci europejskiej. W następnym etapie, zaplanowanym w programie EuroRAP na lata 2011-2015, należałoby przeprowadzić te prace na pozostałych drogach krajowych oraz wojewódzkich we współpracy z Samorządami Województw i Miast Powiatów Grodzkich.

Badania naukowe. *Pogłębione badania przyczyn i okoliczności wypadków w transporcie, zwłaszcza drogowym, prowadzone zgodnie z metodyką badań naukowych, mogą być jedyną podstawą oceny efektywności zastosowanych środków poprawy bezpieczeństwa. Znaczące zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w roku 2009, będące efektem działania wielu instytucji i organizacji pracujących na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach, nie może pozostać bez odpowiedzi na pytanie o skuteczność zastosowanych środków prewencyjnych. Kontynuacja tego sukcesu w następnym roku, która zależy od trafności oceny środków planowanych do zastosowania, nie może być przedmiotem spekulacji, a brak rzetelnych dowodów naukowych z pewnością ją wywoła.*

Zgromadzeni na VIII Międzynarodowym Seminarium GAMBIT przedstawiciele świata nauki i praktyki zadeklarowali Panu Ministrowi swą wiedzę i doświadczenie do wykorzystania przez resort w tworzeniu wkładu Polski w poprawę bezpieczeństwa transportu w Unii Europejskiej. Naszym zdaniem powinna ona być wykorzystana przy tworzeniu programu inicjatyw planowanych do wniesienia przez Polskę w ramach prezydencji UE w 2011.

W imieniu PT Uczestników Seminarium GAMBIT 2010

Ryszard Krystek
Politechnika Gdańska

Phoca PDF