

Działalność społeczności międzynarodowej w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

*Andrzej Stanek**

Według szacunków Światowej Organizacji Zdrowia skutki wypadków drogowych na świecie w wielowymiarowy sposób wpływają na sferę społeczną i ekonomiczną poszczególnych państw. Dziennie na drogach świata ginie ponad 3 tys. osób, a straty materialne z tego powodu stanowią znaczącą pozycję budżetów wielu państw. W 2009 roku w wypadkach drogowych w państwach Unii Europejskiej zginęło 35 tys. osób, 1,5 mln osób zostało rannych, a straty materialne zostały wycenione na ok. 130 mld EUR [Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, 2010, s. 1]. W Europie szeregu państw z powodzeniem wdrożyło różnego rodzaju działania profilaktyczne, np. wypadki drogowe są pierwszą przyczyną zgonów w populacji do 45 r. życia [Krystek, 2010, s. 23]. Straty Polski w 2011 r. w wyniku wypadków drogowych wyceniono na 28 mld zł [Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, 2013, s. 10].

Celem opracowania jest zaprezentowanie i ocena problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego i działalności różnych organizacji międzynarodowych podejmujących działania zwiększające poziom tego bezpieczeństwa.

Głównymi metodami badawczymi wykorzystanymi dla opracowania i przedstawienia tego materiału były metoda analizy oraz krytyki piśmiennictwa, a także metoda badania dokumentów.

Według danych Parlamentu Europejskiego, statystycznie z jednym wypadkiem śmiertelnym związane są 4 przypadki trwałej niepełnosprawności, 10 powodujących poważne urazy i 40 powodujących lekkie obrażenia [Rezolucja Parlamentu Europejskiego, 2011, s. 2].

* dr Andrzej Stanek, Wyższa Szkoła Bankowa w Gdańsku, Katedra Bezpieczeństwa Wewnętrznego

Przemieszczanie się ludzi i towarów to obecnie przedsięwzięcia mające wymiar globalny. Z uwagi na dotkliwość i wielostronny wymiar skutków wypadków drogowych, bezpieczeństwo ruchu drogowego należy uznać za istotny światowy problem społeczny, a działania prowadzące do zmniejszenia skutków tych wypadków stały się jednym z najistotniejszych wyzwań, jakie stoją nie tylko przed rządami i społecznościami poszczególnych państw, ale również przed najważniejszymi organizacjami międzynarodowymi.

Społeczność międzynarodowa, a przede wszystkim jej organa przedstawicielskie, takie jak: Parlament Europejski, Komisja Europejska, Międzynarodowa Organizacja Zdrowia, Organizacja Narodów Zjednoczonych, podejmują różnorodne działania mające na celu ograniczenie liczby wypadków drogowych, a przede wszystkim ograniczenie najtragiczniejszych skutków tych wypadków jakimi są zabici i ranni na drogach. Starają się identyfikować te zagrożenia, wyznaczają cele działań zapobiegawczych, określają horyzont czasowy dla realizacji szczegółowych przedsięwzięć oraz precyzują środki, jakie mają być zrealizowane dla osiągnięcia wyznaczonych celów.

4.1. Działania Unii Europejskiej dla ustanowienia wspólnej polityki transportowej

Od początków tworzenia się Zjednoczonej Europy dominował pogląd, że skuteczna, wspólna polityka transportowa powinna być najistotniejszym czynnikiem integrującym i zespalającym państwa członkowskie w jeden organizm polityczno-gospodarczy.

Podstawą do takich działań był zapis art.3e Traktatu Ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą (tzw. traktaty rzymskie,) z 1957 r., w którym zapisano, że działalność wspólnoty obejmie wprowadzenie wspólnej polityki transportowej.

Powolne tempo tworzenia wspólnego rynku transportowego doprowadziło w konsekwencji do wystąpienia przez Parlament Europejski w 1983 r. z pozwem do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości przeciwko Radzie Ministrów EWG. W 1985 r. Parlament Europejski uzyskał pozytywne rozstrzygnięcie w tej sprawie.

Doprowadziło to do przyśpieszenia prac i opublikowania w 1985 r. Pierwszej Białej Księgi, w której zapisano założenie zniesienia wszystkich barier ograniczających swobodę przepływu ludzi, kapitału, towarów i usług w obrębie państw Wspólnoty.

Kolejnym krokiem było opublikowanie w grudniu 1992 r. Drugiej Białej Księgi pod tytułem „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania”. Nowym elementem tej Księgi było kompleksowe potraktowanie polityki transportowej, gdzie poszczególne gałęzie transportu zaczęto uważać za wzajemnie dopełniające się elementy europejskiego systemu transportowego. Zakładano otwarcie i regulację rynku transportowego.

Trzecia Biała Księga została opublikowana w czerwcu 2001 r. pod tytułem „Europejska Polityka Transportowa w perspektywie roku 2010. Czas na decyzje”. Uwzględniono w niej zagadnienia, jakie wynikną dla polityki transportowej w związku z rozszerzeniem się UE. Przewidywano, że w wyniku szybkiego rozwoju transportu wystąpią liczne utrudnienia i przeciążenia istniejącej infrastruktury drogowej. Ważne kwestie poruszane w Księdze to również bezpieczeństwo podróży oraz zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków na drogach. Stwierdzono też, że kształtowanie bezpieczeństwa w różnych gałęziach transportu nie odbywa się równomiernie. Rozwój transportu drogowego i lotniczego odbywa się szybciej, natomiast postępuje spadek przewozów z wykorzystaniem transportu kolejowego. Komisja zaproponowała pakiet 60 środków, których celem miał być zrównoważony rozwój różnych gałęzi i środków transportowych oraz wyrównywanie różnic między potrzebami transportowymi powodowanymi wzrostem gospodarczym a możliwościami transportu.

W ramach wprowadzania wspólnej polityki transportowej ważnym elementem było ustanowienie głównych międzynarodowych szlaków transportowych, określenie ich przebiegu, oznakowania i parametrów technicznych. Działania te zapoczątkowała w 1950 r. Deklaracja o budowie zasadniczych międzynarodowych arterii drogowych, która wyznaczyła układ podstawowej sieci drogowej. Następnym krokiem była umowa AGR podpisana w 1975 r. o drogach ruchu międzynarodowego., w której określono przebieg głównych tras międzynarodowych. W umowie sprecyzowano wszystkie niezbędne warunki, jakie te trasy powinny spełniać.

Struktura głównych połączeń transportowych Europy została ustalona podczas obrad międzynarodowych konferencji w Pradze w 1991 r., na Krecie w 1994 r. oraz w Helsinkach w 1997 r. Ustalona w 1994 r. lista transportowych projektów priorytetowych zwana też „listą z Essen” zawierała 14 projektów.

Fundamentalną decyzją dla społeczności UE w zakresie międzynarodowych szlaków komunikacyjnych było ustanowienie w 1996 r. przez Parlament Europejski i Radę Europy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Ta kluczowa dla polityki transportowej decyzja zapoczątkowała tworzenie jednolitego systemu transportowego Unii Europejskiej, obejmującego drogi szyb-

kiego ruchu ze szczególnym uwzględnieniem sieci autostrad, kolei, dróg wodnych, portów oraz lotnisk. Takie działania miały doprowadzić do połączenia krajów członkowskich w jeden organizm gospodarczy, za pomocą przepustowych, a przede wszystkim bezpiecznych korytarzy transportowych. Lista ustalonych priorytetowych przedsięwzięć infrastrukturalnych ulegała w kolejnych latach zmianom. Istotnym powodem zmian było też rozszerzenie UE o kraje Europy Środkowej i Wschodniej. Konferencja na Krecie wyłoniła przebieg 9 głównych korytarzy transportowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady UE nr 1791/2006 z 20.11.2006 r. wprowadzono zmiany, powiększające liczbę projektów priorytetowych do 30, co było spowodowane przede wszystkim rozszerzeniem Unii Europejskiej w 2004 r. o 10 kolejnych państw, jak również opóźnieniami i problemami finansowymi związanymi z budową TNT-T. Na rozszerzonej liście umieszczono 18 projektów dotyczących linii kolejowych, 3 połączeń drogowych, 4 linii transportu multimodalnego (kolejowego i drogowego), 2 wodnego transportu śródlądowego, 1 autostrad morskich, jednego infrastruktury lotniskowej (lotnisko Malpensa Włochy) oraz jeden projekt dotyczący europejskiego systemu nawigacji satelitarnej GALILEO.

Bardzo ważnym warunkiem jaki muszą również spełniać projekty infrastrukturalne realizowane w ramach sieci TNT-T, jest przestrzeganie reguł prawnych jakie UE ustanowiła w zakresie ochrony środowiska naturalnego.

Zaplanowano, że do 2020 r. transeuropejska struktura sieci transportowej będzie złożona z 100 345 km dróg, 845 km linii kolejowych łącznie z 30 000 km linii kolejowych dużych prędkości, osiągającymi prędkość co najmniej 200 km/godz, 14 630 km dróg żeglugi śródlądowej, 120 portów żeglugi śródlądowej, 23 portów żeglugi śródlądowej/morskiej, 120 portów żeglugi morskiej klasy międzynarodowej i 407 portów lotniczych.

Komisja Europejska opublikowała w lipcu 2007 r. rezolucję podsumowującą połowę okresu realizacji postanowień jakie zawarto w białej księdze w zakresie transportu. Dotychczasowe dokonania uzyskały aprobatę, niemniej wskazano na istotnie wyzwania, przedstawione w tzw. „katalogu oczekiwań”.

Ponieważ realizowane przedsięwzięcia infrastrukturalne w zakresie sieci TEN-T wykazały pewne niedociągnięcia i niespójności, Komisja Europejska zaproponowała w marcu 2011 r. nową koncepcję sieci transeuropejskich, która ma zapewnić zakładaną przepustowość i bezpieczeństwo w dłuższym horyzoncie czasowym.

Nowa struktura sieci TEN-T ma być dwupoziomowa i składać się z:

- sieci bazowej, która ma być głównym „kręgosłupem” systemu i ma być ukończona do 2030 r.,
- sieci kompleksowej, która ma być uzupełnieniem sieci bazowej i ma być ukończona do 2050 r.

Sieć bazową ma stanowić 10 multimodalnych korytarzy transportowych łączących główne aglomeracje UE z zapewnieniem połączeń do państw sąsiednich z wykorzystaniem infrastruktury lądowej, morskiej i lotniczej. Każdy korytarz transportowy ma przechodzić przez co najmniej trzy kraje członkowskie wykorzystując nie mniej niż trzy gałęzie transportowe i w miarę możliwości łączyć się z portem morskim.

Projektami priorytetowymi objęto nie tylko budowę 10 korytarzy sieci bazowej, ale również szereg przedsięwzięć z zakresu inteligentnych systemów transportowych, takich jak system zarządzania ruchem lotniczym SESAR, czy system sterowania ruchem szybkich kolei ERTMS.

4.2. Działania o charakterze prawnym w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Główne zadanie dbania o poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym spoczywa na odpowiednich instytucjach każdego kraju członkowskiego UE. Niemniej harmonizowanie, ujednolicanie zadań, kształtowanie głównych kierunków, wyznaczanie zasadniczych norm i procedur działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przejęła na siebie Unia Europejska, zgodnie z zasadą subsydiarności.

Wspólna polityka transportowa oraz oddziaływanie na poziom bezpieczeństwa w przewozach ludzi i transporcie towarów jest realizowana w UE przede wszystkim poprzez:

- regulacje prawne;
- środki finansowe, jakimi są dofinansowane inwestycje wspólnotowe, przede wszystkim w transeuropejską infrastrukturę drogową i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- akcje edukacyjno-uświadamiające.

Unia Europejska ma możliwość kształtowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym przede wszystkim poprzez takie formy prawne, jak dyrektywy, decyzje, opinie i zalecenia.

Za wszystkich gałęzi transportowych to właśnie transport drogowy został objęty największym zakresem regulacji prawnych, często o charakterze restrykcyjnym [Filary, 2010, s. 137].

Konieczność tak szerokiego zakresu ingerencji prawnych dotyczących rynku transportowego wystąpiła z uwagi na potrzebę jego harmonizacji oraz zapewnienia na nim jednolitego porządku prawnego we wszystkich aspektach

funkcjonowania, szczególnie w aspekcie bezpieczeństwa, organizacji ruchu oraz ratowania życia ludzkiego.

Możliwości działania w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w komunikacji oraz transporcie w UE mają przede wszystkim takie instytucje, jak:

- Komisja Europejska, Parlament Europejski, Rada Europejska,
- Komitet Transportu Wewnętrznego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ,
- Europejska Konferencja Ministrów Transportu (ECMT),
- Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (Europejski Trybunał Sprawiedliwości),
- Międzynarodowe organizacje transportowe.

W wyniku systematycznego oddziaływania na rynki transportowe stworzono w ramach UE bardzo rozwinięty system regulacyjny dotyczący wszystkich gałęzi transportu, z uwzględnieniem różnorodności jego form oraz możliwości funkcjonowania.

Duże znaczenie w aspekcie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ma Europejska Konferencja Ministrów Transportu, uczestnicząc w takich działaniach, jak: doskonalenie przepisów ruchu drogowego, działania ograniczające alkoholizm wśród uczestników ruchu drogowego, regulacja zasad dotyczących transportu towarów niebezpiecznych itd.

Wspólna polityki transportowa wymaga długotrwałych działań polegających na wypracowywaniu i uzgodnieniu jednolitych zasad w poszczególnych gałęziach transportu wraz z zapewnieniem konieczności wprowadzenia i zapewnienia przestrzegania tych zasad w całej Wspólnocie. Realizacja tych przedsięwzięć była podejmowana z uwagi na konieczność:

- zapewnienia swobodnego przemieszczania się na terytorium UE ludzi oraz towarów,
- ujednoczenia przepisów prawnych oraz wypracowania odpowiednich procedur dotyczących transportu i ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich.

Istotnymi działaniami w tym zakresie były:

- zapisy w Pierwszej Białej Księdze z 1985 r. dotyczące regulacji prawnych eliminujących ograniczenia ilościowe w przewozach drogowych wewnątrz Wspólnoty,
- wprowadzenie w 1992 r. regulacji dotyczących międzynarodowego przewozu pasażerskiego,
- zapisy Traktatu z Maastricht, który wszedł w życie 01.11.1993 r., dające podstawy do swobody poruszania się obywateli UE jako konse-

kwencji zniesienia granic wewnętrznych, a także zapisy o transeuropejskiej infrastrukturze drogowej. Wspólnotowa polityka w ramach sieci transeuropejskich znalazła się wśród sześciu nowych obszarów polityki wspólnotowej,

- decyzja utworzenia banku danych o wypadkach drogowych z 1993 r.,
- zapisy Traktatu Amsterdamskiego z 1999 r. uzupełniające i porządkujące problematykę transportową, która zastała zapoczątkowana Traktatem z Maastricht.

Traktat Amsterdamski w zakresie problematyki transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego ustanawiał:

- jednolite zasady dotyczące transportu międzynarodowego wewnątrz i na zewnątrz UE,
- warunki dostępu do rynku transportowego UE dla zewnętrznych przewoźników,
- środki poprawiające bezpieczeństwo transportu.

Traktat Amsterdamski doprowadził do ujednoczenia reguł funkcjonowania wspólnego rynku transportowego, co w konsekwencji spowodowało całkowitą liberalizację rynku przewozów w transporcie drogowym wewnątrz UE.

Do istotnych przepisów zwiększających bezpieczeństwo w transporcie drogowym wypracowanych w ramach UE należy zaliczyć przepisy dotyczące np.:

- przewozu ładunków niebezpiecznych,
- warunków i norm dopuszczenia pojazdu do ruchu,
- maksymalnych rozmiarów i wagi pojazdu drogowego,
- zasad bezpiecznego czasu pracy kierowców oraz wymaganych minimalnych przerw przeznaczonych na wypoczynek,
- zasad odbywania niezbędnych szkoleń dla kierowców,
- zasad uznawania dyplomów i świadectw kwalifikujących kierowców.

Narzędziem kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz harmonizowania przepisów prawnych w tym zakresie są w UE odpowiednie dyrektywy, które zobowiązują państwa członkowskie do ich implementacji do swojego systemu prawnego.

Dyrektywy dotyczyły na ogół szczegółowych sytuacji dotyczących określonych aspektów ruchu drogowego lub zasad funkcjonowania transportu, jak na przykład dyrektywa 2001/26/WE z 07.05.2001 r., wprowadzająca jednolite procedury kontroli transportu drogowego towarów niebezpiecznych, czy dyrektywa 2004/54/WE wyznaczająca minimalne wymagania bezpieczeństwa dla tuneli dłuższych niż 500 m.

Szczególne jednak znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa na transeuropejskiej sieci drogowej ma dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady

Europejskiej 2008/96/WE z 29.11.2008 r. dotycząca zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Dyrektywa ta wnosi nową jakość w kształtowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwagi na tworzenie kompleksowego systemu oceny tego bezpieczeństwa nakazując oceniać bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez audyt bezpieczeństwa na wszystkich etapach inwestowania, począwszy od etapu planowania inwestycji drogowych, poprzez etap realizacji inwestycji łącznie z jej przygotowaniem do oddania w użytkowanie, oraz etap początkowej fazy użytkowania inwestycji drogowej.

Polska wprowadziła do swojego systemu prawnego zalecenia dyrektywy 2008/96/WE ujmując je w zapisach Ustawy o Drogach Publicznych w Rozdziale 2b „Zarządzanie bezpieczeństwem w transeuropejskiej sieci drogowej”.

Parlament Europejski i Rada przyjęły 25.10.2011 r. dyrektywę 2011/82/UE, mającą na celu ułatwić transgraniczną wymianę informacji o przestępstwach i wykroczeniach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Wdrożenie dyrektywy pozwoli na lepsze ściganie przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym, przez sprawców z innych krajów niż miejsce zdarzenia niezależnie od tego, gdzie jest zarejestrowany pojazd. Dyrektywa ta oprócz lepszego egzekwowania prawa może stać się narzędziem prewencyjnym poprzez zapewnienie nieuchronności kary za przewinienia i przestępstwa w ruchu drogowym.

4.3. Działania programowe w zakresie kształtowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Zdając sobie sprawę z wagi problemu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Komisja Europejska ogłaszała kolejne programy w tym zakresie w latach 1993 i 1997.

W 1993 r. została powołana Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC), w wyniku inicjatywy organizacji pozarządowych Niemiec, Holandii i Wielkiej Brytanii, stawiająca sobie za cel działania zmniejszające liczbę wypadków drogowych i skalę ponoszonych obrażeń. Organizacja ETSC świadczy porady eksperckie z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, propaguje dobre praktyki skutkujące zmniejszeniem wypadków oraz zajmuje się rozpo-wszecznianiem aktywnych sposobów zwiększania bezpieczeństwa potwierdzonych niezależnymi badaniami naukowymi. W 1996 r. ETSC wystąpiła do UE z propozycją wytyczenia strategicznego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym będą zawarte wskaźniki ilościowe pozwalające mierzyć i porównywać poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwzględniając tę propozycję Parlament Europejski i Rada UE wystąpiły do Komisji Europejskiej o podjęcie aktywnych działań w celu opracowania takiego programu.

Do aktywnych działań poprawy bezpieczeństwa należy zaliczyć powołanie w roku 1997 Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL, która koordynuje i inicjuje działania dotyczące międzynarodowej współpracy w tym zakresie. Polska Policja stała się członkiem organizacji TISPOL w 2006 r.

Istotnym działaniem w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego było ogłoszenie w 2003 r. trzeciego programu pod nazwą „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2003-2010”.

Po raz pierwszy główny cel programu został sformułowany w kategoriach ilościowych jako uzyskanie zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę do 2010 r. Zakres działań szczegółowych obejmował:

- polepszenie zachowania użytkowników ruchu drogowego w wyniku takich działań, jak np.: zwalczanie niebezpiecznych zachowań na drodze, propagowanie dobrych praktyk, skuteczniejsze egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, ujednoczenie systemu kar itp.;
- środki techniczne zwiększające bezpieczeństwo pasażerów pojazdów, takie jak np. lepsza ochronę pojazdów przed skutkami zderzeń, standaryzacja systemu mocowania fotelików dla dzieci, obowiązek instalacji pasów bezpieczeństwa w autokarach itd.;
- doskonalenie inteligentnych systemów sterowania ruchem pojazdów oraz systemów automatycznego powiadamiania o wypadku drogowym;
- poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

Efekty realizacji programu po jego zakończeniu były różne w zależności od kraju. Niektóre kraje, takie kraje jak np. Szwecja osiągnęły zakładany poziom bezpieczeństwa, a nawet uzyskały jego przekroczenie. Unia Europejska jako całość osiągnęła poziom zmniejszenia śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 46%, przy wykorzystaniu tylko 27,5% środków przewidzianych do wykorzystania w programie [Rezolucja Parlamentu Europejskiego, 2011, s. 2]. Polska nie osiągnęła zakładanego poziomu uzyskując zmniejszenie ilości śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 29,61%.

Do działań programowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego w UE należy zaliczyć Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, co zostało zainicjowane podpisaniem 06.04.2003 r. w Dublinie odpowiednich postanowień w obecności Ministrów Transportu krajów członkowskich i aspirujących do przystąpienia do UE. W Polsce podpisano Kartę 22.04.2004 r. w obecności Ministra Infrastruktury, mediów, członków KRBRD

i innych osób, czym zobowiązano się do działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Karta jest przede wszystkim platformą wymiany doświadczeń i dobrych praktyk z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego z jakimi spotykają się w swojej praktyce poszczególni uczestnicy tego programu. Szacuje się, że Kartę podpisało ponad 2000 organizacji i instytucji.

Na podstawie Decyzji Rady 2008/615/WSiSW oraz 2008/616/WSiSW możliwe było utworzenie Europejskiego Systemu Informacyjnego o Pojazdach i Prawach Jazdy (EUCARIS). Program umożliwia państwom, uczestniczącym w programie, na wymianę danych o pojazdach, prawach jazdy i polisach ubezpieczeniowych. System EUCARIS staje się narzędziem zwiększenia skuteczności walki przede wszystkim z kradzieżami pojazdów na terenie UE, a także z oszustwami dokonywanymi przez rejestrację skradzionych w innych państwach Unii pojazdów.

Obecnie realizowany jest kolejny, IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który został przyjęty 20.07.2010 r. przez Komisję Europejską. Program nakreśla nową wizję działań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w horyzoncie czasowym do 2020 r. Główny cel programu to zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% w 2020 r. w stosunku do roku 2010.

W programie [Komunikat Komisji Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów KOM(2010) 389 wersja ostateczna, 2010, s. 4-16] wytyczono 7 celów strategicznych, takich jak:

- doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach,
- budowa bezpieczniejszej infrastruktury drogowej,
- rozwój inteligentnych systemów transportowych,
- udoskonalenie systemów szkolenia kierowców i innych uczestników ruchu drogowego,
- ograniczenie liczby rannych w wypadkach drogowych,
- zapewnienie bezpieczeństwa osób poruszających się pojazdami dwukołowymi.

Państwa członkowskie muszą potraktować przedstawione w programie kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego jako ogólne ramy dla własnych inicjatyw, ponieważ to poszczególne państwa członkowskie są odpowiedzialne za wdrożenie tych zasad w życie na swoim terenie.

Dla zwiększenia efektów przedstawionego programu, uwzględniając również wysokie koszty generowane przez wypadki drogowe, Parlament Europejski uchwalił 27.09.2011 r. Rezolucję wspierającą Program Komisji

Europejskiej na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020. W Rezolucji Parlament Europejski zaapelował o wyznaczenie dodatkowych celów programu, takich jak:

- zredukowanie o 60% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wśród dzieci do 14 lat,
- zredukowanie o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wśród pieszych i rowerzystów,
- zredukowanie o 40% liczby ciężko rannych ofiar wypadków drogowych,
- opracowanie jednolitej definicji rannego w wypadku drogowym, która będzie obowiązująca dla wszystkich państw członkowskich.

Rezolucja zawierała również wymóg opracowania do końca 2011 r. szczegółowego planu działań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz harmonogramu wdrażania zaplanowanych działań, a także wypracowanie wskaźników, które pozwalałyby na monitorowanie i kontrolę postępu prac.

Zgodnie z przedstawioną propozycją w terminie do 2014 r. ma nastąpić powołanie Koordynatora Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wraz ze sprecyzowaniem jego zadań. Powinny być to takie zadania, jak np.: nadzorowanie wybranych projektów infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspomaganie współpracy wszystkich instytucji, takich jak administracji rządowych, samorządowych, instytucji naukowych w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, promowanie oraz wymiana dobrych praktyk z tego zakresu.

Do działań pozwalających zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego należy zaliczyć również tworzenie systemu nawigacji satelitarnej Galileo, którego istotnymi zadaniami będzie np. automatyczna identyfikacja z pozycjonowaniem poruszających się po drogach pojazdów, optymalizacja tras przejazdu, informowanie o potencjalnych niebezpieczeństwach.

Niestety poważne opóźnienia w budowie tego systemu nie pozwalają na jego szybkie użytkowanie. Szacuje się, że uruchomienie systemu może nastąpić najwcześniej w latach 2017-2018.

4.4. Instrumenty finansowe jako środek oddziaływania na poprawę bezpieczeństwa

Rozwój europejskich sieci transportowych, a w szczególności osiągnięcie ich interoperacyjności, przepustowości i zapewnienie na nich wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie byłoby możliwe bez utworzenia

odpowiedniego dofinansowania w budżecie UE. W latach 2007-2013 na rozwój sieci TEN-T przeznaczono środki w wysokości 8013 mln EUR. Zarezerwowane w programie TEN-T środki finansowe nie są jedynym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Istnieje również możliwość wykorzystywania środków z Funduszu Spójności i Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Aby zapewnić nadzór nad rozwojem sieci transportowych utworzono Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej. Natomiast zarządzanie realizacją programu TEN-T oraz zarządzanie finansami i sprawami technicznymi należy do kompetencji Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Zasady udzielania pomocy finansowej oraz wyznaczenie obszarów zainteresowań i konkretnych projektów, do których może być skierowana pomoc finansowa regulują odpowiednie dokumenty, takie jak:

- Rozporządzenie Rady UE Nr 2236/95, które precyzuje ogólne zasady udzielania pomocy finansowej,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 20.06.2007 r., które wyznacza ogólne zasady udzielania pomocy finansowej w obszarze sieci transeuropejskich.

Projekty, które mogą uzyskać współfinansowanie z programu TEN-T muszą z założenia spełniać warunek „wspólnego zainteresowania” pozostałych państw członkowskich, co wyraża się spełnianiem takich kryteriów, jak:

- zapewnienie zrównoważonego rozwoju sieci transportowej całej UE,
- zapewnienie spójności oraz interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej,
- integrowanie wszystkich rodzajów transportu,
- przyczynianie się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa.

W wyniku przeglądu udzielanych kredytów inwestycyjnych przez Europejski Bank Inwestycyjny w 2007 r. ustalono, że: „Wsparcie zostanie w pierwszym rzędzie przyznane projektom mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa i wydajności oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko”.

Środki finansowe przeznaczone na współfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych spełniając ściśle określone kryteria, mają zapewnić zrównoważony rozwój sieci transportowych oraz budowę bezpiecznych tras komunikacyjnych i obiektów infrastrukturalnych, przy zapewnieniu norm ekologicznych. W konsekwencji takie podejście prowadzi do ograniczania wypadków drogowych, skutkujących śmiercią lub kalectwem uczestników ruchu drogowego oraz poważnymi stratami materialnymi.

4.5. Działania informacyjno-edukacyjne dla poprawy bezpieczeństwa

Oprócz działań prawnych czy finansowych wymuszających zwiększanie bezpieczeństwa na terenie całej Unii Europejskiej duże znaczenie mają działania mające na celu informowanie oraz edukowanie społeczeństw o niebezpieczeństwach wynikających z nieprzestrzegania i lekceważenia odpowiednich aktów prawnych przez uczestników ruchu drogowego. To człowiek, uczestnik ruchu drogowego jest sprawcą zdecydowanej większości wypadków. Takie naganne zachowania, jak: nadmierna prędkość, nieuwaga, lekceważenie przepisów drogowych, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, jazda pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających czy niepotrzebna brawura są powodowane przez człowieka. Statystyki polskiej Policji pokazują, że w 2012 r. kierujący pojazdami oraz piesi byli sprawcami 91,6% wszystkich wypadków drogowych.

Wszelkie działania mające na celu wzrost świadomości zagrożeń wywołanych ruchem drogowym mogą w konsekwencji obniżyć ich skutki społeczne i ekonomiczne.

W 2001 r. na wniosek kilku europejskich automobilklubów został ustanowiony przez Komisję Europejską projekt badawczy o nazwie EuroRAP: „Program oceny ryzyka na drogach” (*European Road Assessment Programme*). Cel programu to wspieranie Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tak aby do 2020 r. wyeliminować w UE drogi wysokiego ryzyka. W ramach tego programu opracowywane i prezentowane są niezależne oceny ryzyka na drogach wykonywane według takich samych standardów. W ramach programu współpracują ze sobą policje, administracje drogowe, ośrodki motoryzacyjne, ośrodki uniwersyteckie i badawcze, zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Obecnie projekt EuroRAP zrzesza uczestników z 33 państw, w tym również ośrodki z Polski. W wyniku dużego zaangażowania i zainteresowania programem w innych krajach powstał iRAP – Międzynarodowy Program Oceny Dróg.

W ramach projektu „Europejski Atlas Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” polski zespół, w opracował w latach 2008-2011 mapy ryzyka dla dróg międzynarodowych (w 2008 r.), dróg krajowych (w 2009 r.) i dróg wojewódzkich dla woj. pomorskiego i warmińsko-mazurskiego (w 2011 r.). W grudniu 2012 r. ogłoszone zostały wyniki prac zespołu nad Atlasem ryzyka dla dróg krajowych w przedziale 2009-2011 r.

Belgijski Instytut Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizował w latach 2006-2009 projekt CAST (*Campaigns and Awareness-Raising Strategies in*

Traffic Safety), który uzyskał współfinansowanie Komisji Europejskiej. Projekt doprowadził do opracowania podręcznika, który może być wykorzystywany jako narzędzie wspomagające pracę osób zajmujących się tworzeniem, realizacją i oceną kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako jeden z istotnych celów strategicznych wyznaczył poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg. Cel ten ma być osiągnięty w wyniku poprawy jakości systemów szkolenia kandydatów na kierowców, w tym także szkolenia początkujących kierowców. Ma to doprowadzić do utworzenia systemu ciągłego procesu nauki i doskonalenia kierowców.

W ramach akcji informacyjno-edukacyjnej prowadzone są też ogólnoeuropejskie działania. Można tu wymienić takie jak przedsięwzięcia, jak np. Europejska Noc bez Wypadku. IX edycja, która odbyła się 20.10.2012 r. jednocześnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Akcja miała na celu ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców na drogach oraz ograniczenie wypadków w czasie powrotów z dyskotek. W Polsce ponad 130 wolontariuszy działało przed 40 klubami w 35 miastach na terenie całego kraju. Akcja była prowadzona przez Fundację Krzyś wspólnie z Responsible Young Drivers oraz innymi partnerami. Kolejna X edycja odbyła się 19.10.2013 r. przed 32 klubami w 37 miastach z udziałem ponad 150 wolontariuszy. W Gdańsku akcja odbywała się w ramach akcji społecznej „Kieruj bez procentów” dofinansowanej z rządowego programu „Razem bezpieczniej”.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ustanowiła tydzień 06-12.05.2013 r. Tygodniem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem akcji była koordynacja działań skierowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w wyniku zwracania uwagi uczestnikom ruchu drogowego na problemy z jakimi mogą się spotkać na drodze. Akcja była ukierunkowana na bezpieczeństwo pieszych, zarówno dorosłych, młodzież, jak i dzieci. „Komisja ds. Globalnego Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy FIA Foundation ogłosiła inicjatywę „*The Long Short Walk*”, która ma wspierać obchody Tygodnia BRD. Projekt polega na zachęcaniu ludzi z całego świata do nakręcenia krótkiego filmu ze swoich spacerów, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc niebezpiecznych, oraz przesłaniu go za pomocą portali społecznościowych, do organizatorów akcji. Wszystkie przesłane filmy i zdjęcia z „krótkich” spacerów zostaną zmontowane w jeden „długi” spacer, który zostanie opublikowany podczas ONZ-owskiego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – stąd nazwa.

Oprócz wymienionych, działania edukacyjno-informacyjne prowadzi wiele instytucji i fundacji na poziomie krajowym w postaci akcji jednorazowych oraz wieloletnich.

Przykładem tego typu akcji może być np. cykl kampanii organizowanych przez KRBRD pod ogólnym hasłem „Włącz myślenie”. W ramach tej kampanii zorganizowano takie akcje, jak np.:

- „Ostatni wyskok bez pasów” – pierwsza akcja w 2005 r.
- „Zapnij pasy. Włącz myślenie”,
- „Nie jedź na kacu. Włącz myślenie”,
- „Prędkość zabija. Włącz myślenie”.

Od 2007 r. GDDKiA realizuje program pod nazwą „Drogi zaufania” mający na celu ochronę zdrowia i życia ludzi na drogach krajowych poprzez zastosowanie środków inżynierskich, edukacyjnych i informacyjnych. W poszczególnych latach wykorzystywane są różne hasła, takie jak:

- w 2010 r. „Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą”
- w 2011 r. „Złe nawyki dobrych kierowców”,
- w 2012-2013 r. „Zajefajne drogi”.

Od 2007 do 2012 r. dzięki prowadzonym akcjom uzyskano 35% spadek ofiar śmiertelnych.

4.6. Działalność Organizacji Narodów Zjednoczonych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

ONZ od dłuższego czasu aktywnie działa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie, dostrzegając wielowymiarowość i rozmiar skutków, jakie generuje stale wzrastający ruch drogowy.

Od 2004 roku społeczność międzynarodowa skupiona wokół Światowej Organizacji Zdrowia integruje działania organizacji międzynarodowych, rządów, organizacji pozarządowych różnych fundacji i instytucji w celu zmniejszenia negatywnych skutków wywoływanych przez stale rosnący ruch na drogach.

Już w 2009 roku Światowa Komisja ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego postulowała w swoim sprawozdaniu ogłoszenie Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Kontynuując działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło w maju 2010 r. rezolucję (A/64/255), skierowaną do wszystkich krajów, zawierającą działania mające na celu obniżenie do 2020 r. liczby wypadków śmiertelnych na drogach. Rezolucja ta zo-

stała podpisana przez 93 kraje, w tym Polskę. Zgromadzenie Ogólne zwróciło się również do Światowej Organizacji Zdrowia i do Komisji Regionalnych ONZ, aby przy współpracy z innymi organizacjami partnerskimi został opracowany 10-letni plan działań, zawierający wytyczne pomocne w realizacji przyjętych celów.

W Programie zakłada się, że każdy kraj podejmie następujące działania:

- stworzy własny program bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- założy cel zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych na drogach,
- utworzy odpowiednie jednostki zarządzające bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- poprawi jakość zbierania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- utworzy monitoring realizowanych działań i osiągniętych efektów tych działań,
- przeznaczy większe środki finansowe na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zalecenia zostały przedstawione w dokumencie: Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 (*Decade of Action for Road Safety*). Jednocześnie Sekretarz Generalny ONZ ma przygotować raport o postępach prac z działań przyjętych do realizacji w Planie Działań Dekady.

W Planie Globalnym przedstawiono 5 obszarów, na które mają być ukierunkowane działania, zwane filarami dla strategii krajowych:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- bezpieczna infrastruktura drogowa oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego (szczególnie pieszych, rowerzystów, motocyklistów),
- bezpieczniejsze pojazdy,
- kształtowanie bezpieczniejszych zachowań uczestników ruchu,
- system ratownictwa i opieki powypadkowej.

Zwrócono się również do państw członkowskich o podjęcie działań eliminujących najistotniejsze czynniki ryzyka, takie jak:

- niestosowanie pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci,
- nieużywanie kasków ochronnych,
- jazda pod wpływem alkoholu i środków odurzających,
- brak dostosowania prędkości i jazda z niedozwoloną prędkością,
- czynności rozpraszające kierowcę, np. rozmowa przez telefon,
- brak odpowiedniej infrastruktury drogowej.

W Deklaracji podziękowano wielu organizacjom za wysiłki mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podziękowania przekazano również dla Banku Światowego i 6 wiodących międzynarodowych banków rozwoju za współpracę w zakresie oddziaływania na zwiększanie bezpieczeństwa w realizowanych inwestycjach infrastrukturalnych w wyniku koordynacji realizowanych inwestycji oraz stosowania audytów bezpieczeństwa i ewaluacji projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

* * *

Poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest obecnie poważnie traktowanym zadaniem wielu instytucji międzynarodowych i krajowych. Zwłaszcza ostatnie programy działań na dekadę 2011-2020, inicjowane przez ONZ i UE, mogą w znacznym stopniu poprawić stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. O powodzeniu w osiągnięciu założonych celów będą jednak decydowały nie deklaracje, a konkretne działania, jakie poszczególne kraje wdrożą na własnym terenie.

Działania poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie UE są wymuszane przez konieczność stosowania się do odpowiednich dyrektyw, a niestosowanie się do nich lub opóźnienia w ich wdrażaniu, mogą skutkować dotkliwymi karami finansowymi w wyniku orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Poprawa bezpieczeństwa na drogach w państwach spoza UE będzie zależała w dużej mierze od woli politycznej poszczególnych rządów, a w przede wszystkim od ilości środków finansowych, jakie przeznaczy się na zadania zapewniające poprawę stanu bezpieczeństwa.

Dobrym narzędziem w zmuszaniu do poprawy stanu bezpieczeństwa jest instrument finansowy, np. praktyka czołowych banków światowych uzależniania udzielania kredytów na cele infrastrukturalne od spełnienia przez te projekty zwiększonych norm bezpieczeństwa.

Podstawowym etapem w państwach o niskim stanie infrastruktury drogowej jest poprawa stanu tej infrastruktury; kolejnym – wdrażanie zintegrowanych systemów bezpieczeństwa transportu i zarządzania infrastrukturą transportową. Przełomowym opracowaniem w skali krajowej jest projekt ZEUS, zrealizowany pod kierownictwem prof. Ryszarda Krystka na Politechnice Gdańskiej, przy współpracy szeregu innych ośrodków naukowych na zlecenie Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Realizacja przedstawionych w projekcie propozycji może zintegrować wszystkie działania dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Streszczenie

Transport drogowy jest najpowszechniejszym sposobem przemieszczania się ludzi oraz przewozu towarów. Szybkiemu rozwojowi tego rodzaju transportu towarzyszy wzrost zagrożeń spowodowanych wypadkami. Od pewnego czasu skala negatywnych skutków wypadków drogowych zmusiła organizacje i instytucje krajowe oraz instytucje o zasięgu globalnym do działań mających na celu przeciwdziałanie tym zagrożeniom. Opracowanie przedstawia zasadnicze działania takich organizacji, jak Unia Europejska oraz Organizacja Narodów Zjednoczonych, których celem jest poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Summary

Activities Undertaken by International Societies, in Order to Improve the Safety of Road Transport

As far as different means of transport are concerned, the road transport is the most common way of moving people and transporting of goods. Road transport has been developing very quickly; the danger of road accidents has risen, too. In the consequence of it, a lot of effort has been spared to diminish the negative consequences of road accidents. This paper presents activities undertaken by the European Union and ONZ, in order to improve the safety of the road transport.

Bibliografia

- Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., (2012), *Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-*, ITS, Warszawa.
- Broszura sektorowa *Finansowanie sieci transeuropejskich przez EBI*, <http://www.ebi.europa.eu>, [dostęp: 25.03.2013].
- Dekada Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, http://www.its.waw.pl/dekada/REDZOLUCJA_ONZ,2615,2615,1.html, [dostęp: 45.03.2013].
- Filary St. (2010), *Bezpieczeństwo w komunikacji powszechnej i transporcie*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020, KOM(2010) 389 wersja ostateczna, z dnia 20.07.2010, Bruksela.
- Krystek R. (red.) (2010), *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. III tom Koncepcja zintegrowanego systemu bezpieczeństwa transportu w Polsce*, WKiŁ, Warszawa.
- Krystek R. (red.) (2010), *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Synteza*, WKiŁ, Warszawa.

- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, KRBRD, 2013.
- Sesja 64 Porządku obrad ONZ, Punkt 46, Światowy kryzys bezpieczeństwa ruchu drogowego, *Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali globalnej*, A/64/L.44/Rev 1, 24.02.2010.
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011-2020 (2010/2235(INI)).
- Raport Światowej Organizacji Zdrowia na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali globalnej (Global Report on Road Safety), http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/08/07/000445729_20130807140404/Rendered/INDEX/783190WP0P12790ox0379800B00PUBLIC0.txt, [dostęp: 18.02.2013].
- Pieleszek K. (2010), *Galileo wciąż uziemiony*, Computerworld 8.10.2010, http://computer-world.pl/news/362851/Galileo_wciaz_uziemiony.htm, [dostęp:26.01.2013].
- Pokusa T., *Integracja infrastruktury transportowej Unii Europejskiej położenie Polski w realizacji przewozów tranzytowych*, Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu, Uniwersytet Opolski, www.pko.wszia.opole.pl/materiały_z_publicacji?Pokusa_Tadeusz_logistyka_w_transporcie.pdf
- Stanek A. (2013), *Kształtowanie bezpieczeństwa na transeuropejskiej sieci drogowej*, [w:] *Bezpieczeństwo w Administracji, Gospodarce i Biznesie. Aksjologia zjawisk kryzysowych*, WSAiB, Gdynia.
- Stanek A. (2013), *Perspektywy rozwoju europejskiej sieci drogowej*, Referat na Konferencję Wymiary Logistyki, WSB Gdańsk 29.10.2013, przekazano do druku.
- Stanek A. (2014), *Czynniki wpływające na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*, Referat przygotowany na Konferencję Wyzwania Bezpieczeństwa w XXI w., WSB Gdańsk 04.04.2014.
- Transeuropejskie Sieci Transportowe (TEN-T) Trans-European Network-Transport. [http://www.cie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/782F3A4858C8D510C125733900445DF2/\\$file/tent0807.doc](http://www.cie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/782F3A4858C8D510C125733900445DF2/$file/tent0807.doc), [dostęp: 04 marca 2013].

Źródła internetowe

- <http://www.its.waw.pl>
<http://www.krbrd.pl>
<http://europa.eu>
<http://www.gitd.gov.pl>
<http://transport.gov.pl>
<http://bip.transport.gov.pl>
<http://www.its.waw.pl/>
<http://www.eurorap.pl>
<http://www.ebi.europa.eu>
<http://www.edroga.pl>
<http://www.drogizaufania.pl>