



IX Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2012, które obradowało pod hasłem „Rola Polski w realizacji programu ONZ Dekada Działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 2011 - 2020” zgromadziło 190 uczestników reprezentujących polskie oraz zagraniczne instytucje i organizacje zaangażowane w działania na rzecz poprawy brd. Wydarzeniu patronowali Sławomir Nowak – Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Lech Witecki - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Program Seminarium objął 6 sesji tematycznych: Dekada Działań na Rzecz BRD (lata 2011-2020), Kierunki działań strategicznych w Polsce do roku 2020, Metody zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, Partnerstwo w projektach bezpieczeństwa ruchu drogowego, Rola badań naukowych w procesie poprawy brd, Nowe wyzwania w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego.

We wnioskach Seminarium GAMBIT 2012 podkreślono, że dyskusja i opinie zebrane w poszczególnych sesjach jednoznacznie wskazały na pilną konieczność podjęcia działań mających na celu: przygotowanie założeń do krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce do roku 2020, oraz rozwój elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, które zapewnią skuteczną realizację tego programu.

Postulaty te wynikają z następujących przesłanek:

* w Polsce społeczno-gospodarcze skutki wypadków drogowych ciągle stanowią problem o niezwykle dużym znaczeniu; rocznie w naszym kraju ginie na drogach ponad 4 tys. osób, a całkowite straty powodowane tymi wypadkami sięgają 30 mld zł,

* najnowszy raport Komisji Europejskiej – z marca 2012 wskazuje Polskę jako kraj o najwyższym wskaźniku zabitych w przeliczeniu na milion mieszkańców; w 2011 w Polsce wskaźnik ten sięgnął 109 ofiar śmiertelnych, przy średniej unijnej, wynoszącej 61 zabitych,

* podejmowane do tej pory w Polsce działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego nie były wystarczające, co w dalszej perspektywie nie gwarantuje osiągnięcia celów wyznaczonych w IV Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE.

„Biorąc powyższe pod uwagę Uczestnicy Seminarium postulują podjęcie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce do roku 2020, ujętych w trzy grupy priorytetów:

- kierunki działań strategicznych w bezpieczeństwie ruchu drogowego do roku 2020,
- rozwój systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- prowadzenie badań naukowych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Priorytet 1: Kierunki działań strategicznych w brd do 2020 roku

Decyzja Krajowej Rady BRD o konieczności przygotowania kolejnego krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2013-2020 spotkała się z uznaniem uczestników Seminarium GAMBIT 2012. Wspólnie uznano, że:

1. W przygotowywanym Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 należy:

- uwzględnić uwarunkowania międzynarodowe (UE, ONZ),
- podtrzymać przyjętą wcześniej Wizję Zero,
- zmodyfikować cele i działania strategiczne przyjęte w Krajowym Programie BRD GAMBIT 2005 (2005 – 2013).

2. Głównym celem kolejnego Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 - 2020 powinno być zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010, tj. nie więcej niż 2000 ofiar w roku 2020. Jako dodatkowe cele szczegółowe nowego Programu należy przyjąć redukcję o 60% liczby ofiar śmiertelnych: wśród pieszych oraz w wypadkach drogowych spowodowanych nadmierną prędkością i w wypadkach występujących na drogach krajowych.

3. Planowane działania strategiczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego należy ująć w pięciu zaproponowanych przez ONZ kierunkach:

- system zarządzania brd (struktury brd, kadry i narzędzia zarządzania),
- bezpieczny człowiek (kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestnika ruchu, ochrona użytkowników dróg),
- bezpieczny pojazd (budowa i eksploatacja pojazdu),
- bezpieczna droga (eliminowanie najbardziej ofiarochłonnych rodzajów i okoliczności wypadków drogowych oraz rozwój sieci bezpiecznych dróg),
- system ratownictwa (ratownictwo na drogach i pomoc ofiarom wypadków).

4. Krajowy Program BRD powinien uzyskać znacznie większe niż dotychczas wsparcie prawne w inicjatywach legislacyjnych (np. ustawa o bezpieczeństwie ruchu drogowego, ustawa o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej) oraz stabilne źródła finansowania.

5. Realizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wymaga:

- powołania wiodącej i kompetentnej organizacji zajmującej się wdrażaniem Programu,
- określenia czytelnego sposobu finansowania poszczególnych zadań wynikających z przyjętego Programu,
- stworzenia niezależnego systemu monitorowania realizacji programu i oceny efektywności zastosowanych rozwiązań dla dokonywania okresowej korekty Programu.

Priorytet 2: Rozwój systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Uczestnicy Seminarium jednoznacznie wskazywali na systemowe uwarunkowania realizacji Krajowego Programu BRD i osiągnięcia założonych celów, także wysoką skuteczność i efektywność proponowanych przez Dyrektywę 2008/96/WE narzędzi do zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Podejmując dalsze działania postuluje się:

1. Podjęcie prac na rzecz budowy Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa Transportu, zapewniającego polskiemu społeczeństwu prawo do bezpiecznego podróżowania i bezpiecznego przewozu towarów.
2. Reorganizację struktur brd na poziomie krajowym i lokalnym, tak aby możliwa była skuteczna koordynacja działań na wszystkich poziomach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, właściwy podział kompetencji i zaangażowanie kluczowych decydentów; służyć temu powinno jasne określenie instytucji wiodących, wyposażonych we właściwe kompetencje i środki finansowe.

3. Przygotowanie systemu organizacyjnego i odpowiednich narzędzi do wdrożenia na całej sieci dróg w Polsce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Infrastruktury Drogowej. Przygotowaną przez Ministerstwo Transportu BiGM i uchwaloną przez Parlament ustawę (o zmianie ustawy o drogach publicznych i innych ustaw) odnoszącą się tylko do sieci drogowej TEN-T, należy traktować jako pierwszy, ale zbyt zachowawczy krok służący budowie takiego systemu.

4. Rozwój przedstawionych w trakcie Seminarium narzędzi służących do zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (metoda oceny wpływu na brd, audyt brd, zarządzanie bezpieczeństwem istniejącej sieci drogowej, kontrola bezpieczeństwa istniejących dróg), które wymagają doskonalenia z uwzględnieniem wymagań standaryzacji oraz wyników badań naukowych i przykładów dobrej praktyki.

5. Wprowadzenie systemowych rozwiązań w zakresie planowania i finansowania działań edukacyjnych w zakresie brd, z określeniem celów ilościowych i monitorowaniem takich działań.

6. Poprawienie skuteczności egzekwowania przepisów ruchu drogowego poprzez zwiększenie kadr służb ruchu drogowego, wyposażenie w nowoczesny sprzęt oraz zmiany prawne. Działania te powinny zwiększyć poczucie nieuchronności sankcji dostosowanych do stopnia naruszenia prawa i na poziomie odczuwalnym dla uczestników ruchu.

7. Przeprowadzenie weryfikacji i doskonalenie przepisów techniczno-budowlanych wraz z ich uzupełnieniem przez szczegółowe instrukcje, przewodniki, katalogi itp. w celu stworzenia warunków dla budowy dróg określanych jako „samo-objaśniające” i „wybaczące” błędy kierowców.

Priorytet 3: Badania naukowe w brd

Wśród wielu uwarunkowań prawidłowego planowania i wyboru najbardziej efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego istotną rolę odgrywają badania procesów ruchu oraz okoliczności wypadków drogowych. W tym zakresie Uczestnicy seminarium wskazali na następujące działania:

1. Zwiększenie zaangażowania jednostek bezpośrednio odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa ruchu, a szczególnie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w kreowaniu długoterminowego planu badań naukowych dotyczących brd, jego koordynowaniu i finansowaniu.

2. Stworzenie instrumentów zachęcających do bardziej aktywnego wspierania badań naukowych przez organizacje i firmy sektora prywatnego oraz wsparcia finansowego dla badań obejmujących drogi samorządowe.

3. Podjęcie badań bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. w zakresie: efektywności stosowania różnych środków poprawy bezpieczeństwa, źródeł zagrożeń niechronionych uczestników ruchu drogowego i możliwych środków poprawy ich

bezpieczeństwa, metod prognozowania zagrożeń bezpieczeństwa na różnych elementach infrastruktury drogowej, wpływu nowych rozwiązań technicznych pojazdu oraz technik informacyjnych na wymagania projektowe i organizację ruchu.”

Źródło: [GAMBIT](#)