

Kazimierz Jamroz

kjamroz@pg.gda.pl

Ryszard Krystek

rkrystek@pg.gda.pl

Lech Michalski

michal@pg.gda.pl

Politechnika Gdańska

Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska

Katedra Inżynierii Drogowej

STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DO ROKU 2013 W POLSCE

ROAD SAFETY STRATEGY TO 2013 IN POLAND

Streszczenie

Planowanie strategiczne jest procesem, w którym dana organizacja stara się przewidywać i kontrolować swój rozwój, zamiast biernie czekać na to co przyniesie przyszłość. Opracowanie akceptowanej przez zainteresowane strony Strategii wymaga przeprowadzenia procesu, silnie angażującego wszystkie zainteresowane strony w tworzenie Strategii, a zwłaszcza w ustaleniu celu strategicznego i wyboru priorytetów. Wybory te są o tyle kluczowym zadaniem, zwłaszcza że pozwalają na uzyskanie kompromisu pomiędzy oczekiwaniami i możliwościami realizacji tych oczekiwań. W referacie przedstawiono diagnozę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz uwarunkowania krajowe i zagraniczne, które warunkowały budowę Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2013 GAMBIT 2005. Na tym tle przedstawiono dalekosiężną wizję brd w Polsce, przyjmując szwedzką WIZJĘ ZERO. Następnie przedstawiono strategię brd do roku 2013 (jako program średnioterminowy dla realizacji pierwszego etapu dochodzenia do przyjętej wizji brd. Na koniec przedstawiono uwarunkowania i zasady realizacji programu.

Summary

Strategic planning is a process, where organization tries to foresee and control its development instead of passive waiting for what future will bring. The development of Strategy by involved parties requires the process which gets involved all members in Strategy preparing, mainly during strategic aim establishing and priorities selection. Such selection is the key issue especially if gives possibility to compromise expectations and possibilities of realization. The paper presents the diagnosis of road safety in Poland. It also discusses national and international conditions which had impact on National Road Safety Program on the years 2005-2013 GAMBIT 2005 formation. Then, it presents far-reaching road safety strategy in Poland, assuming Swedish VISION ZERO. Next, it describes road safety strategy till the year 2013 (as middle-term program for first stage of assumed road safety vision). Finally, the paper presents conditions and principles of program implementation.

1. Wstęp

Planowanie strategiczne jest jedną z metod planowania rozwoju i umożliwia świadome kierowanie działaniami organizacji dla osiągnięcia przyjętych celów strategicznych oraz koncentrowanie się na celach długoterminowych, a nie tylko na rozwiązywaniu bieżących potrzeb. Jest ono procesem, w którym dana organizacja stara się przewidywać i kontrolować swój rozwój, zamiast biernie czekać na to co przyniesie przyszłość. Opracowanie akceptowanej przez zainteresowane strony Strategii wymaga przeprowadzenia procesu, silnie angażującego wszystkie zainteresowane strony w tworzenie Strategii, a zwłaszcza w ustaleniu celu strategicznego i wyboru priorytetów. Wybory te są o tyle kluczowym zadaniem, że pozwalają na uzyskanie kompromisu pomiędzy oczekiwaniami i możliwościami realizacji tych oczekiwań. Zatem pojęcie strategii można zdefiniować jako wybór logicznie uporządkowanych działań umożliwiających skuteczną realizację przyjętych celów i priorytetów. Narzędziem tej działalności jest dokument będący wyrazem wspólnej wizji rozwoju i przewodnikiem służącym do osiągnięcia wyznaczonych celów. Sama zaś strategia wymaga ciągłego monitorowania, udoskonalania i aktualizowania.

Minęły już dwa lata od wejścia Polski do Unii Europejskiej. W tym okresie także w Polsce nastąpiły dość znaczące działania na rzecz poprawy stany bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mimo, że Polska w ostatnich latach znacząco zmniejszyła zagrożenie zdrowia i życia na drogach, to poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, mierzony wskaźnikiem demograficznym (liczba ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców) jest nadal znacznie gorszy niż w najbardziej bezpiecznych krajach UE.

Nowe uwarunkowania krajowe zawarte w przygotowywanych, nowych dokumentach programowych dotyczących rozwoju gospodarki i transportu (Polityka Transportową Państwa na lata 2005 - 2025, Strategia Rozwoju Transportu w latach 2007 – 2013) uwzględniają także działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwarunkowania europejskie zawarte w dokumentach programowych (Polityka Transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję, III Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE) z racji przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, zalecają konieczność zwiększenia dynamiki działań prewencyjnych, tak by sprostać celowi ustalonemu przez Unię Europejską zmniejszenia do roku 2010 liczby ofiar o 50%.

Biorąc powyższe pod uwagę w roku 2005 opracowano nowy programem brd w Polsce pod akronimem GAMBIT 2005. Program na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa opracowało Konsorcjum złożone z pracowników naukowych Politechniki Gdańskiej, Politechniki Krakowskiej i Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Program konsultowano wśród specjalistów i ekspertów z edukacji, policji, ratownictwa na drogach, zarządów dróg itp. [1], [2]. Program GAMBIT 2005 składa się z czterech elementów:

- **Diagnozy** stanu i systemu brd w Polsce,
- **Wizji** bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako programu długoterminowego.
- **Strategii** bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013, jako programu średnioterminowego,
- **Program Operacyjny** brd na lata 2005 – 2007, jako program u krótkoterminowego.

2. Diagnoza brd

W ciągu 5 lat (1999 – 2003) stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce charakteryzował się stabilizacją liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych co oznacza, że dotychczas stosowane środki poprawy bezpieczeństwa wymagają wzrostu intensyfikacji ich stosowania oraz wprowadzenia nowych, bardziej skutecznych. W tym okresie zarejestrowano następujące dane:

- śmierć poniosło 29 tys. osób, tj. około 5,8 tys. rocznie,
- rannych było 335 tys., tj. około 67 tys. rocznie,

- koszty zdarzeń drogowych wyniosły prawie 150 mld zł, tj. 30 mld rocznie.

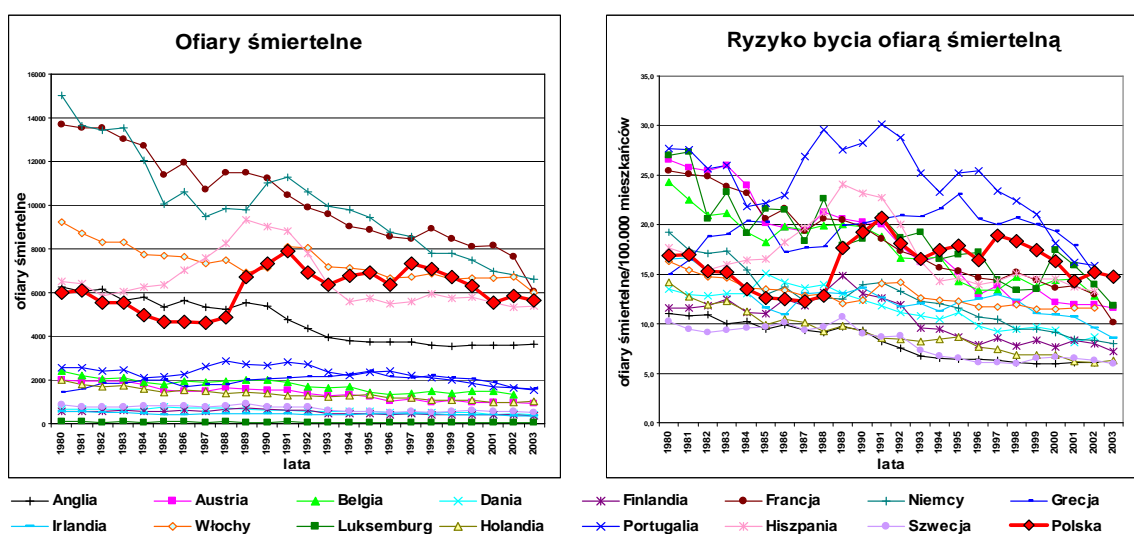
W tym samym czasie:

- liczba ludności zmniejszyła się o 0,1%,
- liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o 20%,
- praca przewozowa (wyrażona liczbą poj. km) zwiększyła się o 36%.

W roku 2003, który przyjęto jako bazowy dla wszystkich porównań w niniejszym Programie, podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu w Polsce wynosiły:

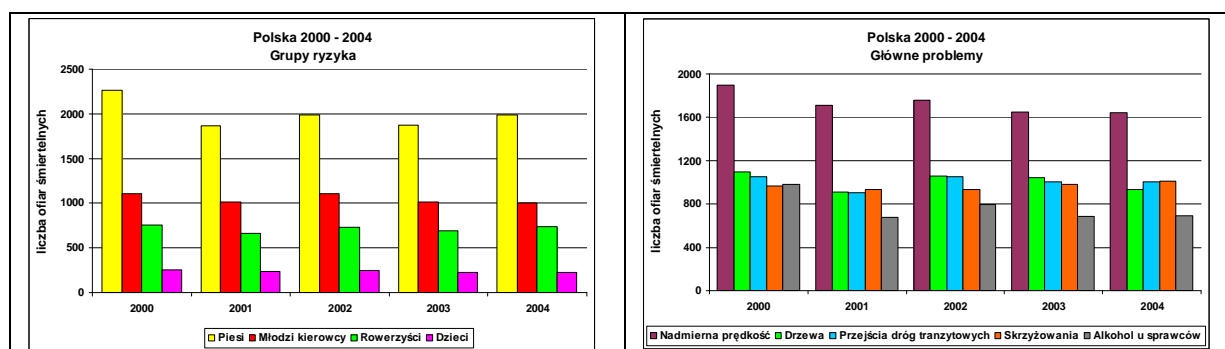
- 14,7 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców,
- 3,5 ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów,
- 31,6 ofiar śmiertelnych na 1 mld pojazdów-kilometrów,
- 11,2 ofiar śmiertelnych / 100 wypadków.

Wskaźniki te kształtują się na poziomie notowanym w latach 70-tych w Szwecji, Holandii oraz Anglii i są dwu, trzykrotnie wyższe od obecnie notowanych w tych krajach (rys. 1).



Rys. 1 Zmiany liczby ofiar śmiertelnych i wskaźnika ryzyka bycia ofiarą śmiertelną w krajach UE – 25.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że grupami szczególnie wysokiego ryzyka śmierci w wypadku drogowym w Polsce, pod względem liczby ofiar i udziału w ruchu, są: piesi, rowerzyści, dzieci i młodzi kierowcy (rys. 2).



Rys. 2. Grupy największego ryzyka i najważniejsze problemy brd w Polsce w latach 2000 – 2004.

Natomiast podstawowymi problemami brd w Polsce są:

- niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego,
- niska jakość infrastruktury drogowej,
- nie efektywny system bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prognozy motoryzacji w Polsce wskazują, że do roku 2020 liczba samochodów osobowych może wzrosnąć o dalsze 50 - 70 %. W przypadku zaniechania działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 90 tys. osób, a ponad 1,15 mln osób może być rannych. Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą wynieść ponad 470 mld zł.

3. Wizja brd w Polsce

Mając na względzie doświadczenia krajów o wysokim poziomie brd, polską dalekosięzną i etycznie uprawnioną wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego jest: zdążanie do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Tak przyjęta, POLSKA WIZJA BRD oznacza, że:

- działania chroniące życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego powinny być traktowane priorytetowo i stawiane ponad mobilnością i innymi celami funkcjonowania systemu transportu,
- system transportowy powinien być tak projektowany, budowany, eksploatowany i zarządzany, aby mógł kompensować niedoskonałości i wybaczać błędy jego użytkowników,
- ograniczanie liczby wypadków w transporcie oraz ich konsekwencji jest podstawowym obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu transportowego w Polsce.

Podstawowymi warunkami realizacji przyjętej Polskiej Wizji BRD są:

- zorganizowany i sprawnie funkcjonujący system bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcie techniczne, merytoryczne i finansowe dla poszczególnych sektorów i regionów.
- świadomy i wykształcony uczestnik ruchu drogowego, kulturalny, respektujący prawo i szanujący innych partnerów na drodze.
- pojazd wyposażony w urządzenia korygujące błędy kierowców i zmniejszający skutki wewnętrzne (kierowców i pasażerów) oraz zewnętrzne (innych uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych) wypadków drogowych.
- bezpieczna infrastruktura drogowa „wybacząca” błędy uczestników ruchu.
- sprawny system ratownictwa drogowego i medycznego oraz pomocy ofiarom wypadków drogowych.

4. Strategia brd do roku 2013

Etapowymi programami realizującymi wizję są średnioterminowe programy strategiczne. Pierwszy program strategiczny opracowano na okres do roku 2013, zgodnie z zasadami planowania unijnego. Biorąc pod uwagę doświadczenia z realizacji programu GAMBIT 2000, wymagania stawiane krajom członkowskim przez UE oraz prognozę możliwych do uzyskania środków finansowych na działania na rzecz brd zaproponowano przyjęcie bardziej ambitnego celu strategicznego według scenariusza, polegającego na podjęciu działań prowadzących do zmniejszenia liczby ofiar zabitych w wypadkach drogowych o ponad 50 % w stosunku do roku 2003. Dla realizacji tego celu przyjęto pięć celów szczegółowych i 15 grup działań priorytetowych.

Przyjęta przez Krajową Radę BRD Strategia brd stanowi materiał wyjściowy do zgłaszania zadań przez samorządy lokalne i instytucje resortowe, które to zadania mogą stanowić treść centralnych programów operacyjnych oraz programów sektorowych i regionalnych.

Celem strategicznym programu bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2005 do roku 2013 jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50 % tj. do 2800 osób rocznie.

Strategia brd wymaga ciągłego monitorowania, udoskonalania i aktualizowania. Powinna spełniać dwie istotne funkcje:

- pokazywać gotowość Polski do kreowania własnej polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze kraju i województw,
- wspierać sektory i samorządy w przygotowaniu własnych strategii i programów niezbędnych w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym w ramach pomocy zagranicznej.

Jednym z najważniejszych warunków realizacji celu jest podział zadań według kategorii dróg. Obecnie w Polsce na drogach krajowych, stanowiących zaledwie 6%, porusza się prawie 40% pojazdów. Dochodzi na nich do ponad 36% wypadków drogowych, w których są ofiary śmiertelne. Jednakże biorąc pod uwagę duże możliwości rozwoju sieci dróg krajowych w nadchodzącym okresie strategicznym, przyjęto dla nich bardzo wysokie wymagania brd, tj. zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych do roku 2013 aż o 75%. W odniesieniu do dróg znajdujących się w gestii samorządów wymagania te ustalono na niższym poziomie. Założono zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych do roku 2013 o 35 % (tablica 1).

Tablica 1

Kategorie dróg - rzeczywista i prognozowana liczba śmiertelnych ofiar wypadków.

Rok analizy	Jednostka	Kategoria drogi				
		Krajowe	Wojewódzkie	W powiatach grodzkich	Powiatowe i gminne	Razem
2003	Liczba ofiar śmiertelnych	2053	1137	866	1586	5640
	Udział %	36,4	20,2	15,3	28,1	100,0
2013	Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych %	75	35	35	35	50
	Prognozowana liczba ofiar śmiertelnych	500	730	550	1020	2800
	Udział %	17,8	26,1	19,6	36,4	100

Analizując rozmieszczenie liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych województwach w Polsce stwierdzono, że najbardziej największy potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych jest w województwie mazowieckim, następnie w województwach: wielkopolskim, śląskim i łódzkim, a także w województwach dolnośląskim, małopolskim i lubelskim. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w tych województwach stanowi ponad 63 % wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce. W tych województwach powinno się podjąć w pierwszej kolejności najbardziej intensywne działania na rzecz brd, co powinno zaowocować istotnym zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych. Biorąc jednak pod uwagę wskaźnik ryzyka bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego najgorsza sytuacja występuje w województwach: warmińsko mazurskim i mazowieckim oraz w województwach: lubelskim, lubuskim, podlaskim, świętokrzyskim i wielkopolskim. Zatem dodatkowo w województwach warmińsko – mazurskim, podlaskim, świętokrzyskim i lubuskim, także należy podjąć intensywne działania.

Osiągnięcie tak ambitnego celu strategicznego wymaga podjęcia działań określonych w celach szczegółowych. W przyjętym programie strategicznym przewiduje się realizację pięciu celów szczegółowych. Realizacja każdego z przyjętych celów szczegółowych wymaga podjęcia wielu kompleksowych, intensywnych, efektywnych i zintegrowanych działań na obszarze kraju. Jednakże nie ma możliwości wykonania wszystkich działań równocześnie, gdyż wymaga to zaangażowania dużych sił i środków, a uzyskane efekty nie zawsze są proporcjonalne do poniesionych nakładów. Dlatego przy realizacji zaproponowanej strategii brd przyjęto priorytety, które uszczegółwiają cele szczegółowe, biorąc pod uwagę najważniejsze problemy brd i grupy ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego, ujawnione w analizach diagnostycznych. W przyjętym okresie strategicznym na lata 2005 – 2007 – 2013 wybrano 15 priorytetów realizujących przyjęte cele szczegółowe (tabl. 2).

Tablica 2.

Cele i priorytety Programu GAMBIT 2005

Cele		Priorytety		
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	1.1 Struktury organizacyjne brd	1.2 Zarządzanie brd	1.3 Działania sektorowe
2.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	2.1 Prędkość	2.2 Pasy bezpieczeństwa	2.3 Alkohol
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	3.1 Piesi	3.2 Dzieci	3.3 Rowerzyści
4.	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	4.1 Rozwój działań kontrolnych	4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic	4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym
5.	Zmniejszenie ciężkości wypadków	5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe	5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców	5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia”

W większości priorytetów zastosowano systemowe podejście do rozwiązywania problemów brd, zakładające podejmowanie działań w kilku sektorach jednocześnie (np. edukacja, nadzór nad ruchem drogowym, inżynieria i ratownictwo). Stwierdzono bowiem, że takie podejście przynosi znacznie większy pożytek niż suma pojedynczych, niezależnych działań.

Systemowe podejście do rozwiązywania zagadnień brd wymaga zatem przejrzystego projektu zarządzania systemem, przyjęcia odpowiednich formuł prawnych, organizacyjnych i finansowych, określenia zasad współdziałania organizacji, instytucji i osób zaangażowanych w proces poprawy bezpieczeństwa.

Przewidywany koszt realizacji wszystkich zadań na lata 2005 – 2013, niezbędnych do osiągnięcia celu strategicznego realizacji, wyniesie 25 mld złotych. Najdroższe będą działania infrastrukturalne, które stanowią ponad 70% przewidywanych nakładów. W kosztach tych są także nakłady ponoszone na rozwój infrastruktury drogowej w innych programach: budowa dróg szybkiego ruchu, budowa obwodnic oraz przebudowa dróg układu podstawowego. Polska przygotowuje program przebudowy znacznej długości sieci dróg krajowych, dlatego istotne jest, aby program ten realizować w jak największym dostosowaniu do standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiąże się to jednak z prowadzeniem skutecznych działań kontrolnych nad procesem realizacji projektów (audyt brd).

Oczekuje się, że pełna realizacja działań priorytetowych przyniesie w okresie od 2003 do 2013 roku efekt w postaci:

- uratowania od śmierci ponad 16,8 tys. osób,

- zmniejszenia liczby ofiar rannych o 180 tys.,
- zmniejszenia kosztów wypadków i kolizji drogowych o 68 mld zł.

Należy podkreślić, że:

- największy potencjał zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych tkwi w działaniach związanych z nadzorem nad ruchem drogowym i przekształcaniu infrastruktury drogowej,
- zaproponowane w niniejszym programie działania przyniosą oprócz efektu społecznego wymierny efekt ekonomiczny.

4. Wdrażanie programu.

Strategię brd do roku 2013 zawartą w dokumencie „Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005” zaakceptowała Krajowa Rada Brd w dniu 21.03.2005 r. Następnie Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 19.04.2005 r. przyjęło ten dokument jako Program Krajowy do roku 2013. W programie tym wyróżniono kilka etapów jego realizacji dla których przewidziano krótkoterminowe programy operacyjne. Dokument pod nazwą Program Realizacyjny BRD na lata 2006 – 2007 zaakceptowała Krajowa Rada BRD w dniu 8.02.2006 r. Do projektu programu uwagi wniosły resorty edukacji i finansów. Obecnie trwają szczegółowe dyskusje i uzgodnienia z poszczególnymi resortami przed skierowaniem Programu Realizacyjnego do zatwierdzenia przez Radę Ministrów.

Podstawowymi narzędziami realizacji Programu GAMBIT 2005 będą trzyletnie programy operacyjne i roczne plany realizacyjne, a także programy sektorowe brd oraz wojewódzkie i powiatowe programy brd. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu przyjętego w Krajowym Programie BRD.

Głównym koordynatorem realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 jest minister właściwy ds. transportu. Natomiast zgodnie z powszechnie przyjmowaną zasadą, wdrażaniem Programu BRD powinny zajmować się instytucje pełniące rolę instytucji zarządzającej wdrażającej lub płatniczej. Dlatego w pierwszej kolejności należy określić możliwość utworzenia Centralnej Instytucji BRD, która zarządzałaby bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce na poziomie krajowym. Do tego czasu role tej instytucji powinien pełnić Sekretariat Krajowej Rady BRD.

Monitorowanie brd jest to system długookresowych i powtarzalnych ocen stanu brd, funkcjonowania systemu brd oraz efektywności prowadzonych działań. Monitoring brd obejmuje systematyczne zbieranie danych w ustalonych okresach (miesiąc, rok, trzy lata) prowadzenie ocen, dokonywanie porównań i wyszukiwanie trendów przebiegu ocenianego zjawiska. Celem monitoringu brd jest przede wszystkim kontrola czy środki finansowe wydawane są efektywnie, a programy poprawy brd są realizowane zgodnie z założonymi celami. Prawidłowo prowadzony monitoring daje możliwość uchwycenia w czasie wpływu podejmowanych działań na stan bezpieczeństwa, a także pozwala na szybkie wprowadzanie korekt do programów operacyjnych i finansowych. Do monitorowania realizacji programu przyjęto 15 wskaźników.

Program ten umożliwi podejmowanie, koordynowanie i promowanie działań w trzech głównych grupach aktywności, stanowiących filary krajowego systemu brd:

- działania systemowe (centralne),
- działania sektorowe,
- działania terytorialne (regionalne).

Działania systemowe obejmują wszystkie niezbędne działania zmierzające do budowy i rozwoju krajowego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W skład tej grupy działań przewiduje się sześć kierunków: budowa i rozwój struktur systemu brd, tworzenie dobrego

prawa (legislacja), zarządzanie systemem brd, finansowanie działań brd, badania naukowe i współpraca międzynarodowa.

Działania sektorowe są to wydzielone grupy działań realizowanych przez poszczególne sektory państwa mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wyróżniono osiem takich sektorów: edukacja brd, szkolenie i egzaminowanie kierowców, nadzór nad ruchem drogowym, wymiar sprawiedliwości, infrastruktura drogowa, pojazd, ratownictwo drogowe i pomoc ofiarom wypadków. Sektory te stanowią podstawowe ogniwa systemu brd w Polsce.

Działania terytorialne powinny być realizowane na poziomie województw, powiatów i gmin, poprzez określone w sformułowanych na tych poziomach programach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te powinny przede wszystkim odzwierciedlać lokalną specyfikę problemów i zagrożeń w następujących obszarach: budowa regionalnych i lokalnych struktur brd, edukacja brd, nadzór nad ruchem drogowym, infrastruktura drogowa i ratownictwo drogowe. Programy te powinny także realizować cele krajowe, ze wsparciem ich finansowania z poziomu centralnego.

5. Zakończenie

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 jest spójny z najważniejszymi dokumentami dotyczącymi rozwoju systemu transportu w Polsce (Polityka Transportowa, Strategia Rozwoju Transportu). Jest także spójny z III Planem BRD Unii Europejskiej. Program ten daje możliwość zintensyfikowania działań prewencyjnych prowadzonych w celu ochrony życia i zdrowia uczestników drogowego. Efektem przedstawionego programu będzie uratowanie życia kilkunastu tysiącom osób oraz uniknięcie inwalidztwa kilkudziesięciu tysięcy osób. Znaczna poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach wpłynie także na poprawę naszego wizerunku na arenie międzynarodowej, co przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Polski. Jednakże, tak ambitne zadanie wymaga wielokierunkowego wsparcia ze strony Unii Europejskiej, które powinno obejmować:

- weryfikację działań priorytetowych w unijnych programach brd, między innymi o objęcie działaniami priorytetowymi ochrony pieszych uczestników ruchu drogowego,
- wspieranie finansowe, techniczne i merytoryczne programowych działań krajowych i regionalnych,
- inicjowanie i wspieranie badań naukowych dotyczące zagadnień brd, specyficznych dla krajów nowo przyjętych do UE.

Bibliografia:

- [1]. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005 – 2007 -2013 “GAMBIT 2005”. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
- [2]. Jamroz K., Dąbrowska – Loranc M., Gaca S. i inni: Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego “GAMBIT 2005”. Kwartalnik BRD, ITS Warszawa 4/2005.
- [3]. Krystek R., Tracz M., Jamroz K., Gaca S, Michalski L. i inni: Program szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Praca wykonana przez Konsorcjum Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej Gdańsk, EKODROGA Kraków, NEA Holandia zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady BRD w ramach kontraktu TRD/1/2003 finansowanego z pożyczki Banku Światowego 4236-0-1 POL. Gdańsk, Kraków 2003.
- [4]. Koornstra M. et al.: SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands 2002.
- [5]. OECD Targeted Road Safety Programmes. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris 1994: