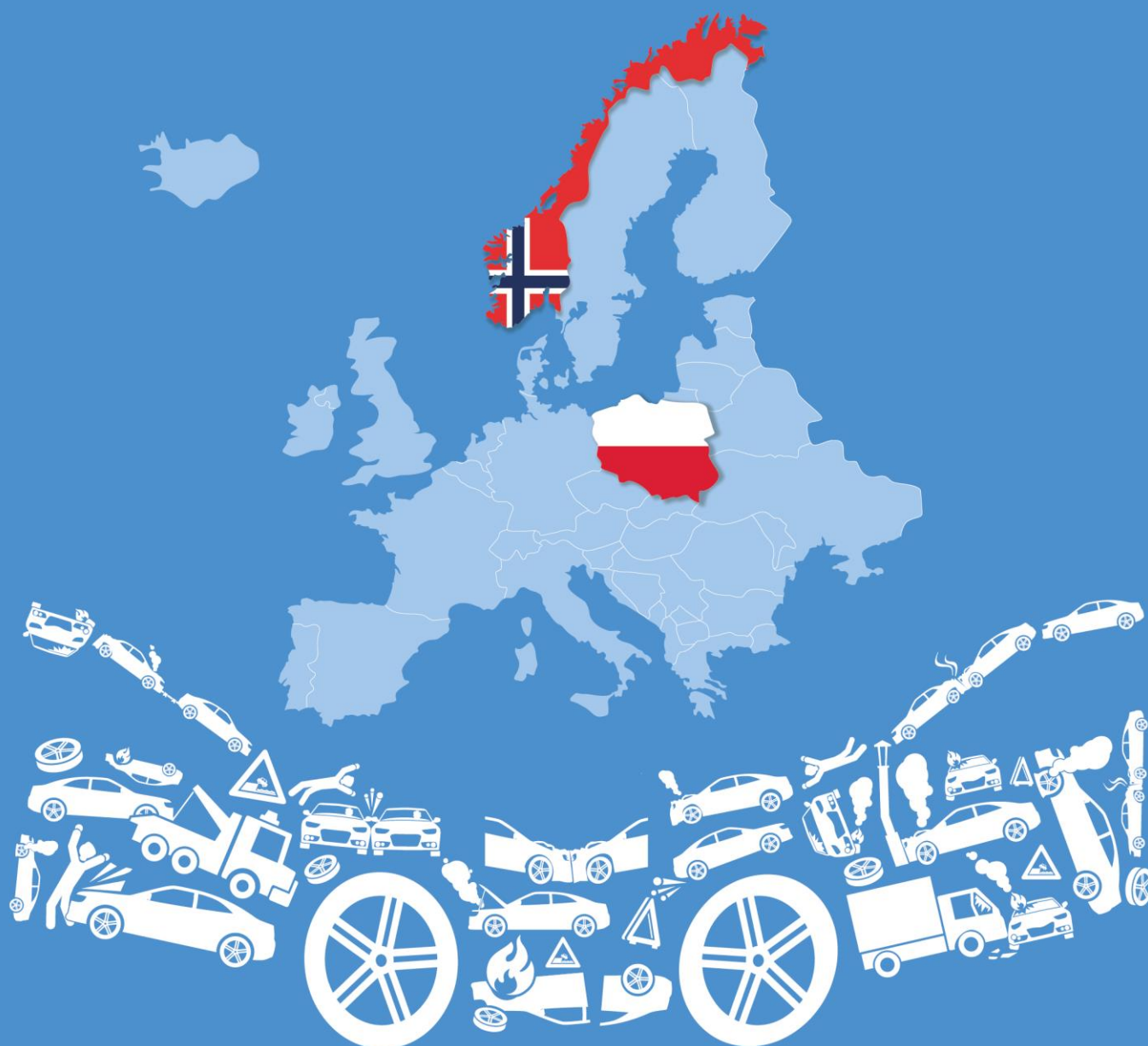


Iceland
Liechtenstein
Norway grants



Norway grants

Kompleksowe badanie porównawcze w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego Norwegii i Polski



Opracowanie pt.

„Kompleksowe badanie porównawcze w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego Norwegii i Polski”

zostało przygotowane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr 104/202/BF/23/ESz/NMF zawartej pomiędzy Komendantem Głównym Policji a Wykonawcą dnia 23.05.2024 r., zrealizowanej w ramach Projektu: „POL – NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowanego w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego EOG na lata 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021.

Skład autorski:

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca

mgr Michał Grobelny

r. pr. dr Jonatan Hasiewicz

dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, prof. PG

dr hab. inż. Mariusz Kieć, prof. PK

mgr inż. Maciej Mysona

dr hab. Antoni Wontorczyk, prof. UJ

dr Maria Zych-Lewandowska

Skład i opracowanie graficzne:

Natalia Jamróz

Warszawa 2024

ISBN: 978-83-918899-7-8

SPIS TREŚCI

Słownik pojęć i skrótów	5
Streszczenie	8
1. Wprowadzenie	13
2. Metodyka badań.....	18
3. BRD w Polsce i w Norwegii oraz czynniki na nie wpływające	20
3.1. WYPADKI	20
3.2. EDUKACJA KIEROWCÓW I INNYCH UCZESTNIKÓW RUCHU ORAZ PROMOCJA BRD.....	24
3.3. BEZPIECZEŃSTWO NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU	27
3.4. POJAZDY.....	28
3.5. STAN DRÓG	30
3.6. BEZPIECZEŃSTWO NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH	33
3.7. KULTURA BRD	36
4. Diagnoza stanu prawnego BRD	43
4.1. ZAGADNIENIA WSTĘPNE.....	45
4.2. STRUKTURA ADMINISTRACJI DROGOWEJ.....	51
4.3. STRUKTURA POLICJI.....	58
4.4. ZASADY RUCHU NA DROGACH.....	62
4.5. KIERUJĄCY POJAZDAMI I SYSTEM PUNKTÓW KARNYCH	71
4.6. POŚREDNIE MECHANIZMY PRAWNE WPŁYWAJĄCE NA POPRAWĘ BRD	80
4.7. PRZESTĘPSTWA I WYKROCZENIA W RUCHU DROGOWYM.....	85
5. Funkcjonowanie systemu zarządzania BRD w Norwegii i w Polsce	99
5.1. ASPEKTY OGÓLNE	100
5.2. PROGRAMY BRD JAKO NARZĘDZIE ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO	101
5.3. STOSOWANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I INFRASTRUKTURALNYCH POPRAWY BRD	115
5.4. STOSOWANIE INNYCH ŚRODKÓW.....	125
6. Sposoby wykonywania ocen BRD w Norwegii i Polsce	133
6.1. ANALIZY BRD I ŹRÓDŁA DANYCH	134
6.2. MIARY OCEN BRD W ANALIZACH ILOŚCIOWYCH I KLASYFIKACJI SIECI DROGOWEJ	143
6.3. JAKOŚCIOWE ANALIZY I OCENY BRD	149
6.4. ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI DZIAŁAŃ W PROGRAMACH BRD	152
6.5. BADANIA NAUKOWE W OCENACH SKUTECZNOŚCI ŚRODKÓW BRD	156
7. Kompetencje polskiej i norweskiej Policji w zakresie działań podejmowanych na rzecz BRD	163
7.1. ZAGADNIENIA PRAWNE	165

7.2.	DZIAŁANIA POLSKIEJ I NORWESKIEJ POLICJI WYNIKAJĄCE Z PROGRAMÓW BRD	166
7.3.	SZCZEGÓŁOWE DZIAŁANIA PODEJMOWANE PRZEZ POLSKĄ POLICJĘ W ZAKRESIE BRD	168
8.	Polskie i norweskie działania podejmowane systemowo na rzecz poprawy BRD	172
8.1.	DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z EDUKACJĄ	172
8.2.	DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ZARZĄDZANIEM RUCHEM DROGOWYM I NADZOREM	174
8.3.	DZIAŁANIA INFRASTRUKTURALNE WYNIKAJĄCE Z KRAJOWYCH I LOKALNYCH PROGRAMÓW BRD	188
9.	Rekomendacje	193
9.1.	REKOMENDACJE ZMIAN PRZEPISÓW PRAWNYCH I STRUKTUR ODPOWIEDZIALNYCH ZA BRD	194
9.2.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE PLANOWANIA I WDRAŻANIA ŚRODKÓW POPRAWY BRD	198
9.3.	ZALECENIA DZIAŁAŃ DLA POLICJI	203
Bibliografia	208	
Spis tabel, wykresów, rysunków i map	215	
Załączniki	215	
Załącznik nr 1: Przykłady dobrych praktyk	218	
Załącznik nr 2	227	
Załącznik nr 3	228	
Załącznik nr 4	229	
Załącznik nr 5	230	
Załącznik nr 6	234	
Załącznik nr 7	241	

SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW

ACC	Automatyczna kontrola odległości (ang. <i>Automatic Cruise Control</i>).
AIS	Klasyfikacja medyczna ciężkości obrażeń (ang. <i>Abbreviated Injury Scale</i>).
ATK	Automatyczna kontrola prędkości (norw. <i>Automatisk Trafikkontroll</i>).
Bane NOR	Norweska agenda rządowa odpowiedzialna za infrastrukturę kolejową.
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego.
CANARD	Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych.
EFTA	Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu (ang. <i>European Free Trade Association</i>).
ESC	Elektroniczna kontrola stabilności (ang. <i>Electronic Stability Control</i>).
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
GITD	Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
GUS	Główny Urząd Statystyczny.
HDI	Wskaźnik rozwoju społecznego (ang. <i>Human Development Index</i>).
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe (ang. <i>Intelligent Transportation Systems</i>).
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego – gmina, powiat, województwo.
KBID	Kontrola Bezpieczeństwa na Istniejącej Sieci Drogowej.
KE	Komisja Europejska.
KGŻW	Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej.
KPI	Kluczowe wskaźniki efektywności (ang. <i>Key Performance Indicators</i>).
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
LDW	System ostrzegania o opuszczeniu pasa ruchu (ang. <i>Lane Departure Warning</i>).
LPR	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

MAIS	Maksymalna skrócona skala obrażeń (ang. <i>Maximum Abbreviated Injury Scale</i>).
MI	Ministerstwo Infrastruktury.
NCBR	Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.
NHO Transport	Norweski związek pracodawców branży transportowej.
NMCU	Norweski Związek Motocyklowy (norw. <i>Norsk Motorcykkel Union</i>).
NPBRD	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.
NTR	Krajowy Rejestr Urazów (ang. <i>National Trauma Registry</i>).
NUR	Niechronieni uczestnicy ruchu.
NVDB	Norweski bank danych drogowych (norw. <i>Nasjonal vegdatabank</i>).
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (ang. <i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>).
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych.
OSK	Ośrodek Szkolenia Kierowców.
PG	Politechnika Gdańska.
PK	Politechnika Krakowska im Tadeusza Kościuszki.
PSN	Parytet Siły Nabywczej.
PW	Politechnika Warszawska.
PWr	Politechnika Wroclawska.
RID	Program badawczy Rozwój Innowacji Drogowych.
ROADPOL	Europejska Organizacja Policji Ruchu Drogowego (ang. <i>European Roads Policing Network</i>). Wcześniej TISPOL (ang. <i>Traffic Information System Police</i>).
SD	Ministerstwo Transportu i Komunikacji (norw. <i>Samferdselsdepartementet</i>).
SEWIK	System Ewidencji Wypadków i Kolidzi.
SHK	Krajowa Komisja Badania Wypadków (norw. <i>Statens havarikommisjon</i>).
SI	Narodowa Norweska Agencja Windykacyjna (norw. <i>Statens innkrevingsentral</i>).

SJT	Norweski Urząd Transportu Kolejowego (norw. <i>Statens jernbanetilsyn</i>).
SKBRD	Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
SSB	Norweski Główny Urząd Statystyczny (norw. <i>Statistisk sentralbyrå</i>).
SRT2030	Strategia Rozwoju Transportu do 2030 r.
Storting	Jednoizbowy parlament Królestwa Norwegii.
SV	Norweski Krajowy Zarząd Dróg (norw. <i>Statens vegvesen</i>).
SZBRD	System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.
TT	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (norw. <i>Trygg Trafikk</i>).
TØI	Instytut Ekonomiki Transportu z siedzibą w Oslo (norw. <i>Transportøkonomisk institutt</i>).
TRULS	Wewnętrzna baza danych Norweskiego Krajowego Zarządu Dróg.
TS	Norweskojęzyczny odpowiednik skrótu BRD (norw. <i>Trafikksikkerhet</i>).
UAG	Grupa Analizy Wypadków (norw. <i>Ulykkes Analyse Gruppe</i>).
UP	Norweska Krajowa Policja Ruchu Drogowego (norw. <i>Utrykningspolitiet</i>).
VTS	Centra Ruchu Drogowego (norw. <i>Veitrafikksentralene</i>).
YRK	Norweski związek zawodowy kierowców i pracowników logistyki (norw. <i>Yrkestrafikkforbundet</i>).
ZBISD	Zarządzanie Bezpieczeństwem Istniejącej Sieci Drogowej.



Streszczenie

STRESZCZENIE

Polska i Norwegia różnią się od siebie zarówno geograficznie, przyrodniczo, kulturowo, historycznie jak i politycznie. Wiele różnic dotyczy też dziedziny BRD, ale także sporo jest rozwiązań podobnych.

Wśród głównych różnic jakie można wskazać między Polską a Norwegią, są te dotyczące uregulowań prawnych. W Norwegii głównymi przepisami prawa są ustawy, zaś w Polsce ustawy i rozporządzenia. Wynika to z innych technik legislacyjnych i struktury prawa. Dodatkowo Norweski Krajowy Zarząd Dróg (SV) i Norweska Krajowa Policja Ruchu Drogowego (UP) mogą wydawać zarządzenia, zalecenia, rekomendacje i wytyczne w obszarze BRD. W przypadku aktów wydawanych przez SV mogą one dotyczyć także zarządców dróg niższych kategorii. W Polsce takie zasady nie występują.

W obu państwach funkcjonują ogólnokrajowe Programy BRD. Wyznaczają one wizję i główne cele w zakresie BRD oraz działania prowadzące do ich realizacji. Poza tymi programami funkcjonują także programy BRD w wymiarze regionalnym oraz lokalnym.

Za obszar BRD w Norwegii odpowiada Ministerstwo Transportu i Komunikacji (SD) działające poprzez Norweski Krajowy Zarząd Dróg przy jednoczesnym udziale UP. Wpływ analityczny i opiniodawczy mają Norweska Dyrekcja ds. Zdrowia, Norweska Dyrekcja ds. Edukacji i Szkoleń, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*Trygg Trafikk*, TT), wybrane gminy, podmioty państwowe i organizacje pożytku publicznego. Norweski Krajowy Zarząd Dróg ma za zadanie koordynować działania w BRD, także na drogach gminnych i powiatowych. Zarządzaniem ruchem na tych drogach zajmują się jednak odrębne zarządy: dróg powiatowych i dróg gminnych. Niemniej Norweski Krajowy Zarząd Dróg wydaje zalecenia i rekomendacje, które są przez nie stosowane.

System oceny stanu BRD jest złożony i różny w obu krajach, zarówno pod względem pozyskiwania źródeł danych, metod prowadzenia ocen i analiz oraz wykorzystywania ich wyników. Różnią się również miary oceny, klasyfikacja zagrożeń bezpieczeństwa, a także sposób oceny skuteczności i efektywności działań. Istnieją jednak punkty zbieżne, takie jak np. wykorzystywanie audytów i inspekcji BRD, aczkolwiek są one dostosowane do specyfiki każdego z analizowanych krajów.

Kluczową rolę w systemie zapewniania BRD w Norwegii odgrywa UP, której zadaniem jest działanie na rzecz poprawy BRD, zwalczanie oraz karanie wykroczeń i przestępczości na drogach, pomoc i gotowość w sytuacjach kryzysowych, a także opracowywanie nowych metod i materiałów wykorzystywanych w pracy na rzecz BRD. UP bierze udział także w szczegółowym dochodzeniu po śmiertelnych wypadkach drogowych wraz z pracownikami Norweskiego Krajowego Zarządu Dróg (SV). Policja opiniuje też niektóre poprawki do zmian stałej organizacji ruchu poprawiające BRD oraz lokalizację systemów pomiarowych ATK. Priorytetem norweskiej Policji, podobnie jak i polskiej, są działania dotyczące respektowania obowiązujących ograniczeń prędkości oraz rutynowe kontrole, podczas których losowo wykonywane są badania trzeźwości kierujących pojazdami. W obszarze tym UP ściśle współpracuje z SV. Działania Policji norweskiej są zbliżone do działań polskiej.

Powstawaniu inicjatyw podejmowanych na rzecz poprawy BRD w Norwegii nie narzuca się żadnych ograniczeń. Decyzję o ich zatwierdzeniu na drogach publicznych podejmuje Ministerstwo Transportu i Komunikacji (SD), które finansuje działania Norweskiego Krajowego Zarządu Dróg (SV). SD nie ma

jednak bezpośredniego prawnego przełożenia na działania podejmowane przez *Trygg Trafikk*, choć częściowo je finansuje. Inicjatorem zmian może być także Policja i zarządcy dróg publicznych. Różnica w „ścieżce” realizacji pomysłów między Polską a Norwegią polega głównie na odrębności i samodzielności inicjatyw, pomysłów i ich realizacji przez *Trygg Trafikk*. W Polsce zadania te w całością są koordynowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, podległą Ministrowi właściwemu ds. transportu.

W temacie źródeł pozyskiwanych informacji, w Polsce główną rolę pełni System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) zarządzany przez Komendę Główną Policji. SEWIK zasila danymi m.in. Obserwatorium BRD w Instytucie Transportu Samochodowego, bazy danych: GDDKiA, o wypadkach w województwach i na drogach samorządowych oraz utworzonych dla celów badawczych. W Norwegii również podstawą jest baza danych prowadzona przez tamtejszą Policję. Informacje z niej pochodzące są przesyłane do norweskiego GUS (SBB) i Norweskiego Krajowego Zarządu Dróg. Ten ostatni prowadzi bazy: NVDB oraz TRULS.

Istotną różnicą między Polską a Norwegią w odniesieniu do wymiaru kar oraz ich egzekwowania jest norweski mechanizm wysokości kary grzywny uzależniony od dochodów sprawcy, jego możliwości finansowych i sytuacji osobistej. Działa on prewencyjnie i odstrasza. Nie jest on stosowany w przypadku wykroczeń nakładanych w drodze mandatu przyjmowanego na miejscu. Zdecydowanie surowiej niż w Polsce, są w Norwegii traktowani kierowcy poruszający się pojazdami mechanicznymi po użyciu lub pod wpływem alkoholu, co niejednokrotnie, oprócz grzywny i utraty uprawnienia do kierowania pojazdami, wiąże się z koniecznością odbycia kary bezwarunkowego pozbawienia wolności.

W obu państwach w ostatnich latach wprowadzano zmiany w zakresie podejścia do zarządzania BRD. W Norwegii debatowano w ostatnich latach m.in. o propozycji Ministerstwa Transportu i Komunikacji dotyczącej zmian stawek i sposobu przyjmowania mandatów. Z kolei w Polsce w 2022 r. zmieniono taryfikator mandatów karnych, a w 2024 r. wprowadzono instytucję przepadku pojazdu wobec kierujących „pod wpływem”. Podobnie w obu krajach prowadzi się analizy czynników wpływających na stan BRD. Jednym z głównych są analizy wpływu różnych ograniczeń, kar i ich nieuchronności na liczbę popełnianych na drogach wykroczeń związanych z alkoholem. W Norwegii istotnym czynnikiem w powstrzymywaniu od popełnienia czynu zabronionego jest wysokość kary uzależniona od dochodu sprawcy i jego możliwości finansowych, a także mechanizm automatycznej zamiany kary grzywny na karę pozbawienia wolności, w przypadku uchylania się od uiszczenia nałożonej grzywny.

Ważne różnice między Polską i Norwegią dotyczą inicjowania działań prewencyjnych, bazujących na wnioskach z analiz stanu BRD oraz efektach zdarzeń drogowych. W Norwegii wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym jest kluczowym bodźcem do analizy możliwych działań zaradczych w danej lokalizacji. W wyjaśnianiu przyczyn, przebiegu i skutków wypadku drogowego aktywnie uczestniczy Norweski Krajowy Zarząd Dróg w porozumieniu z UP. Jest to istotna różnica w stosunku do systemu polskiego, gdzie przyczyny, przebieg i skutki wypadku drogowego rozstrzyga Policja, a następnie prokuratura i sąd. Zarządcy dróg jedynie statystycznie odnotowują fakt zaistnienia wypadku drogowego na swojej sieci, a później zbiorczo rozpatrują zgromadzone dane statystyczne.

W Norwegii badania nad wpływem działań Policji na stan BRD prowadzi głównie Instytut Ekonomiki Transportu. Jest on zwykle oceniany poprzez odniesienie do różnych problemów, np.: wpływ stosowania pasów bezpieczeństwa na ryzyko bycia ofiarą wypadku, wpływ stosowania się do ograniczeń prędkości na redukcję liczby wypadków i ich ofiar, czy to, jak zmienia się ryzyko wypadków przy zwiększeniu kontroli trzeźwości. Zauważono też m.in., że pewien poziom kontroli policyjnej jest niezbędnym warunkiem wstępnym, aby limity zawartości alkoholu we krwi przyniosły skutek i by zmiana ta utrzymywała się w dłuższym czasie. Analizuje się również wpływ różnych grup środków i działań Policji na redukcję liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Wnioski z przeprowadzonej analizy porównawczej pozwoliły zaproponować szereg różnorodnych rekomendacji w dziedzinie BRD dla Polski. Dotyczą one m.in. infrastruktury, systemu kar, organizacji ruchu i zarządzania BRD, edukacji, badań, zakazów oraz wszelkich innych aspektów związanych z BRD.

Polska i Norwegia – podstawowe dane

Polska

Stolica:

Warszawa

(1 863 056 mieszkańców w 2023 r.)^a

Powierzchnia:

313 931 km² (69. miejsce na świecie)^c

Liczba ludności:

37 636 508 osób^o (2023, 37. miejsce na świecie)^f

Gęstość zaludnienia:

120 os./km^{2c}

Struktura narodowościowa:

98,6% Polacy,

1,4% inne narodowości (2021)^g



Ustrój:

Unitarna republika parlamentarna

Struktura administracyjna kraju:

16 województw, 380 powiatów i miast na prawach powiatu, 2477 gmin

Parlament:

Sejm (izba niższa) i Senat (izba wyższa)

Obowiązująca konstytucja:

Konstytucja z 2 kwietnia 1997 r.

Produkt Krajowy Brutto (2023):

1,705 bln dolarów (PSN)^h;

808,435 mld dolarów (nominalny)^h

Produkt Krajowy Brutto per capita (2023):

46 411 dolarów (PSN)^h;

21 995 dolarów (nominalny)^h

Współczynnik Giniego (2023):

27,0ⁱ

Wskaźnik rozwoju społecznego (HDI, 2022):

0,881 (36. miejsce na świecie)^j

Norwegia

Stolica:

Oslo

(716 261 mieszkańców w 2023 r.)^b

Powierzchnia:

384 482 km² (61. miejsce na świecie)^b

Liczba ludności:

5 562 363 osoby^b (2024, 119. miejsce na świecie)^f

Gęstość zaludnienia:

14,4 os./km^{2b}

Struktura narodowościowa:

81,5% Norwegowie,

18,5% inne narodowości (2021)^b



Ustrój:

Unitarna monarchia konstytucyjna

Struktura administracyjna kraju:

5 regionów (*landsdeler*, znaczenie geograficzne i kulturowe),

15 powiatów (*fylker*), 365 gmin (*kommuner*)

Parlament:

Storting (jednoizbowy)

Obowiązująca konstytucja:

Konstytucja z 17 maja 1814 r.

Produkt Krajowy Brutto (2023):

443,482 mld dolarów (PSN)^h;

485,513 mld dolarów (nominalny)^h

Produkt Krajowy Brutto per capita (2023):

80 143 dolary (PSN)^h;

87 739 dolarów (nominalny)^h

Współczynnik Giniego (2023):

24,7ⁱ

Wskaźnik rozwoju społecznego (HDI, 2022):

0,966 (2. miejsce na świecie)^j

Źródła danych: ^a Bank Danych Lokalnych GUS; ^b *Statistisk sentralbyrå*; ^c *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2023 r.*, GUS, Warszawa 2023; ^d Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska; ^e *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia*, GUS, Warszawa 2024; ^f United Nations Population Fund; ^g *Narodowy Spis Powszechny 2021 – wyniki ostateczne*, GUS 2024; ^h *World Economic Outlook Database*, Międzynarodowy Fundusz Walutowy (IMF); ⁱ *Gini coefficient of equivalised disposable income*, Eurostat; ^j *Human Development Report 2023/2024*, United Nations Development Programme, Nowy Jork 2024.

Wprowadzenie

1

1..WPROWADZENIE

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) we współczesnym świecie, tak bardzo zdominowanym przez transport samochodowy, stanowi niezmiernie istotny aspekt życia każdego człowieka. Wpływa on bowiem nie tylko na kierowców i pasażerów, ale również na każdego uczestnika ruchu, stanowiąc realne zagrożenie utraty zdrowia, a nawet życia. Dlatego tak ważne jest dążenie do ograniczania, a najlepiej likwidowania wszelkich czynników mogących prowadzić do wystąpienia wypadku drogowego. Podejście takie, zwane Wizją Zero, staje się coraz bardziej popularne, a wyzwanie ograniczenia do zera liczby ciężko rannych i zabitych na drogach podejmuje coraz więcej krajów. Jednym z nich jest Norwegia, której działania pozwalają z roku na rok zwiększać bezpieczeństwo na drogach, i która już jest światowym liderem w tej dziedzinie, przez co stanowi doskonały przykład do naśladowania dla innych państw. Niniejsze opracowanie jest dogłębną analizą porównawczą Polski i Norwegii pod względem stosowanych rozwiązań prawnych, organizacyjnych, kontrolnych, edukacyjnych i wszelkich innych mających wpływ na poziom BRD w obu krajach. Celem opracowania jest wskazanie kluczowych różnic we wszystkich tych aspektach i znalezienie odpowiedzi na pytanie: co należy zmienić w polskich regulacjach, działaniach, inicjatywach itp., aby pójść śladem Norwegii w zakresie bezpieczeństwa na drogach.

Rozpoczynając porównanie zagadnień z zakresu BRD w Norwegii i w Polsce należy jednak wyjść od tego, w jaki sposób te dwa państwa się od siebie różnią. Dotyczy to wielu sfer, m.in. geografii, demografii, kultury, klimatu itp. Choć oba kraje mają dość podobną powierzchnię, to Polska swoim kształtem jest zbliżona do kwadratu, Norwegia zaś jest krajem bardzo

wydłużonym południkowo. Miało to istotny wpływ na rozwój sieci drogowych w ich współczesnym układzie, a obecnie oddziałuje także na możliwości pokonywania tras o zupełnie różnych długościach w ramach podróży krajowej.

Można uznać, że nawet bardziej istotna niż kształt jest jednak charakterystyka fizyczna obu państw. Polska jest krajem nizinnym, równinnym, o bardzo gładkiej i krótkiej linii brzegowej. Norwegia dla odmiany, choć jej najwyższy szczyt ma wysokość porównywalną z Rysami (Galdhøpiggen, 2469 m), to jest wybitnie górzysta, a do tego posiada bardzo długą linię brzegową, niebywale postrzępioną, dzięki występowaniu majestatycznych fiordów oraz wysoki udział wód śródlądowych. Wszystko to oznacza, że polskie drogi w dużej mierze mogą być proste i płaskie, z kolei norweskie obfitują w tunele, mosty, niebezpieczne zakręty, strome podjazdy i zjazdy. Wszystko to jest dodatkowo zagrożone podmyciami (góorskimi i morskimi), osuwiskami oraz spadającymi kamieniami,

¹Źródło: Polska – Bank Danych Lokalnych GUS, Norwegia – Statistisk sentralbyrå.

co sprawia, że z punktu widzenia geograficznego drogi norweskie powinny być statystycznie dużo bardziej niebezpieczne niż polskie. Do ww. zagrożeń należy jeszcze oczywiście dodać te związane z przyrodą i klimatem – gros terenu Norwegii znajduje się za kotłem podbiegunowym, co oznacza niższe średnie temperatury i większe zaśnieżenie, a także, ze względu na nadmorskie położenie kraju oraz bliskość Gólfströmu – zdecydowanie większe narażenie na deszcze. Należy również zauważyć, że dużo bardziej wysunięta na północ Norwegia boryka się także z bardzo długimi okresami zaciemnienia, w tym również nocami polarnymi, co jest kolejnym aspektem potencjalnie pogarszającym bezpieczeństwo na drogach, który w Polsce nie występuje.

Ostatnim z kluczowych aspektów przyrodniczych, różniących te dwa kraje, jest częstotliwość pojawiania się dzikich zwierząt na drogach. W Polsce jest to zjawisko istotne, ale nie stanowiące podstawowego zagrożenia. W Norwegii zaś mnogość dzikich zwierząt jest bardzo istotnym zagadnieniem mającym wpływ na BRD o czym mogą stanowić choćby akcje takie, jak malowanie reniferom poroża farbą fluorescencyjną, w celu poprawy ich widoczności na drogach nocą, ostrzeżenia poszczególnych instytucji związanych z transportem czy liczba opracowań dotyczących tego zagadnienia.

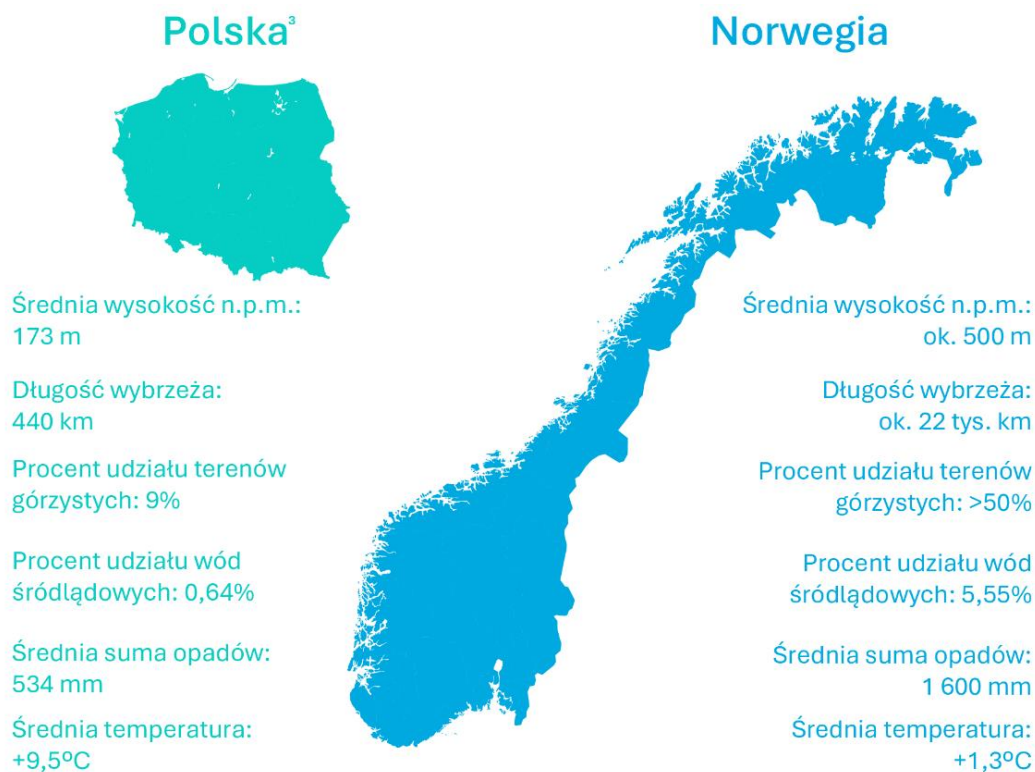
Wszystkie wymienione aspekty geograficzno-przyrodnicze mają niebagatelny wpływ na poziom bezpieczeństwa na drogach i można byłoby domniemywać, że Norwegia powinna być postrzegana jako dużo mniej bezpieczny kraj dla uczestników ruchu niż Polska. W tym miejscu jednak pojawiają się również kwestie demograficzne, kulturowe i ogólnie antropogeniczne.

Królestwo Norwegii jest państwem o zdecydowanie niższej liczbie ludności niż Polska i tym samym o mniejszej gęstości zaludnienia, a także niższej gęstości sieci drogowej. Dodatkowo tereny zurbanizowane są dużo bardziej skoncentrowane w wybranych lokalizacjach (na wybrzeżu i na ograniczonych terenach nizinnych), w przeciwieństwie do równomiernie rozsianej zabudowy w Polsce. Ponadto należy pamiętać, że południe Norwegii jest zdecydowanie bardziej zurbanizowane niż jej północ, zaś udział ludności mieszkającej w miastach wyższy. W połączeniu ze specyficzną charakterystyką przyrodniczo-geograficzną wszystko to oznacza, że udział dróg na terenach zabudowanych oraz takich, na których po prostu można spotkać człowieka (co potencjalnie może przyczynić się do wystąpienia wypadku) jest w Polsce dużo wyższy niż w Norwegii.

Całości obrazu podstawowych różnic między oboma analizowanymi państwami dopełnia kwestia kulturowa. Norwegowie na co dzień bowiem obcuja z wymagającymi warunkami przyrodniczo-geograficznymi, zupełnie inna była też historia ich ojczyzny. Tamtejsze zamiłowanie do poszanowania równości w każdym aspekcie życia społecznego powoduje zaś, że również na drogach każdy jest równy. Wszystko to sprawia, że w przeciwieństwie do Polski dopuszczalna, a wręcz pożądana jest ścisła wzajemna kontrola społeczna. Statystyczny Norweg może, a nawet powinien zawsze zgłosić odpowiednim jednostkom fakt, że inna osoba łamie przepisy ruchu drogowego lub w jakikolwiek sposób wpływa na ograniczenie bezpieczeństwa innych. Jest to ułatwione dzięki publicznemu dostępowi do wybranych danych dotyczących m.in. rejestracji pojazdów czy praw jazdy². W Polsce takie zachowania nie tylko nie są doceniane, ale często nawet piętnowane.

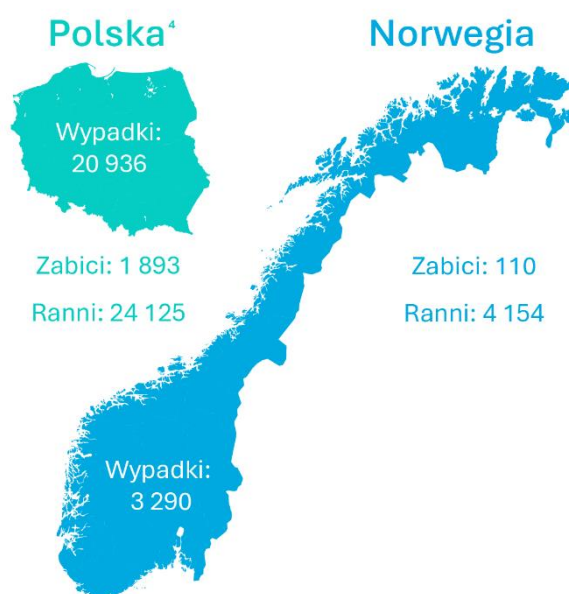
² Dostęp do danych rejestracji pojazdów: <https://www.vegvesen.no/nn/koyretoy/kjop-og-sal/koyretoyopplysningar/finn-eigaren-av-koyretoy/> (dostęp: 19.07.2024 r.).

Dostęp do bazy praw jazdy: <https://www.vegvesen.no/nn/forarkort/har-forarkort/sjekk-andres-forerort/> (dostęp: 19.07.2024 r.).



Dodatkowymi elementami w tej układance, stanowiącej o poziomie bezpieczeństwa na drogach, są też m.in. takie zagadnienia jak: liczba i charakterystyka pojazdów zarejestrowanych w obu krajach, sposób edukacji kierowców i innych uczestników ruchu oraz promocja BRD, krajowe, regionalne i lokalne strategie i programy BRD, sposób podejścia w analizowanym zakresie do osób młodych oraz seniorów itd. Wszystkie kluczowe zagadnienia omówiono w kolejnych rozdziałach niniejszego opracowania.

Nie oceniając tego, który system jest lepszy, należy jedynie zauważyć że z punktu widzenia ruchu drogowego i jego interakcji z pozostałymi uczestnikami ruchu, porządek i bezpieczeństwo są w Norwegii na nieosiągalnym dziś dla Polski poziomie. Z kolei wszechobecność zdarzeń powodujących zagrożenie lub dyskomfort dla kierowców, pieszych, rowerzystów i innych osób przemieszczających się po drogach i chodnikach w Polsce jest równie niepokojąca, co i niestety akceptowana społecznie. Miejmy nadzieję, że działania podjęte na podstawie wniosków z tej książki pomogą zapobiec kolejnym tragediom na polskich drogach.



³ Źródło: Polska – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Norwegia – *Statistisk sentralbyrå*.

⁴ Źródło: Polska – *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2024; Norwegia – *Årsrapport 2023*, Statens vegvesen, Transport og Samfunn, Trafikksikkerhet, Lillehammer 2024.

Metodyka badań

2

2..METODYKA BADAŃ

W celu wykonania szczegółowej analizy porównawczej zagadnień z zakresu BRD w Polsce i w Norwegii przede wszystkim zrealizowano przegląd literatury przedmiotu, w ramach którego zgromadzono i przeanalizowano bogatą bazę opracowań i zestawień z obu krajów, w tym:

- raporty i opracowania Policji polskiej i norweskiej, podmiotów zarządzających BRD, zarządców różnych rodzajów dróg oraz innych podmiotów powiązanych z BRD w obu krajach;
- dokumenty strategiczne obu krajów (strategie, programy, plany, itp.);
- artykuły naukowe w czasopismach i Internecie oraz prace badawcze (w tym prace magisterskie i licencjackie) z zakresu BRD oraz tematów powiązanych obejmujące Polskę, Norwegię oraz Europę i/lub Unię Europejską;
- raporty pokontrolne NIK dotyczące BRD;
- opracowania zwarte z zakresu BRD (książki, podręczniki);
- instrukcje wdrażania narzędzi zapewniania BRD oraz instrukcje wykonywania procedur z nim powiązanych;
- zestawienia i opracowania statystyczne (w tym dane Głównego Urzędu Statystycznego, *Statistisk sentralbyrå*, Eurostat, European Transport Safety Council) oraz inne opracowania (prezentacje, fiszki, wzmianki, reportaże itp.).

Poza dogłębną analizą wszelkiego rodzaju ww. materiałów dokonano także gruntownego przeglądu i analizy porównawczej wszelkich aktów prawnych (w tym ustaw i rozporządzeń) bezpośrednio i pośrednio powiązanych z tematyką BRD w Polsce i w Norwegii. Przeprowadzono także szczegółową analizę praktyki orzeczniczej sądów karnych w Polsce i Norwegii dotyczącej badanego zagadnienia.

Badania uzupełnione zostały indywidualnymi wywiadami pogłębionymi (ang. IDI, *Individual In-depth Interview*) przeprowadzonymi z przedstawicielami norweskiej Policji oraz tamtejszymi prawnikami zajmującymi się m.in. tematyką BRD.

W efekcie wykorzystania ww. metod badawczych możliwe było wykonanie szczegółowych opisów porównawczych Polski i Norwegii w zakresie m.in. stanu, zarządzania i perspektyw zmian w BRD oraz syntetycznych tabelarycznych zestawień wszelkich aspektów omawianej tematyki. Na tej podstawie zaproponowano szereg wynikających z nich rekomendacji dla Polski.

3

BRD w Polsce i w Norwegii oraz
czynniki na nie wpływające

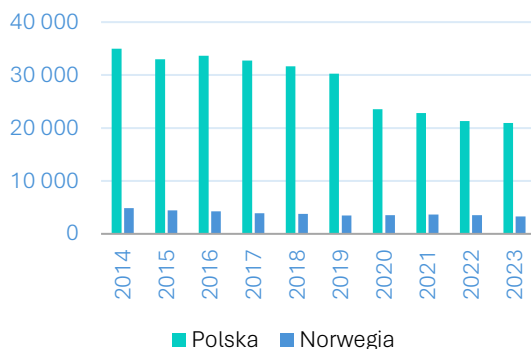
3..BRD W POLSCE I W NORWEGII ORAZ CZYNNIKI NA NIE WPŁYWAJĄCE

Poniżej przedstawiono podstawowe informacje na temat specyfiki sytuacji na drogach polskich i norweskich, wynikającej z różnych uwarunkowań w obu krajach, mających wpływ na poziom BRD. W syntetyczny sposób zestawiono dane liczbowe i jakościowe dotyczące wypadków, edukacji kierowców oraz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Rozdział zawiera także zestawienie informacji na temat pojazdów eksploatowanych w Polsce i w Norwegii, stanu dróg w obu krajach oraz specyfiki bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Dane te są wstępem dla dalszych, szczegółowych analiz porównawczych w obszarze BRD.

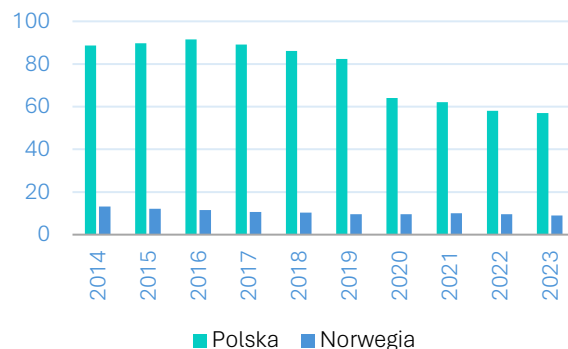
3.1. Wypadki

Statystyki⁵ dotyczące wypadków w Polsce i w Norwegii są diametralnie różne. Liczba wypadków w Norwegii stanowi średnio w ostatnim dziesięcioleciu 13,8% liczby wypadków w Polsce. Liczba zabitych to zaledwie 4,3% analogicznej liczby w Polsce, zaś dla rannych wielkość ta wynosi 14,7%. Podobne wielkości otrzymamy analizując dane dotyczące liczby wypadków w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Patrząc w ujęciu historycznym można uznać, że szczyt liczby ofiar na drogach norweskich nastąpił na przełomie lat 60. i 70.⁶, zaś w Polsce najbardziej tragiczne były lata 90.⁷ Od tego czasu w obu krajach mamy do czynienia z tendencją spadkową.

Wykres 1. Liczba wypadków w latach 2014–2023



Wykres 2. Liczba wypadków / 100 tys. mieszkańców w latach 2014–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa 2024; *Årsrapport 2023*, Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer 2024.

⁵ Wszystkie dane statystyczne dot. wypadków pochodzą z opracowań: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa 2024; *Årsrapport 2023*, Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer 2024; Dane populacyjne z Eurostat (dostęp: 17-18.07.2024 r.).

⁶ *Road Safety in Norway. Presentation for ETSC Road Safety PIN Conference*, Norwegian Ministry of Transport and Communications, Brussels, 19 June 2018.

⁷ *Wypadki drogowe w latach 1975-2011*. Statystyki Komendy Głównej Policji. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 19.07.2024 r.)

W Polsce najczęściej wypadków odnotowywanych jest w miesiącach letnich (czerwiec – wrzesień), w piątki i poniedziałki, w godzinach popołudniowych (14:00–19:00). Co istotne, największa ich liczba zdarza się w dobrych warunkach atmosferycznych (65%), w ciągu dnia (71%). Co do miejsc występowania, to najbardziej niebezpieczne są drogi na obszarach zabudowanych (71%), na prostych odcinkach (60%) dróg dwukierunkowych jednojezdniowych (80%), zaś większość wypadków odbywa się na jezdni (68%).

W odniesieniu do statystyk norweskich należy przede wszystkim zauważyć, że ich analiza nie jest tak jak w Polsce prowadzona z punktu widzenia **liczby wypadków** w zależności od np. warunków atmosferycznych, miejsc występowania, pór dnia. W Norwegii podaje się w jakich warunkach atmosferycznych, w jakich miejscach, w jakich porach dnia itp. ile osób **ginie lub odnosi rany. Sam kontekst jest więc tu już bardziej podmiotowy niż przedmiotowy.**

Jeśli zaś chodzi o same liczby to w Norwegii także najczęściej wypadków zdarza się latem (maj – wrzesień), również w poniedziałki i piątki, w godzinach 14:00-18:00. Kluczowymi sprawcami są w 38% przypadków kierowcy samochodów osobowych, zaś 46,9% wypadków odbywa się na drogach powiatowych. Podobnie jak w Polsce, w Norwegii również do większości wypadków (61%) dochodzi poza skrzyżowaniami.

Pozytywnym aspektem zauważalnym w ramach analizy danych z kolejnych lat jest fakt, że tendencje z zakresu BRD na polskich drogach świadczą o dużo szybszym spadku poszczególnych wielkości. Jest to oczywiście prostsze do osiągnięcia w Polsce, gdzie wielkość bazowa jest dużo wyższa, niemniej można to uznać za sukces i tak też jest to w Europie postrzegane, gdyż Polska została oceniona jako kraj o najwyższym spadku liczby ofiar wypadków w ostatnich latach (2023 Road Safety PIN Award). Jest to zresztą widoczne w statystykach, wg których w ciągu dziesięciolecia liczba zabitych i rannych na polskich drogach zmalała o ponad 40% (zabici) i ponad 45% (ranni). W Norwegii za analogiczny okres wielkości te wyniosły odpowiednio ponad 25% i ponad 30%.

Tabela 1. Dynamika liczby zabitych i rannych w Polsce i w Norwegii w latach 2014–2023

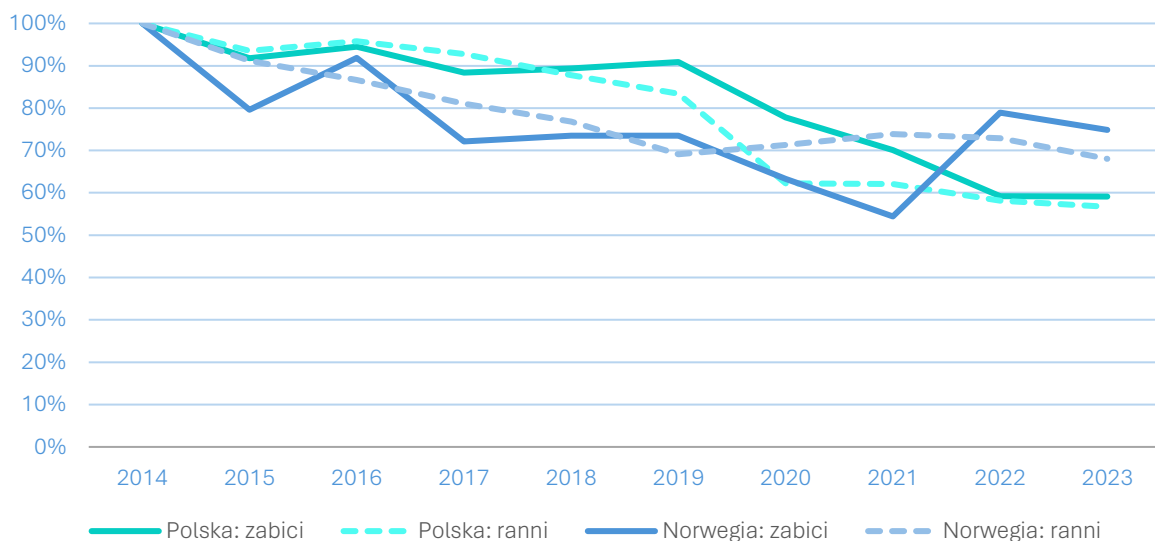
Lata	Polska				Norwegia			
	Zabici	2014=100%	Ranni	2014=100%	Zabici	2014=100%	Ranni	2014=100%
2014	3202	100,00%	42545	100,00%	147	100,00%	6107	100,00%
2015	2938	91,76%	39778	93,50%	117	79,59%	5566	91,14%
2016	3026	94,50%	40766	95,82%	135	91,84%	5290	86,62%
2017	2831	88,41%	39466	92,76%	106	72,11%	4951	81,07%
2018	2862	89,38%	37359	87,81%	108	73,47%	4693	76,85%
2019	2909	90,85%	35477	83,39%	108	73,47%	4220	69,10%
2020	2491	77,80%	26463	62,20%	93	63,27%	4355	71,31%
2021	2245	70,11%	26415	62,09%	80	54,42%	4513	73,90%

Lata	Polska				Norwegia			
	Zabici	2014=100%	Ranni	2014=100%	Zabici	2014=100%	Ranni	2014=100%
2022	1896	59,21%	24743	58,16%	116	78,91%	4451	72,88%
2023	1893	59,12%	24125	56,70%	110	74,83%	4154	68,02%

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa 2024.; *Årsrapport 2023*, Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer 2024.

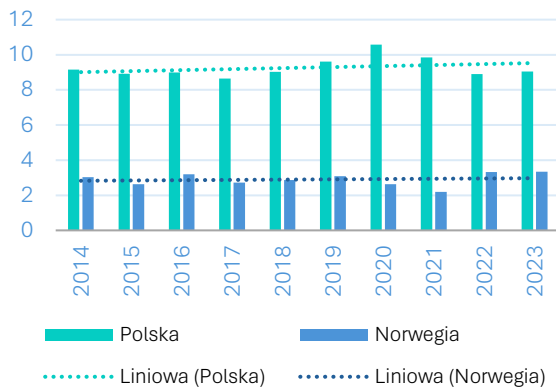
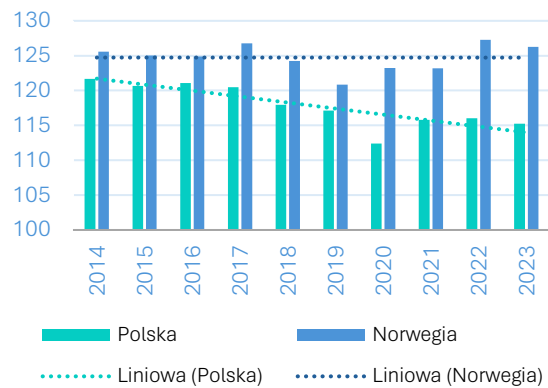
Ponieważ wielkości bezwzględne mogą nie pokazywać rzeczywistej skali zjawiska, warto przyjrzeć się porównaniu trendów w liczbie zabitych i rannych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. W tym ujęciu można uznać, że Polska i Norwegia osiągają dość podobne wyniki, a w ostatnich latach statystyki norweskie, utrzymujące się dotychczas na odrobinę lepszym poziomie niż polskie, pogorszyły się nieznacznie. Tym samym można uznać, że obecnie polski poziom BRD ulega szybszej poprawie niż norweski (choć nadal liczby wypadków, zabitych i rannych są u nas nieporównywalnie wyższe).

Wykres 3. Zmiana liczby zabitych i rannych na 100 tys. mieszkańców względem 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa 2024.; *Årsrapport 2023*, Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer 2024.

Trochę inaczej wygląda sytuacja w przypadku wskaźnika liczby zabitych i rannych na 100 wypadków. Tutaj zauważalna jest stagnacja w obu krajach, nawet z pewnym niewielkim wzrostem w liczbie zgonów / 100 wypadków w Polsce. O wiele lepsze statystyki można zauważyć w odniesieniu do liczby rannych / 100 wypadków, gdzie przy znów stagnacji norweskiej, Polska odnotowuje znaczący spadek wielkości wskaźnika. Oznacza to, że nie tylko spada znacząco liczba wypadków na polskich drogach, ale również zagrożenie, które się z nimi wiąże maleje. W Norwegii zaś, po tam, jak osiągnęła tak doskonały wynik bezwzględny, można uznać, że trudne będzie już dalsze podnoszenie poziomu BRD.

Wykres 4. Liczba zabitych na 100 wypadków w latach 2014–2023**Wykres 5. Liczba rannych na 100 wypadków w latach 2014–2023**

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa 2024., *Årsrapport 2023*. Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer 2024.

Na polskich drogach 72% sprawców wypadków to mężczyźni, 14% to młodzi kierowcy (18-24 r.ż.), zaś 17% osoby z przedziału wiekowego 60+. Najczęściej w Polsce mamy do czynienia z wypadkami z winy kierujących (91%) samochód osobowy (67%) i jest to zwykle różnego rodzaju nieustąpienie pierwszeństwa (ok. 30% zdarzeń) lub niedostosowanie prędkości do warunków (22%). **Statystycznie jednak rozmyty jest fakt, że prawie 30% wypadków na polskich drogach wynika z nieprawidłowej jazdy (np. skręcania, wymijania, zawracania) oraz łamania przepisów drogowych (np. niezachowanie bezpiecznej odległości, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej).** Catości obrazu dopetnia udział ponad 9% wypadków z udziałem osób pod wpływem alkoholu i/lub innych substancji psychoaktywnych.

W Norwegii przyczynowość wypadków analizuje się pod innym kątem. Zgodnie z przyjętym Krajowym Planem BRD 2022-2025, najważniejszymi płaszczyznami dążenia do norweskiej Wizji Zero jest przede wszystkim skupienie się na:

- dostosowaniu prędkości;
- walce z jazdą pod wpływem środków odurzających;
- dbałości o (właściwe) zapinanie pasów i zabezpieczenie nieletnich w pojazdach;
- walce z nieuwagą podczas jazdy (np. korzystaniem z telefonu).

Następnie za istotne uznano podejmowanie działań w kierunku BRD powiązanego z poszczególnymi grupami społecznymi (np. młodymi kierowcami lub seniorami) i innymi szczegółowymi działaniami. Jak zatem widać zarówno statystyki jak i wynikające z nich priorytety działań naprawczych są inne w obu analizowanych krajach.

Wspólną metodą analizy poziomu BRD w obu krajach jest wykorzystanie ośmiu europejskich wskaźników KPI (ang. *Key Performance Indicators*). Na tej podstawie można stwierdzić, że w Norwegii poziom BRD jest statystycznie wyższy niż w Polsce, choć nadal ma ona do rozwiązania istotne problemy.

Tabela 2. Porównanie wskaźników KPI w BRD dla Polski i Norwegii wg danych z 2023 r.

KPI	Opis	Polska	Norwegia	UE
Speed	Odsetek kierowców samochodów, którzy twierdzą, że jechali szybciej niż dozwolona prędkość poza obszarem zabudowanym (ale nie na autostradach) przynajmniej raz w ciągu ostatnich 30 dni.	74%	78%	68%
Safety belt (and CRS)	Odsetek pasażerów samochodów, którzy twierdzą, że przynajmniej raz w ciągu ostatnich 30 dni jechali bez zapiętych pasów bezpieczeństwa na tylnym siedzeniu.	51%	22%	37%
Protective equipment (helmets)	Odsetek rowerzystów, którzy twierdzą, że w ciągu ostatnich 30 dni zawsze jeździli w kasku.	20%	44%	31%
Alcohol (and other intoxication)	Odsetek kierowców samochodów, którzy twierdzą, że w ciągu ostatnich 30 dni prowadzili przynajmniej raz z przekroczoną dopuszczalną normą dotyczącą prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.	6%	8%	13%
Distraction	Odsetek kierowców samochodów, którzy twierdzą, że przynajmniej raz w ciągu ostatnich 30 dni rozmawiali podczas jazdy przez telefon komórkowy bez użycia zestawu głośnomówiącego lub analogicznego.	42%	33%	29%
Vehicle safety	Odsetek nowych samochodów osobowych posiadających ranking bezpieczeństwa Euro NCAP równy lub wyższy od minimalnego dopuszczalnego progu.	b.d.	b.d.	b.d.
Infrastructure	Procent odległości przebytej drogami o wskaźniku bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu.	b.d.	b.d.	b.d.
Post-crash care	Czas, jaki upłynął w minutach i sekundach od wezwania pomocy po wypadku do momentu przybycia na miejsce służb ratunkowych.	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podst.: National Road Safety Profile – Norway oraz National Road Safety Profile – Poland. European Road Safety Observatory. February 21, 2023.

3.2. Edukacja kierowców i innych uczestników ruchu oraz promocja BRD

Edukacja kierowców w Polsce i w Norwegii jest dość zbliżona, lecz występują tutaj pewne znaczące różnice. Kluczową dla tematyki niniejszego opracowania jest temat obowiązkowych zajęć z BRD: w Polsce sprowadzają się one do 4 godzin zajęć z zakresu pierwszej pomocy, w Norwegii zaś zajęcia te trwają 13 godzin i zahaczają o bardzo różne zagadnienia, w tym ryzyka i zagrożenia związane z kierowaniem pojazdu czy przeciwdziałanie wypadkom. Ponadto w Norwegii, w przeciwieństwie do Polski, elementem szkolenia kierowców jest jazda w ciemności oraz jazda m.in. w poślizgach. Szczegółowo najważniejsze różnice pomiędzy analizowanymi krajami przedstawiono w tabeli zamieszczonej poniżej. Zestawienie wykonano na przykładzie kategorii B, ponieważ kierowcy pojazdów tej właśnie kategorii są sprawcami największej liczby wypadków.

Tabela 3. Porównanie kluczowych zagadnień w procedurze uzyskiwania prawa jazdy kategorii B w Polsce i w Norwegii

Zagadnienie	Polska	Norwegia
Minimalny wiek	Rozpoczęcie kursu: 17 lat i 9 miesięcy. Zdanie egzaminu: 18 lat.	Rozpoczęcie szkolenia: 15 lat. Zdanie egzaminu: 18 lat,
Kurs teoretyczny	Nieobowiązkowy (26 godzin). Możliwość nauki we własnym zakresie.	Obowiązkowy dla osób poniżej 25 r.ż. (17 godzin).
Egzamin teoretyczny	Obowiązkowy <ul style="list-style-type: none"> Ogólnodostępny zestaw ponad 2 tys. pytań zamkniętych. Należy uzyskać minimum 92% dobrych odpowiedzi spośród 74 pytań. 	Obowiązkowy <ul style="list-style-type: none"> Dostęp jedynie do listy tematów, które będą poruszane na egzaminie z pytaniami zamkniętymi. Należy uzyskać minimum 85% dobrych odpowiedzi spośród 45 pytań.
Kurs praktyczny	Obowiązkowy (30 godzin)	Obowiązkowy <ul style="list-style-type: none"> W ośrodku szkolenia kierowców (OSK) lub prywatnie – patrz: „Jazdy przed/zamiast kursu praktycznego”. Poza typowymi zagadnieniami obejmuje również jazdę ekstremalną, np. w poślizgach.
Egzamin praktyczny	Obowiązkowy	Obowiązkowy (55-60 min) Poruszane również m.in. takie zagadnienia jak: <ul style="list-style-type: none"> jazda ekologiczna i ekonomiczna zachowania i kultura jazdy, bezpieczna jazda, czynnik ludzki i interakcje na drodze, jazda w korkach, tunelach i ciemności.
Samochód egzaminacyjny	Własność ośrodków egzaminacyjnych.	Własny , zatwierdzony przez SV lub wypożyczony z ośrodka szkolenia kierowców.
Badania medyczne	Obowiązkowe	Obowiązkowe
Dostępność materiałów do nauki	<ul style="list-style-type: none"> Podręczniki różnych wydawnictw i szkół jazdy. Kodeks drogowy. Materiały do własnego zakupienia lub dostępne w cenie kursu. 	Ogólnodostępne ujednolicone podręczniki <i>Statens vegvesen</i> (dostępne również w języku angielskim; poruszane aspekty dot. młodych kierowców, wypadków i in.). https://www.vegvesen.no/nn/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/forskriver-og-laereplaner/
Jazda w ciemności	Nieobowiązkowa	Obowiązkowa Pojazdem kieruje instruktor a kursant jest pasażerem. Brak realizacji tej części kursu skutkuje brakiem możliwości jeżdżenia w terminie od 1 listopada do marca.
Kurs BRD	Obowiązkowy (4 godziny) Jedynie kurs pierwszej pomocy obejmujący teorię i ćwiczenia. Można go odbyć w dowolnym momencie kursu na prawo jazdy.	Obowiązkowy 4-częściowy (13 godzin) Zalecane aby przed odbyciem kursu pierwszej pomocy zakończyć pozostałe wymagane kursy. W ramach kursu poruszane są m.in. takie zagadnienia jak:

Zagadnienie	Polska	Norwegia
		<ul style="list-style-type: none"> ryzyka i zagrożenia związane z kierowaniem pojazdem, przeciwdziałanie wypadkom, zdolność oceny własnych możliwości.
Jazdy przed/zamiast kursu praktycznego	Niedopuszczalne	<p>Zalecane</p> <p>Jazdy można odbywać mając zdany egzamin teoretyczny i jedynie z osobą:</p> <ul style="list-style-type: none"> która ukończyła 25 lat, posiadającą prawo jazdy od co najmniej pięciu lat, której stan zdrowia jest dobry i pozwala na szybką reakcję w przypadku niebezpiecznej sytuacji na drodze. <p>Zaleca się szkolić jazdę jak najwięcej przez przystąpieniem do egzaminu, aby uzyskać jak najwięcej doświadczenia.</p>
Dodatkowe możliwości robienia prawa jazdy	<p>Brak</p> <p>Możliwość jedynie przez OSK.</p>	Możliwość zdania na prawo jazdy w ramach fakultetu w szkole w klasach 9. i 10.
Podstawowe informacje na temat procedury zdawania na prawo jazdy oraz dostępnych materiałów	<ul style="list-style-type: none"> Strona rządowa https://www.gov.pl/web/gov/uzyskaj-prawo-jazdy Strony poszczególnych ośrodków egzaminacyjnych, Strony Ośrodków Szkolenia Kierowców. 	<p>Strona internetowa <i>Statens vegvesen</i></p> <p>https://www.vegvesen.no/nn/forarkort/ta-forarkort/</p> <p>(wszystkie zasady, linki, materiały dydaktyczne itp.)</p>

Źródło: opracowanie własne.

Poza różnicami w systemie edukacji kierowców można zauważyć także odmienne podejście ogólnie do edukacji i promocji z zakresu BRD w Norwegii. W kraju tym przede wszystkim bardzo mocno skupiono się na zagadnieniu specyfiki zachowań i umiejętności młodych kierowców. Prowadzone są analizy tego zagadnienia, wykonuje się szczegółowe badania mające na celu wykonywanie regularnej rewizji przepisów i programów nauczania. Tworzone są specjalne programy kierowane do młodych kierowców.

Istotną grupą docelową działań norweskich w zakresie BRD są również seniorzy. Podobnie jak w odniesieniu do młodych kierowców tu też prowadzone są analizy, tworzone szczegółowe raporty dotyczące wpływu wieku na kierowanie pojazdami. Bardzo ważnym działaniem jest też oferowanie seniorom dwudniowych kursów doszkalających – nieodpłatnych, niewymagających zdania egzaminu i niesprawdzających dotychczasowej wiedzy, których tematyka jest dostosowywana do bieżącego zapotrzebowania kursantów. W Polsce brak jest systemowych działań tego typu, dotyczy to również tematyki młodych kierowców.

W Norwegii dużą wagę przykładają się także do edukacji dzieci z zakresu BRD, aczkolwiek ten temat jest również bardzo popularny w Polsce. Ogólnie promocja i edukacja dotycząca bezpieczeństwa jest w obu krajach podejmowana na wielu płaszczyznach, dla wielu grup docelowych i przybiera bardzo wiele form. Istnieją również instytucje specjalizujące się w tej tematyce, zarówno państwowe jak i prywatne, polskie i norweskie, zaś prym w tej dziedzinie wiodą: polska Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz norweska *Trygg Trafikk*. Również skala różnego rodzaju i zasięgu kampanii informacyjnych w obu krajach jest bardzo duża.

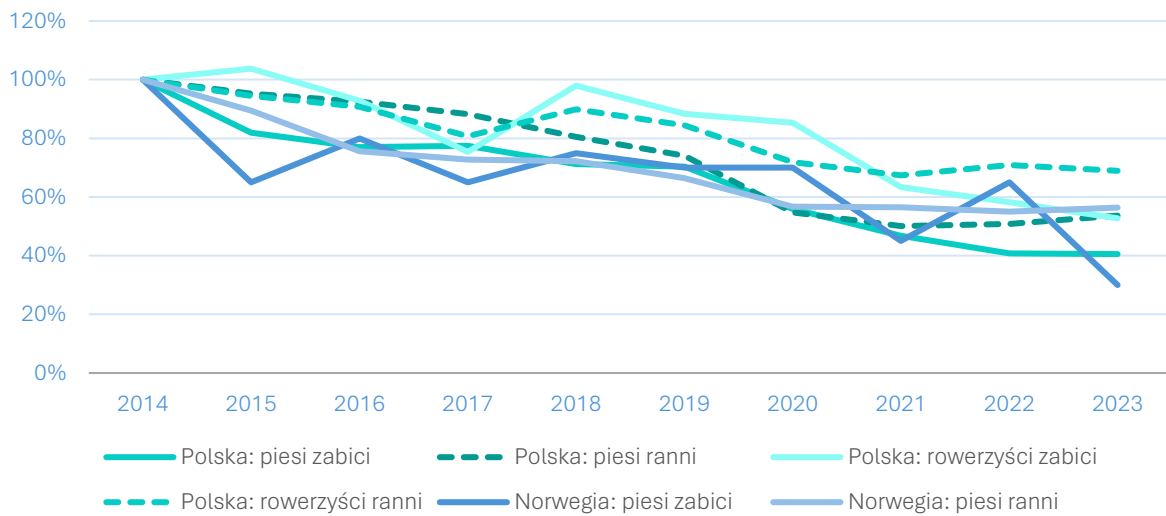
3.3. Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu

Niechronieni uczestnicy ruchu (NUR) są grupą najbardziej narażoną na najcięższe konsekwencje wypadków drogowych. Często też są oni niestety ich sprawcami. Piesi, rowerzyści i inni NUR nie są największą grupą ofiar wypadków. Jednak potencjalna skala ich obrażeń, a często też zupełny brak wpływu na fakt uczestniczenia w zdarzeniu sprawiają, że należy dokładać szczególnych starań w obniżaniu liczby wypadków z ich udziałem. Statystyki dotyczące tego zagadnienia w Polsce i w Norwegii, podobnie jak w przypadku ogólnej statystyki BRD, są mocno zróżnicowane, jednak istnieją pewne podobieństwa. W obu krajach większość wypadków z udziałem pieszych odbywało się na terenie zabudowanym, na drogach niższej klasy (powiatowe, gminne), w godzinach popołudniowych, przy dobrym oświetleniu (dziennym), w środku tygodnia w miesiącach jesienno-zimowych na przejściach dla pieszych.

Tabela 4. Liczba wypadków, zabitych i rannych w Polsce i w Norwegii, w których uczestniczyli piesi lub rowerzyści, w latach 2014–2023

	Polska						Norwegia					
	Piesi			Rowerzyści			Piesi			Rowerzyści		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
2014	9106	1127	8592	4850	292	4736	583	20	598	b.d.	b.d.	b.d.
2015	8581	923	8188	4634	303	4473	526	13	535	b.d.	b.d.	b.d.
2016	8461	868	7947	4737	271	4298	446	16	452	b.d.	b.d.	b.d.
2017	8197	873	7587	4212	220	3824	423	13	435	b.d.	9	402
2018	7548	803	6918	4712	286	4259	420	15	432	b.d.	7	414
2019	7005	793	6361	4426	258	3999	387	14	397	b.d.	b.d.	b.d.
2020	5235	631	4700	3768	249	3403	335	14	339	b.d.	5	488
2021	4755	527	4304	3513	185	3192	326	9	338	b.d.	4	451
2022	4762	460	4367	3685	170	3356	326	13	329	b.d.	6	293
2023	4943	457	4609	3596	154	3264	311	6	337	b.d.	6	296

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wypadki drogowe w Polsce w 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023 roku*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa; *Årsrapport 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*, Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer; *Fotgjengerulykker 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*; Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer.

Wykres 6. Trend zmian liczby ofiar wśród pieszych i rowerzystów w latach 2014–2023

(Brak danych dla ofiar wśród norweskich rowerzystów)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wypadki drogowe w Polsce w 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023 roku*. Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa; *Årsrapport 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*. Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer; *Fotgjengerulykker 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*. Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer.

Zmiany w liczbach ofiar w Polsce i w Norwegii odbywają się w zbliżonym tempie. Minimalnie wolniej zmniejsza się liczba ofiar wypadków z udziałem rowerzystów w Polsce względem statystyk dla pieszych. Jednocześnie w obu krajach zauważalna jest niższa jednostajność trendów – występują lata, w których analizowane wielkości są wyższe niż w latach poprzedzających. Niemniej ogólna tendencja wskazuje na długofalową poprawę poziomu BRD pieszych i rowerzystów, zarówno w Polsce jak i w Norwegii.

W Polsce większość wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów wynikała z winy kierującego samochodem osobowym, który nie ustąpił pierwszeństwa lub nieprawidłowo przejeżdżał przez przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerów.

Warto w tym momencie zauważyć, że w Norwegii przywiązuje się dużą wagę do eksploatacji i utrzymania nie tylko jezdni, ale również chodników i dróg dla (pieszych i) rowerów. Takie standardy pomagają zachować wyższy poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w porównaniu do polskich realiów.

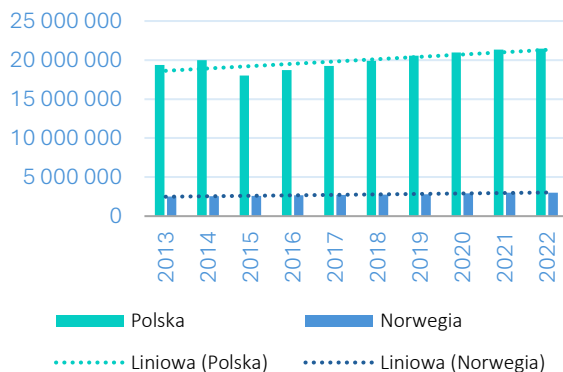
3.4. Pojazdy

Park pojazdów eksploatowanych w danym kraju okazuje się nie być statystycznie wiążący jeśli chodzi o osiągnięte wskaźniki poziomu BRD. Jednak ich wiek, a co za tym idzie stan techniczny czy wyposażenie (np. w automatyczne systemy mające wpływ na bezpieczeństwo, takie jak choćby kontrola martwego pola czy automatyczne hamowanie), mają niebagatelny wpływ m.in. na występowanie wypadków, ale również na poziom ich skutków, zarówno dla kierowców jak i pasażerów, dorosłych i nieletnich, ale także dla poszkodowanych. Wszak nowsze pojazdy, posiadające coraz więcej autonomicznych systemów bezpieczeństwa, są bezpieczniejsze również

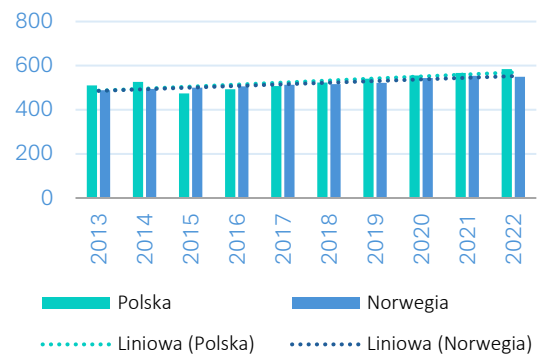
np. dla pieszych biorących udział w zdarzeniu. Jednocześnie można domniemywać, że starsze pojazdy mogą mieć gorsze oświetlenie lub większe braki w nim niż samochody nowe. Kwestia niewłaściwego oświetlenia jest zaś najważniejszą przyczyną wypadków drogowych w Polsce, w których odnotowano pogorszony stan techniczny pojazdu.

Sama liczba samochodów w danym kraju może świadczyć jedynie pośrednio o poziomie bezpieczeństwa na drogach. Więcej pojazdów to większy ruch, a to potencjalnie większe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku czy kolizji.

Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w latach 2013–2022



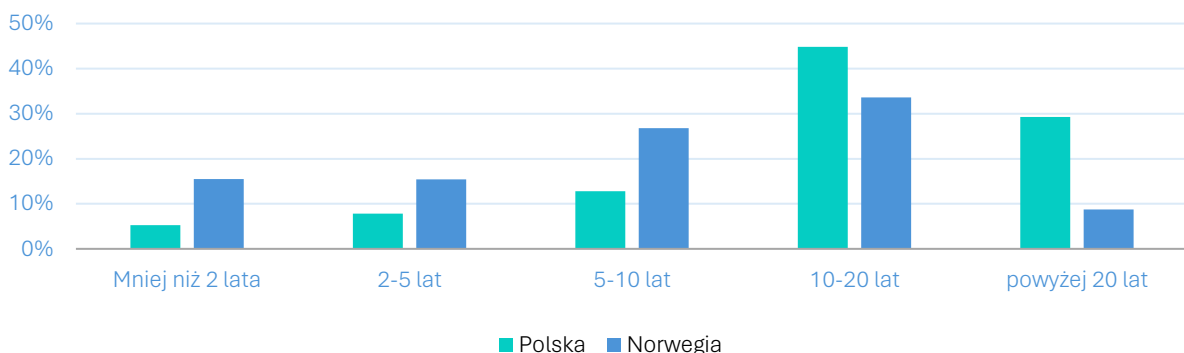
Wykres 8. Wskaźnik motoryzacji w latach 2013–2022



Źródło: opracowanie własne na podst. danych Eurostat.

Okazuje się jednak, że o ile liczba pojazdów osobowych w Polsce jest zdecydowanie wyższa niż w Norwegii, to sam wskaźnik motoryzacji, tj. liczba samochodów przypadająca na 1000 osób, jest w obu krajach bardzo zbliżona, a ich trend prawie identycznie lekko wzrostowy. Co jednak różni Norwegię od Polski w tym temacie, to statystyczny wiek pojazdów. **Zauważalny jest zdecydowanie wyższy udział pojazdów nowych i prawie nowych (0–10 lat) na drogach norweskich i dużo niższy udział pojazdów najstarszych (powyżej 10 lat) na drogach polskich.** Oznacza to więc, że zawodność samochodów w Polsce może być wyższa, a jednocześnie jakość i poziom wyposażenia w systemy bezpieczeństwa są niższe, co może mieć bezpośrednie przełożenie na poziom BRD.

Wykres 9. Wiek samochodów osobowych – dane za 2022 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

3.5. Stan dróg

Wg danych GUS, na koniec 2022 r. w Polsce było 427 580,3 km dróg publicznych. Zaliczają się do nich drogi: krajowe – 19 459,5 km, wojewódzkie – 29 597,4 km, powiatowe – 124 210,5 km i gminne – 254 312,9 km. Drogi dzielone są także ze względów funkcjonalno-technicznych na drogi zamiejskie i ulice oraz klasy (A – autostrada, S – droga ekspresowa, GP – droga główna ruchu przyspieszonego, G – droga główna, Z – droga zbiorcza, L – droga lokalna, D – droga dojazdowa)⁸.

Informacje o stanie dróg w Polsce są rozproszone. W usystematyzowany sposób przedstawia je jedynie GDDKiA, która co roku opracowuje raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych za rok poprzedni. W momencie tworzenia tego opracowania, najświeższy dostępny raport dotyczył 2022 r. Obejmuje on dane na temat sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA o długości 17 792 km (22 721 km w rozwinięciu na jedną jezdnię) oraz koncesjonariuszy – m.in. odcinki autostrad A1, A2 i A4 o łącznej długości 472 km (940 km w rozwinięciu na jedną jezdnię). Nie uwzględnia natomiast odcinków dróg krajowych, którymi nie zarządza GDDKiA, czyli m.in. odcinków dróg przebiegających przez miasta na prawach powiatu, z wyłączeniem dróg ekspresowych (klasy S) i autostrad (klasy A). Zagregowane dane służą GDDKiA do wyznaczania stanu nawierzchni jezdni w rozbiu na poziomy: pożądanym, ostrzegawczym i krytycznym.

Na koniec 2022 r. na sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA i koncesjonariuszy autostrad jako będące w stanie dobrym zidentyfikowano 59% całości (13 961 km), w stanie niezadowolającym – 25,7% (6 080 km), a złym – 13,2% (3 050 km).

GDDKiA ocenia, iż stan techniczny nawierzchni sieci dróg krajowych przez nią zarządzanych w ostatnich latach ulega systematycznej poprawie – choć w 2022 r. zanotowano nieznaczny spadek (1,4%) w odniesieniu do roku poprzedniego. Generalna Dyrekcja wskazuje także, iż wyniki użytkowej oceny stanu technicznego (czyli parametrów wpływających na komfort jazdy i warunki BRD) są korzystniejsze niż ocena ogólna stanu technicznego dróg przez nią zarządzanych. Na koniec 2022 r. w tym ujęciu, na drogach zarządzanych przez GDDKiA zanotowano 63,7% dróg w stanie dobrym⁹.

Tabela 5. Stan nawierzchni polskich dróg krajowych w wybranych latach w latach 2001–2022 (w %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stan dobry	28,5	37,0	40,1	45,5	48,9	51,8	58,1	59,3	61,7	59,6	60,8	59,4
Stan niezadowolający	37,5	33,4	30,3	28,7	26,2	31,1	26,0	23,4	22,7	24,0	23,8	24,7
Stan zły	34,0	29,6	29,6	25,8	24,9	16,9	14,5	14,8	13,3	13,9	13,5	14,7

Źródło danych: *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2022 roku*, GDDKiA, marzec 2023.

Wg danych norweskiego Głównego Urzędu Statystycznego (*Statistisk sentralbyrå*, SSB), w 2023 r. w Norwegii było łącznie 197 840 km dróg. Zaliczają się do nich drogi: krajowe – 10 539 km (zarządca:

⁸ Określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

⁹ *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2022 roku*, GDDKiA, marzec 2023, s. 23.

Norweski Krajowy Zarząd Dróg), powiatowe – 44 776 km (zarządca: powiat), gminne – 40 047 km (zarządca: gmina) oraz prywatne – 102 478 km (zarządca: właściciel prywatny).

Tabela 6. Długość dróg różnych kategorii w Norwegii w latach 2015–2023 (w km)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
krajowe (riksveier)	10 666	10 695	10 683	10 711	10 757	10 501	10 522	10 556	10 539
powiatowe (fylkesveier)	44 497	44 541	44 622	44 639	44 688	44 701	44 730	44 771	44 776
gminne (kommunal veier)	39 287	39 406	39 457	39 543	39 721	39 477	39 843	39 940	40 047
prywatne (private veier)	96 318	97 169	97 899	98 316	98 770	100 030	100 768	101 780	102 478

Źródło danych: <https://www.ssb.no/en/statbank/table/11842/tableViewLayout1/> (dostęp: 10.07.2024 r.).

Na drogach powiatowych odbywa się ok. 50% całości norweskiego ruchu samochodowego. 15% wszystkich dróg tej kategorii cechuje się dopuszczalnym naciskiem osi poniżej 10 ton, a ok. 39% – złym lub bardzo złym stanem technicznym.

Tabela 7. Stan i wybrane cechy dróg powiatowych w Norwegii w latach 2015–2023

Udział w całości sieci dróg powiatowych:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	2022*	2023
- odcinków w złym lub bardzo złym stanie technicznym	43,9%	42,2%	40,8%	42,5%	39,9%	33,6%	19,6%	23,4%	39,2%
- odcinków z dopuszczalnym naciskiem osi < 10 t	22%	20%	19%	18%	18%	17%	17%	16%	15%
- odcinków z dopuszczonym ruchem pojazdów > 50 t	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	3%

* Brak danych dla części powiatów

Źródło danych: <https://www.ssb.no/en/statbank/table/11842/tableViewLayout1/> (dostęp: 10.07.2024 r.).

Wg danych GUS, w 2022 r. w Polsce były łącznie 38 793 mosty i wiadukty, z czego 38 646 stanowiły obiekty trwałe. Najwięcej tego typu obiektów jest w województwie dolnośląskim (5,3 tys.), małopolskim (4,5 tys.) oraz śląskim (4,3 tys.). Spowodowane jest to zarówno warunkami krajozobowymi (znaczną liczbą rzek i wzniesień), jak i gęstością infrastruktury transportowej (sieci dróg i linii kolejowych). Z wspomnianej liczby obiektów mostowych GDDKiA zarządza 9 789 mostami znajdującymi się na drogach krajowych i autostradach. Ich łączna długość to ok. 555 km a powierzchnia – ok. 8,1 mln m². Średni wiek obiektu mostowego zarządzanego przez GDDKiA to 19 lat, ale ponad 80% takich mostów zostało wybudowanych w 2000 r. lub później. Od 2002 r. liczba mostów na drogach krajowych zwiększyła się o 80%, co jest wynikiem rozwoju podstawowej sieci dróg szybkiego ruchu¹⁰.

¹⁰ Dane za: *Obiekty inżynierskie – technologia, realizacja a koszty utrzymania*, GDDKiA 2023.

Zgodnie z danymi GUS, w 2022 r. w Polsce znajdowały się 792 tunele i przejścia podziemne. Z liczby tej aż 622 (ok. 79%) były zlokalizowane na obszarach miejskich. Ze względu na fakt, iż większość kraju jest relatywnie płaska oraz wysokie koszty budowy takiej infrastruktury, liczba tuneli drogowych w naszym kraju, zwłaszcza tych dłuższych, jest stosunkowo nieduża. W ostatnich latach przybywa jednak na polskiej sieci drogowej tuneli, a kolejne planowane są do budowy. Wśród najdłuższych wymienić tutaj należy tunele: na drodze ekspresowej S19 Jawornik – Lutcza (3000 m), na Zakopiance (S7) pod Luboniem Małym (2058 m), pod Ursynowem (S2) w Warszawie (2335 m), czy pod Świną w Świnoujściu (1780 m). W budowie są wciąż tunele: na S3 Kamienna Góra – Bolków (2000 m), na S19 Rzeszów Południe – Babica (2250 m). W planach pozostają m.in. tunel na S6 zachodniej obwodnicy Szczecina (5003 m) oraz dwa tunele na drodze ekspresowej nr 7 Kietpin – Warszawa (1000 i 1122 m).

Ze względu na ukształtowanie powierzchni kraju, w Norwegii wykorzystanie różnego rodzaju obiektów inżynierskich na sieci drogowej jest znaczne. Stąd znaczenie mostów drogowych, wiaduktów czy tuneli jest o wiele większe niż w Polsce. W Królestwie Norwegii na sieci dróg krajowych i powiatowych znajduje się ok. 17 tys. mostów, z czego – jak wynika z danych SSB – na drogach powiatowych zlokalizowanych jest ich ok. 12,3 tys. (w 2022 r. było ich 12 296, w 2023 r. – 12 316).

Wiek i stan techniczny mostów drogowych w Norwegii jest bardzo zróżnicowany – część z nich liczy sobie ponad 100 lat. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez *Statens vegvesen* w kwietniu 2022 r.¹¹, spośród nich aż ok. 5300 ma uszkodzenia, które mogą mieć „znaczące konsekwencje” dla bezpieczeństwa drogowego. Główną ich przyczyną jest postępująca korozja i popękane balustrady. Do tej liczby zaliczono 342 norweskie mosty drogowe zlokalizowane na drogach krajowych i powiatowych, które uległy tak znacznym uszkodzeniom, iż ich dalsza eksploatacja może powodować „poważne konsekwencje” dla BRD. Błędy konstrukcyjne, ale i brak odpowiedniej diagnozy tego stanu ze strony zarządcy infrastruktury drogowej sprawiło zawalenie się w sierpniu 2022 r. 150-metrowego mostu w Tretten (powiat Innlandet). Podobny przypadek miał miejsce w lutym 2016 r., gdy to zawalił się most w Perkolo (również powiat Innlandet).

Niezależnie od tego, *Statens vegvesen* wyznaczył 21 najważniejszych mostów drogowych w kraju, objętych systemem powiadomień na temat warunków drogowych panujących na tej infrastrukturze, wysyłanymi do kierowców za pośrednictwem aplikacji mobilnej norweskiego zarządcy dróg krajowych. Najwięcej z nich zlokalizowanych jest w powiatach Nordland, Troms i Finnmark (8 mostów) oraz w Rogaland i Vestland (również 8 obiektów)¹².

Norwegia jest w światowej czołówce państw posiadających największą liczbę tuneli drogowych – wyprzedzają ją jedynie Chiny i Japonia, a więc kraje o wiele większe pod względem powierzchni i wielkości sieci drogowej. Znajduje się tam także najdłuższy tunel drogowy na świecie – Lærdal, mający ponad 24,5 km długości, zbudowany w latach 1995–2000, umożliwiający przejazd z Oslo do Bergen europejską trasą E16, bez konieczności korzystania z promu.

¹¹ https://www.finansavisen.no/nyheter/transport/2022/04/12/7850744/5.600-norske-broer-har-skader-som-truer-trafikksikkerheten?zephir_sso_ott=a0Vach (dostęp: 16.07.2024 r.).

¹² <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/varsling/tunneler-bruer-og-veistrekninger-du-kan-fa-varsel-om/> (dostęp: 16.07.2024 r.).

W Królestwie Norwegii znajduje się ponad 1200 tuneli drogowych¹³. Wynika to oczywiście z górzystego ukształtowania terenu, mocno pofałdowanej linii brzegowej, czy konieczności ochrony części tras przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi (np. tworzącymi się zaspami, osuwiskami czy schodzącymi lawinami). Nie bez znaczenia jest też zamożność państwa i społeczeństwa – kosztowne tunele powstają nierzadko w celu połączenia bezpieczną drogą (przechodzącą np. przez wzniesienie, a nie wzdłuż jego zboczy) relatywnie małych miejscowości.

Zarządzanie tunelami obejmuje zapewnienie wysokiego standardu bezpieczeństwa i funkcjonalności. SV opracowała system zarządzania tunelami (norw. *Trygg tunnel*) do gromadzenia danych o stanie tuneli i monitorowania ich zgodności z przepisami. Rejestrowane są w nim także wypadki i pożary, do których dochodzi w tunelach. *Statens vegvesen* ma obowiązek zgłaszania co 2 lata do UE liczby i rodzaju tych zdarzeń za pośrednictwem Urzędu Nadzoru EFTA.

Od 2015 r. prowadzone są prace nad poprawą bezpieczeństwa w tunelach o długości powyżej 500 m, zbudowanych na norweskich drogach krajowych przed 2007 r.¹⁴ Zidentyfikowano ich ok. 200. Ich modernizacja ma na celu spełnienie wymogów unijnej dyrektywy 2004/54/WE, z którą tożsame jest specjalne rozporządzenie z 2007 r., dotyczące minimalnych wymagań bezpieczeństwa w tunelach wspomnianej długości¹⁵. Dla każdego z nich stworzono szczegółowy plan prac modernizacyjnych, dotyczących m.in. wentylacji przeciwpożarowej, systemów sterowania, oświetlenia, czy poprawy zabezpieczeń przed wodą i mrozem.

3.6. Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych

Za stan łącznie 12 098 przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce (2022 r.)¹⁶ odpowiadają PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na podstawie odpowiednich przepisów, podzielone są one na kilka kategorii – od A do D, w zależności od zastosowanych zabezpieczeń¹⁷. Najwięcej jest tych zaliczanych do kat. D (5 225, 45% w 2022 r.) – niewyposażonych w systemy zabezpieczenia ruchu. Przejazdów o najwyższym poziomie zabezpieczeń (kat. A) jest 2 194 (18%).

Przejazdy drogowo-kolejowe w Norwegii pozostają w gestii Bane NOR – agencji rządowej odpowiedzialnej za zarządzanie, utrzymanie i rozwój norweskiej sieci kolejowej. Za kontrolę stanu bezpieczeństwa na przejazdach odpowiada natomiast SJT (norw. *Statens jernbanetilsyn*), czyli urząd państwowy nadzorujący funkcjonowanie transportu szynowego w kraju. Oba podmioty podlegają norweskemu Ministerstwu Transportu i Komunikacji.

Zgodnie z danymi Bane NOR, w całym państwie znajduje się 3 185 przejazdów i przejść drogowo-kolejowych, z czego niecała połowa, czyli 1 634, funkcjonuje na czynnych liniach kolejowych, na których prowadzony jest ruch pociągów. Spośród tych lokalizacji, jedynie 21% (349 przejazdów) posiada aktywne systemy zabezpieczeń – szlabany i/lub sygnaly świetlne oraz dźwiękowe. Pozostałe

¹³ Szczegółowa liczba trudna jest do ustalenia, ponieważ w różnych źródłach znaleźć można odmienne dane na ten temat. Ok. 1 200 tuneli drogowych znajduje się na oficjalnej mapie online *Statens vegvesen* (<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>), jednak inne źródła podają nawet liczby zbliżone do 1 500 tuneli. Wynika to prawdopodobnie m.in. z podwójnego liczenia tuneli dwururowych.

¹⁴ <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/tunnelutbedringsprosjekter/> (dostęp: 17.07.2024 r.).

¹⁵ *Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften)* z dnia 15 maja 2007 r. (<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-05-15-517>, dostęp: 17.07.2024 r.).

¹⁶ Liczbę taką podaje Urząd Transportu Kolejowego na swojej stronie internetowej, aczkolwiek w *Raporcie w sprawie bezpieczeństwa za 2022 r.*, wydanym przez UTK, podano iż w Polsce funkcjonuje 12 052 przejazdów drogowo-kolejowych.

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

1 251 przejazdów, zlokalizowanych na drogach o mniejszym ruchu, to miejsca zabezpieczone jedynie znakami drogowymi. Te z zabezpieczeniami aktywnymi zazwyczaj zlokalizowane są na drogach krajowych i powiatowych, a pasywne – najczęściej na drogach prywatnych.

Przejazdów kolejowo-drogowych w Norwegii jest więc 4-krotnie mniej niż w Polsce, ale liczba ta w przeliczeniu na długość sieci kolejowej jest największa w krajach Unii Europejskiej i EFTA. W 2022 r. na 100 km linii kolejowych w Norwegii przypadają średnio 86,5 przejazdów i przejść kolejowo-drogowych. Natomiast wartość tego wskaźnika dla Polski wyniosła 62,3. Dane te jednak nie uwzględniają najprawdopodobniej tego, że znaczna część norweskich przejazdów i przejść znajduje się na liniach kolejowych wyłączonych z eksploatacji.

Ogółem, w 2022 r. w Norwegii znajdowało się 2 878 przejazdów i przejść drogowo-kolejowych pasywnych (zarówno na czynnych, jak i nieczynnych liniach kolejowych), co dawało średnio 73,7 takie miejsca na 100 km tamtejszej sieci kolejowej. Dla porównania, wartość ta w Polsce wynosiła 31,8.

Tabela 8. Liczba pasywnych przejazdów i przejść kolejowo-drogowych w Polsce i w Norwegii w 2022 r.

	Liczba pasywnych przejazdów i przejść kolejowo-drogowych	Długość sieci kolejowej	Średnia liczba pasywnych przejazdów i przejść na 100 km linii kolejowych
PL	6 151	19 355 km	31,8
NO	2 878	3 907 km	73,7

Źródło danych: Eurostat.

W Norwegii poziom zabezpieczeń poszczególnych przejazdów i przejść regulowany jest przez odpowiednie przepisy i uzależniony jest m.in. od tego, czy są one zlokalizowane na drogach: gminnych, powiatowych, prywatnych (tutaj występuje różnicowanie na drogi wiodące do większej lub mniejszej liczby domów lub obszarów z działalnością handlową), w zamkniętych strefach przemysłowych, na drogach leśnych i przejazdach rolniczych¹⁸.

Najskuteczniejszym sposobem zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych jest zastępowanie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Linia kolejowa lub droga kołowa umieszczana jest wówczas na wiadukcie lub w tunelu. Dzięki temu, od 2018 do 2022 r. liczba przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce zmniejszyła się o 704. Rozwiązanie takie jest jednak dość kosztowne, a także – z różnych względów – niemożliwe do zastosowania w każdej lokalizacji. Dlatego też, drugim sposobem podwyższania bezpieczeństwa w tej sferze jest modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych, pozwalająca na podnoszenie ich kategorii – najczęściej z kategorii D do B i C. W 2018 r. liczba przejazdów z zabezpieczeniami aktywnymi stanowiła 42% całości, natomiast w 2022 r. – już ok. 49%.

W przypadku Norwegii uwagę zwraca wieloletnia polityka tamtejszego zarządcy infrastruktury kolejowej, który dąży do zmniejszania liczby istniejących przejazdów drogowo-kolejowych na tamtejszej sieci¹⁹. Od 2006 r. Bane NOR podczas modernizacji, remontów oraz budowy nowych odcinków linii kolejowych nie tworzy też już nowych przejazdów. W ostatnich latach liczba

¹⁸ Szczegóły: https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger/Vedlegg/Skilting_av_planoverganger (dostęp: 08.07.2024 r.).

¹⁹ Dla porównania, w 1950 r. w Norwegii funkcjonowało aż 8,6 tys. przejazdów kolejowo-drogowych.

przejazdów w Norwegii zmniejszała się o średnio 25 rocznie. Celem długoterminowym jest tutaj zlikwidowanie wszystkich przejazdów drogowo-kolejowych i zastąpienie ich tunelami oraz wiaduktami. Już teraz w Norwegii brak przejazdów drogowo-kolejowych na liniach dwu- i więcej torowych (8% całej długości sieci) lub na tych odcinkach, na których pociągi osiągają prędkość ponad 160 km/h. Sednem norweskiej polityki infrastrukturalnej w tej sferze jest zatem eliminowanie niebezpieczeństwa krzyżowania się linii kolejowych oraz dróg kołowych w jednym poziomie.

Tabela 9. Liczba wypadków i ofiar na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce i Norwegii w latach 2013–2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Liczba wypadków:											
PL	255	216	208	212	214	215	199	169	216	181	190
NO	3	2	3	0	2	3	1	2	1	3	b.d.
Liczba ofiar:											
PL	52	43	53	48	42	49	60	47	48	41	39
NO	2	1	1	0	3	1	0	1	0	1	b.d.

Źródło danych: *Statens Jernbanetilsyn, Urząd Transportu Kolejowego oraz Eurostat.*

Liczba wypadków i kolizji, do których dochodzi na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych w Polsce wciąż stanowi poważny problem społeczny – 99% z nich ma miejsce z winy kierowców. Dziennie odnotowywane jest ok. 11 incydentów i sytuacji niebezpiecznych, które potencjalnie mogą zakończyć się wypadkiem na przejazdach.

W 2023 r. w Polsce miało miejsce 190 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Zginęło w nich 39 osób. Pomimo tendencji spadkowej od 2019 r., uznać należy, iż w szerszym horyzoncie czasowym (od 2015 r.) brak widocznego, znacznego ograniczenia rocznej liczby zabitych w następstwie wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Tymczasem w Norwegii w 2022 r. miały miejsce jedynie 3 wypadki na przejściach kolejowo-drogowych. Wartość ta była największa od 2018 r. (zanotowano wówczas również 3 wypadki). Natomiast w 2016 r. wskaźnik ten wyniósł 0. Podobną przepaść widać w liczbie ofiar wypadków na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych w obu państwach. W 2022 r. w Norwegii zginęła w ten sposób jedna osoba. W 2021, 2019 i 2016 r. nie zanotowano żadnych wypadków we wspomnianych lokalizacjach, w których byłaby choć jedna ofiara. Najwięcej osób w Norwegii śmierć poniosło w ten sposób w 2017 r., kiedy to zanotowano 3 takie przypadki.

3.7. Kultura BRD

Pojęcie **kultury bezpieczeństwa** w literaturze ma różnorodne znaczenia, w zależności od przedmiotu analizy, obszaru działania, jak i dyscypliny naukowej. Oczywiście nas interesuje kultura bezpieczeństwa w ruchu drogowym. **Można ją analizować w trzech płaszczyznach: społecznej, organizacyjnej i jednostkowej.**

Kulturę BRD definiujemy jako powszechnie obowiązujące i istotne dla bezpieczeństwa sposoby zachowywania się w ruchu drogowym, wspólne przestrzeganie norm dotyczących takiego zachowywania się, a także oczekiwania od innych użytkowników, że podobnie jak my, będą się bezpiecznie zachowywać w ruchu drogowym²⁰. Definicja ta odnosi się zarówno do poziomu makro, tj. społecznego, jak i mikro, a więc organizacyjnego i jednostkowego. Kulturę ruchu drogowego można scharakteryzować jako normy opisowe o tym jak należy zachowywać się w ruchu drogowym²¹. Normy opisowe mogą wpływać na zachowywanie się kierujących pojazdami, dostarczając informacji o tym, jakie zachowanie mieści się w normie, a które jest poza nią²². Oczywiście opisując kulturę ruchu drogowego jako normy opisowe zachowywania się, teoretycznie zakładamy, że w mechanizmie pośredniczącym między kulturą (wspólnymi normami i oczekiwaniami) a rzeczywistym zachowywaniem się w ruchu drogowym jest miejsce dla presji społecznej, która zwykle to zachowanie modyfikuje²³. Ten wpływ społeczny wielokrotnie staje się źródłem naszej wiedzy o tym, co jest „społecznie akceptowane” i motywuje nas do określonego zachowania w ruchu drogowym, nie zawsze pozytywnego.

Niewiele jest badań nad kulturą BRD. Potrzebujemy zatem analiz dotyczących: mechanizmów generujących kulturę BRD w różnych kontekstach społeczno-kulturowych (narody, społeczności, grupy rówieśnicze, rodziny); teorii wyjaśniających powiązania między kulturą a zachowaniami; odpowiedzi w jaki sposób wiedza ta może zostać wykorzystana do opracowania skutecznych interwencji poprawiających BRD.

Badania, które na ten temat dotychczas zrealizowano, dotyczą głównie kultury bezpieczeństwa w firmach transportu drogowego, najczęściej przewozu komercyjnego. W tym opracowaniu nakreślono szersze spojrzenie na ten ważny społecznie problem.

3.7.1. Wymiar społeczny

Najczęstszym moderatorem funkcjonowania kultury BRD jest społeczeństwo w szerokim rozumieniu tego słowa. W wymiarze makro globalizujący się świat sprzyja **ruchom migracyjnym**, a w konsekwencji zderzeniom różnych kultur i ich wzajemnemu przenikaniu, zapożyczeniu i wchłanianiu różnych postaw, najczęściej negatywnych, jeśli idzie o ruch drogowy. Polska jest krajem tranzytowym, który przecinają szlaki drogowe z zachodu na wschód oraz z południa na

²⁰ T.-O. Nævestad, R. Phillips, I. Storesund Hesjevoll, *How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors*, [w:] „Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour”, vol. 54, kwiecień 2018, s. 28–46.

²¹ R. B. Cialdini, R. R. Reno, C. A. Kallgren, *A Focus Theory of Normative Conduct: Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places*, [w:] „Journal of Personality and Social Psychology”, vol. 58, czerwiec 1990, s. 1015-1026.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

północ. Na naszych drogach spotykamy kierowców ze wszystkich krajów Europy, zarówno z dobrymi, jak i złymi doświadczeniami jeśli idzie o kulturę BRD.

Kultura zachowywania się w ruchu drogowym społeczeństwa „zimnej”, północnej Europy jest znacznie wyższa niż społeczeństwa „gorącego” południa. Także społeczeństwa zachodniej Europy są bardziej wrażliwe na poprawne zachowywanie się na drodze niż mieszkańcy krajów wschodnich. Dodatkowo zjawisko degradacji kultury zachowywania się na drodze w Polsce nasiliło się w następstwie wojny w Ukrainie. Miliony uchodźców znalazło w naszym kraju schronienie, przywożąc z sobą także swoje doświadczenia kultury zachowywania się w ruchu drogowym – najczęściej dalekie od ideału.

W wymiarze mikro czynnikami kształtującymi kulturę BRD są **środowiska miejskie i wiejskie**. Polskie doświadczenia, ale także badania międzynarodowe pokazują, że jest ona wyższa w środowiskach miejskich i znacząco niższa na wsiach. Przyczyn tego stanu jest kilka. Do najczęściej przytaczanych należą uwarunkowania dużych miast – występują w nich duże natężenie ruchu, czy złożone sytuacje w ruchu drogowym wymagające od kierowców wysokich umiejętności. Większe jest także doświadczenie kierowców wynikające z liczby przejechanych kilometrów.

Ważnym zagadnieniem w społecznym wymiarze kultury bezpieczeństwa drogowego jest **stan trzeźwości społeczeństwa, postawy wobec środków psychotropowych i substancji psychoaktywnych**. Spożycie alkoholu w społeczeństwie polskim systematycznie wzrasta i osiągnęło stan nigdy wcześniej nie notowany, nawet w PRL. Wzrasta spożycie napojów wysokoprocentowych, szacuje się np., że dziennie Polacy wypijają około 3 mln miniaturowych butelek (tzw. „małpek”), z czego przed południem – ok. miliona²⁴. Stan ten musi przekładać się na kulturę BRD. Należy się spodziewać, że liczba użytkowników dróg prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu będzie w Polsce systematycznie wzrastać.

Bardzo podobna sytuacja ma miejsce w przypadku **prowadzenia pojazdu pod wpływem narkotyków**. Na ten temat ciągle brak jest dokładnych szacunków, ponieważ sprzedaż tych substancji odbywa się w obiegu nielegalnym. Można przypuszczać, że podobnie jak w przypadku spożycia alkoholu wzrasta również przestępczość narkotykowa.

Spółeczny wymiar kultury bezpieczeństwa na drogach to także analiza z perspektywy **generacji pokoleniowych**, spajanych wspólną świadomością doświadczania losu, podobnymi postawami, realizowanymi celami oraz zasadami działania i interpretowania rzeczywistości²⁵. **Jako kategoria społeczna również są ważnym moderatorem kultury zachowywania się w ruchu drogowym**. Inne jest zatem poczucie odpowiedzialności społecznej generacji X i Y a inne Z oraz Alfa²⁶, i ma to swoje konsekwencje także w procesie kształtowania kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dla przykładu, dla pokolenia X i Y wstrzymanie się od rozmowy telefonicznej, czy używania urządzeń mobilnych podczas kierowania pojazdem nie będzie stanowić problemu, ale dla generacji Z i Alfa jest to niemożliwe. Problem dotyczy nie tylko ograniczenia korzystania podczas kierowania z osobistych urządzeń cyfrowych lub zainstalowanych w pojeździe jako wyposażenie (autonomiczny pojazd), ale także śledzenia nie związanych z podróżą komunikatów cyfrowych w otoczeniu drogi.

²⁴ Raport 2023. Uzależnienia w Polsce, Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom, Warszawa 2023.

²⁵ K. Mannheim, *Das Problem der Generationen*, [w:] „Kölner Vierteljahrshfte für Soziologie”, Heft 7, 1928, s. 11-330.

²⁶ M. McCrindle, E. Wolfinger, *The ABC of XYZ: Understanding the Global Generations*, Bella Vista NSW: McCrindle Research Pty Ltd. 2014, s. 5.

W społecznym wymiarze budowania poprawnej kultury BRD należy uwzględnić również kwestię **modelowania nieakceptowalnych zachowań**. Ogromne znaczenie mają tu: kręgi rówieśnicze, różne kręgi opiniotwórcze oraz eksperci BRD. Wszelkie niespójności w tym obszarze tj. głoszenie poglądów zgodnych z zapotrzebowaniem społecznym, które nie znajdują odzwierciedlenia w rzeczywistym zachowaniu utrudniają budowanie dobrego klimatu wokół problemu kultury BRD.

Spoleczny wymiar budowania poprawnej kultury BRD jest trudny do zrealizowania, ponieważ dotyczy oddziaływania w skali makro i obejmuje wiele środowisk. Jest także procesem powiązaniem z oddziaływaniem wielu ogniw (edukacyjnego, legislacyjnego, wdrażającego wypracowane rozwiązania itp.) i wymaga ciągłego monitorowania efektów. Środkami wspomagającymi ów proces mogą być mass media, portale społecznościowe, instytucje edukujące, programy promujące bezpieczeństwo na drogach itp.

3.7.2. Wymiar organizacyjny

Analiza problemu kultury BRD z perspektywy organizacyjnej dotyczy zarówno instytucji i organizacji, które zostały ustawowo powołane do jej budowania, jak i tych, które w swoim zakresie działania nie mają takich zadań, ale proces ten mogłyby wzmacniać.

W pierwszej kolejności należałoby zacząć od analizy **instytucji oświatowej** jaką jest szkoła i jej otoczenie, czyli nie tylko uczniowie jako docelowi adresaci oddziaływania, ale także nauczyciele, rodzice czy samorząd lokalny. Wg niektórych współczesnych pedagogów, szkoła powinna przyczyniać się do kształtowania podstaw nowoczesnej osobowości, również w skali masowej²⁷. Rola szkoły jest także ważna w obszarze kształtowania kultury BRD. Jedną z kluczowych kwestii jest uświadomienie uczniom, a także społeczeństwu, że samochód jest wielkim dobrem rozwoju cywilizacyjnego ludzkości, ale wiążącym się z ogromnymi potencjalnymi zagrożeniami. Aby to zrealizować, działania w szkole w tym zakresie muszą być usystematyzowane. Konieczne jest opracowanie programu działania, w którym opisane zostaną bardzo szczegółowo problemy do zrealizowania oraz metody ich wdrażania. Wychowanie komunikacyjne musi być traktowane przez środowiska nauczycieli jako zagadnienia ważne na równi z innymi przedmiotami nauczanyymi w szkole.

Poprawny model budowania kultury bezpiecznego zachowywania się w ruchu drogowym przez organizacje oświatowe to także uświadamianie uczniom do czego może prowadzić ignorowanie i lekceważenie z pozoru wydawałoby się prostych i oczywistych reguł w ruchu drogowym oraz nauczanie sposobów radzenia sobie w trudnych sytuacjach i przewidywania potencjalnych zagrożeń. W tym procesie potrzebna jest szeroka **współpraca szkoły z rodzicami oraz różnymi organizacjami w środowisku lokalnym**. Prezentowanie poza szkołą przez rodziców alternatywnych opinii nt. kultury bezpieczeństwa ruchu na drodze, zwłaszcza w obecności dziecka, albo postępowanie sprzeczne z dobrymi zasadami będzie rodzić wątpliwości w grupie edukowanych, czy idee te są słuszne. Badania potwierdzają, że rodzice wciąż są skutecznymi podmiotami modelowania zachowań młodych ludzi w ruchu drogowym.

²⁷ D. P. Schultz, S. E. Schultz, *Psychologia a wyzwania dzisiejszej pracy*, Warszawa 2002.

W proces kształtowania kultury BRD powinien **aktywnie włączyć się również samorząd lokalny**. W naszym kraju JST nie mają ustawowo przypisanych zadań w tym zakresie, co nie oznacza, że działań takich się nie podejmuje. Jednakże nie są one powszechne. W dużej mierze jest to uzależnione od inicjatywy i działań osób, które widzą taką potrzebę.

Organizacją, która do tej pory jest w Polsce jedną z najlepiej wywiązujących się z tych zadań, tj. budowania dobrego modelu kultury BRD, jest **Policja**. Jej obszar oddziaływania jest szeroki. Ewentualne dodatkowe oczekiwania wobec tej organizacji polegać by mogły na zintensyfikowaniu aktywności w odniesieniu do działań prewencyjnych. Częstsza obecność policjantów na drodze, niekoniecznie związana z karaniem jej użytkowników, zwiększyłaby – co pokazują badania – czujność kierowców i uspokoiła skłonności do ujawniania ubocznych motywów zachowywania się.

Kolejną ważną organizacją, która powinna aktywnie uczestniczyć w procesie budowania dobrego modelu kultury BRD są **szkoły nauki jazdy i Ośrodki Szkolenia Kierowców**, które w Polsce wymagają pilnej reformy. Obecny model, sprowadzający się głównie do nauki kierowania pojazdem, jest niewystarczający. Podobnie jest z liczbą godzin na to przewidzianych. Tymczasem znajomość przepisów prawa określających sposoby zachowywania się w ruchu drogowym powinna być pełna i systematycznie uzupełniana w ślad za wprowadzanymi nowelizacjami prawnymi. W większości OSK kształcenie sprowadza się głównie do wytrenowania umiejętności praktycznych, traktując wiedzę teoretyczną jako zakres do nauki własnej. Ważnym elementem edukacji powinna być kwestia kształtowania poprawnych postaw i zachowywania się w ruchu drogowym, a więc istotny element kultury BRD.

Ważnym ogniwem organizacyjnym w procesie budowania modelu sprawnego i bezpiecznego ruchu drogowego są także **organizacje zatrudniające kierowców zawodowych**. Istnieją powiązania między kulturą bezpieczeństwa w firmach zatrudniających kierowców zawodowych, a ich wynikami w zakresie bezpieczeństwa (zachowania związane z bezpieczeństwem, ryzyko wypadków)^{28, 29}. Na przykład brak akceptacji tolerowania niesprawności pojazdu, czy niektórych elementów jego wyposażenia o pozornie drugorzędym znaczeniu z punktu widzenia BRD, zmienia postawy kierowców w kierunku pozytywnym. Także systematyczne praktyki sprowadzające się do dogłębnego przeglądu stanu technicznego pojazdu, które są akceptowane w firmie, sprzyjają budowaniu kultury BRD – jak wykazały badania aż do 60% zmniejszają ryzyko wypadków³⁰.

W dyskusji na temat kultury zachowywania się w ruchu drogowym trudno pominąć instytucję jaką jest **rodzina**. Ma ona najsilniejszy wpływ na kształtowanie postaw młodego człowieka, także tych związanych z ruchem drogowym. Choć współczesna rodzina w dobie procesów globalizacyjnych, rewolucji przemysłowej i cyfrowej została poddana silnym oddziaływaniom, to ciągle pełni najważniejszą rolę w procesie wychowania. Wyniki badań norweskich potwierdziły, że rodzice wciąż są liderami i osobami znaczącymi dla własnych dzieci, jeśli idzie o zachowanie w ruchu drogowym³¹. Różne są skutki tego oddziaływania, w zależności od tego, które z rodziców jest przez dzieci

²⁸ M. D. Cooper, R. A. Phillips, *Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship*, [w:] „Journal of Safety Research”, vol. 35, 2004, s. 497–512.

²⁹ Y. H. Huang, P. Y. Chen, J. W. Grosch, *Safety climate: New developments in conceptualization, theory, and research*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, vol. 42, 2010, s. 1421–1422.

³⁰ N. P. Gregersen, B. Brehmer, B. Morén, *Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures*, [w:] „Accident Analysis & Prevention”, vol. 28, nr 3, 1996, s. 297–306.

³¹ H. Summala, *Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: comfort through satisficing*, [w:] P.C. Cacciabue (red.), *Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments*, Springer Verlag 2007, s. 189–207.

traktowane jako autorytet. Na przykład matki często modelują u swoich dzieci popełnianie błędów w ruchu drogowym. Ich powielanie występuje później w życiu dorosłym zarówno u dziewcząt jak i chłopców. Z kolei ojcowie są źródłem naśladowania przestępstw drogowych, agresji oraz łamania norm prędkości. Tworząc poprawny model BRD warto tej instytucji poświęcić więcej uwagi.

3.7.3. Wymiar indywidualny

Problem kultury BRD w wymiarze indywidualnym jest powiązany ze skłonnością do podejmowania ryzyka w ruchu drogowym. Pośród czynników, które mogą potencjalnie utrudniać proces budowania modelu kultury BRD, kluczowe znaczenie wydają się mieć **skłonności do zachowań ryzykownych** oraz **cechy impulsywne i agresywność**. Ich wyeliminowanie jest bardzo trudne, ponieważ są składowymi indywidualnych dyspozycji ludzi i mają uwarunkowania genetyczne.

Skłonność do zachowań ryzykownych jest zachowaniem celowym użytkowników dróg. Jej aktywowanie w ruchu drogowym wynika z subiektywnej oceny sytuacji, której wynikiem jest dostrzeżenie przewagi zysków z uaktywniania zachowania wykraczającego poza normę nad ewentualnymi stratami. Dla przykładu warto jechać znacznie szybciej przez teren zabudowany niż dopuszczają przepisy, ponieważ codzienne doświadczenie pokazuje, iż Policja tam się nie pojawia. Paradoksalnie ktoś, kto próbowałby w takich okolicznościach (dotyczy to zwłaszcza ludzi młodych) zachowywać się zgodnie z modelem kultury poprawnego zachowania na drodze, będzie postrzegany jako osoba irracjonalna. Model współczesnego człowieka, o czym wspomniano przy okazji opisu generacji pokoleniowych, to osoba doskonale zorientowana w realiach otoczenia i wykorzystująca optymalnie okoliczności sprzyjające odniesieniu sukcesu³². Ktoś, kto tego nie wykorzystuje i nie wpisuje się w ten model, jest człowiekiem nieprzystosowanym, nieadaptowalnym do szybkich zmian, trochę jak osoba z innej bajki. Dlatego przedstawiciele generacji pokoleniowych X i Y w zakresie przestrzegania zasad w ruchu drogowym wykazują znacznie wyższy poziom kultury bezpieczeństwa niż w generacjach młodszych Z i Alfa, którzy codzienność dostrzegają w kategoriach globalnych, bez ograniczeń, zgodnie z zasadą: okazje, jeżeli są, to należy je natychmiast wykorzystać.

Drugim czynnikiem który utrudnia proces bezpiecznego ruchu drogowego jest **impulsywność**. Pojęcie to nie ma jednoznacznej konotacji definicyjnej w psychologii i często jest różnie rozumiane, jednak zawsze wiąże się ono z nieprzemysłanym zachowaniem. Osoby impulsywne stanowią około 14% populacji ludzkiej. Można zatem przypuszczać, że co szósty uczestnik ruchu drogowego ma cechy kierowcy impulsywnego. Osoby takie nie potrafią zaplanować działań i, co odkryto w ostatnich latach, przewidywać konsekwencji własnego zachowania³³. W ruchu drogowym zachowują się najczęściej niezgodnie z obowiązującymi normami. Bardzo łatwo je sprowokować, co sprawia, że reagują gwałtownie i nieadekwatnie do sytuacji. Ujawniają przy tym bardzo silną agresję.

Agresywność to również cecha, która utrudnia normalne funkcjonowanie, a jej ujawnianie w ruchu drogowym także nie sprzyja kulturze sprawnego i bezpiecznego ruchu. Jednakże agresywność w przeciwieństwie do podejmowania ryzyka i impulsywności nie ma statusu cechy indywidualnej. Najczęściej jest konsekwencją doświadczeń indywidualnych człowieka. Jednym z nich jest frustracja

³² Z. Bauman, *Życie na przemiast*, Kraków 2004.

³³ A. C. Swann, M. Lijffijt, S. D. Lane, J. L. Steinberg, F. G. Moeller, *Increased trait-like impulsivity and course of illness in bipolar disorder*, [w:] „Bipolar disorders”, 11 (3), 2009, s. 280-288.

– stan emocjonalno-poznawczy, który ma miejsce w sytuacji niemożliwości osiągnięcia celu nie z własnej winy. Ruch drogowy jest często takim miejscem, gdzie do zachowań agresywnych dochodzi, mimo iż rzeczywiste źródło frustracji jest gdzie indziej (w domu, pracy, w szkole itp.). Samochód i poczucie anonimowości dają wrażenie bezpieczeństwa, co sprawia, że łatwiej jest nam agresję „uruchomić”. Pojawia się ona najczęściej w następstwie prowokacji ze strony innych uczestników ruchu, tj. powolnej jazdy, wymuszania pierwszeństwa, zajechania drogi, wolnego ruszania z miejsca itp. Takie zachowania, choć często mieszczące się w normie poprawnego zachowania w ruchu drogowym, przez kierowców, którzy doświadczają stanu frustracji, będą traktowane jako utrudniające im swobodne przemieszczanie się.

Na pewno agresji drogowej nie można zaliczyć do kultury poprawnego zachowywania się w ruchu drogowym, ale w przeciwieństwie do podejmowania ryzyka, czy impulsywności, jest ona możliwa do okiełznania i modelowania. Należałoby rozważyć wprowadzenie w ramach programu szkoleń kierowców naukę okiełznania agresywności, a także umiejętności radzenia sobie z tym stanem afektywnym.

W wymiar jednostkowy kultury BRD wpisują się także **cechy płci i wieku**. Jeśli idzie o płeć, to kobiety w przeciwieństwie do mężczyzn, prezentują wyższą kulturę zachowania zgodnego z normami w ruchu drogowym. Z kolei zmienna wieku jest pod tym względem bardziej złożona. Przez długi okres uważano, że kierowcy młodzi należą do grupy najwyższego ryzyka i tym samym prezentują najniższą kulturę bezpiecznego zachowywania się. Stereotyp ten w ostatnich latach uległ zmianie. Coraz częściej do tej grupy zalicza się także starszych uczestników ruchu, a więc osoby w wieku 60+. Warto pamiętać, że obie grupy wiekowe wymagają innych metod oddziaływania z punktu widzenia kreowania właściwych postaw charakteryzujących kulturę BRD.

3.7.4. Kultura BRD – podejście polskie i norweskie

Jak już wspomniano, problem kultury bezpieczeństwa jest stosunkowo świeżym zagadnieniem i w tym obszarze działań niewątpliwymi liderami są kraje skandynawskie, w tym Norwegia. W poniższej zamieszczonej tabeli przedstawiono porównanie najważniejszych aspektów tego problemu pomiędzy podejściem stosowanym w Polsce i Norwegii.

Tabela 10. Porównanie najważniejszych aspektów kultury BRD w podejściu polskim i norweskim

Porównywany element opisu	Polska	Norwegia
Opracowany program działań	Brak	Tak
Wytyczne do programu	Brak (ogólny raport o wypadkowości)	Tak (szczegółowo opracowane i uzasadnione dlatego są ważne)
Cel programu	Tak. Wizja zero.	Tak. Wizja Zero (transport inteligentny, priorytet dla transportu publicznego, upowszechnienie ruchu rowerowego, zrównoważony rozwój społeczeństwa, odpowiedzialność samorządów i menażerów firm transportowych za bezpieczeństwo).

Porównywany element opisu	Polska	Norwegia
Grupa docelowa	Ogólna informacja (firmy transportowe, a w szczególności pracownicy Stacji Kontroli Pojazdów)	Dokładne wskazania: <ul style="list-style-type: none"> • Samorządy lokalne (gminy) • Przedszkola i szkoły • Managerowie firm transportowych • Firmy transportowe • Transport publiczny
Treści programowe	Brak	Opisane szczegółowo dla poszczególnych grup docelowych
Misja i strategia działania	Brak	Obszernie przedstawiona
Kto będzie realizował program	Policja, GDDKiA, KGŻW, Straż Graniczna, ITD	Gminy, szkoły, a także instytucje: Policja i Norweski Krajowy Zarząd Dróg (SV)
Miejsce edukacji	Brak informacji	Żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe i średnie, samorządy lokalne, ośrodki pomocy społecznej
W jaki sposób będą mierzone rezultaty działań	Opisane ogólnikowo: ograniczenie liczby wypadków drogowych, poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego, wyższa świadomość w zakresie BRD oraz promowanie bezpiecznych postaw i zachowań uczestników ruchu	Ekspertyzy sprawdzające skuteczność edukacji

Źródło: opracowanie własne.

Porównanie obu analizowanych krajów pokazuje, jak szeroki wachlarz zagadnień związanych z kulturą bezpieczeństwa realizowany jest w Norwegii. Jak już wspomniano, początkowo najsilniejszy akcent położono na działania w firmach transportowych, aby uwrażliwić zarządzających przedsiębiorstwami, że nie tylko kierowcy, ale również oni są odpowiedzialni za bezpieczeństwo. Szczegółowo opisano jakie powinno być zarządzanie transportem, pomoc udzielana kierowcom, wsparcie w sytuacjach kryzysowych związanych z ruchem drogowym itp. W Norwegii w obszar działania włącza się również gminy, a nawet ośrodki dla imigrantów. Uwrażliwia się władze gminne w szczególności na to, jak mają być prowadzone prace planistyczne dotyczące transportu i ruchu niechronionych użytkowników dróg. Dużą uwagę przywiązuje się do dróg dla pieszych i dróg dla rowerów, czy tras przeznaczonych dla ruchu quadów.

Ponieważ w ostatnich latach Norwegia doświadcza dużego napływu migrantów, także dla tej grupy ludzi planuje się działania edukacyjne w zakresie kultury BRD.

W Polsce działania w zakresie kształtowania kultury BRD, obok powszechnej edukacji, sprowadzają się głównie do kontroli sprawności technicznej pojazdów ciężarowych i edukacji pracowników Stacji Kontroli Pojazdów. Pewne aspekty tego problemu zawarte zostały także w rozwiązaniach legislacyjnych i dotyczą one: przestrzegania czasu pracy kierowców zawodowych, odpoczynku, czy wymogów technicznych, jakie powinny spełniać pojazdy ciężarowe dopuszczone do ruchu. Nawet jeśli w polskich działaniach są pewne elementy kultury bezpieczeństwa (ratownictwo powypadkowe), to są one rozproszone w różnych dokumentach i nieuporządkowane, przez co stają się mniej widoczne.

Wybrane działania z zakresu kształtowania kultury BRD są realizowane głównie przez Policję, SKRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, prywatne stowarzyszenia, agencje ubezpieczeniowe i media.

Zadania związane z kulturą BRD powinny być w głównej mierze realizowane przez inne podmioty niż Policja, która ma wiele innych zadań związanych w pierwszej kolejności z bezpieczeństwem obywateli. W przypadku edukacji komunikacyjnej w zakresie zachowania w ruchu drogowym, rola Policji powinna się sprowadzać do co najwyżej wspierania tego procesu. Wychowanie komunikacyjne – jako zadanie podstawowe – powinno być powierzone instytucjom oświatowym, podobnie jak to jest w krajach skandynawskich, a w szczególności w Norwegii. Powinno ono mieć formę systematycznego nauczania, na wzór innych przedmiotów szkolnych. W proces ten powinny być zaangażowane nie tylko samorządy lokalne (gminy, powiaty) jako organy prowadzące szkoły, ale również instytucje nadzorujące realizację ram programowych oświaty, w szczególności kuratoria oświaty. Proces ten powinny wspomagać różnego rodzaju stowarzyszenia, które zajmują się problematyką edukacji komunikacyjnej. Takich stowarzyszeń w Polsce jest dużo, ale ponieważ ich aktywność jest rozproszona, efekty ich działań są mało widoczne.

Diagnoza stanu prawnego BRD

4

4..DIAGNOZA STANU PRAWNEGO BRD

4.1. Zagadnienia wstępne

Istotnym z punktu widzenia niniejszego opracowania jest wyjaśnienie trzech zasadniczych kwestii:

- 1) funkcjonującego w Norwegii systemu prawa,
- 2) mentalności oraz reakcji społeczeństwa na stosowane zakazy i nakazy w dziedzinie BRD,
- 3) mechanizmy oddolne dbania o BRD.

Zrozumienie powyższych aspektów pozwoli na lepsze odzwierciedlenie różnic w Polsce i Norwegii w obszarze BRD.

4.1.1. System prawa w Norwegii

Norweski system prawa stanowi swoiste połączenie systemów *common law* i prawa stanowionego (ustawowego). Występuje tu zarówno prawo stanowione (ustawowe), co jest typowe dla krajów kontynentu europejskiego jak i prawo precedensowe typowe dla systemów anglosaskich. Za wiążące uchodzą orzeczenia wydawane przez Norweski Sąd Najwyższy (norw. *Høyesterett*), przy czym w wyjątkowych przypadkach dopuszczalne jest niezastosowanie się przez sąd niższej instancji do takiego precedensu (tzw. *anticipation overruling*). Norweski Sąd Najwyższy nie jest w Norwegii związany swoim własnym orzecznictwem i może je w każdej chwili zmienić. Niejednokrotnie w sprawach z zakresu ruchu drogowego w uzasadnieniach swoich orzeczeń rekomenduje on zmiany w prawie, oddziałujące na cały system zarządzania BRD³⁴.

Zważywszy na brak w Norwegii sądu konstytucyjnego – instytucje takie funkcjonują w krajach kontynentalnych Europy (w tym w Polsce pod nazwą Trybunału Konstytucyjnego RP) – orzeczenia Norweskiego Sądu Najwyższego stanowią impuls do zmiany przepisów obowiązującego prawa w zakresie BRD lub modyfikacji obowiązujących rozwiązań.

Większość aktów prawnych dotyczących BRD ma formę ustaw. Kompetencje na zasadzie delegacji ustawowej do wprowadzania dodatkowych rozwiązań w systemie zarządzania bezpieczeństwem BRD w formie zarządzeń, wytycznych, rekomendacji, przewodników i zaleceń mają odpowiednio Norweska Krajowa Policja Ruchu Drogowego (*Utrykningspolitiet*, UP) oraz Norweski Krajowy Zarząd Dróg (*Statens vegvesen*, SV).

³⁴ Tak na przykład w Wyroku Norweskiego Sądu Najwyższego z dnia 13 maja 2022 r., HR-2022-981-A, (sprawa nr 21-162994STR-HRET), gdzie w uzasadnieniu wskazano wprost, że nadszedł czas, aby zmienić ustawowo podstawę zamiany grzywny na alternatywną karę pozbawienia wolności z 500 NOK do 1000 NOK dziennie (przedmiotem sprawy była grzywna nałożona za wykroczenie zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego polegające na blokowaniu przez 90 min obwodnicy nr 1 w Oslo). Konsekwencją tego była zmiana od 1 lutego 2023 r. § 3 norweskich Przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. (publikator: ZA-2024-01-26-119). Podobnie w wyroku Norweskiego Sądu Najwyższego z dnia 13 września 2022 r., HR-2022-1753-A (sprawa nr 22-020057STR-HRET), gdzie wskazano, iż osoba oskarżona za pozostawienie samochodu osobie nietrzeźwej nie może być również skazana za przyczynienie się do jazdy pod wpływem alkoholu (Norweski Sąd Najwyższy dokonuje wiążącej wykładni przepisów dotyczących kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu).

4.1.2. Mentalność społeczeństwa norweskiego oraz jego reakcja na nakazy i zakazy w dziedzinie BRD

Kolejną istotną kwestią jest mentalność społeczeństwa norweskiego i reakcja na dyspozycje kierowane do kierujących pojazdami w zakresie ruchu drogowego. **W ocenie autorów niniejszego opracowania zrozumienie tego aspektu ma kluczowe znaczenie dla badania całego systemu funkcjonowania zarządzania BRD w Norwegii.** Analiza powyższej kwestii wymaga sięgnięcia do pewnych uwarunkowań prawno-historycznych XIX i XX w. dotyczących zarówno Polski, jak i Norwegii. Już na przełomie XIX i XX w. myśliciele i filozofowie, w tym filozofowie prawa, zwracali uwagę na to, iż postrzeganie prawa przez poszczególne jednostki jest niejednokrotnie determinowane tym, w jakim stopniu i na jakim poziomie narody te pokoleniowo (dziedzicznie) traktowały stanowione normy³⁵.

Pomimo tego, iż dla kultury europejskiej – w sposób tożsamy dla Polski i Norwegii – wyodrębnia się znaczeniowo pojęcie „kultury prawa europejskiego” jako synkretyczną całość złożoną z elementów starożytnej kultury greckiej, rzymskiej i judeochrześcijańskiej³⁶, to już „kultura poszanowania prawa” przez poszczególne jednostki w Polsce i Norwegii będzie kształtować się odmiennie. Wynika to z uwarunkowań historycznych.

W Polsce okres 1795–1918 to był czas zaborów, gdzie prawo, normy i zasady stanowione były niejako narzucane przez zaborców (Prusy, Austro-Węgry i Cesarstwo Rosyjskie). Następnie okres lat 1939–1945 to czas okupacji niemieckiej, gdzie totalitarny reżim III Rzeszy narzucał kolejne zakazy, stosował nakazy oraz wymuszał postuszeństwo restrykcyjnymi normami nieaprobowanymi przez ogół społeczeństwa. Dalszy okres lat 1945–1989 to czas, w którym funkcjonowanie państwowości polskiej było obarczone restrykcjami nakładanymi przez reżim komunistyczny utrzymywany w rzeczywistości przez Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). Ten udokumentowany bieg historii i egzekwowania prawa potwierdzają historycy polscy³⁷ i europejscy³⁸. **We wszystkich tych okresach (1795–1918, 1939–1945, 1945–1989) świadomość narodu polskiego kształtowana była w ramach szeroko rozumianego *ius resistendi* czyli prawa do zorganizowanego lub indywidualnego nieposłuszeństwa wobec stanowionych norm prawnych.**

Narzucane systemy prawne oraz narzucany sposób rządzenia odcisnął istotne piętno na kształtowaniu świadomości narodu polskiego oraz postrzeganiu prawa jako jednego z mechanizmów opresji zaborców (Prusy, Austro-Węgry, Cesarstwo Rosyjskie), okupantów (III Rzesza) oraz wymuszonych „przyjaciół” (ZSRR). Niejednokrotnie skonkretyzowanym adresatem opresyjnego prawa były poszczególne jednostki, na które składa się naród. Skutkowało to ograniczonym zaufaniem do władzy oraz krytyką (niejednokrotnie co do zasady) wprowadzanych przepisów prawa. Historia umacniała polską nieufność, tresując obywateli raczej w braku poszanowania prawa, niż w szacunku do niego³⁹.

³⁵ P. Sztompka, *Zaufanie. Fundament Społeczeństwa*, Kraków 2007, s. 343 – 356; R. Sobiech, *Zaufanie do władz publicznych*, str. 62- 64. DOI: 10.4467/2543408XZOP.17.003.9262, Warszawa 2017.

³⁶ R. Tokarczyk, *Kultura prawa europejskiego*, [w:] „Studia Europejskie”, nr 1/2000, s. 12.

³⁷ W. Roszkowski, *Historia Polski 1914–2015*, Warszawa 2015; J. Bardach, B. Leśnodorski, M. Pietrzak, *Historia ustroju i prawa polskiego*, Warszawa 2010, wydanie 6.

³⁸ N. Davies, *Europa. Rozprawa historyka z historią*, Oxford 1996; N. Davies, *Boże igrzysko*, Kraków 2023; T. Maciejewski, *Historia powszechna ustroju i prawa*, Warszawa 2015.

³⁹ E. Łętowska, *Szacunek dla prawa i jego wrogowie*, [w:] „Pismo. Magazyn opinii”, nr 7/2018.

Inaczej sytuacja kształtowała się w Norwegii. Do 1814 r. pozostawała ona w unii z Danią, a w latach 1814–1905 w unii ze Szwecją. Istotne jest to, iż w okresie funkcjonowania tej drugiej, oba kraje posiadały jedynie wspólnego monarchę, politykę zagraniczną i służbę konsularną, natomiast w pozostałych sferach Norwegia samodzielnie decydowała o sprawach wewnętrznych (zachowanie własnego parlamentu, języka, odrębności kulturowej, osobnej armii, osobnej konstytucji, osobnego systemu prawa). W 1905 r. rozwiązano unię personalną, Norwegia wystąpiła z unii i nastąpił wybór własnego króla. Poza krótkim okresem okupacji niemieckiej w czasie II wojny światowej (lata 1940–1945), Norwegowie samodzielnie kształtowali swój system prawa⁴⁰. Nie był on narzucany lub siłowo modyfikowany przez obce potęgi, mocarstwa lub kraje sąsiadujące. **Konsekwencją tego jest to, że kultura poszanowania prawa w Norwegii jest o wiele bardziej rozwinięta aniżeli w Polsce, gdyż wychowywanie w duchu poszanowania i przestrzegania prawa trwa tam co najmniej od 250 lat.** Natomiast w Polsce kształtowanie postawy zaufania obywatela do władzy publicznej, kształtowanie świadomości prawnej i obowiązku przestrzegania prawa to okres zaledwie ostatnich 35 lat.

Wynikiem tego jest całkowicie odmienne podejście do stanowionych przepisów prawa, także w zakresie szeroko rozumianego BRD i przepisów ruchu drogowego. Dotyczy to w szczególności dwóch zasadniczych funkcji prawa:

- **funkcji kontroli społecznej** – polega na ustanawianiu norm prawnych, które wyznaczają wzory powinnego zachowania oraz przewidują reakcje (skutki) za odstępianie od wymaganych wzorców⁴¹,
- **funkcji wychowawczej prawa**⁴² – normy prawne motywują adresatów do postępowania zgodnego ze wzorcem określającym wymagane zachowanie; podmiot, do którego norma jest adresowana może zachować się zgodnie ze wzorcem lub go przetać, przy czym najczęściej w sensie negatywnym.

MODEL NORWESKI

Legalistyczne podejście charakteryzuje przestrzeganie prawa, dlatego, że jest prawem. Dodatkowo duże zaufanie do organów władzy publicznej motywuje adresatów do postępowania zgodnego ze wskazanym wzorcem, gdyż jest on uznawany społecznie za właściwy i służący dobru wspólnemu. Przymus państwowy w egzekwowaniu prawa nie musi być stosowany lub jest stosowany niezmiernie rzadko.



Model ten cechuje społeczeństwo norweskie, a jego uosobieniem jest to, iż BRD jest traktowane jako dobro powszechne służące wszystkim obywatelom. Naruszenie przepisów ruchu drogowego jest traktowane jako naruszenie dobra ogólnospołecznego i jednostka, która dopuściła się takiego naruszenia, jest skłonna poddać się karze, traktując to jako pewną formę skorygowania nieroztropnych zachowań.

⁴⁰ G. Szelągowska, K. Szelągowska, *Historia Norwegii XIX i XX wieku*, Warszawa 2019.

⁴¹ T. Przystawski, *Wybrane zagadnienia prawoznawstwa. Szkice z propedeutyki prawa*, Warszawa 2018, s. 41–42. Por. także: T. Burdzik, *Prawo jako narzędzie kontroli społecznej* (2010) [w:] E. Moczuk, B. Sagan, III Forum Socjologów Prawa „Prawo i ład społeczny”, s. 63–72.; S. Ossowski, *Zagadnień psychologii społecznej*, [w:] *Dziela*, t. III, Warszawa 1967, s. 81.

⁴² T. Przystawski, op. cit., s. 48. Por. także: T. Chauvin, T. Stawecki, P. Winczorek, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 2023, s. 180–183.

MODEL POLSKI

Odmianą postawy legalistycznej jest postawa legalizmu krytycznego, która wiąże się z postawą konformistyczną. Uzależnia ona dawanie posłuchu prawu, bądź nie, w zależności od zachowania członków grupy społecznej, z którą identyfikuje się adresat norm. Oportunista podporządkowuje się prawu, jeżeli jest to dla niego opłacalne lub musi to zrobić ze względu na grożące mu sankcje. Niejednokrotnie kwestionuje on także zasadność wprowadzanych norm prawnych niezależnie od tego czy kwestionowanie to ma racjonalne podstawy merytoryczne. Dopiero przymus państwowy wymusza na oportunistę stosowanie się do przepisów prawa.



Model ten cechuje społeczeństwo polskie, a jego uosobieniem jest to, iż w przypadku naruszenia przepisów ruchu drogowego przez jednostkę kwestionuje ona zasadność i prawidłowość zastosowanych rozwiązań, a w konsekwencji zmierza do uniknięcia wszelkimi możliwymi sposobami grożącej sankcji karnej.

Wyżej wymienione ustalenia mają istotne znaczenie z punktu widzenia niniejszego opracowania. Wyrazem takiego podejścia do zasad BRD jest § 1a norweskiej ustawy Prawo Drogowe⁴³, która stanowi: „*Celem niniejszej ustawy jest zapewnienie planowania, budowy, utrzymania i eksploatacji dróg publicznych i prywatnych, tak aby ruch na nich odbywał się w sposób właściwie informujący użytkowników dróg i społeczeństwo. Nadrzędnym celem zarządców dróg jest zapewnienie w jak największym stopniu bezpiecznego i właściwego przepływu ruchu oraz dbanie o interesy sąsiedzkie, dbanie o środowisko naturalne oraz dbanie o interesy społeczne*”.

W polskiej ustawie o drogach publicznych oraz ustawie Prawo o ruchu drogowym brak jest analogicznych przepisów, które traktowałyby BRD jako dobro wspólne. O ile art. 1 ustawy o drogach publicznych wskazuje, iż z dróg publicznych na zasadzie powszechnego dostępu może korzystać każdy, o tyle BRD nie jest traktowane jako skonkretyzowana kategoria dobra wspólnego. W Polsce, na kanwie orzecznictwa Sądu Najwyższego po 2010 r. wykształciła się linia orzecznicza wskazująca na to, iż wykonywanie władzy publicznej w dziedzinie związanej z szeroko rozumianym BRD stanowi przejaw dbania o dobro wspólne wszystkich obywateli⁴⁴. Stanowi to interes publiczny, ale także jest w interesie poszczególnych jednostek stanowiących część społeczeństwa tworzącego naród. Jednocześnie w Polsce dopiero w 2018 r. w art. 135 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadzono pośrednio regulację stanowiącą o tym, iż „*bezpieczeństwo na drodze*” stanowi samo w sobie „*dobro*”, od którego wyższym może być jedynie dobro ratowane chronione prawem (np. życie i zdrowie).

Przeciętny obywatel Norwegii wie, że przepisy ruchu drogowego, wprowadzane nakazy i zakazy, dyspozycje znaków drogowych oraz sygnałów drogowych służą dobru wspólnemu, a partykularny eksces jednostki w zakresie stosowania przepisów ruchu drogowego stanowi poważne naruszenie

⁴³ Norweska ustawa Prawo Drogowe (*Lov om vegar*) z dnia 21 czerwca 1963 r. (publikator: 2021-05-07-34).

⁴⁴ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2013 r. (III KK 298/13); por. także: Postanowienie Prokuratury Okręgowej w Warszawie z dnia 23 czerwca 2023 r. o sygnaturze 3041-5.Dsn.1235.2023; Postanowienie Sądu Rejonowego dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie II Wydział Karny z dnia 31 stycznia 2023 r. o sygnaturze II Kp 1610/22.

swoistego ładu społecznego. Istnieje duże zaufanie do władzy publicznej ustanawiającej normy dotyczące ruchu drogowego. Nawet jeśli okaże się, że niektóre regulacje okazały się niewłaściwe, stanowi to przedmiot pogłębionej debaty organów odpowiedzialnych za BRD (UP, SV, TT) przy udziale prawników, ekspertów oraz przedstawicieli Norweskiego Sądu Najwyższego.

Z kolei przeciętny obywatel Polski prowadzi każdorazowo ocenę „zysków i strat” gdy staje przed wyborem przestrzegania lub nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. Nawet jeśli ich przestrzega i nieopatrnie dopuścił się naruszenia określonej dyspozycji znaku drogowego lub sygnatu drogowego, zaczyna szukać możliwości uchylenia się od odpowiedzialności karnej za popełnione wykroczenie. Społecznie taka postawa w Polsce jest niejednokrotnie aprobowana przez dużą część społeczeństwa. Stanowi przykład „zaradności”, „sprytu” i „operatywności” kierującego pojazdem. Medialnie jest to nagłaśniane jako skuteczna umiejętność wykorzystywania „luk” w istniejącym systemie prawa, nawet jeśli kierujący pojazdem stworzył poważne zagrożenie w BRD. Stanowi to także wyraz dezaprobaty dla władzy publicznej, która w niewłaściwy sposób stanowi prawo w zakresie BRD.

4.1.3. Mechanizmy oddolne dbałości o BRD

Odzwierciedleniem wyżej wymienionych postaw jest także tryb, sposób i mechanizm ujawniania wykroczeń w ruchu drogowym zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Teoretycznie regulacje § 223 norweskiego Kodeksu Postępowania Karnego⁴⁵, są zbliżone do polskiej regulacji art. 304 § 1 ustawy Kodeks Postępowania Karnego. Z obu tych przepisów wynika, iż każdy dowiedziawszy się o przestępstwie jest zobligowany do zawiadomienia o tym Policję lub Prokuratora. Różnica zasadza się jednak na tym, iż przepis § 223 norweskiego Kodeksu Postępowania Karnego⁴⁶ rozciąga się także na sferę wykroczeń w ruchu drogowym – obejmuje tym samym przestępstwa w ruchu drogowym (w rozumieniu polskiego systemu prawa) oraz wykroczenia w ruchu drogowym (w rozumieniu polskiego systemu prawa). Natomiast w Polsce naruszenia przepisów ruchu drogowego i tryb postępowań z tym związanych jest regulowany przez osobny kodeks – Kodeks Postępowania w sprawach o wykroczenia. Brakuje w nim analogicznej do Kodeksu Postępowania Karnego regulacji prawnej.

Teoretycznie zatem Norweg ma obowiązek zgłaszania – w rozumieniu polskiego systemu prawa – przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym jeśli jest ich świadkiem lub się o nich dowiedział, natomiast Polak ma obowiązek zgłaszania jedynie przestępstw w ruchu drogowym jeśli jest ich świadkiem lub się o nich dowiedział. Powyższe ma jednak znaczenie wtórne ze względu na wskazane w niniejszym rozdziale uwarunkowania historyczne. Przeciętny obywatel Norwegii deklarujący wykazywanie wysokiego stopnia zaufania do władzy publicznej i traktujący BRD jako dobro wspólne, w sposób naturalny informuje o dostrzeżonych nieprawidłowościach i zagrożeniach w BRD. Traktuje to nie tyle jako swój obywatelski obowiązek, wynikający nie tylko z litery prawa, a raczej z poczucia obowiązku dbania o istniejący ład społeczny i dobro jakim jest BRD. Ma to swoje głęboko zakorzenione źródło w staronordyckim pojęciu *dugnaðr* (we współczesnym norweskim: *dugnad*) – czyli życiu społecznym opartym na partnerstwie, stawianiem dobra wspólnego nad dobro własne,

⁴⁵ Ustawa o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r. (publikator: 2024-05-31-25)

⁴⁶ Ibidem.

świadczeniu nieodpłatnej pomocy na rzecz innych, zgłaszaniu wzajemnie dostrzeżonych nieprawidłowości dla poprawy warunków życia oraz wspólnym świętowaniu ładu. Zwyczaj te są mocno kulturowane w Norwegii⁴⁷. **Zdecydowane zaufanie do Policji deklaruje tam 92% obywateli**⁴⁸, co dodatkowo wzmacnia istotnie zdecydowanie mocne zaufanie do norweskich organów, sądów i instytucji publicznych (64%)⁴⁹.

Z kolei przeciętny obywatel Polski na europejskim tle cechuje się niezwykle wysokim poziomem nieufności wobec wszelkich instytucji, wszelkich instytucji publicznych (sądy, urzędy, administracja publiczna, organy stanowiące prawo – deklarowany brak zaufania na poziomie 27–61%)⁵⁰. Sytuacja kształtuje się lepiej w odniesieniu do Policji. Wg wyników prowadzonych badań, zdecydowanie zaufanie do niej deklaruje 10% obywateli, natomiast 62% deklaruje umiarkowane zaufanie do tej służby. Zatem **72% Polaków deklaruje co najmniej umiarkowane zaufanie do Policji**⁵¹, przy czym 28% obywateli nie ufa Policji lub nie potrafi powiedzieć, czy jej ufa⁵². Należy także pamiętać, iż działania Policji są powiązane z szeroko rozumianym wymiarem sprawiedliwości i instytucjami publicznymi. **Pomimo zatem wysokiego poziomu zaufania do funkcjonariuszy polskiej Policji, jej działania, jako sprzężone z aktywnością szeroko rozumianego wymiaru sprawiedliwości, mogą być różnorodnie odbierane w polskim społeczeństwie.**

Wyżej wymienione ustalenia przekładają się na to, iż w Norwegii każdy obywatel jest swego rodzaju „policjantem”, który na równi z innymi obywatelami strzeże wspólnego dobra, jakim jest BRD. Wynikiem tego jest to, iż wszelkie nieprawidłowości w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego w Norwegii są natychmiast zgłaszane na Policję przez osoby, które je udokumentowały. Policja norweska niejednokrotnie nie musi być na miejscu i dokumentować każdego zdarzenia, gdyż i tak z dużą dozą prawdopodobieństwa dowie się o praktycznie każdym wykroczeniu drogowym.

W Polsce takie zachowanie jest społecznie odbierane jako „donosicielstwo”, „złośliwość” lub niepotrzebne wyolbrzymianie „drobnych wykroczeń” w ruchu drogowym. Często działanie takich osób spotyka się z odwetem fizycznym lub psychicznym jednostek, które na wskutek takich działań zostały ukarane mandatem karnym za popełnione wykroczenie w ruchu drogowym. Sygnaliści tacy są także często zastraszani lub po prostu stają się obiektem drwin. Takiemu podejściu ma przeciwdziałać polska ustawa o ochronie sygnalistów z dnia 14 czerwca 2024 r. (data wejścia w życie: 24 września 2024 r.)⁵³, której celem jest ochrona sygnalistów działających na rzecz dobra wspólnego. Na tym etapie sposób funkcjonowania tej ustawy w polskim systemie prawnym jest nieznan. W Norwegii jest to jednak naturalne, gdyż właśnie w ten sposób Norwegowie wspólnie dbają o swój wspólny *dugnaðr*, również w sferze BRD.

Dalszą część niniejszego opracowania należy odbierać przez pryzmat wyżej opisanych uwarunkowań prawno-historycznych, które w sposób trwały odbijają się na reakcji obywateli na wprowadzane nakazy i zakazy w sferze BRD.

⁴⁷ A. Kurek, *Szczęśliwy jak toś. O Norwegii i Norwegach*, Poznań 2018; N. Witoszek, *Najlepszy kraj na świecie. Pamflet*, Wotowiec 2021.

⁴⁸ *The Global Safety Report*, Instytut Gallupa 2024. Wg danych z roku 2021 r. było to Norwegii 79%.

⁴⁹ *Building Trust to Reinforce Democracy*, OECD 2022.

⁵⁰ *Komunikat z badań nr 40/2024. Zaufanie społeczne*, CBOS, kwiecień 2024., s. 9, tab. 4. Wg danych Eurobarometru z lutego 2023 r., 69% obywateli w Polsce nie ufa rządowi i instytucjom publicznym – *Opinia publiczna w Unii Europejskiej. Raport Krajowy Polska styczeń-luty 2023 roku*.

⁵¹ *Komunikat z badań...*, s. 9, tab. 4.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ Por.: art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o ochronie sygnalistów z dnia 14 czerwca 2024 r. (Dz.U.2024.928)

4.2. Struktura administracji drogowej

Struktura administracji drogowej w Norwegii wynika z ustawy Prawo drogowe z dnia 21 czerwca 1963 r. (ostatnia modyfikacja: 1 czerwca 2021 r.)⁵⁴. Istnieją także dodatkowe akty prawne, które doprecyzowują zadania administracji drogowej.

4.2.1. Kategorie dróg. Zarządzanie BRD.

W miejscu tym należy zacząć od struktury istniejącej sieci dróg. Zgodnie z § 2 norweskiej ustawy Prawo drogowe, do dróg publicznych należy zaliczyć drogi **krajowe**, drogi **powiatowe** i drogi **gminne**. Ministerstwo Transportu i Komunikacji (*Samferdselsdepartementet*, SD) może wydać bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące klasyfikacji i zaliczania dróg publicznych do danej kategorii.

Już na tym etapie daje się zauważyć, iż w stosunku do systemu polskiego, mamy do czynienia ze spłaszczoną strukturą administracji drogowej w Norwegii. W Polsce, zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 1–4 ustawy o drogach publicznych, drogi publiczne dzielimy na drogi **krajowe**, **wojewódzkie**, **powiatowe** i **gminne**.

W Norwegii funkcję zarządzania drogami oraz funkcję zarządzania ruchem na drogach jest w kompetencji jednego organu (§ 9 norweskiej ustawy Prawo drogowe) dla każdej kategorii dróg. I tak odpowiednio na drogach krajowych działania te realizuje Norweski Krajowy Zarząd Dróg, na drogach powiatowych – właściwy zarząd dróg powiatowych, a na drogach gminnych – poszczególne Gminy.

Decyzje koncepcyjne i strategiczne w zakresie przebudowy, rozbudowy lub budowy dróg publicznych w Norwegii podejmuje odpowiednio dla dróg krajowych Storting (jednoizbowy parlament Norwegii), dla dróg powiatowych – Rada Powiatu, a dla dróg gminnych – Rada Gminy.

Z kolei w Polsce funkcje zarządu drogą i zarządzania ruchem na drogach są rozdzielone. Istnieje także kompetencyjne rozwarstwienie odpowiedzialności za BRD pomiędzy zarządcą drogi i organem zarządzającym ruchem na drodze.

Zgodnie z art. 10 ust. 3–6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, organami zarządzającymi ruchem na drogach są odpowiednio: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dla dróg krajowych), Marszałek Województwa (dla dróg wojewódzkich), Starosta (dla dróg gminnych i powiatowych) oraz Prezydenta Miasta (dla wszystkich dróg na terenie miasta na prawach powiatu z wyłączeniem dróg ekspresowych i autostrad).

Istotne różnice pomiędzy oboma państwami obrazuje poniższa tabela.

⁵⁴ Prawo drogowe z dnia 21 czerwca 1963 r. (publikator: 2021-05-07-34)

Tabela 11. Podstawowe różnice w systemie zarządzania drogami i zarządzania ruchem na drogach

	Polska		Norwegia	
Droga gminna	Zarząd drogą	Gmina	Zarząd drogą	Gmina
	Zarządzanie ruchem na drodze	Starosta	Zarządzanie ruchem na drodze	
Droga powiatowa	Zarząd drogą	Zarząd powiatu	Zarząd drogą	Powiat
	Zarządzanie ruchem na drodze	Starosta	Zarządzanie ruchem na drodze	
Droga wojewódzka	Zarząd drogą	Zarząd województwa	Brak takiej kategorii dróg	
	Zarządzanie ruchem na drodze	Marszałek Województwa		
Droga krajowa	Zarząd drogą	Rejon Drogowy GDDKiA	Zarząd drogą	Statens vegvesen (Norweski Krajowy Zarząd Dróg)
	Zarządzanie ruchem na drodze	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Zarządzanie ruchem na drodze	

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy Prawo drogowe z dnia 1 stycznia 1964 r., polskiej ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r., polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 6 czerwca 1997 r.

Tabela ta ukazuje w sposób jednoznaczny, iż wykonywanie zadań z zakresu zarządzania BRD w przypadku Norwegii jest bardziej skoncentrowane strukturalnie w odniesieniu do poszczególnych kategorii dróg, natomiast w przypadku Polski – bardziej rozbudowane. Odpowiedzialność za stosowanie rozwiązań poprawiających BRD pozostaje w Polsce nieskonkretyzowana. Wynika to z tego, iż odpowiedzialność za tę sferę jest podzielona na zarządy dróg (art. 20 pkt 4, 10, 10a, 14, 20 ustawy o drogach publicznych) i organy zarządzające ruchem na drogach (§ 3 ust. 1 pkt 2 i 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem). Nie ułatwia to współpracy i koordynacji działań w obszarze BRD, a wręcz niejednokrotnie prowadzi do licznych konfliktów⁵⁵.

Istotne jest także to, iż w norweskim systemie nie rozróżnia się funkcji zarządu drogą i zarządzania ruchem na drogach, co ma miejsce w Polsce w świetle przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

W Polsce, zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, sprawy z zakresu organizacji ruchu drogowego są kompetencyjnie odebrane zarządcom dróg publicznych, a zostały przekazane odrębnym organom zarządzającym ruchem na drogach. W Norwegii natomiast we wszystkich obszarach – projektowania, budowy, rozbudowy,

⁵⁵ Por.: J. Hasiewicz, *Zarządzanie ruchem drogowym. Komentarz*, Warszawa 2020; J. Hasiewicz, *System zarządzania ruchem na drogach w Polsce*, Warszawa 2016.

przebudowy, eksploatacji, organizacji ruchu drogowego – kompetencje posiadają zarządcy dróg publicznych (SV, zarządy dróg powiatowych i gminy).

W Norwegii dany zarządca drogi publicznej wykonuje jednocześnie zadania zarządu drogą i zarządzania ruchem na drodze.

4.2.2. Centralne instytucje zajmujące się poprawą BRD

Abstrahując od powyższych ustaleń, należy wskazać, iż zarówno w Polsce i w Norwegii istnieją centralne instytucje zajmujące się poprawą BRD.

Ministerstwo Transportu i Komunikacji (SD) w Norwegii, poprzez administrowanie rozporządzeniami centralnymi i infrastrukturą, ponosi główną odpowiedzialność za BRD. Norweski Krajowy Zarząd Dróg (SV) ponosi odpowiedzialność sektorową i ma za zadanie być inicjatorem, koordynatorem i siłą napędową osiągnięcia wyznaczonych celów w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych na drogach i poważnych obrażeń w ruchu drogowym.

Obecnie w Norwegii istnieje szeroko zakrojona współpraca międzysektorowa w zakresie BRD. Najważniejszym przykładem jest *Krajowy Plan Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Plan działań stanowi wyjątkową interdyscyplinarną współpracę pomiędzy stronami zainteresowanymi pracami nad BRD oraz zapewnia skoordynowane, kompleksowe i ciągłe wysiłki na rzecz wspólnego celu. Plan działania przygotowują: Norweski Zarząd Dróg Publicznych (SV), Policja (UP), Norweska Dyrekcja ds. Zdrowia, Norweska Dyrekcja ds. Edukacji i Szkoleń, Krajowa Rada BRD (*Trygg Trafikk*), rady powiatowe Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wybrane gminy, wybrane podmioty państwowe i wybrane organizacje pożytku publicznego.

W miejscu tym należy odnieść się do instytucji **norweskiej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, która ma szczególne znaczenie w kontekście niniejszego opracowania. Nie jest ona idealnym odpowiednikiem **polskiej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, a wręcz można powiedzieć że jest zupełnie inaczej ukonstytuowana w norweskim systemie prawnym.

W Polsce Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ma swoje oparcie w regulacjach art. 140b–140l ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przewodniczącym Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce z mocy ustawy jest Minister właściwy ds. transportu. Dotyczy to także zastępców przewodniczącego, sekretarza oraz członków Krajowej Rady. Ma ona charakter zinstytucjonalizowany i stanowi międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach BRD (art. 140b ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

W Norwegii Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest „miękką” formą wspierania SD, SV i UP w poprawie BRD. Powstała ona 1 czerwca 1956 r. przy aprobacie SD oraz na wniosek firm ubezpieczeniowych i organizacji motoryzacyjnych. Organizacja nie ma statusu zinstytucjonalizowanego organu administracji publicznej. Ma charakter pozarządowy (organizacja non-profit) z zasięgiem ogólnokrajowym. Działa, także lokalnie, za pośrednictwem poszczególnych komitetów BRD. Pracę norweskiej Krajowej Rady BRD reguluje statut z dnia 24 stycznia 1957 r. (w wersji obowiązującej ze zmianami z dnia 22 kwietnia 2008 r.). Jak wskazano w § 3 Statutu Krajowej Rady

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁵⁶: „Trygg Trafikk jest ogólnokrajową **organizacją pozarządową** zrzeszającą wolontariat na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowiącą łącznik między wolontariatem a władzami publicznymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego”.

Zgodnie z § 2 Statutu, do zadań Krajowej Rady należy:

- poprawa BRD,
- zapewnienie edukacji i informacji o BRD prowadzone w ramach skoordynowanych działań mających na celu przeciwdziałanie wypadkom drogowym,
- tworzenia raportów BRD,
- publikowanie systemu porad w zakresie BRD.

Trygg Trafikk publikuje też na bieżąco aktualizowane fakty i porady w zakresie BRD⁵⁷.

Zgodnie z § 4 Statutu Krajowej Rady, jej członkami mogą być: firmy prywatne, przedsiębiorstwa państwowe, organizacje, gminy, powiaty, grupy interesów, a także osoby fizyczne. Działania *Trygg Trafikk* są finansowane przez dotacje członków, składki członkowskie, dotacje roczne z Ministerstwa Transportu i Komunikacji oraz dotacje roczne branży ubezpieczeniowej koordynowane przez Urząd ds. Przemysłu.

Jednoznacznie więc widać istotną różnicę w kształtowaniu funkcjonowania Krajowych Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce i w Norwegii. W Norwegii w procesie podnoszenia BRD – w tym zgłaszania nowych pomysłów, sugerowania zmian, postulowania nowych rozwiązań, zgłaszania inicjatyw – może uczestniczyć każdy kto stanie się członkiem *Trygg Trafikk*. W Polsce natomiast katalog jednostek biorących udział w pracach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest ustawowo ograniczony, a inicjatywa oddolna (tj. spostrzeżenia społeczeństwa, oceny pozaprawne, oceny pozaekspertckie, oceny indywidualne) mogą mieć miejsce tylko w przypadku arbitralnej zgody na uczestnictwo w pracach Krajowej (Wojewódzkiej) Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na zasadzie głosu doradczego przedstawiciela organizacji pozarządowej, której statutowy zakres działalności obejmuje zagadnienia BRD (art. 140l pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Zarząd norweskiej Krajowej Rady BRD składa się z przewodniczącego, zastępcy przewodniczącego i pięciu członków zarządu oraz czterech zastępców. Walne Zgromadzenie wybiera przewodniczącego, pięciu członków i trzech zastępców. Pracownicy *Trygg Trafikk* wybierają jednego członka z osobistym zastępcą.

⁵⁶ Statut Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*Trygg Trafikk*) z dnia 24 stycznia 1957 r. (w wersji z dnia 22 kwietnia 2008 r.).

⁵⁷ Źródło: www.tryggtrafikk.no.

Tabela 12. Krajowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – zakres prac i posiadane kompetencje

	Polska	Norwegia
Charakter prawny	Międzyresortowy organ administracji publicznej	Organizacja pozarządowa (non-profit)
Uczestnictwo Policji	Tak (osoba wskazana przez Komendanta Głównego Policji)	Nie (fakultatywne jest to możliwe)
Uczestnictwo przedstawicieli zarządów dróg	Tak	Tak
Przewodniczący	Minister właściwy do spraw transportu	Wybrana osoba fizyczna ⁵⁸ według zasad statusu
Finansowanie	Budżet państwa	Dotacje, składki, dotacje roczne Ministerstwa Transportu i Komunikacji, dotacje branży ubezpieczeniowej
Forma prawna działania	Podejmowanie uchwał	Podejmowanie uchwał, przyjmowanie rekomendacji, wysyłanie zaleceń
Formy poprawy BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Proponowanie kierunków polityki państwa, • opracowywanie programów poprawy BRD, • inicjowanie badań naukowych, • inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych, • inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej, • inicjowanie współpracy zagranicznej, • współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, • inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej, • analizowanie i ocena podejmowanych działań, • ustalanie, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego 	<ul style="list-style-type: none"> • Udział w opracowywaniu programów poprawy BRD we współpracy z SV, zarządami dróg powiatowych i zarządami dróg gminnych, • wydawanie poradników i zaleceń dla uczestników ruchu drogowego, • współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, • inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej, • skoordynowanych działań mających na celu przeciwdziałanie wypadkom drogowym, • tworzenie corocznych raportów BRD, • organizator corocznej krajowej Konferencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁵⁹

Źródło: opracowanie własne na podst.: Statutu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*Trygg Trafikk*) z dnia 24 stycznia 1957 r. (w wersji z dnia 22 kwietnia 2008 r.), art. 140 b – 140l polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Wyżej wymienione informacje wyraźnie ukazują różnice pomiędzy rozwiązaniami polskimi a norweskimi. W przypadku Norwegii działania ogólnokrajowej instytucji dbającej o BRD mają charakter bardziej oddolny, bliższy „przeciętnemu” użytkownikowi ruchu drogowego. Rozwiązania te dają w praktyce możliwość uczestnictwa każdego w pracach *Tryg Trafikk* i inicjowania zmian.

⁵⁸ Obecnie funkcję tę pełni Karin Bjørkhaug z wykształcenia ekonomista. Zawodowo pracowała w dziale sprzedaży i marketingu w firmie, która produkuje sprzęt i wyposażenie ze stali nierdzewnej. Źródło: www.tryggtrafikk.no.

⁵⁹ Ostatnia taka konferencja odbyła się w dniu 17 kwietnia 2024 r. w Oslo. Następną konferencja jest zaplanowana na dzień 9 kwietnia 2025 r. w Oslo.

Należy pamiętać o tym, iż norweska Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego posiada swoje oddziały regionalne i lokalne⁶⁰.

Polski system jest bardziej zamknięty na postulaty przeciętnych użytkowników drogi, ale daje większe możliwości wpływu Krajowej Rady BRD na działania legislacyjne, ustawodawcze i praktyczne w sferze stosowania przepisów przez organu sprawujące kontrolę ruchu drogowego.

Zakres sposobu i modelu prowadzenia kampanii wpływających na poprawę BRD pomiędzy obiema instytucjami w Polsce i w Norwegii jest zbliżony. Są to głównie kampanie informacyjne, telewizyjne, radiowe, popularyzowanie wiedzy w obszarach ruchu drogowego, informowanie o negatywnych skutkach wypadków drogowych czy tworzenie poradników dotyczących jazdy samochodem w trudnych warunkach.

4.2.3. Wiodący podmiot odpowiedzialny za BRD

W tej części opracowania należy wskazać podmiot decydujący w zakresie stosowania rozwiązań przeciwdziałających zagrożeniom w BRD w Norwegii. Jest to **Norweski Krajowy Zarząd Dróg** (*Statens vegvesen*, SV), prowadzący w tym zakresie współpracę z UP⁶¹. To organ odpowiedzialny strukturalnie za zarządzanie, badania, planowanie, budowę, eksploatację i utrzymanie dróg krajowych oraz wydawanie rekomendacji oraz zaleceń dla zarządców dróg niższych kategorii. SV wydaje także licencje na krajowe połączenia promowe oraz na transport pasażerski i towarowy, a także przyznaje wyłączne prawa do obsługi krajowych połączeń promowych.

SV realizuje kompleksowe zadania związane z władzą i administracją w dziedzinie drogownictwa. Posiada uprawnienia do wydawania przepisów technicznych, a także określa standardowe wymagania dla wszystkich dróg publicznych (dróg krajowych, dróg powiatowych i dróg gminnych)⁶². Prowadzi także systematyczne analizy BRD na drogach krajowych i wybranych drogach niższych kategorii⁶³. Wydając specjalne raporty, określa obszary niebezpieczne z punktu widzenia zasad BRD⁶⁴. Wskazuje też na bieżące zagrożenia generowane przez infrastrukturę drogową⁶⁵.

Należy zwrócić uwagę na symptomatyczną różnicę pomiędzy zadaniami polskiej GDDKiA, a norweskiej SV. O ile Norweski Krajowy Zarząd Dróg ma wpływ nie tylko na kategorie dróg krajowych w sferze BRD i tym samym może wiążąco wpływać na działania zarządców dróg publicznych niższych kategorii, o tyle polska Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma zawężone kompetencje jedynie do sfery dróg krajowych w zakresie BRD na tychże drogach. Tym samym zadań GDDKiA nie sposób w prosty sposób przenieść na zadania SV.

Statens vegvesen prowadzi także szczegółową analizę przyczynowo-skutkową („analiza dogłębna”) wypadków śmiertelnych w ruchu drogowym, w której bierze się pod uwagę uwarunkowania

⁶⁰ Por.: § 3 Statutu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*Trygg Trafikk*) z dnia 24 stycznia 1957 r. (w wersji z dnia 22 kwietnia 2008 r.

⁶¹ O roli UP (*Utrykningspolitiet*) – w dalszej części opracowania.

⁶² Undersøkelse knyttet til erfaringer med N601 og NEK600:2021 (22.12.2023; 10253059-02-TVFRAP01).

⁶³ Trafikksikkerhetsvurdering av riksvegutene, *Statens vegvesen rapporter nr 899*, 28.02.2023.

⁶⁴ Trafikkulucker og-uhell på E39. Kartlegging av trafikkulucker og-uhell på E39 mellom Sandnes og Stavanger, *Statens vegvesen rapporter nr 909*, 28.04.2023.

⁶⁵ Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo Resultater fra en registrering i 2019/2020. *Statens vegvesen rapporter nr 720*, 24.03.2021.

terenowe, istniejącą organizację ruchu, stan kierowcy, stan pojazdu oraz porę zdarzenia⁶⁶. Nietrudno zauważyć, iż w Polsce tego typu opracowania są przypisane instytucjonalnie co do zasady Policji⁶⁷. Ewentualnie na późniejszym etapie w Polsce zarządcy dróg publicznych lub Krajowa Rada BRD mogą wyciągać z nich wnioski wprowadzając określone zmiany w przepisach obowiązującego prawa, rozwiązaniach z zakresu BRD lub organizacji ruchu drogowego.

W Norwegii analiza systemowa wypadków drogowych (w szczególności tych ze skutkiem śmiertelnym) w kontekście infrastruktury drogowej odpowiadającej za BRD – po podstawowych czynnościach dokonanych przez Policję (UP) na potrzeby postępowania karnego przygotowawczego i sądowego – pozostaje w gestii Norweskiego Krajowego Zarządu Dróg⁶⁸. SV prowadzi także analizę przebiegu łżejszych wypadków drogowych, typu wypadków drogowych oraz ich znaczenia dla niechronionych uczestników ruchu drogowego⁶⁹. W przypadkach, w których działania analityczne, badawcze i naukowe w dziedzinie BRD nie mogą zostać przeprowadzone samodzielnie przez SV, zwraca się on o opinie eksperckie lub analizy do instytutów naukowych. Najczęściej opracowania takie na jego zlecenie wykonuje Instytut Ekonomiki Transportu (TØI)⁷⁰ z siedzibą w Oslo⁷¹.

W Polsce istnieją podobne rozwiązania, w których organy zarządzające ruchem na drogach lub zarządcy dróg publicznych w przypadku uzasadnionych potrzeb mogą skorzystać z opinii biegłego, rzeczoznawcy lub audytora BRD⁷².

Statens vegvesen ponosi też autorytatywną odpowiedzialność za rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych) w celu tworzenia kompleksowego i spójnego systemu transportu drogowego⁷³.

Jedynie w niektórych dziedzinach Storting (jednoizbowy parlament Norwegii) wyznacza krajowe cele polityki transportowej w Norwegii poprzez Krajowy Plan Transportowy. Dokument ten określa priorytety inwestycyjne dla polityki transportowej w Norwegii i jest on poddawany przeglądowi co 4 lata. Tematyka Krajowego Planu Transportowego jest omawiana w innej części opracowania.

⁶⁶ *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022. Statens vegvesen rapporter nr 936, 28.04.2023; Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2021. Statens vegvesen rapporter nr 847, 08.2022. Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019. Statens vegvesen rapporter nr 691, 08.2020. Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2018. Statens vegvesen rapporter nr 256, 06.2019. Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2017. Statens vegvesen rapporter nr 669, 06.2018. Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016. Statens vegvesen rapporter nr 640, 05.2017.*

⁶⁷ Por.: art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o Policji w zw. z Zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

⁶⁸ *Rettledning. Anmeldelse av vegtrafikulykker. Statistisk sentralbyrå, Statens vegvesen, Politidirektoratet. Oslo 2012 (NO-0033).*

⁶⁹ *Tungt møter mykt. Ulykker i by med tunge kjøretøy og myke trafikanter. Statens vegvesen rapporter nr 307, 29.08.2018.*

⁷⁰ Institute of Transport Economics (TØI).

⁷¹ *Sykkel i Oslo – eksponering, ulykker og risiko. Arbeidsdokument 51154, 4460 Eksponeringsdata sykkel i Oslo, 20.06.2017; Litteraturstudie – “Safety in numbers”. Arbeidsdokument 50428, Oslo 20.12.2013.*

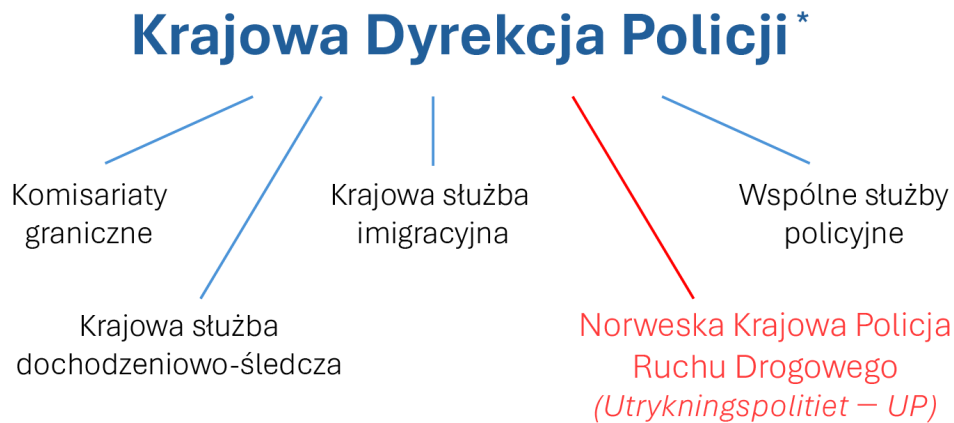
⁷² Por.: § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem oraz art. 24n ustawy o drogach publicznych.

⁷³ Norweska ustawa o inteligentnych systemach transportowych (ITS) w transporcie drogowym z dnia 11 grudnia 2015 r. (publikator: 2015-12-11-101)

4.3. Struktura Policji

Struktura Policji w Norwegii jest określona w norweskiej ustawie o Policji z dnia 4 sierpnia 1995 r. (data wejścia w życie: 1 października 1995 r.)⁷⁴. Na czele Krajowej Dyrekcji Policji stoi Komendant Główny Policji (§ 15 ustawy). Policja strukturalnie podlega pod Ministerstwo Sprawiedliwości i Bezpieczeństwa Publicznego (§ 15 i 16 ustawy).

Rysunek 1. Struktura norweskiej Policji



Źródło: opracowanie własne.

Kluczowe znaczenia dla analizowanej tematyki ma Norweska Krajowa Policja Ruchu Drogowego (*Utrykningspolitiet*, UP)⁷⁵.

4.3.1. *Utrykningspolitiet* (UP) – Krajowa Policja Ruchu Drogowego

Norweska Krajowa Policja Ruchu Drogowego (UP) w ruchu drogowym ponosi **główną odpowiedzialność za sprawowanie kontroli ruchu drogowego. Jest to specjalna agencja w strukturze norweskiej Policji.** Jej zadaniem jest działanie na rzecz poprawy BRD, zwalczanie przestępczości na drogach, a także pomoc i gotowość na wypadek sytuacji kryzysowych, prowadzenie czynności w zakresie wykroczeń w ruchu drogowym oraz opracowywanie nowych metod i materiałów wykorzystywanych w pracy na rzecz BRD. UP bierze udział także w szczegółowym dochodzeniu po śmiertelnych wypadkach drogowych wraz z pracownikami *Statens vegvesen*. Policja opiniuje także niektóre zmiany w przedmiocie zmian stałej organizacji ruchu poprawiające BRD (prędkość, pierwszeństwo, niektóre skrzyżowania, zakazy zatrzymywania się i postoju), jak również lokalizację systemów pomiarowych ATK (punktowych i odcinkowych).

Kompetencje UP opisano w dalszej części opracowania.

⁷⁴ Norweska ustawa o Policji z dnia 4 sierpnia 1995 r. (publikator: 2024-05-31-25)

⁷⁵ W tłumaczeniu dostownym także: „Policja ds. Sytuacji Nadzwyczajnych w ruchu drogowym”, „Policja w nagłych wypadkach”, „Policja nadzwyczajna”, „Policja specjalna drogowa”.

Struktura UP różni się od ogólnej struktury Policji ze względu na swój specyficzny charakter i jest zorganizowana odrębnie. Norwegia jest podzielona na 5 dystryktów UP:

1. **Wschód:** Okręgi Policji Wschód i Innlandet,
2. **Południe:** Agder i południowo-wschodnie Okręgi Policji,
3. **Zachód:** Południowo-Zachodni i Zachodni Okręg Policji,
4. **Środek:** Okręgi Policji Møre og Romsdal i Trøndelag,
5. **Północ:** Okręgi Policji Nordland, Troms i Finnmark.

Siedzibą UP jest Stavern (powiat Vestfold).

4.3.2. Automatyczna kontrola ruchu drogowego – istotna rola *Utrykningspolitiet*

Jedną z istotnych funkcji UP jest sprawowanie kontroli ruchu drogowego za pośrednictwem systemu automatycznej kontroli ruchu drogowego (ATK). Norweski Zarząd Dróg Krajowych (SV) i UP współpracują w zakresie zautomatyzowanej kontroli ruchu (ATK) i kryteriów jej stosowania⁷⁶. Zgodnie z kryteriami tworzenia punktu kontrolnego ATK bierze się pod uwagę:

- otoczenie drogi i uwarunkowania lokalne,
- stan techniczny drogi publicznej,
- liczbę wypadków drogowych na danym odcinku drogi publicznej,
- ocenę odcinka drogi, który powinien być objęty systemem,
- decyzję co do sposobu wyboru systemu (kontrola „punktowa” lub kontrola „odcinkowa”),
- kryterium średnich prędkości na danym odcinku drogi,
- wyjątki od kryteriów ogólnych (tunele, długości tuneli, lokalne warunki geograficzne/geometria drogi, w przypadku których przeprowadzenie zwykłych kontroli policyjnych przez UP może być utrudnione).

SV przeprowadza analizy i przedstawia propozycje lokalizacji systemu ATK (punktowego lub odcinkowego) w oparciu o gromadzone dane dotyczące bezpieczeństwa drogowego, statystyki wypadków oraz ww. kryteria. **Ostateczna decyzja zapada jednak po uzyskaniu pisemnej opinii UP.**

SV jest odpowiedzialny za sprzęt i pomiary, natomiast UP i specjalny wydział ATK w UP (policyjne centrum ATK) w imieniu Policji decydują, które kamery powinny być aktywne i jak długo⁷⁷.

Porównując norweskie rozwiązania z systemem polskim, należy wskazać, iż zupełnie odmiennie kształtuje się rola Policji w funkcjonowaniu systemów ATK. W Polsce zagadnienie automatycznych kontroli ruchu drogowego za pośrednictwem punktowych lub odcinkowych pomiarów prędkości zostało przekazane do odrębnej instytucji jaką jest Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD)⁷⁸.

⁷⁶ Veileder til Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafik kontroll (ATK). 27.04.2021; Veileder til Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafik kontroll (ATK). 20.03.2023.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Por.: art. 54 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r., art. 20b – 20e ustawy o drogach publicznych, art. 129a ustawy Prawo o ruchu drogowym, § 18 Zarządzenie nr 58/2011 z dnia 15 grudnia 2011 r. Głównego Inspektora Transportu Drogowego w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego.

Tabela 13. Udział Policji w automatycznej kontroli ruchu drogowego

	Polska	Norwegia
Wniosek w zakresie lokalizacji punktu/odcinka pomiarowego	Zarządca drogi publicznej lub Główny Inspektor Transportu Drogowego	Statens vegvesen (SV) lub Utrykningspolitiet (UP)
Likwidacja punktu pomiarowego	Zarządca drogi publicznej lub Główny Inspektor Transportu Drogowego	Statens vegvesen (SV) lub Utrykningspolitiet (UP)
Koszt budowy punktu pomiarowego	Zarządca drogi publicznej (dla dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich) lub Główny Inspektor Transportu Drogowego (dla dróg krajowych)	Statens vegvesen (SV)
Obsługa punktu /odcinka pomiarowego	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Utrykningspolitiet (UP)
Nakładanie mandatów karnych (prowadzenie postępowania – ujawnienie wykroczenia)	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Utrykningspolitiet (UP)
Przeznaczenie dochodów z uregulowanych mandatów	Krajowy Fundusz Drogowy z przeznaczeniem na poprawę BRD lub budowę/przebudowę dróg krajowych	Budżet państwa

Źródło: opracowanie własne.

Norweskie policyjne centrum ATK (funkcjonujące w ramach UP) identyfikuje kierowcę i wystawia mandat, a w razie potrzeby może także zatrzymać elektronicznie prawo jazdy. W razie konieczności prowadzi także niezbędne dodatkowe czynności wyjaśniające. Jest także skutecznie prawnie umocowane do wszczynania postępowań wykroczeniowych (karnych) i nakładania mandatów karnych. W Polsce skuteczne funkcjonowanie systemu automatycznego nadzoru nad kierującymi jest znacznie utrudnione z przyczyn proceduralnych, jak również niedoskonałości obowiązujących przepisów, które w obecnym brzmieniu uniemożliwiają skuteczne i efektywne ściganie sprawców wykroczeń ujawnianych urządzeniami rejestrującymi, przez co znaczny ich odsetek pozostaje bezkarnych. Duża część ujawnionych wykroczeń za pośrednictwem urządzeń automatycznej kontroli prędkości w Polsce pozostaje bez pokrycia w formie nałożonej grzywny, na skutek **braku reakcji** właściciela pojazdu / kierującego pojazdem na pierwsze wezwanie GITD, związane z ustaleniem okoliczności sprawy celem ustalenia skonkretyzowanego sprawcy wykroczenia⁷⁹. W konsekwencji, efektywne ściganie sprawców wykroczeń ujawnianych za pomocą urządzeń automatycznej kontroli prędkości w Polsce jest ograniczone.

⁷⁹ Należy wskazać, iż zareagowanie na pierwsze wezwanie GITD przez właściciela pojazdu / kierującego pojazdem powoduje, iż GITD zdobywa informacje niezbędne (w tym dane kierującego pojazdem) do natożenia mandatu karnego lub złożenia wniosku o ukaranie do sądu, do czego ma już uprawnienia w świetle przepisów ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Uboocznie należy wskazać, iż wielu właścicieli pojazdów / kierujących pojazdami celowo nie udziela jakiegokolwiek odpowiedzi GITD lub opóźnia ich udzielanie licząc na przedawnienie karalności i wykonania kary w oparciu o art. 45 § 1 Kodeksu Wykroczeń (1 rok – w przypadku braku wszczęcia postępowania, 2 lata – w przypadku skutecznego wszczęcia postępowania w okresie 1 roku). GITD nie posiada stosownych mechanizmów prawnych, którymi mógłby zapobiec takim sytuacjom, a podejmowanie dodatkowych czynności wyjaśniających jest ograniczone proceduralnie oraz niejednokrotnie niemożliwe do przeprowadzenia ze względu na upływ czasu w kontekście art. 45 § 1 Kodeksu Wykroczeń.

Przedmiotowy problem nie istnieje w Norwegii ze względu na to, iż Policja jest wyraźnie wskazana w norweskiej ustawie o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r.⁸⁰ jako organ mogący prowadzić postępowanie wyjaśniające, a następnie występować w postępowaniach sądowych w przedmiocie złożonych wniosków o ukaranie. Dotyczy to także czynności związanych z norweskim systemem ATK.

Więcej na temat procedury i działań norweskiej Policji w tym i innych zakresach – w dalszej części opracowania.

4.3.3. Widoczność Policji na drodze a poziom bezpieczeństwa drogowego

Zgodnie z § 1 norweskiej ustawy o Policji jednym z działań tej służby są „działania prewencyjne”⁸¹. Z kolei § 2 ust. 2 norweskiej ustawy o Policji kładzie nacisk na profilaktykę i działania „zapobiegawcze”⁸². Zgodnie z § 6 norweskiej ustawy o Policji, jej działania muszą być obiektywne, a interwencji nie podejmuje się tam, gdzie nie wymaga tego sytuacja⁸³.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż samo egzekwowanie prawa nie musi wiązać się z podejmowaniem fizycznej interwencji przez UP zakończonej nałożeniem mandatu karnego na kierującego pojazdem. W Norwegii główną rolą organów ścigania jest „odstraszanie” użytkowników dróg od popełniania wykroczeń, zwłaszcza związanych z przekroczeniem prędkości, prowadzeniem pod wpływem alkoholu i narkotyków, a także nieuwagą w ruchu drogowym⁸⁴. Przejawia się to w ustandaryzowanych patrolach Policji, która teoretycznie w świetle norweskiej ustawy o Policji może bez powodu przeprowadzać rutynowe kontrole ruchu drogowego. Zgodnie z § 7 ust. 3 norweskiej ustawy o Policji celem nadrzędnym tej służby jest „zapobieganie przestępstwom lub powstrzymaniem przed ich popełnieniem”, w tym także w zakresie „regulowania (przestrzegania zasad) ruchu drogowego”.

Porównując polskie ustawodawstwa w kontekście norweskich regulacji, daje się zauważyć, iż przed polską Policją stawia się cele polegające na „ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego” oraz „wykrywaniu przestępstw i wykroczeń oraz ścigania ich sprawców” (art. 1 ust. 2 pkt 4 ustawy o Policji). Innymi słowy polski system funkcjonowania Policji zakłada odgórnie nacisk na wykrywanie, interwencję i sankcjonowanie zachowań nieliczących z prawem, natomiast system norweski kładzie nacisk najpierw na zapobieganie, profilaktykę i powstrzymanie, a dopiero potem na sankcjonowanie naruszeń przepisów prawa. Tak ukształtowane zadania Policji, przekładają się na pracę UP. Konsekwencją tego jest to, iż **w Norwegii kładzie się olbrzymi nacisk na obecność i widoczność Policji na drodze** – nawet takiej, która nie podejmuje żadnych czynności, a po prostu jest widoczna dla uczestników ruchu drogowego. Nie bez znaczenia jest także to, iż działania Policji w Norwegii mają szerokie poparcie społeczne (należy przypomnieć, iż 92% obywateli Norwegii obdarza Policję zaufaniem), a społeczeństwo – realizując zasadę norweskiego *dugnaðr* – wspiera Policję w działaniach prewencyjnych⁸⁵.

⁸⁰ Por.: § 223 i 225 norweskiej ustawie o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25)

⁸¹ Ustawa o Policji z dnia 4 sierpnia 1995 r. (publikator: 2024-05-31-25)

⁸² Ustawa o Policji z dnia 4 sierpnia 1995 r. (publikator: 2024-05-31-25).

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ R.S. Larsen, *The Keys to Road Safety Success in Norway*, Oslo, 09.07.2024., s. 2.

⁸⁵ Ibidem.

Utrykningspolitiet prowadzi szeroko zakrojone kampanie informacyjne na portalach społecznościowych, zachęcające do ostrożności w ruchu drogowym, śledzone przez obywateli Norwegii⁸⁶. Ukazywane są tam relacje z codziennej pracy UP w zakresie sprawowania kontroli ruchu drogowego, gdzie niejednokrotnie ukazuje się jedynie wizualną obecność Policji na drodze.

4.4. Zasady ruchu na drogach

Zasady ruchu drogowego w Norwegii są regulowane zasadniczo przez dwa akty prawne:

- ustawę Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. dotyczącą ruchu pojazdów silnikowych⁸⁷,
- ustawę Przepisy dotyczące ruchu drogowego i pieszego z dnia 21 marca 1986 r. zawierającą przepisy dotyczące ruchu pieszego i rowerowego⁸⁸.

Istnieją też dodatkowe przepisy doprecyzowujące zasady ruchu poszczególnych uczestników ruchu drogowego, jednak analiza ich na tym etapie nie jest kluczowa z punktu widzenia celu niniejszego opracowania.

4.4.1. Drogi publiczne i niepubliczne

Kluczową zasadę dotyczącą ruchu drogowego przedstawia § 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r., gdzie wskazano, iż zasady ruchu drogowego stosuje się do dróg publicznych (tj. dróg krajowych, powiatowych i gminnych) oraz „*innych miejsc ogólnodostępnych gdzie zwyczajowo odbywa się ruch pojazdem silnikowym*”. To istotna różnica pomiędzy polskim systemem obowiązywania przepisów z zakresu ruchu drogowego. Zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt 1 polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym przepisy ustawy stosuje się na drogach publicznych, w strefach ruchu i w strefach zamieszkania. Natomiast co do zasady – poza tymi obszarami, czyli na drogach wewnętrznych położonych poza strefą ruchu i strefą zamieszkania – przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym nie stosuje się. Wyjątkiem są sytuacje opisane w art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa kwestia ma zasadnicze znaczenia dla czytelności prawnych rozwiązań w zakresie ruchu drogowego. **W Norwegii niezależnie od tego, czy uczestnik ruchu drogowego znajduje się na drodze publicznej, czy na drodze wewnętrznej, ma obowiązek przestrzegać przepisów ruchu drogowego. Natomiast w Polsce sytuacja jest zależna od tego jaki status ma droga, po której porusza się pojazd⁸⁹. Rozwiązanie polskie z pewnością nie sprzyja czytelności i transparentności systemu zarządzania ruchem na drogach oraz interpretacji wykroczeń i wypadków w ruchu drogowym przez funkcjonariuszy Policji.**

Odnosząc się do hierarchii dyrektyw w ruchu drogowym, należy wskazać, iż zarówno polski system jak i norweski system przewiduje analogiczne rozwiązania. Pierwszeństwo mają (I) polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, następnie (II)

⁸⁶ Instagram: #utrykningspolitiet: <https://www.instagram.com/explore/tags/utrykningspolitiet/>. Facebook: <https://www.facebook.com/utrykningspolitiet/>.

⁸⁷ Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116)

⁸⁸ Przepisy dotyczące ruchu drogowego i pieszego z dnia 21 marca 1986 r. (publikator: ZA-2022-06-17-1049)

⁸⁹ Możliwe są następujące stany faktyczne: (1) ruch na drodze publicznej, (2) ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania, (3) ruch na drodze wewnętrznej w strefie ruchu, (4) ruch na drodze wewnętrznej w strefie zamieszkania, (5) ruch na drodze wewnętrznej położonej poza strefą ruchu i strefą zamieszkania.

sygnały świetlne, dalej w kolejności (III) dyspozycje znaków drogowych pionowych i poziomych, a na końcu (IV) zasady ogólne ustawy Prawo o ruchu drogowym⁹⁰.

4.4.2. Procedury zarządzania BRD przy pomocy znaków i sygnałów drogowych

Norweski Zarząd Dróg Krajowych (SV), zarządcy dróg powiatowych i zarządcy dróg gminnych proceduralnie odpowiadają za zarządzanie ruchem na drogach publicznych. Potwierdza to regulacja § 5 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. W Polsce zadania te wykonują wyodrębnione organy zarządzające ruchem na drodze (art. 10 ust. 3 – 6 polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).

W przypadkach obu państw dokonanie zmiany organizacji ruchu odbywa się w drodze zatwierdzenia dokumentacji inżyniersko-technicznej zawierającej sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń BRD. W Polsce zgodnie z § 4 i 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem taka dokumentacja nazywa się „projektem organizacji ruchu”, natomiast w Norwegii jest to „plan znaków i oznakowania dróg” (*Skilt-og vegoppmerkingsplan*)⁹¹.

Zważywszy na brak rozdzielenie funkcji „zarządu drogą” i „zarządzania ruchem na drogach”, w Norwegii procedura zmiany organizacji ruchu jest szybsza, prostsza i niewymagająca dużej liczby uzgodnień. Pozwala to na szybszą reakcję w przypadku konieczności dokonania postulowanej poprawy w zakresie BRD na danym odcinku drogi. Istotnym jest także to, iż **norweska Policja nie uczestniczy w procedurze zmiany organizacji ruchu w każdorazowym przypadku, a jedynie przy niektórych rodzajach znaków drogowych oraz na niektórych kategoriach dróg**⁹².

Tabela przedstawiająca ogólny zarys procedury zmiany stałej organizacji ruchu w Polsce i w Norwegii znajduje się w załącznikach (Załącznik nr 2).

Udział norweskiej Policji⁹³ w procedurze zmiany organizacji ruchu na drogach publicznych ma miejsce głównie w obszarach:

- podnoszenia lub obniżania dopuszczalnej prędkości na wybranych odcinkach dróg;
- zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniach klasycznych oraz skrzyżowaniach o ruchu okrężnym;
- miejsc potencjalnych kolizji niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów) z pojazdami mechanicznymi – przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów.

⁹⁰ Por.: art. 5 ust. 1 – 3 polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz § 5, 9 i 10 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116)

⁹¹ Pkt 2.1 z *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046. Statens vegvesen*. Luty 2009, Oslo., s. 9 – 12.

⁹² *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046. Statens vegvesen*. Luty 2009, Oslo., s. 11.

⁹³ § 26–29 ustawy Przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).

Efektom tego jest to, iż norweska Policja nie zajmuje się oceną elementów takich jak: lokalizacja znaków informacyjnych, lokalizacja znaków kierunku i miejscowości, tworzeniem odcinków tranzytowych dla ruchu pojazdów ciężkich czy lokalizacją znaków ostrzegawczych dotyczących szlaków migracji dzikich zwierząt. W tego typu sprawach decyzję w zakresie oznakowania podejmuje samodzielnie norweski właściwy zarządca drogi publicznej danej kategorii. W razie potrzeby zasięga on fakultatywnie opinii wybranej instytucji. Natomiast w Polsce zadania Policji w przedmiotowym zakresie dotyczą opiniowania absolutnie wszystkich metod organizacji ruchu – począwszy od lokalizacji pojedynczych słupków blokujących U-12c⁹⁴ lokalizowanych na chodniku przy drodze powiatowej o znikomym natężeniu ruchu drogowego, a kończąc na opiniowaniu rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na wielopoziomym węźle drogi ekspresowej z drogami niższych kategorii z łącznicami i sygnalizację świetlną na skrzyżowaniach wchodzących w skład węzła⁹⁵.

Istotną różnicą jest także to, iż dla każdej kategorii drogi w Polsce prowadzi się odrębną ewidencję zmian stałej organizacji ruchu, natomiast zmiany na drogach publicznych w Norwegii są ewidencjonowane w norweskim banku danych drogowych (*Nasjonal vegdatabank*, NVDB).

4.4.3. Wymagania w zakresie projektowanych zmian w organizacji ruchu

Wpływ na BRD już na poziomie projektowania dróg mają wymagania dotyczące rozwiązań na poziomie stosowania znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w projektach organizacji ruchu (Polska) lub planach znaków i oznakowania dróg (Norwegia). Zasadniczo systemy wprowadzania takich zmian są zbliżone, choć istnieją pewne różnice.

Tabela 14. Wymagania dotyczące projektowania zmian w organizacji ruchu mających wpływ na poziom BRD

	Polska	Norwegia
Nazwa	Projekt organizacji ruchu	Plan znaków i oznakowania dróg (<i>Skilt-og vegoppmerkingsplan</i>)
Skala	Skale zasadnicze: 1:500, 1:1000 Skale dopuszczane: 1:2000 lub szkic bez skali.	Skale zasadnicze: 1:200 lub 1:500 Skale dopuszczane: 1:100, 1:1000, 1:2000, 1:5000.
Format opracowania	Nieokreślony (w gestii projektanta)	Format A3
Wymogi podstawowe	<ul style="list-style-type: none"> Oznaczenie znaków istniejących, oznaczenie znaków przeznaczonych do likwidacji, oznaczenie znaków projektowanych, parametry geometrii drogi 	<ul style="list-style-type: none"> Oznaczenie znaków istniejących, oznaczenie znaków przeznaczonych do likwidacji, oznaczenie znaków projektowanych, oznaczenie kierunku północnego, oznaczenie budynków, nazwa i numer drogi, oznaczenie wód płynących
Kolorystyka oznakowań poziomych na planie sytuacyjnym	Nieokreślona (w gestii projektanta)	Kolor zielony – białe oznakowanie poziome drogowe, kolor pomarańczowy – żółte oznakowanie poziome drogowe

⁹⁴ Por.: pkt 5.5 z Załącznika nr 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

⁹⁵ Por.: § 7 ust. 2 pkt 1 – 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

	Polska	Norwegia
Wymogi dodatkowe (w sytuacjach niejasnych lub wymagających pogłębionej analizy dokumentacji)	<p>Dołączenie do projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • profilu podłużnego lub przekroju poprzecznego drogi, • danych o istniejącym lub prognozowanym natężeniu ruchu, z uwzględnieniem struktury kierunkowej na skrzyżowaniach i struktury rodzajowej 	<p>- Stworzenie rysunków pomocniczych (Q) obrazujących ewentualne kolizje czytelności oznakowania z:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rowami i balustradami; • masztami; • kablami przebiegającymi nad drogą; • liniami wysokiego napięcia; • drzewami, roślinnością i nasadzeniami (zielen przydrożna); • ukształtowanie powierzchni; <p>- Analiza istniejącego natężenia ruchu drogowego oraz prognoz</p>
Rozstrzygnięcie wątpliwości	Opinia rzeczoznawcy, opinia biegłego, opinia BRD, opinia Policji	Opinia Policji, opinia biegłego, opinia <i>Transportøkonomisk institutt</i> (TØI)
Uprawnienia projektanta	Brak	<ul style="list-style-type: none"> • ukończone studia wyższe, • możliwe wymaganie doświadczenia przy bardziej skomplikowanych opracowaniach na podstawie oświadczenia projektanta.

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460); norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116); *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046*. Statens vegvesen. Luty 2009; polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.; rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Widoczna jest zasadnicza różnica w szczegółowości opracowań. Wydaje się, iż od projektów zmian organizacji ruchu w Norwegii („*plan znaków i oznakowania dróg*”) wymagana jest większa szczegółowość. Ze względu na zróżnicowaną rzeźbę terenu, w norweskich opracowaniach zwraca się szczególną uwagę na relację ukształtowania powierzchni i elementów przyrody nieożywionej na miejsce lokalizacji poszczególnych znaków drogowych i rozwiązań poprawiających BRD. Różnicą jest także wymóg posiadania w Norwegii odpowiedniej wiedzy inżyniersko-projektowej i/lub doświadczenia przy projektowaniu zmian w stałej organizacji ruchu.

4.4.4. Katalog stosowanych znaków i sygnałów drogowych

System stosowanych znaków drogowych i sygnałów drogowych w obu analizowanych państwach ma swoje źródło w dokumencie „Konwencja o ruchu drogowym – Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz Akt Końcowy” (Konwencja Genewska) z dnia 19 września 1949 r. Niemniej w każdym z krajów istnieją istotne różnice w kwalifikacji znaków drogowych.

Tabela 15. Katalog znaków i sygnałów drogowych

Standard Konwencji Genewskiej	Polska	Norwegia
Znaki ostrzegawcze	Znaki ostrzegawcze	<ul style="list-style-type: none"> Znaki ostrzegawcze, znaki ustąpienia pierwszeństwa przejazdu i pierwszeństwa przejazdu
Znaki zakazu	Znaki zakazu	Znaki zakazu
Znaki nakazu	Znaki nakazu	Znaki nakazu
Znaki informacyjne	Znaki informacyjne	<ul style="list-style-type: none"> Znaki informacyjne, znaki z informacjami o bezpieczeństwie ruchu, znaki serwisowe
Tablice przed drogowskazami Tablice miejscowości i szlaków drogowych	Znaki kierunkowe i miejscowości	Znaki kierunkowe
-	Znaki uzupełniające	<ul style="list-style-type: none"> Znaki podrzędne znaki cząstkowe
-	Urządzenia BRD	Znaki znacznikowe
-	Oznakowanie poziome	Oznakowanie poziome
Ilość znaków drogowych	Ok. (~) 400 znaków pionowych ⁹⁶	Ok. (~) 280 znaków pionowych ⁹⁷

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460); rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach; Konwencji o ruchu drogowym. Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz akt końcowy podpisany w Genewie dnia 19 września 1949 r.

W norweskim systemie istnieje nieco inny podział klasyfikacyjny znaków drogowych aniżeli w polskich regulacjach. Kluczową różnicą rzucającą się w oczy jest mniejsza liczba znaków drogowych w oficjalnym katalogu oraz fizycznie mniejsza liczba znaków na drogach. **Norweska administracja drogowa wychodzi ze słusznego założenia, iż „przeznakowanie” dróg nie sprzyja czytelności przedpola kierującego pojazdem⁹⁸. Ma to swoje odzwierciedlenie na drogach publicznych w Norwegii, gdzie znaki drogowe stosuje się tylko tam, gdzie jest to niezbędnie konieczne. Koresponduje to z § 3 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym⁹⁹, w którym wskazuje się, iż to na kierującym pojazdem spoczywa odpowiedzialność w zakresie właściwej oceny geometrii drogi publicznej, właściwej**

⁹⁶ Bez uwzględniania tabliczek uzupełniających stosowanych pod znakami drogowymi. Liczba uśredniona znaków podana w przybliżeniu ze względu na dynamicznie zmieniające się przepisy.

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Pkt 4, 4.1. 4.1.1, 4.1.3 z *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046*. Statens vegvesen. Luty 2009.

⁹⁹ Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116)

oceny mogących wystąpić zagrożeń, obowiązku zwracania uwagi na innych uczestników ruchu drogowego oraz liczenia się z osobami, które mieszkają lub przebywają przy drodze.

W Polsce natomiast niejednokrotnie organy administracji publicznej (w tym w szczególności organy zarządzające ruchem na drogach) wychodzą z założenia, iż o każdym potencjalnym zagrożeniu w BRD kierujący pojazdem musi być bezwzględnie poinformowany za pomocą odpowiedniego znaku drogowego. Konsekwencją tego jest istotne „przeznakowanie” dróg publicznych w Polsce.

Znaczącą kwestią, którą warto poruszyć, jest istnienie w Norwegii „znaku z informacjami o bezpieczeństwie ruchu drogowego” wprowadzonego do norweskiego systemu BRD 27 listopada 2008 r. W polskim systemie zarządzania ruchem na drogach (w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach) nie znajdziemy stosownego odpowiednika.

Zgodnie z § 12a i § 12b norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. znak ten „przekazuje komunikaty związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego” (znak nr 590). Tarcza tego znaku jest tworzona indywidualnie i może bazować na fotografiach z życia codziennego użytkowników dróg. Zatwierdzenie wzoru tarczy i miejsce zastosowania takiego znaku jest konsultowane ze *Statens vegvesen*. Znak ten ma w przystępny sposób zachęcić do przestrzegania podstawowych zasad BRD. Przykładowy taki znak zilustrowano na grafice obok („Husk bilbelte” – „Pamiętaj o pasach bezpieczeństwa”).

Rysunek 2. Przykład znaku nr 590 – „znak z informacjami o bezpieczeństwie ruchu drogowego”



Źródło: § 12a i 12b norweskiej ustawy Przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r.

4.4.5. Zarządzanie prędkością na drogach publicznych

Zgodnie z § 6 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. wskazuje się, iż kierujący pojazdem musi dostosować prędkość do miejsca, warunków na drodze, widoczności i warunków ruchu w taki sposób, aby nie stwarzać niebezpieczeństwa lub niedogodności dla innych osób. Ma też w jak najmniejszym stopniu utrudniać ruch i nie może go zakłócać. Norweski ustawodawca wychodzi z założenia, że kierowca musi „zawsze mieć pełną kontrolę nad pojazdem”. Analogiczne wymogi są stawiane polskim kierowcom w art. 19 ust. 1 polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Analizę należy zacząć od ustawowo obowiązujących limitów prędkości. Na tym polu prezentują się dwie zasadnicze różnice w zakresie dopuszczalnej prędkości poza obszarami zabudowanymi.

Tabela 16. Zarządzanie prędkością

	Polska	Norwegia
Obszar zabudowany	50 km/h	50 km/h
Obszar niezabudowany (zasada)	90 km/h	80 km/h
Obszar niezabudowany (droga ekspresowa)	Zasada: 120 km/h* Opcja: możliwość obniżenia przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad	Zasada: 80 km/h Opcja: 80 – 90 km/h (regulowane za pomocą znaków drogowych podwyższających dopuszczalną prędkość przez <i>Statens vegvesen</i>)
Obszar niezabudowany (autostrada)	Zasada: 140 km/h Opcja: możliwość obniżenia przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad	Zasada: 80 km/h Opcja: 80 – 110 km/h (regulowane za pomocą znaków drogowych podwyższających dopuszczalną prędkość przez <i>Statens vegvesen</i>)

* 100 km/h na drodze ekspresowej jednojezdniowej.

Źródło: opracowanie własne na podst.: polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.; norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116); norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).

Po pierwsze, w norweskich regulacjach prawnych prędkość pojazdów w obszarze niezabudowanym z założenia wynosi 80 km/h. Jest niższa niż w Polsce. Jedynie w uzasadnionych przypadkach – po opinii Policji (UP) oraz analizie *Statens vegvesen* – można ją podnieść za pomocą odpowiednich znaków drogowych.

Po drugie, w polskich regulacjach prawnych (art. 21 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym) poza obszarem zabudowanym prędkość można zmniejszać jeśli przemawiają za tym względy BRD. Niemienia to jednak faktu tego, iż prędkości wyjściowe są wyższe aniżeli w Norwegii.

Innymi słowy, regulacje norweskie są bardziej ostrożnościowe, prewencyjne i zapobiegawcze. SV, na skutek przeprowadzonych analiz i statystyk wypadków na użytkowanych drogach publicznych, może rozważyć podniesienie dopuszczalnej prędkości po uzyskaniu uprzedniej opinii UP¹⁰⁰.

W Polsce sytuacja kształtuje się odmiennie. Najpierw *ex cathedra* dopuszcza się do użytkowania drogę publiczną w obszarze niezabudowanym, wybudowaną w określonych parametrach technicznych, z dopuszczeniem na niej ustawowo określonej prędkości (np. 140 km/h, 120 km/h lub 90 km/h), a potem w przypadku powstawania niebezpiecznych zdarzeń drogowych (wypadki śmiertelne, liczne wykroczenia, kolizje) rozważa się wprowadzanie ograniczeń prędkości¹⁰¹.

W Norwegii dostrzegalne jest zatem odwrócenie podejścia do sposobu zarządzania prędkością na drogach publicznych. Rozwiązanie takie może mieć pozytywny wpływ na osiągnięcie optymalnego poziomu dopuszczalnej prędkości, a w konsekwencji właściwego poziomu BRD na danej drodze publicznej.

¹⁰⁰ Por.: § 26 Norweskie przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).

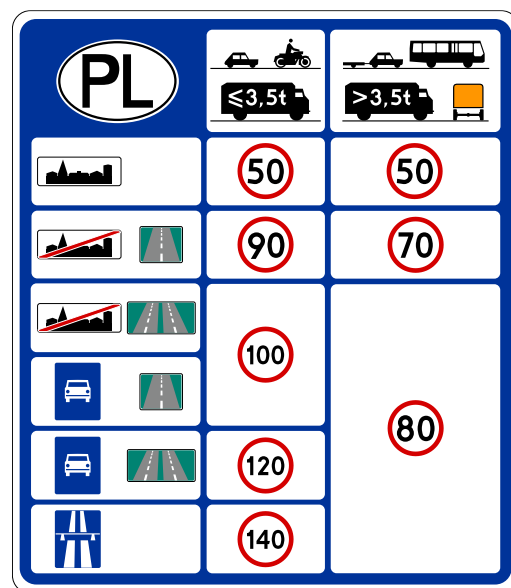
¹⁰¹ Należy wskazać, iż tego typu podejście wciąż pokutuje wśród zarządców dróg w Polsce, chociaż przeciwdziałają temu audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone w trybie art. 24i oraz 24j ustawy o drogach publicznych.

Uwadze nie może uciec także to, iż polskie regulacje art. 20 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadzają dystynkcję stanów faktycznych w zależności od rodzaju pojazdów (samochód osobowy, motocykl lub samochód ciężarowy do 3,5 tony, zespół pojazdów, pojazdy nienormatywne) w odniesieniu do dopuszczalnych prędkości. Konsekwencją tego jest, wielokrotnie zarzucany polskim organom zarządzającym ruchem na drogach, brak czytelności zasad obowiązujących ograniczeń prędkości na drogach publicznych. Namacalnym przykładem tego stanu faktycznego jest kształt znaku drogowego D-39 „dopuszczalne prędkości” w zestawieniu z analogicznym znakiem informacyjnym 560.1 „tablica informacyjna o warunkach drogowych i ruchu” w Norwegii.

Rysunek 3. Znak 560.1 „tablica informacyjna o warunkach drogowych i ruchu”



Rysunek 4. Znak D-39 „dopuszczalne prędkości”



Źródło: § 12 pkt 560 (przykład) norweskiej ustawy przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r.

4.4.6. BRD w rejonie robót drogowych

Na BRD w sposób wydatny wpływa także prawidłowe zabezpieczenie i oznakowanie robót drogowych. Miejsca takie stanowią naturalne zagrożenie i wymagają szczególnej ostrożności od kierujących pojazdami. Zasady dokonywania czasowych zmian w organizacji ruchu kształtują się inaczej w systemie norweskim, aniżeli w systemie polskim. Jedną z istotnych różnic jest to, iż w świetle § 32 i 33 norweskiej ustawy przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r., **norweska Policja nie uczestniczy w uzgadnianiu miejsc, uzgadniania planu i sposobu zabezpieczenia robót.**

Niemniej, jak ukazuje odpowiednia tabela zamieszczona w załącznikach (Załącznik nr 3), pomiędzy Polską i Norwegią istnieją znaczące różnice w sposobie korygowania nieprawidłowości w oznakowaniu robót drogowych. Kluczową różnicą jest to, iż zgodnie z § 34 ust. 1 norweskiej ustawy – Przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r., Policja lub właściwy zarządca drogi – w przypadku

stwierdzenia, iż istniejące oznakowanie robót zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowemu – ma prawną kompetencję do natychmiastowego przerwania (wstrzymania) robót.

Jednocześnie osoba odpowiedzialna za nadzorowanie robót drogowych otrzymuje od Policji lub zarządcy drogi naganę za wykryte nieprawidłowości. W przypadku otrzymaniu w ciągu roku dwóch nagan za nieprawidłowe utrzymanie czasowej organizacji ruchu drogowego w miejscu robót drogowych, osobie takiej cofa się możliwość nadzorowania robót drogowych na drodze publicznej na okres jednego roku¹⁰². Tym samym niewłaściwe oznakowanie robót drogowych zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego przekłada się na życie zawodowe i osobiste osoby odpowiedzialnej za wykonywanie robót drogowych.

Jest to znacząca różnica w stosunku do rozwiązań polskich, gdzie osoba (jednostka) odpowiedzialna za utrzymanie czasowej organizacji ruchu¹⁰³ w przypadku nieprawidłowego wniesienia czasowej organizacji ruchu w miejscu robót drogowych ryzykuje zasadniczo jedynie odpowiedzialnością wykroczeniową z art. 84 ustawy Kodeks Wykroczeń¹⁰⁴ lub art. 85 § 1 Kodeksu Wykroczeń¹⁰⁵. **W żadnym przepisie polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym lub polskiej ustawy o drogach publicznych zarządca drogi publicznej nie ma także możliwości wstrzymania robót drogowych w formie decyzji administracyjnej lub cofnięcia możliwości nadzorowania robót drogowych wobec kierownika robót (budowy)**¹⁰⁶.

Jedyny mechanizm który istnieje to groźba (możliwość) wygaszenia przez zarządcę drogi publicznej decyzji zezwalającej na zajęcie pasa drogowego z art. 162 § 1 pkt 2 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego i naliczanie od danej daty kar pieniężnych za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia w trybie art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych. Wywołuje to u wykonawcy reakcję polegającą na tym, iż zaczyna on rozważać (na zasadzie zysków i strat) umieszczenie wszystkich znaków drogowych i urządzeń BRD przewidzianych w zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu.

4.4.7. Wymogi dla niechronionych uczestników ruchu drogowego

Na szczególną uwagę zasługują norweskie Przepisy dotyczące stosowania środków ochrony indywidualnej podczas kierowania pojazdem mechanicznym z dnia 1 października 1979 r.¹⁰⁷ W polskim systemie prawa brak jest analogicznej ustawy, a kwestie dotyczące środków ochrony indywidualnej są umiejscowione jedynie w niektórych częściach polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Warto tutaj wspomnieć **obowiązek stosowania kasków ochronnych (rowerowych) przez dzieci do 15. roku życia, przy poruszaniu się po drodze publicznej niektórymi rodzajami pojazdów** (np. mały

¹⁰² § 34 ust. 2 norweskiej ustawy przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r.

¹⁰³ § 11 pkt 2 w zw. z § 12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

¹⁰⁴ Mandat w wysokości 150 PLN zgodnie z Tabelą B z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń.

¹⁰⁵ Mandat w wysokości 400 PLN zgodnie z Tabelą B Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń.

¹⁰⁶ Analogiczna regulacja do norweskiej istnieje w Polsce jedynie w zakresie przerwania imprezy przez Policję odbywającej się w trybie „wykorzystania dróg w sposób szczególny” na podstawie art. 65 – 75j ustawy Prawo o ruchu drogowym (art. 65g pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym – uprawnienie Policji do przerwania imprezy zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego).

¹⁰⁷ Ustawa przepisy dotyczące stosowania środków ochrony indywidualnej podczas kierowania pojazdem mechanicznym z dnia 1 października 1979 r. (publikator: ZA-2023-07-03-1228)

elektryczny pojazd silnikowy)¹⁰⁸. Warto zwrócić uwagę, iż pomimo tego, że w Norwegii nie ma powszechnego obowiązku stosowania kasków ochronnych u pełnoletnich rowerzystów, SV w porozumieniu z Krajową Radą BRD (*Trygg Trafikk*) prowadzi kampanię zachęcającą do ich używania oraz realizuje testy wytrzymałości kasków dedykowanych dla rowerzystów¹⁰⁹.

Podobnie kierujący motocyklami, dwukołowcami lub trzykołowcami muszą nosić kask ochronny (podobnie jak w Polsce¹¹⁰), przy czym norweskie przepisy wymagają stosowania kasków homologowanych, spełniających odpowiednie normy i posiadających stosowne certyfikaty.

Zarówno w Polsce i jak i w Norwegii **brak zapiętych pasów bezpieczeństwa obciąża zarówno kierującego pojazdem, jak i pasażera**. Zgodnie z § 3 ustawy przepisy dotyczące stosowania środków ochrony indywidualnej podczas kierowania pojazdem mechanicznym z dnia 1 października 1979 r. w związku z § 1 ust. 13 ustawy przepisy nakładania mandatów na miejscu w sprawach o ruchu drogowy skutkuje to sankcją 3400 NOK (ok. 1250 PLN).

4.5. Kierujący pojazdami i system punktów karnych

Zarówno w Polsce jak i w Norwegii poza systemem sankcjonowania naruszeń przepisów ruchu drogowego w drodze grzywny istnieje system punktowania kierujących pojazdami. Przekroczenie dopuszczalnej liczby punktów karnych skutkuje co do zasady utratą uprawnień do kierowania pojazdami lub/i koniecznością powtórzenia państwowego egzaminu na prawo jazdy (ponowne sprawdzenie umiejętności). W Norwegii kwestie te reguluje ustawa dotycząca punktów karnych z dnia 19 września 2003 r. (w wersji obowiązującej od dnia 1 stycznia 2021 r.)¹¹¹, natomiast w Polsce – ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. oraz Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego.

4.5.1. Mechanizm naliczania punktów karnych

Do każdego wykroczenia drogowego, tak w Polsce, jak i w Norwegii, jest przypisana określona liczba punktów karnych. Zasadniczą różnicą jest to, iż polski kierujący pojazdem nie może w ciągu roku przekroczyć liczby **24 punktów karnych**, natomiast norweski kierujący pojazdem nie może w czasie trzech lat przekroczyć liczby **8 punktów karnych**. Należy zatem ocenić jak duże znaczenie (średnia ważona) ma jeden punkt karny w Polsce i w Norwegii, co przekłada się na ocenę prewencyjności systemu w zakresie eliminowania niepożądanych zachowań kierujących pojazdami.

¹⁰⁸ Por.: § 4 ustawy przepisy dotyczące stosowania środków ochrony indywidualnej podczas kierowania pojazdem mechanicznym z dnia 1 października 1979 r.

¹⁰⁹ *Rapport – Den norske hjelmtesten 2024 Sykkelhjelmer for voksne. Trygg Trafikk, 2024.*

¹¹⁰ Por.: art. 40 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

¹¹¹ Norweska ustawa przepisy dotyczące punktów karnych z dnia 19 września 2003 r. (publikator: ZA-2020.12.11.2699)

Tabela 17. Procedura i konsekwencje naliczania punktów karnych za wykroczenia w ruchu drogowym

	Polska	Norwegia
Możliwa liczba punktów karnych	24	8
Okres	1 rok	3 lata
Uśrednienie do okresu 1 roku	24 punkty karne	2,66 punktu karnego
Informowanie o punktach karnych	Brak (możliwość samodzielnego sprawdzenia ilości punktów karnych)	W przypadku zebrania 4 punktów karnych kierujący pojazdem jest o tym oficjalnie zawiadamiany listownie, z ostrzeżeniem o możliwości utraty uprawnień do prowadzenia pojazdami
Konsekwencje (sankcje) przekroczenia liczby punktów karnych	<ul style="list-style-type: none"> Konieczność zdania egzaminu na prawo jazdy (egzamin sprawdzający), w przypadku braku zadania egzaminu sprawdzającego cofnięcie uprawnień do prowadzenia pojazdami i konieczność odbycia kursu i zdania ponownie egzaminu państwowego 	Utrata uprawnień do prowadzenia pojazdów na 6 miesięcy
Okoliczności łagodzące	Brak	Możliwość zmniejszenia okresu utraty uprawnień na okres krótszy niż 6 miesięcy w szczególnych okolicznościach (np. kierowcy zawodowi, trudna sytuacja osobista, ostatnie wykroczenie było nieznaczne i nie spowodowało poważnych zagrożeń w BRD)
Status kierowcy po odbyciu sankcji	Punkty karne się zerują	Punkty karne się zerują
Tryb	Administracyjny	Sądowy (karny)
Organ decydujący	Starosta	Sąd
Możliwość odbycia szkoleń redukujących liczbę posiadanych punktów karnych	Tak	Nie

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r.; ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.; rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego.

Norweski system naliczania punktów karnych kładzie nacisk na informowanie kierujących pojazdami o możliwości utraty prawa jazdy. Regulacja § 3 norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r. obliguje do „*jak najszybszego powiadomienia na piśmie o punktach karnych i możliwych konsekwencjach kolejnych punktów karnych*” dla osoby naruszającej przepisy ruchu drogowego. Ma to istotne znaczenie prewencyjne, edukacyjne i profilaktyczne. W Polsce system taki nie istnieje, a kierujący pojazdami niejednokrotnie dowiadują się o przekroczeniu liczby 24 punktów karnych dopiero w momencie gdy dojdzie do ich rzeczywistego przekroczenia. Niemniej w Polsce istnieje możliwość (przywrócona) zmniejszenia liczby punktów

karnych w trybie rt.17 ust. 6a ustawy z dnia 2 grudnia 2021 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹¹².

Dane dotyczące punktów karnych zapisuje się w norweskim Centralnym Rejestrze Punktów Karnych prowadzonym przez Policję.

4.5.2. Surowość systemu punktów karnych dla kierujących pojazdami

Odrębną kwestią jest surowość (stopień surowości) systemu nakładania punktów karnych za poszczególne analogiczne wykroczenia w ruchu drogowym w Polsce i w Norwegii. Już na tym etapie analizy należy wskazać, iż nie można tego zestawić w sposób bezpośredni, a jedynie poglądowy. Wynika to z różnego nazewnictwa wykroczeń w ruchu drogowym w Polsce i w Norwegii, stąd też poniższe porównanie dotyczy najbardziej powszechnych naruszeń przepisów ruchu drogowego opracowanego na pewnym poziomie ogólności.

Tabela 18. Liczba punktów karnych nakładanych za przykładowe wykroczenia w ruchu drogowym

Rodzaj wykroczenia (o odniesieniu do systematyki norweskiej)	Polska	Norwegia
Przekroczenie prędkości poniżej 15 km/h (przy dopuszczalnej prędkości do 60 km/h)	1–2	2 (6)*
Przekroczenie prędkości powyżej 15 km/h (przy dopuszczalnej prędkości do 60 km/h)	3–15 (w zależności od prędkości)	3 (9)*
Przekroczenie prędkości poniżej 20 km/h (przy dopuszczalnej prędkości do 70 km/h)	1–2	2 (6)*
Przekroczenie prędkości powyżej 20 km/h (przy dopuszczalnej prędkości do 70 km/h)	3–15 (w zależności od prędkości)	3 (9)*
Naruszenie dyspozycji sygnału czerwonego (przejazd na czerwonym świetle)	15	3 (9)*
Wyprzedzanie na przejściu dla pieszych	15	3 (9)*
Wyprzedzanie w miejscu z zakazem wyprzedzania	15	3 (9)*
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	15	3 (9)*
Niezastosowanie się do zasady pierwszeństwa na skrzyżowaniach i przy włączaniu się do ruchu	8–12	3 (9)*
Brak zastosowania pasów bezpieczeństwa	5	3 (9)*
Rozmowa przez telefon komórkowy podczas jazdy bez zestawu głośnomówiącego	12	3 (9)*

* Liczba w nawiasie oznacza liczbę punktów pomnożoną przez 3, ze względu na ujednoczenie z polskim okresem 1 roku obowiązywania punktów karnych.

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r., ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.; Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego.

¹¹² Art.17 ust. 6a ustawy z dnia 2 grudnia 2021 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2021.2328).

Wydaje się zatem, iż norweski system punktowania kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego jest zbliżony do systemu polskiego. Jest on mniej rozbudowany, niemniej czasookres gromadzonych punktów karnych (3 lata) wymaga większej ostrożności od kierowcy norweskiego. Ilustruje to poniższe porównanie koncepcyjne konsekwencji wykroczeń popełnianych w ruchu drogowym.

Tabela 19. Porównanie koncepcyjne konsekwencji popełnionych wykroczeń w ruchu drogowym

Popętnione wykroczenia potencjalnego kierowcy w odstępach 1 roku (przykład koncepcyjny)	Polska	Norwegia
Rok 2022: przekroczenie prędkości o 35 km/h przy dopuszczalnej prędkości 70 km/h	9	3 (9)*
Liczba punktów karnych po upływie 1 roku	0	3 (9)*
Rok 2023: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.	15	3 (9)*
Liczba punktów karnych po upływie kolejnego roku (sumarycznie 2 lat):	0	6 (18)* Kierujący pojazdem otrzymuje pisemne listowne ostrzeżenie o poważnych naruszeniach w BRD mogących skutkować utratą uprawnień
Rok 2024: Rozmowa przez telefon komórkowy podczas jazdy bez zestawu głośnomówiącego	12	3 (9)*
Liczba punktów karnych po upływie kolejnego roku (sumarycznie 3 lata):	0	9 (27)* (przekroczenie dopuszczalnej liczby 8 punktów karnych)
Liczba punktów karnych przy założeniu funkcjonowania złożeń systemu norweskiego w Polsce:	36	Nie dotyczy
Rzeczywiste konsekwencje prawne:	Kierujący pojazdem dalej porusza się po drogach publicznych	Kierujący pojazdem ma zatrzymane prawo jazdy i traci na okres 6 miesięcy uprawnienia do prowadzenia pojazdów

* Liczba w nawiasie oznacza liczbę punktów pomnożoną przez 3 ze względu na ujednoczenie z polskim okresem 1 roku obowiązywania punktów karnych.

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r., Ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r., Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego.

Wynikiem powyższej syntetycznej analizy porównawczej jest wniosek, iż co do zasady proporcjonalna wysokość nakładanych punktów karnych za podobne wykroczenia jest analogiczna w Polsce i Norwegii. Jednakże w Norwegii czynnikiem mającym istotny wpływ na kształtowanie zachowań kierowców w obszarze przestrzegania przepisów ruchu drogowego jest **3-letni okres obowiązywania** nakładanych punktów karnych. Natomiast w Polsce, zgodnie z art. 98 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami z dnia 17 września 2023 r. przywrócono **roczny okres** po którym usuwa się z konta kierowcy zgromadzone punkty karne¹¹³. Wydaje się, iż to jest kluczową różnicą w systemie punktowania kierowców w Polsce i w Norwegii determinującą zachowania w ruchu drogowym.

¹¹³ Należy tutaj przypomnieć, iż w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 16 września 2023 r. punkty karne nakładane na kierujących pojazdami za naruszenia przepisów ruchu drogowego były kasowane dopiero po upływie 2 lat.

4.5.3. Zasady traktowania nowych kierujących pojazdami („młodociani kierowcy”)

Z punktu widzenia zasad BRD, istotne znaczenie ma troska systemu o nowych uczestników ruchu drogowego, którzy stają się kierującymi pojazdami – nazywanych niejednokrotnie potocznie „młodocianymi” kierowcami.

Obecnie w Polsce w tym zakresie obowiązuje art. 135 ust. 1 lit. d ustawy Prawo o ruchu drogowym, który określa szczególne zasady dla kierowców „młodocianych”. Z kolei przepisy norweskie dla takich kierowców przewidują specjalne rozwiązania w trybie § 3 norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r.

Tabela 20. Okresy próbne dla nowych kierujących pojazdami

	Polska	Norwegia
Czas trwania okresu próbnego¹¹⁴	<p>1 rok: zmniejszona liczba punktów karnych do 20 punktów</p> <p>2 lata: brak możliwości popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz brak możliwości popełnienia trzech wykroczeń¹¹⁵ (głównie prędkość)</p>	2 lata
Szczególne rozwiązania w okresie próbnym	<ul style="list-style-type: none"> Zmniejszona liczba punktów karnych, rygorystyczne traktowanie ponawiania się niektórych wykroczeń 	Podwójne naliczanie punktów karnych za każde popełnione wykroczenie w ruchu drogowym w okresie próbnym
Sankcja	Zatrzymanie prawa jazdy i skierowanie na ponowny egzamin	Zatrzymanie prawa jazdy na okres 6 miesięcy

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r., norweskiej ustawy dotyczącej praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r., Ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r., ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.

Regulacje norweskie w dłuższej perspektywie czasowej są bardziej restrykcyjne, natomiast rozwiązania polskie okresu próbnego są wymierzone na eliminację zachowań najbardziej szkodliwych z punktu widzenia BRD.

Przykładem może być sytuacja, w której kierowca po upływie 6 miesięcy od zdania egzaminu na prawo jazdy przekroczy dopuszczalną prędkość o 35 km/h. W Polsce kierujący pojazdem otrzyma jedynie mandat karny i 9 punktów karnych. W Norwegii natomiast otrzyma on automatycznie 6 punktów karnych (tj. podwójną liczbę punktów karnych, 2 x 3 punkt karne) i jednocześnie zostanie powiadomiony pisemnie o dalszych prawnych konsekwencjach naliczenia punktów karnych. W konsekwencji tego zdarzenia przez kolejne 2,5 roku kierowca norweski, mając naliczone

¹¹⁴ Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2018.957), przepisów rozdziału nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych, umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa – 100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Na podstawie art. 14 ust. 2 Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2018.957), minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, które uruchomią funkcjonowanie mechanizmu stosowania okresu próbnego.

¹¹⁵ Dotyczy to wykroczeń określonych w określone w art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks Wykroczeń.

w ewidencji 6 punktów karnych, musi zachować szczególną ostrożność i uwagę, gdyż jakiegokolwiek wykroczenie może doprowadzić do zatrzymania (utruty) prawa jazdy.

Przy ponownym popełnieniu tego samego czynu w niedługim okresie (tj. w trakcie roku), norweski „młodociany” kierowca uzbiera 12 punktów karnych i zostaną mu zatrzymane prawo jazdy. Natomiast polski „młodociany” kierowca może ponownie po raz drugi popełnić nawet w tym samym roku analogiczny czyn, w konsekwencji czego będzie miał naliczone 18 punktów karnych. Mieszcząc się w limicie 20 punktów karnych oraz w przypadku niepopelnienia trzech analogicznych wykroczeń w przeciągu 2 lat, nadal może się poruszać po drogach publicznych.

Zdecydowanie zatem mechanizm norweski – chociaż nie jest tak mocno rozbudowany jak system polski w odniesieniu do „młodocianych” kierowców – jest o wiele bardziej restrykcyjny dla osób, które zaczynają swoje doświadczenia z ruchem drogowym jako kierujący pojazdami.

4.5.4. System edukacji kierujących pojazdami. Kierowanie pojazdami po 65. roku życia.

Odnosząc się do systemu kształcenia kierowców, należy wskazać, iż zgodnie z norweską ustawą dotycząca praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r.¹¹⁶ określono poszczególne wymagania wiekowe dla osób zainteresowanych zdobyciem uprawnień do kierowania pojazdami:

1. **Klasa AM** – motorower – **16 lat**,
2. **Klasa A** – Motocykl, nabycie bezpośrednie – **24 lata**,
3. **Kategoria A** – motocykl (min. 2 lata doświadczenia w poruszaniu się motocyklem w kat. A2),
4. **Klasa A2** – motocykl o średniej tądowości – **18 lat**,
5. **Klasa A1** – lekki motocykl – **16 lat**,
6. **Klasa B** – samochód osobowy, furgon – **18 lat**,
7. **Klasa C** – Samochód ciężarowy – **21 lat**,
8. **Klasa C1** – lekki samochód ciężarowy – **18 lat**,
9. **Klasa D** – autobus – **24 lata**,
10. **Klasa D1** – minibus – **21 lat**,
11. **Klasa BE** – Przyczepa kategorii B – **18 lat**,
12. **Klasa CE** – Przyczepa klasy C – **21 lat**,
13. **Kategoria C1E** – Przyczepa kategorii C1 – **18 lat**,
14. **Klasa DE** – Przyczepa klasy D – **24 lata**,
15. **Klasa D1E** – przyczepa dla kategorii D1 – **21 lat**.

Wymogi te są zbliżone do regulacji polskich, wynikających z art. 8 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Różnice istnieją na poziomie przygotowania do egzaminu na prawo jazdy, zasad jego zdawania oraz poruszania się po drogach publicznych osób powyżej 65. i 70. roku życia.

Główne różnice względem polskich rozwiązań występują w poniższych obszarach:

- zalecenie przygotowania do państwowego egzaminu na prawo jazdy poprzez wyrobienie minimum 1 tys. godzin praktycznej jazdy edukacyjnej (w Polsce jest to 30 godzin),

¹¹⁶ Norweska ustawa dotycząca praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r. (publikator: ZA-2024-04-16-641)

- konieczność nauki jazdy w warunkach nocnych (po ciemku),
- konieczność odbycia nauki jazdy w trudnych warunkach (oblodzenie, śnieg, silne opady deszczu, gołoledź),
- zalecenie wykonywania jak największej liczby jazd próbnych z opiekunem,
- możliwość realizacji kursu nauki jazdy w szkołach publicznych (począwszy od 9. klasy szkoły podstawowej; *ungdomsskole* – szkoła średnia I stopnia),
- odrębne traktowania uprawnień do prowadzenia pojazdów z automatyczną skrzynią biegów oraz pojazdów z manualną skrzynią biegów (osoba zdająca egzamin w zakresie automatycznej skrzyni biegów nie może poruszać się pojazdami z manualną skrzynią biegów)¹¹⁷,
- odbycie obowiązkowych zajęć ze świadczenia pierwszej pomocy oraz zasad reagowania na drodze w przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego,
- szczególne traktowanie osób powyżej 65. i 70. roku życia¹¹⁸:
 - osoba powyżej 65. roku życia może otrzymać prawo jazdy lub przedłużyć posiadane uprawnienie do prowadzenia pojazdów na okres nie dłuższy niż 5 lat na podstawie zaświadczenia lekarskiego potwierdzającego jego zdolności psychofizyczne;
 - osoba powyżej 70. roku życia może otrzymać prawo jazdy lub przedłużyć posiadane uprawnienie do prowadzenia pojazdów na okres nie dłuższy niż 1 rok na podstawie zaświadczenia lekarskiego potwierdzającego jego zdolności psychofizyczne;
- realizacja kursów doszkalających dla kierujących pojazdami powyżej 65. roku życia przez *Statens vegvesen* (SV).

Na szczególną uwagę zasługują kursy doszkalające dla kierujących pojazdami powyżej 65. roku życia, organizowane przez norweską administrację drogową. Kurs składa się z dwóch sesji, z których każda trwa 3,5–4 godziny. Podczas nich nie są sprawdzane umiejętności kierującego pojazdem, a jedynie przeprowadzane jest omówienie aktualnych przepisów ruchu drogowego i powininych zachowań w następujących obszarach:

- zasady pierwszeństwa,
- zasady ruchu na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym,
- przestrzeganie znaków drogowych,
- stosowanie się do sygnalizacji świetlnej,
- jazda na autostradzie i drogach szybkiego ruchu,
- zasady wyprzedzania,
- zasady parkowania.

W 2023 r. SV przeprowadził 65 takich kursów z 23 uczestnikami (1495 kierowców powyżej 65. roku życia)¹¹⁹. Nie trudno zauważyć, iż w Polsce nie istnieją analogiczne rozwiązania, w szczególności dotyczących osób starszych (seniorów). Na szczególną uwagę zasługują rozdziały 4–18 norweskiej ustawy dotyczącej praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r.¹²⁰, gdzie precyzyjnie sklasyfikowano jednostki chorobowe eliminujące możliwość uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem lub **wymagające corocznych (lub raz na dwa lata) obowiązkowych konsultacji medycznych** celem wydania

¹¹⁷ Por.: § 4 ust. 3 norweskiej ustawy dotyczącej praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r. (publikator: ZA-2024-04-16-641)

¹¹⁸ Por.: § 4 ust. 1 oraz § 45 i 46 norweskiej ustawy dotyczącej praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r. (publikator: ZA-2024-04-16-641)

¹¹⁹ Źródło: <https://vegpensjonistene.no/foreningene/hedmark/65-kurs-for-vegpensjonistene/>

¹²⁰ Publikator: ZA-2024-04-16-641.

stosownego zaświadczenia (zaburzenia i upośledzenie psychiczne, cukrzyca, niewydolności serca, choroby zastawek i kardiomiopatii, wszczepione defibrylatory, zaburzenia rytmu serca, zaburzenia snu, padaczka, napady padaczkowe, choroby neurologiczne, choroby wzroku). W Polsce istnieją podobne wymogi w przedmiotowej materii, lecz na większym poziomie ogólności¹²¹. Lekarz orzecznik w drodze orzeczenia lekarskiego ocenia możliwość prowadzenia pojazdów przez kandydata na kierowcę¹²².

4.5.5. Skutki utraty uprawnień do kierowania pojazdami

Odrębną kwestią są skutki utraty uprawnień do prowadzenia pojazdów lub skutki zatrzymania prawa jazdy na określony czas. Sprawy te regulują przepisy dotyczące utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.¹²³ Celem tej ustawy jest zbiorcze potraktowanie wszystkich okoliczności i zdarzeń w ruchu drogowym na skutek których dochodzi do zatrzymania prawa jazdy lub cofnięcia uprawnień do prowadzenia pojazdów. Są to sytuacje, w których kierujący pojazdem:

- popełnia przestępstwo w ruchu drogowym (wypadek drogowy, jazda pod wpływem alkoholu, spowodowanie wypadku drogowego pod wpływem alkoholu i inne),
- popełnia wykroczenie w ruchu drogowym (jazda po użyciu alkoholu, naruszenie dyspozycji znaku drogowego lub sygnału drogowego, przekroczenie prędkości i inne),
- przekroczy dopuszczalną liczbę 8 punktów karnych.

W polskim systemie prawa brak jest analogicznej ustawy, a zasady związane z zatrzymaniem prawa jazdy lub cofnięciem uprawnień do prowadzenia pojazdów są umieszczone w ustawie Kodeks Wykroczeń, ustawie Kodeks Karny, ustawie Prawo ruchu drogowym i ustawie o kierujących pojazdami.

W norweskim systemie okres braku możliwości poruszania się pojazdami nazywa się „*utratą uprawnień*” natomiast w Polsce „*zatrzymaniem prawa jazdy*”. Istotne znaczenie ma jednak § 8 ust. 2 i 3 norweskich przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.¹²⁴ – każda utrata uprawnień **na okres powyżej 6 miesięcy do roku skutkuje koniecznością odbycia ponownego państwowego praktycznego egzaminu na prawo jazdy**. Utrata powyżej roku skutkuje koniecznością odbycia zarówno ponownego państwowego egzaminu teoretycznego, jak i praktycznego.

To rozwiązanie nieco odmienne od systemu polskiego, w którym prawo jazdy zatrzymane kierowcy na 3 lub 6 miesięcy (art. 102 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami) na skutek niektórych wykroczeń w ruchu drogowym, zostaje zwrócone bez konieczności powtórnego sprawdzenia umiejętności w drodze państwowego egzaminu na prawo jazdy. Należy jednak zwrócić uwagę także na regulacje polskie z art. 104a ust. 5 Ustawy o kierujących pojazdami, gdzie osoby, których „*uprawnienia do*

¹²¹ Por.: § 5 Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców.

¹²² Por.: art. 75–79 ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.

¹²³ Publikator: ZA-2023-10-18-1646.

¹²⁴ Publikator: ZA-2023-10-18-1646.

kierowania pojazdami zostały zawieszona, uznaje się za nieposiadającą uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie i w okresie, w których uprawnienia te są zawieszona”.

Znaczące różnice powstają natomiast na płaszczyźnie czasookresu na które zostają zatrzymane prawo jazdy w zależności od czynu popełnionego przez kierującego pojazdem. Można przeanalizować tę kwestię w kontekście różnic w systemie polskim i norweskim w zakresie zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości.

Tabela 21. Zasady zatrzymania prawa jazdy i konsekwencje prawne dla kierujących pojazdami

Kryterium wyjściowe: dopuszczalna prędkość 50 km/h w obszarze zabudowanym	Polska (reakcja systemu)	Norwegia (reakcja systemu)
Przekroczenie do 25 km/h	Mandat karny i punkty karne	Mandat karny i punkty karne
Przekroczenie o 26 – 32 km/h	Mandat karny i punkty karne	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 3 do 6 miesięcy
Przekroczenie o 32 – 40 km/h	Mandat karny i punkty karne	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 6 do 9 miesięcy *
Przekroczenie o 41 – 45 km/h	Mandat karny i punkty karne	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 9 do 12 miesięcy *
Przekroczenie o 46 – 50 km/h	Mandat karny i punkty karne	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 12 do 15 miesięcy *#
Przekroczenie o 51 – 55 km/h	Mandat karny, punkty karne oraz zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 15 do 18 miesięcy *#
Przekroczenie o 56 – 60 km/h	Mandat karny, punkty karne oraz zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 18 do 21 miesięcy *#
Przekroczenie o 61 – 65 km/h	Mandat karny, punkty karne oraz zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 21 do 24 miesięcy *#
Przekroczenie o 66 – 70 km/h	Mandat karny, punkty karne oraz zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy	Mandat karny, punkty karne oraz utrata uprawnień do kierowania pojazdami od 24 do 27 miesięcy *#
Warunki niespektowania zakazu prowadzenia pojazdów:	Wydłużenie okresu o kolejne 3 miesiące do 6 miesięcy (art. 102 ust. 1d ustawy o kierujących pojazdami)	Wydłużenie okresu zakazu o kolejny okres, który powinien trwać co najmniej 6 miesięcy (§ 7 ust. 1 norweskich przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.)

* W przypadku okresu trwającego ponad 6 miesięcy kierujący pojazdem musi podejść do ponownego egzaminu praktycznego na prawo jazdy.

W przypadku okresu trwającego ponad 1 rok (12 miesięcy) kierujący pojazdem musi podejść do ponownego egzaminu teoretycznego i praktycznego na prawo jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r. (publikator: ZA-2023-10-18-1646), polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 6 czerwca 1997 r., polskiej Ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.

Jak unaocznia powyższa tabela, polski system zatrzymywania prawa jazdy pozostaje całkowicie bierny w przedziale przekraczania dopuszczalnej prędkości do 50 km/h. Dopiero przy przekroczeniach prędkości powyżej 50 km/h podejmowana jest reakcja w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy. Jak widać sankcja jest nieproporcjonalnie niższa, aniżeli w systemie norweskim, gdzie za analogiczne przekroczenia prędkości przewiduje się utratę uprawnień do prowadzenia pojazdów na minimum 15 miesięcy! Jednocześnie generuje to konieczność ponownego podejścia do egzaminu państwowego na prawo jazdy w części teoretycznej jak i praktycznej (okres zatrzymania powyżej 12 miesięcy).

Jedynym organem, który na wniosek osoby ukaranej może skrócić ustalony przez sąd okres utraty uprawnień do prowadzenia pojazdów, jest Komendant Główny Policji¹²⁵. Muszą jednak ku temu istnieć szczególne okoliczności. Wydaje się, iż jest to zasadniczy element działający prewencyjnie w systemie zarządzania prędkością w Norwegii, mający znaczące przełożenie na poziom BRD.

Należy nadto wskazać, iż w Norwegii analogiczne rozwiązania stosuje się przy przekroczeniach dopuszczalnych prędkości dla administracyjnie ustanowionych prędkości o 30 km/h, 40 km/h, 60 km/h, 70 km/h, 80 km/h, 90 km/h na drodze ekspresowej, 90 km/h na autostradzie, 100 km/h na autostradzie oraz 110 km/h na autostradzie¹²⁶. Dotyczy to obszarów zabudowanych i niezabudowanych.

Polskie rozwiązania nie przewidują zatrzymania prawa jazdy za znaczące przekraczanie prędkości na drogach położonych poza obszarami zabudowanymi.

4.6. Pośrednie mechanizmy prawne wpływające na poprawę BRD

Nie bez znaczenia jest także to, iż na poprawę BRD wpływają rozwiązania prewencyjne, które nie zawsze są bezpośrednio związane z uregulowaniami dotyczącymi samych zasad ruchu drogowego lub kierujących pojazdami. Oczywiście jest to, że kierowanie pojazdami mechanicznymi pod wpływem alkoholu stanowi poważne wyzwanie dla każdego państwa w kontekście problematyki BRD. Do mechanizmów tych należy zaliczyć **sposób zarządzania sprzedażą napojów alkoholowych** oraz **podejście do potencjalnych kierujących pojazdami nadużywających alkoholu**.

4.6.1. Zarządzanie systemem sprzedaży napojów alkoholowych

Oba systemy – polski i norweski – w swoich przepisach prawnych potwierdzają szkodliwość nadużywania alkoholu oraz zapewniają w programach nauczania wiedzę o szkodliwości alkoholizmu dla jednostki oraz w życiu rodzinnym i społecznym¹²⁷. W obu krajach istnieją natomiast pewne różnice w zasadach klasyfikacji napojów alkoholowych.

¹²⁵ Por.: § 9 ust. 1 norweskie przepisy dotyczące utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.

¹²⁶ Por.: § 2 ust. 2 norweskie przepisy dotyczące utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.

¹²⁷ Por.: art. 5 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi; § 1 ust. 1 norweskiej ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r. (publikator: ZA-2021-05-07-34)

Tabela 22. System klasyfikacji napojów alkoholowych

	Polska	Norwegia
Napój bezalkoholowy	Do 0,5%	Do 0,7%
Napoje niskoprocentowe	0,5% do 4,5%	0,7% do 2,5%
Napoje średnioprocentowe	4,5% do 18%	Grupa I: 2,5% do 4,7% Grupa II: 4,7 % do 22%
Napoje wysokoprocentowe	Powyżej 18%	Grupa III: powyżej 22%

Źródło: opracowanie własne na podst.: polskiej Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, norweskiej ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r.

Istotną różnicą w podejściu polskim i norweskim jest wiek umożliwiający zakup napojów alkoholowych. W Polsce granica ta jest jednolita i stanowi 18 lat (osoba pełnoletnia). Osoba taka – będąc na przykład jednocześnie kierowcą posiadającym uprawnienia do prowadzenia pojazdów – może nabyć alkohol wysokoprocentowy bez jakichkolwiek ograniczeń. W Norwegii natomiast istnieje istotne rozróżnienie w tym zakresie. Zgodnie z § 1 ust. 5 „ograniczenia wiekowe” norweskiej ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r. napoje bezalkoholowe, niskoprocentowe i średnioprocentowe może zakupić osoba mająca ukończone 18 lat, natomiast alkohole wysokoprocentowe (**Grupa III**) dopiero osoba **mająca ukończone 20 lat**.

Istotne są także norweskie zasady dystrybucji i sprzedaży napojów alkoholowych, które w sposób znaczący odbiegają od polskich uwarunkowań.

Tabela 23. Zasady sprzedaży i reklamy napojów alkoholowych

	Polska	Norwegia
Godziny sprzedaży w dzień powszedni	Całodobowo bez ograniczeń.	08:30 – 18:00
Godziny sprzedaży w soboty lub w dni przed dniami ustawowo wolnymi od pracy	Całodobowo bez ograniczeń.	10:00 – (15:00) 16:00 ¹²⁸
Godziny sprzedaży w niedziele i święta	Całodobowo bez ograniczeń ¹²⁹ (dotyczy placówek nieobjętych zakazem handlu w niedzielę).	Całkowity zakaz sprzedaży.
Możliwość ograniczania czasu sprzedaży alkoholu przez jednostki samorządu terytorialnego	Tak ¹³⁰	Tak

¹²⁸ Jednocześnie zgodnie z § 3 ust. 4 norweskiej ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r. Ministerstwo Zdrowia może czasowo wprowadzać zakazy sprzedaży alkoholu w soboty i dni poprzedzające święta. Godzina zakończenia sprzedaży napojów alkoholowych jest zależna od „Grupy” napoju alkoholowego.

¹²⁹ Dotyczy placówek, które ustawowo są zwolnione z ustawowego zakazu handlu w niedzielę. Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 10 stycznia 2018 r. o ograniczeniu handlu w niedziele i święta oraz w niektóre inne dni, miejsce gdzie handel może się odbywać **bez ograniczeń** (w tym w zakresie sprzedaży napojów alkoholowych) jest stacja paliw płynnych.

¹³⁰ Wyjątkiem są sytuacje, w których jednostka samorządu terytorialnego (Gmina) może lokalnie ograniczyć godziny sprzedaży napojów alkoholowych. Wg statystyk Krajowego Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom z takiej możliwości skorzystało około **10% gmin** w Polsce, ograniczając sprzedaż alkoholu najczęściej do godziny 22:00.

	Polska	Norwegia
Miejsca sprzedaży alkoholi	Punkty posiadające zezwolenie gminy/organu je wydającego.	<ul style="list-style-type: none"> Alkohole niskoprocentowe i średnioprocentowe z grupy I: punkty posiadające zezwolenie gminy/organu wydającego zezwolenia, alkohole średnioprocentowe z grupy II i alkohole wysokoprocentowe z grupy III: punkty posiadające zezwolenie gminy/organu wydającego zezwolenia + obowiązek sprzedaży w państwowej sieci AS <i>Vinmonopolet</i>.
Reklama napojów alkoholowych	Tak – dopuszczone dla piwa do 4,5% z istotnymi ograniczeniami godzinowymi (zakaz między 06:00 – 20:00).	Nie (całkowity zakaz)
Skutki prawne naruszenia powyższych zasad	<ul style="list-style-type: none"> Grzywna, w przypadku reklam grzywna od 10 tys. – 500 tys. zł. 	<ul style="list-style-type: none"> Grzywna lub kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 2 lat, w przypadku wysokoprocentowych napojów alkoholowych kara pozbawienia wolności do 2 lat.

Źródło: opracowanie własne na podst.: polskiej Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, norweskiej ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r.

Kolejną istotną kwestią są miejsca sprzedaży, spożywania i serwowania napojów alkoholowych. W Norwegii funkcjonuje w tym zakresie bardziej restrykcyjny system. Obrazuje go powyższa tabela, przy czym nie bada on konieczności pozyskania zezwolenia wydanego przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta) właściwego ze względu na lokalizację punktu sprzedaży (w Polsce). Podobnie nie jest analizowana kwestia analogicznego zezwolenia administracyjnoprawnego wymaganego w Norwegii. Tabela porównawcza dostępna w załącznikach (Załącznik nr 4) koncentruje się natomiast na miejscach sprzedaży, dystrybucji lub degustacji napojów alkoholowych, mających znaczenie w kontekście problematyki BRD.

Z przeprowadzonej analizy wynika jednoznacznie, iż **norweski system dystrybucji, sprzedaży i serwowania napojów alkoholowych jest o wiele bardziej restrykcyjny**. Dotyczy to w szczególności miejsc sprzedaży alkoholu, które mają związek z ruchem drogowym **pośredni** (drogi, place, ulice, parki, imprezy, restauracje, bufety, bary) lub **bezpośredni** (stacje paliw).

Kluczowym aspektem, który ma znaczący wpływ na poziom BRD jest odgórny, ustawowy (niemożliwy do uchylecia przez przepisy lokalne), **bezwzględny zakaz sprzedaży napojów alkoholowych na stacjach paliw**. W Polsce pionierskim miastem, które na szczeblu aktu prawa miejscowego wprowadziło system całodobowego zakazu sprzedaży napojów alkoholowych powyżej 4,5% jest Toruń, co spotkało się z wielkim oporem lokalnych przedsiębiorców¹³¹. Obecnie w Polsce

¹³¹ Uchwała nr 538/17 Rady Miasta Toruń z dnia 23 lutego 2017 r. (poz. 920) Uchwała wprowadzona dopiero po prawomocnym wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 3 sierpnia 2021 r. o sygnaturze II GSK 1389/18 uchylającym wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 16 stycznia 2018 r. o sygnaturze II SA/Bd 796/17.

proceedzi się prace legislacyjne nad stosownymi przepisami w tym zakresie, natomiast nie wiadomo kiedy zostaną one wprowadzone (przewiduje się 2025 r. lub późniejszy) i w jakim zakresie. W debacie publicznej nie mówi się o całkowitym zakazie sprzedaży alkoholu na stacjach paliw, a jedynie o jej ograniczeniach czasowych.

4.6.2. Prawnie dopuszczalne stężenia alkoholu we krwi w trakcie prowadzenia pojazdów

Normy dotyczące dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi kierującego pojazdem są podobne w polskim i norweskim systemie prawnym, z niewielkimi różnicami.

Tabela 24. Kwalifikacja prawna stężenia alkoholu we krwi w trakcie prowadzenia pojazdów mechanicznych

	Polska	Norwegia
Norma stężenia traktowana jako nieznacząca prawnie	Do 0,2 ‰ (do 0,1 mg/l)	Do 0,2 ‰ (do 0,1 mg/l)
Stan po użyciu alkoholu	0,2 ‰ do 0,5 ‰ (0,1 mg/l do 0,25 mg/l)	0,2 ‰ do 0,5 ‰ (0,1 mg/l do 0,25 mg/l)
Stan pod wpływem alkoholu	Powyżej 0,5 ‰ (powyżej 0,25 mg/l)	Powyżej 0,5 ‰ (powyżej 0,25 mg/l)
Stan pod ciężkim wpływem alkoholu	Brak	Powyżej 1,2 ‰ (powyżej 0,6 mg/l)

Źródło: opracowanie własne na podst.: art. 46 ust. 2 polskiej Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, § 22 oraz 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2023-12-20-116).

Poruszanie się pojazdami przy stężeniu alkoholu do 0,2‰ jest dopuszczalne w obu krajach. Stężenie alkoholu od 0,2‰ do 0,5‰ jest traktowane jako **stan po użyciu**, który wiąże się z sankcjami prawnymi dla kierującego pojazdem. Dopiero stężenie alkoholu we krwi powyżej 0,5‰ jest traktowane jako **stan pod wpływem alkoholu**, co skutkuje już poważnymi konsekwencjami prawnymi dla kierującego pojazdem. W norweskich przepisach wyróżnia się także **stan kierującego pojazdem będącego pod ciężkim wpływem alkoholu** i określa się tę wartość na 1,2‰, co powoduje zwiększenie stosownych sankcji na szczeblu postępowania przygotowawczego prowadzonego przez Policję/Prokuraturę i postępowania sądowego.

Należy zaznaczyć, iż w Norwegii istnieją **mechanizmy przeciwdziałania ponawiającym się wykroczeniom i przestępstwom w ruchu drogowym, generowanym przez pijanych kierowców**. Należy do nich zaliczyć możliwość zobowiązania kierującego pojazdem przez sąd w stosownym wyroku zgodnie z § 37 lit. f norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r. do udziału w programie przeciwko prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu lub pod wpływem innych substancji odurzających. Niejednokrotnie od zgody skazanego do udziału w takim programie uzależnia się wymiar kary za popełnione wykroczenie (zgoda skazanego na udział w takim programie jest traktowana jako okoliczność łagodząca, dająca pozytywne rokowania – działa to motywująco na uczestnictwo w takim programie).

W Polsce brak jest analogicznych przepisów. Sąd karny orzekający w przedmiocie wykroczenia lub przestępstwa w ruchu drogowym dysponuje jedynie możliwością nałożenia zakazu prowadzenia pojazdu. Dopiero w sytuacji gdy mamy do czynienia z osobą silnie uzależnioną od alkoholu, której zachowanie powoduje rozkład życia rodzinnego, demoralizację matoletnich i zakłócanie spokoju publicznego, istnieje możliwość skierowania na badanie w celu oceny stanu uzależnienia od alkoholu i podjęcia odpowiedniego leczenia (art. 24 i 25 ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi z dnia 26 października 1982 r.). Rozwiązania te jednak nie mają związku z poruszaniem się pojazdami pod wpływem alkoholu.

4.6.3. Edukacja w zakresie BRD w szkołach publicznych

W norweskim systemie prawa istnieją możliwości prowadzenia **szkoleń z zakresu ruchu drogowego w szkołach publicznych poza podstawowymi zajęciami z zakresu BRD**. Zgodnie z § 5 ust. 13 norweskiej ustawy przepisy dotyczące szkolenia w ruchu drogowym z dnia 1 października 2004 r.¹³², zezwolenie na możliwość prowadzenia szkoleń z zakresu ruchu drogowego w szkole (w tym nauki jazdy pojazdami określonych kategorii) wydaje norweska administracja drogowa (SV).

Młodzież norweska ma możliwość wyboru (oprócz obowiązkowej edukacji z zakresu BRD) **fakultatywnego przedmiotu „zasady ruchu drogowego”**, w ramach którego można prowadzić zajęcia z zakresu podstawowych informacji dotyczących ruchu drogowego, przygotowujących przyszłych kierowców (§ 6 ust. 4 norweskiej ustawy przepisy dotyczące szkolenia w ruchu drogowym z dnia 1 października 2004 r.).

Zgodnie z § 8 ust. 5 lit. a–c norweskiej ustawy Przepisy dotyczące szkolenia w ruchu drogowym z dnia 1 października 2004 r., do fakultatywnego przedmiotu „zasady ruchu drogowego” może przystąpić uczeń klasy dziewiątej lub wyższej, a grupy takie nie mogą przekraczać 18 uczniów. Jeśli uczeń taki był obecny przez co najmniej 80% z 57 godzin tego przedmiotu oraz był obecny na szkoleniu z pierwszej pomocy w ramach fakultatywnego przedmiotu „zasady ruchu drogowego”, na preferencyjnych warunkach może przystąpić do egzaminu państwowego na prawo jazdy¹³³. Istotne jest także to, iż nadzór nad edukacją w zakresie BRD w szkołach spoczywa na SV. Jest to istotna różnica w stosunku do modelu polskiego, gdzie działania edukacyjno-informacyjne z zakresu BRD w szkołach prowadzi co do zasady Policja.

Stałym elementem działań polskiej Policji jest na przykład ponawiany program „*Bezpieczna droga do szkoły*”, w ramach którego delegowani funkcjonariusze Policji prowadzą prelekcje z dziećmi poświęcone bezpieczeństwu w drodze do i ze szkoły¹³⁴. Policjanci omawiają na nich zagadnienia dotyczące obowiązujących zasad poruszania się po drodze oraz wskazują na najbardziej niebezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Na uwagę zasługiwała także jednostkowa akcja GDDKiA z 2021 r., podczas której przeprowadzono kampanię wyświetlania filmów edukacyjnych dla dzieci, dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego¹³⁵. Część zadań w tym obszarze realizowała

¹³² Publikator: ZA-2024-06-20-1186.

¹³³ Będzie np. zobligowany do odbycia poza szkołą dodatkowo zajęć z kursu jazdy w ciemności na zasadach ogólnych przewidzianych dla wszystkich kursantów.

¹³⁴ W latach 2022 – 2023 w akcji uczestniczyła także Główna Inspekcja Transportu Drogowego.

¹³⁵ Źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/filmy-edukacyjne-dla-dzieci>.

także historycznie Krajowa Rada BRD¹³⁶, w zakresie edukacji nauczycieli w obszarze podstawowych zasad BRD.

Należy jednak wskazać na zasadniczą różnicę – działania edukacyjne w Polsce w zakresie ruchu drogowego dzieci w wieku szkolnym i młodzieży szkolnej **nie są prawnie skoordynowane, lecz rozproszone**. Zajmują się tym różne instytucje, organy i podmioty, a obowiązek prowadzenia takiej edukacji ma jedynie bardzo ogólne osadzenie w podstawie programowej klas IV–VI¹³⁷ szkoły podstawowej oraz w klasach VII–VIII (dawniej gimnazjalnych)¹³⁸. W Norwegii natomiast jest to traktowane na tyle poważnie, że oprócz odrębnej edukacji w zakresie podstawowych zasad ruchu drogowego istnieje fakultatywna możliwość odbycia części teoretycznej i praktycznej kursu przysposabiającego do prowadzenia pojazdów mechanicznych (zdobycia prawa jazdy). Jest także jednolity nadzór nad edukacją w zakresie BRD, którą sprawuje SV.

4.7. Przepiępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym

Istotne znaczenie dla funkcjonowania systemu BRD w Polsce i w Norwegii ma **sposób karania** kierujących pojazdami za zachowania niezgodne z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego. W Norwegii system egzekwowania przepisów ruchu drogowego na szczeblu postępowania przygotowawczego i postępowania sądowego jest odmienny aniżeli w Polsce. Nie różni się tam w polskim tego słowa znaczeniu „wykroczeń w ruchu drogowym” i „przepiępstw w ruchu drogowym”. Każde naruszenie przepisów prawa jest w Norwegii przepiępstwem różnej rangi, do rozpatrywania którego stosuje się co do zasady norweską ustawę o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r.¹³⁹ W norweskim systemie można zatem rozróżnić, w rozumieniu nomenklatury polskiej:

- **czyny zabronione w ruchu drogowym mniejszej wagi (wykroczenie)**, do którego mogą mieć zastosowanie Przepisy dotyczące nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.¹⁴⁰,
- **czyny zabronione w ruchu drogowym większej wagi (przepiępstwo)**, do którego mogą mieć zastosowanie przepisy norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r.¹⁴¹

W polskim systemie jest odrębny Kodeks Wykroczeń (art. 84–103 Kodeksu Wykroczeń), a do procedury związanej z ujawnianiem wykroczenia i nakładaniem sankcji stosuje się ustawę Kodeks Postępowania w sprawach o wykroczenia. Z kolei w przypadku przepiępstw w ruchu drogowym stosuje się art. 42, 47, 173–180a ustawy Kodeks Karny, a do procedury związanej z ujawnianiem przepiępstwa i nakładaniem stosownej sankcji stosuje się ustawę Kodeks Postępowania Karnego.

W przypadku zaistnienia poważanego wypadku drogowego, w gestii Policji (UP) pozostaje dokonanie podstawowych czynności na miejscu zdarzenia (dokumentacja fotograficzna, pobranie odcisków

¹³⁶ Por.: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/brd-w-szkołach--szkolenia-dla-nauczycieli>

¹³⁷ Pkt II z Załącznika nr 2 „Podstawa programowa kształcenia ogólnego dla szkół podstawowych” (klasy IV – VI) do Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół.

¹³⁸ Pkt IV w dziale „Edukacja dla Bezpieczeństwa” z Załącznika nr 4 do Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół.

¹³⁹ Publikator: ZA-2024-05-31-25.

¹⁴⁰ Publikator: ZA-2024-01-26-119.

¹⁴¹ Publikator: ZA-2024-05-31-25.

palców z kierownicy, zabezpieczenie śladów, spisanie danych świadków, ustalenie osób podejrzewanych, ustalenie osób poszkodowanych, wykonanie szkicu wypadku drogowego). Informacje te są deponowane w cyfrowym systemie dochodzeniowym Policji o nazwie „BL”. W przypadkach śmiertelnego wypadku drogowego dodatkowo pojawiają się eksperci z SV, którzy pod kątem technicznym badają przyczyny i przebieg wypadku drogowego w kontekście istniejącej infrastruktury drogowej. Protokół badań przez nich zrealizowanych jest dołączany do dokumentacji Policji. Po analizie zgromadzonego materiału dowodowego Prokurator nadzorujący działania Policji podejmuje decyzję o podjęciu określonych czynności proceduralnych (np. postawieniu zarzutów i skierowaniu przeciwko kierującemu pojazdem Aktu Oskarżenia do sądu karnego). Proceduralnie działania na tym etapie – pomimo istnienia pewnych różnic w nomenklaturze polskiej i norweskiej – są tożsame w obu systemach prawnych¹⁴².

Znaczące różnice dostrzegalne są natomiast w trybie nakładania i wysokości mandatów karnych oraz w samych karach za najcięższe przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

4.7.1. Tryb nakładania mandatów karnych

Najprostszym trybem funkcjonującym w obu krajach jest **tryb postępowania mandatowego**. Zgodnie z § 5 norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r., w przypadku ujawnienia czynu zabronionego przez kierującego pojazdem, istnieje możliwość nałożenia mandatu karnego na miejscu. Mandat taki nie może zostać nałożony w świetle norweskich przepisów w następujących przypadkach¹⁴³:

- oskarżony odmawia przyjęcia grzywny w postaci mandatu karnego;
- istnieje podejrzenie popełnienia kilku przestępstw (wykroczeń), z których nie wszystkie da się uregulować w trybie nałożenia grzywny na miejscu w postaci mandatu karnego;
- naruszenie przepisów ruchu drogowego było bardzo poważne i spowodowało poważne zagrożenia w BRD;
- naliczenie punktów karnych za popełnione wykroczenie będzie skutkowało utratą uprawnień do prowadzenia pojazdów określonej kategorii, zgodnie z § 4 norweskiej ustawy dotyczącej punktów karnych z dnia 19 września 2003 r.

Zasady te są tożsame w gruncie rzeczy z art. 95–98 polskiej ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia oraz Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2002 r. w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego z pewnymi wyjątkami.

W sytuacji gdy naliczenie punktów karnych w Polsce wobec kierującego pojazdem miałyby skutkować utratą prawa jazdy (przekroczenie 24 punktów karnych), kierujący pojazdem nadal może przyjąć mandat karny na miejscu, zgadzając się z rozstrzygnięciem policjanta. Dopiero później kierujący pojazdem otrzyma stosowną decyzję Starosty, która skieruje go na egzamin sprawdzający oraz badania psychologiczne w trybie ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.¹⁴⁴

¹⁴² Por.: polska ustawa Kodeks Postępowania Karnego z dnia 6 czerwca 1997 r. oraz norweska ustawa o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25)

¹⁴³ Por.: § 4 ust. 1 – 4 norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

¹⁴⁴ Por.: art. 98a ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. oraz art. 136 ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.

Ponadto lista wykroczeń w norweskich Przepisach dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. jest ograniczona do najbardziej pospolitych wykroczeń w ruchu drogowym (prędkość, niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych, kwestie pierwszeństwa, kwestie wyprzedzania), z kolei polskie regulacje dopuszczają nałożenie mandatu karnego na miejscu na kierującego pojazdem praktycznie za każde wykroczenie z XI rozdziału Kodeksu Wykroczeń (wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji), z wyjątkiem wykroczeń, za które przewidziano orzeczenie obligatoryjnego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów¹⁴⁵.

Za istotną różnicę funkcjonującą w polskim systemie należy uznać regulacje art. 86 § 1 i 3 Kodeksu Wykroczeń, art. 86b § 1 i 3 Kodeksu Wykroczeń, art. 87 § 1 i 3 Kodeksu Wykroczeń, art. 92 § 2 i 3 Kodeksu Wykroczeń, 93 § 1 i 2 Kodeksu Wykroczeń oraz art. 94 § 1 i 3 Kodeksu Wykroczeń, które przewidują obligatoryjną lub fakultatywną¹⁴⁶ możliwość zatrzymania prawa jazdy przez policjanta na miejscu skutkującą zakazem prowadzenia pojazdów na okres od 6 miesięcy do 3 lat (art. 29 § 1 Kodeksu Wykroczeń). Oczywiście finalną decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy podejmuje sąd karny. W norweskich przepisach brak jest analogicznych rozwiązań. Decyzję taką jednak może podjąć norweski sąd, gdy sprawa skonkretyzowanego wykroczenia trafi do norweskiego sądu karnego.

4.7.2. Wysokość mandatów karnych za wykroczenia w ruchu drogowych

Niebagatelne znaczenie w działaniach prewencyjnych ma także **wysokość nakładanych mandatów** za wykroczenia w ruchu drogowym. W Norwegii obowiązują następujące reguły:

- **ZASADA:** wysokość grzywny jest zależna od dochodów sprawcy, jego majątku, zadłużenia i zdolności finansowych;
- **WYJĄTEK:** zryczałtowane wysokości grzywny dla niektórych wykroczeń w ruchu drogowym nakładanych w trybie norweskich Przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

W Polsce natomiast maksymalne wysokości grzywien są stale i jednoznacznie określone w Tabeli B Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń. Nie istnieje formalnie kryterium dochodowe, kryterium majątku lub kryterium zdolności finansowych sprawcy. Niemniej sąd karny ustalając wymiar i wysokość kary w trybie kodeksu powstępowania w sprawach o wykroczenia może, ustalając wymiar i wysokość kary w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, brać także pod uwagę czyn sprawcy, jego postawę, warunki osobiste oraz dochody¹⁴⁷. Niemniej polski system ogranicza ustawowo wysokość grzywny nakładanej przez sąd do skonkretyzowanych wysokości¹⁴⁸. Ograniczeń takich nie mają sądy norweskie.

Innymi słowy, w przypadku braku skorzystania przez kierującego pojazdem w Norwegii z możliwości przyjęcia mandatu karnego na miejscu wykroczenia w trybie norweskich Przepisów dotyczących

¹⁴⁵ Por.: art. 96 § 2 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w zw. z art. 87 § 3, art. 93 § 2 oraz art. 94 § 3 Kodeksu Wykroczeń.

¹⁴⁶ Odrębną kwestią jest jednak to czy sąd rozpatrujący fakultatywną możliwość zatrzymania prawa jazdy, zdecyduje się na dokonanie takiego zatrzymania. Podobnie problem dotyczy okresu obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy, którego okres (od 6 miesięcy do 3 lat) będzie zależny od okoliczności sprawy i oceny stanu faktycznego przez skład orzekający.

¹⁴⁷ Por.: art. 24 § 3 Kodeksu Wykroczeń oraz art. 8 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w zw. z art. 95aa Kodeksu Postępowania Karnego.

¹⁴⁸ Por.: art. 24 § 1 i 1a ustawy Kodeksu Wykroczeń.

nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r., ryzykuje on otrzymanie wyższej sankcji na poziomie rozpatrywania sprawy przez sąd karny¹⁴⁹. **Jest to istotny czynnik motywujący sprawców wykroczeń w zakresie przyjmowania mandatów karnych na miejscu wykroczenia proponowanych przez skonkretyzowany patrol norweskiej Policji po ujawnieniu wykroczenia. System ten odciąża także Policję, wymiar sprawiedliwości i Prokuraturę.** Norweska Policja niejednokrotnie sama krytykuje jednak ten system, gdyż pomimo jego znacznej wydajności proceduralnej, ma on „wrodzoną stronniczość, ponieważ wszyscy przestępcy spotykają się z taką samą reakcją za to samo naruszenie, niezależnie od ich zdolności finansowej, co stanowi wyjątek od zasady dostosowania grzywny do możliwości finansowych sprawcy”¹⁵⁰.

W norweskim systemie istotne jest to, iż np. przekroczenie prędkości o więcej niż 25 km/h na drodze, na której dopuszczalna prędkość wynosi 60 km/h, jest traktowane jako rażące naruszenie przepisów w zakresie BRD i sprawa taka musi zostać obligatoryjnie rozpatrywana przez sąd, z nałożeniem grzywny adekwatnej do dochodu i majątku sprawcy¹⁵¹.

Poniższa tabela obrazuje przykładowe porównanie wysokości mandatów karnych grożących kierującemu pojazdem w Polsce i w Norwegii.

Tabela 25. Wysokość mandatów karnych

Wybrane wykroczenia w ruchu drogowym na bazie nomenklatury norweskiej	Polska		Norwegia	
	PLN	NOK*	PLN*	NOK
Przekroczenie prędkości o 5 km/h	50	137	418	1150
Przekroczenie prędkości o 10 km/h	50	137	1146	3150
Przekroczenie prędkości o 25 km/h w miejscu dopuszczalnej prędkości do 60 km/h	300	825	2983	8200
Przekroczenie prędkości o 35 km/h w miejscu dopuszczalnej prędkości do 70 km/h	800/1600 #	2200/4400	5530	15200
Przekroczenie prędkości o 55 km/h w miejscu dopuszczalnej prędkości do 70 km/h	1500/3000 #	4123/8246	Grzywna nakładana w drodze sądowej proporcjonalnie do dochodu sprawcy	
Przekroczenie prędkości o 70 km/h w miejscu dopuszczalnej prędkości do 70 km/h	2500/5000 #	6872/13744	Grzywna nakładana w drodze sądowej proporcjonalnie do dochodu sprawcy	
Przejazd na czerwonym świetle nadawanym przez sygnalizator sygnalizacji świetlnej	2000	5498	3710	10200
Naruszenie znaku drogowego zakaz ruchu (polski odpowiedni: B – 1)	do 5000	do 13744	2983	8200
Naruszenie znaku drogowego zakaz ruchu (polski odpowiedni: B – 2)	do 5000	do 13744	2983	8200

¹⁴⁹ Sytuacja ta działa w obie strony. Zdarzają się przypadki, iż osoby o niskich dochodach celowo odmawiają przyjęcia mandatu na miejscu, aby sprawa trafiła do norweskiego sądu, który już będzie orzekał biorąc pod uwagę ich niskie dochody i możliwości finansowe. W takich sytuacjach często wymiar grzywny będzie niższy aniżeli w trybie przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

¹⁵⁰ Por.: str. 2/5 ze stanowiska Dyrekcji Policji Norweskiej nr 22/2289 (22/219962-33) z dnia 21 grudnia 2022 r.

¹⁵¹ Por.: § 1 ust. 1 oraz § 4 ust. 3 norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

Wybrane wykroczenia w ruchu drogowym na bazie nomenklatury norweskiej	Polska		Norwegia	
	PLN	NOK*	PLN*	NOK
Jazda pojazdem pod prąd na drodze jednokierunkowej	do 500	do 1374	2983	8200
Jazda pojazdem mechanicznym po buspasie	100	275	2983	8200
Jazda pojazdem po chodniku przeznaczonym dla ruchu pieszych (naruszenie zasad ruchu w rejonie dróg dla pieszych)	do 1500	do 4123	2256	6200
Wyprzedzanie na skrzyżowaniu	1000/2000 #	2749/5498	3710	10200
Prowadzenie pojazdu bez włączonych obowiązkowych świateł	100 (od świtu do zmierzchu)	275	1418	3900
Naruszenie zasad pierwszeństwa wobec pieszych na przejściu dla pieszych	1500/3000 #	4123/8246	3710	10200
Naruszenie dyspozycji znaku drogowego „ustąp pierwszeństwa przejazdu” lub znaku „STOP”	300	825	3710	10200
Maksymalna wysokość grzywny	6000	16494	10022	27550 ¹⁵²
Średnie wynagrodzenie miesięczne według polskiego GUS / <i>Statistisk sentralbyrå</i> ¹⁵³	7155	19670	20502	56360

* Przeliczenie według uśrednionego kursu walut publikowanego przez Narodowy Bank Polski na dzień 26 lipca 2024 r. z zastosowaniem zaokrąglenia -/+ 1 zł.

Przekroczenie w warunkach recydywy w trybie art. 38 ust. 2 ustawy Kodeks Wykroczeń (drugie wykroczenie za ten sam czyn w przeciągu ostatnich 2 lat)

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. (publikator: ZA-2024-01-26-119), Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, ustawy Kodeks Wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r.

Oczywiście, wymiar powyższych konsekwencji finansowych naruszania przepisów ruchu drogowego należy rozpatrywać w kontekście uśrednionych dochodów osiąganych przez jednostkę w społeczeństwie każdego kraju. Należy mieć jednak na uwadze fakt, iż siła nabywcza pieniądza oraz koszty życia mogą znacząco różnić się w zależności od osoby i jej stanu majątkowego.

Niezależnie od powyższego, z pewnością można dojść do konstatacji – przy przyjęciu pewnej proporcji w dochodach na poziomie 35% – iż wysokość mandatów nakładana w trybie zryczałtowanych wysokości wynikających z uproszczonej procedury nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. jest strukturalnie porównywalna do mandatów obowiązujących w Polsce. Dotyczy to w szczególności przejazdu kierującego pojazdem na czerwonym świetle, naruszeń dyspozycji znaków zakazu ruchu, naruszeń dyspozycji znaku zakazu wjazdu czy kwestii zakazów wyprzedzania. Niektóre mandaty w Polsce są nawet wyższe

¹⁵² Jest możliwość wyższej grzywny, ale w trybie sądowym bez korzystania z trybu uproszczonego z norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

¹⁵³ Źródło: (1) <https://www.ssb.no/> oraz (2) Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 9 lutego 2024 roku w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2023 roku.

aniżeli w systemie norweskim – przy rozpatrywaniu ich wysokości względem uśrednionych statystycznie dochodów.

Należy jednak wskazać na obszary, w których mandaty w Polsce są proporcjonalnie nieco niższe – dotyczy to głównie zagadnienia **przekraczania prędkości**. Przy założeniu prostego przeliczenia proporcjonalnego ($\times 0,35^{154}$) mandaty za przekroczenie prędkości w Polsce – przy przyjęciu zasad norweskich – powinny wynosić odpowiednio 150 zł (przekroczenie o 5 km/h), 150 zł (przekroczenie o 10 km/h), 1045 zł (przekroczenie o 25 km/h) czy 1935 zł (przekroczenie o 35 km/h). Wartości polskich mandatów za przekraczanie prędkości są zbliżone do mandatów norweskich (z uwzględnieniem zasad proporcjonalności) w warunkach recydywy wykroczeniowej, określonej w art. 38 ust. 2 Kodeksu Wykroczeń (ponowne popełnienie tego samego wykroczenia w okresie 2 lat).

Skonstatować można, iż zasadniczo norweski system zryczałtowanych wysokości mandatów za wykroczenia w ruchu drogowym przyjmowanych na miejscu bardziej restrykcyjnie traktuje kwestie prędkości. Nie jest to bez znaczenia, gdyż przekraczanie prędkości jest główną przyczyną wypadków drogowych, a nadmierna prędkość powoduje poważniejsze skutki zaistniałych wypadków drogowych¹⁵⁵.

Nie sposób nie wspomnieć także o **systemie alternatywnej kary pozbawienia wolności**. Zgodnie z § 3 norweskich przepisów dotyczących nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r., ustala się alternatywną karę pozbawienia wolności w wymiarze 1000 NOK równy jednemu dniu pozbawienia wolności.

4.7.3. Mandaty karne za wykroczenia ujawnione przez system ATK oraz w trybie mandatów uproszczonych. Nieuchronność kary.

W przypadku mandatów w postępowaniu uproszczonym wydawanych przez policyjne centrum ATK (fotoradary stacjonarne lub odcinkowe pomiary prędkości), kierujący pojazdem otrzymuje korespondencyjnie wezwanie do wskazania sprawcy w terminie 7 dni i udzielenie zgody na zatwierdzenie grzywny w trybie procedury nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

Po zatwierdzeniu grzywny w trybie procedury nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r., sprawca ma obowiązek ją uiścić. Wezwanie do zapłaty grzywny jest doręczane za pośrednictwem Narodowej Norweskiej Agencji Windykacyjnej (*Statens innkrevingsentral*, SI)¹⁵⁶. W przypadku braku terminowej zapłaty mandatu karnego, SI jest upoważniona z mocy prawa do automatycznego egzekwowania środków pieniężnych z odsetkami w trybie egzekucji w administracji¹⁵⁷ (ściągnięcie z umowy o pracę, ze składek zdrowotnych, z rachunku bankowego, oszczędności, zajęcie majątku ruchomego, zajęcie majątku nieruchomości). **W przypadku braku możliwości ściągnięcia należności, grzywna zostaje automatycznie zamieniona na karę pozbawienia wolności** (według zasady 1000 NOK = 1 dzień kary

¹⁵⁴ Założenie: Przeciętny dochód polskiego obywatela stanowi 35% dochodu przeciętnego obywatela Norwegii.

¹⁵⁵ Por.: str. 4/5 ze stanowiska Dyrekcji Policji Norweskiej nr 22/2289 (22/219962-33) z dnia 21 grudnia 2022 r.

¹⁵⁶ *Statens innkrevingsentral* podlega Norweskiej Administracji Skarbowej i zajmuje się windykacją, egzekucją i rozliczaniem spraw mandatów nakładanych przez Policję. Podstawa prawna: ustawa o norweskiej Krajowej Agencji Windykacyjnej (SI) z dnia 11 stycznia 2013 r. (publikator: ZA-2022-12-20-109)

¹⁵⁷ Zgodnie z § 4 ust. 1 ustawy o egzekucji z dnia 26 czerwca 1992 r. (publikator: ZA-2023-12-20-110)

pozbawienia wolności) na podstawie wniosku SI. Jeśli sprawca nie stawi się we wskazanym miejscu w celu odbycia kary pozbawienia wolności, będzie poszukiwany przez Policję.

Pomiar prędkości realizowany za pomocą systemu ATK różni się od pomiaru prędkości za pomocą ręcznego laserowego urządzenia pomiarowego. Jest on w pełni zautomatyzowany i nie ma możliwości wystąpienia błędu ludzkiego w związku z realizacją indywidualnego pomiaru, co przesądził Norweski Sąd Najwyższy¹⁵⁸.

Automatyczne centrum ATK wydaje rocznie około 100 tys. mandatów za wykroczenia związane z przekroczeniem prędkości¹⁵⁹. Tryb procedury nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. zapewnia Policji i Prokuraturze znaczny wzrost wydajności¹⁶⁰. Ten sam tryb egzekwowania należności dotyczy także spraw innych wykroczeń ujawnionych na miejscu przez Policję w trybie nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r.

Norweski system cechuje się jedną istotną różnicą w stosunku do systemu polskiego. W Polsce w przypadku braku możliwości przeprowadzenia skutecznej egzekucji w przeciągu 3 lat od daty prawomocnego nałożenia mandatu karnego lub prawomocnego orzeczenia sądu w przedmiocie stwierdzenia popełnienia wykroczenia w ruchu drogowym, kara pieniężna (grzywna) lub środek karny nie podlega wykonaniu¹⁶¹. Tak samo dzieje się w Norwegii, gdzie takie rozszczenie przedawnia się po 3 latach¹⁶². Jednak w Polsce nie ma systemu automatycznej zamiany kary pieniężnej (grzywny) na karę pozbawienia wolności – rozwiązanie takie istnieje w Norwegii, co oznacza nieuchronność kary wobec sprawcy wykroczenia drogowego.

Istnieją także rozwiązania nieznanne polskiemu systemowi, takie jak **automatyczne podwyższenie wymiaru grzywny o 50% w przypadku braku jej uiszczenia w ciągu trzech tygodni – dotyczy to wykroczeń w zakresie zasad parkowania pojazdów** (§ 31 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r.). Wniesienia odwołania od tak nałożonej grzywny nie wstrzymuje procesu podwyższania wymiaru grzywny o 50%.

W Norwegii przewiduje się także kategorię grzywien (§ 31, § 31 lit. a i § 36 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r.)¹⁶³, które w przypadku braku ich terminowego uiszczenia zgodnie z § 38 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. są **zabezpieczone w formie zastawu rejestrowego na danym pojeździe**. Dotyczy to głównie sytuacji, w której kierujący pojazdem jest (był) jednocześnie właścicielem pojazdu. Zastaw ten ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi prawami do pojazdu.

Sprzedaż lub transakcje związane z pojazdem mechanicznym są niemożliwe lub utrudnione do czasu zapłaty należności i wykreślenia takiego zastawu rejestrowego.

¹⁵⁸ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie HR-2008-64A-Rt-2008-44.

¹⁵⁹ Por.: str. 2/5 ze stanowiska Dyrekcji Policji Norweskiej nr 22/2289 (22/219962-33) z dnia 21 grudnia 2022 r.

¹⁶⁰ Instrukcja dla *Utrykningspolitiet* nr GP4027.

¹⁶¹ Por.: art. 45 § 1 i 3 Kodeksu Wykroczeń.

¹⁶² Por.: § 2 norweskiej ustawy o przedawnieniu roszczeń z dnia 18 maja 1979 r. (publikator: ZA-2020-12-18-146)

¹⁶³ Mandaty za parkowanie, jazdę po użyciu alkoholu (0,2‰ – 0,5‰) oraz naruszenie zasad tonażowych pojazdów ciężkich (naruszenie wag i wymiarów w ruchu drogowym).

4.7.4. Przestępstwa w ruchu drogowym – wypadki drogowe

Wymierny wpływ na BRD ma także wymiar stosowanych kar za popełniane poważne przestępstwa w ruchu drogowym. Zasadniczo każdy wypadek drogowy niesie za sobą skonkretyzowany koszt społeczno-ekonomiczny. Celem ustawodawstwa każdego państwa jest eliminacja zachowań niepożądanych w ruchu drogowym oraz funkcja odstrasżająca, sprowadzająca się do określenia groźących kar za popełnienie przestępstw w ruchu drogowym.

Zasadniczo kwestie te w Norwegii reguluje § 31 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. oraz § 280 i § 281 norweskiego Kodeksu Karnego. W polskim systemie prawa aspekty te w całości znajdują się w art. 177 § 1 i 2 Kodeksu Karnego.

Polskie regulacje prawne rozróżniają także w odniesieniu do osoby poszkodowanej w wypadku drogowym „uszczerbek na zdrowiu” (1), „ciężki uszczerbek na zdrowiu” (2) oraz „śmierć” (3). Norweskie regulacje prawne przewidują natomiast jedynie dwie odrębne kategorie w postaci: „szkody na ciele lub zdrowiu” (1) oraz „śmierci” (2).

Tabela 26. Klasyfikacja wypadków drogowych i skutków prawnych dla sprawcy wypadku drogowego

	Polska	Norwegia
Spowodowanie wypadku drogowego ze skutkiem: Polska: (1) „uszczerbek na zdrowiu” Norwegia: (1) „szkoda na ciele i zdrowiu”	Zagrożenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (art. 177 § 1 Kodeksu Karnego).	Zagrożenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (§ 280 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Spowodowanie wypadku drogowego ze skutkiem: Polska: (2) „ciężki uszczerbek na zdrowiu” Norwegia: (1) „szkoda na ciele i zdrowiu”	Zagrożenia karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat (art. 177 § 2 Kodeksu Karnego).	Zagrożenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (§ 280 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Spowodowanie wypadku drogowego ze skutkiem: Polska: (3) „śmierć” Norwegia: (2) „śmierć”	Zagrożenia karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat (art. 177 § 2 Kodeksu Karnego).	Zagrożenia karą pozbawienia wolności do 6 lat (§ 281 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Środki karne (możliwe do orzeczenia przez sąd)	Możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdu na okres oznaczony przez sąd (art. 42 § 1 Kodeksu Karnego).	Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdu na okres co najmniej 1 roku do 3 lat (uszczerbek na zdrowiu) lub co najmniej 3 lat do bezterminowości (śmierć), przy czym jeśli miałyby to być nadmiernie dotkliwe dla sprawcy i istnieją szczególne okoliczności łagodzące można skrócić okres zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawcy (§ 33 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz § 2 ust. 4 norweskich przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi).

	Polska	Norwegia
Warunkowe umorzenie postępowania karnego (traktowanie osoby skazanej jako niekaranej na okres próby)	<p>Tak – jedynie w przypadku przestępstwa z art. 177 § 1 Kodeksu Karnego (jedynie: „uszczerbek na zdrowiu”).</p> <p>Okres próby: 1 rok – 3 lata (art. 66 i 67 Kodeksu Karnego).</p> <p>Warunek: uprzednia niekaralność.</p>	<p>Tak – w każdym przypadku przestępstwa z § 280 i § 281 norweskiego Kodeksu Karnego.</p> <p>Okres próby: 2 – 5 lat (§ 34 norweskiego Kodeksu Karnego).</p> <p>Warunek: możliwe zastosowanie nawet w warunkach recydywy.</p>

Źródło: opracowanie własne, na podst.: norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r., norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r., polskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 6 czerwca 1997 r., norweskich przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r.

Powyższa analiza wskazuje na to, iż oba systemy penalizowania poważnych przestępstw w ruchu drogowym skutkujących obrażeniami ciała lub śmiercią u pokrzywdzonych są do siebie zbliżone. Na uwagę zasługuje fakt, iż w norweskich regulacjach więcej władzy pozostawia się sądowi, który w ramach uprawnień dyskrecyjnych ocenia każdy stan faktyczny i feruje adekwatny wyrok. Norweskie sądy nawet w przypadku recydywy mogą stosować także mechanizm warunkowego umorzenia postępowania karnego z okresami próby, które są jednak dłuższe niż w polskim systemie prawa. W Polsce natomiast poważniej traktuje się przestępstwa w ruchu drogowym, gdzie wyróżnia się obrażenia ciężkie powodujące trwałe uszczerbek na zdrowiu (rozstrój zdrowia, uszkodzenia narządów ciała)¹⁶⁴.

4.7.5. Przestępstwa w ruchu drogowym – jazda pod wpływem alkoholu

Odrębnej analizie wymagają przepisy związane z poruszaniem się pojazdami mechanicznymi pod wpływem alkoholu. Oba ustawodawstwa – polskie i norweskie – traktują szczególnie te przypadki. Należy także mieć na uwadze różnice w kontekście „jazdy pod wpływem alkoholu” oraz „spowodowania wypadku komunikacyjnego przez osobę będącą pod wpływem alkoholu”. W tym drugim przypadku konsekwencje prawne kształtują się inaczej.

W Norwegii ten typ przestępstw w ruchu drogowym określa się mianem *Promillekjøring* („jazda po pijanemu”). O ile spowodowanie wypadku drogowego przez osobę trzeźwą jest z reguły traktowane jako działanie nieumyślne, o tyle już prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu jest traktowane niejednokrotnie jako działanie umyślne sprawcy.

Tabela 27. Konsekwencje prawne dla kierujących pojazdami po użyciu i pod wpływem alkoholu

	Polska	Norwegia
Jazda po użyciu alkoholu (0,2‰ – 0,5‰)	Kara aresztu lub grzywna w wysokości 2500 – 5000 zł (art. 87 § 1 Kodeksu Wykroczeń).	Kara grzywny w wysokości określonej przez sąd (§ 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Zakaz prowadzenia pojazdów	Od 6 miesięcy do 3 lat	Brak

¹⁶⁴ Por.: art. 157 § 1 polskiego Kodeksu Karnego w zw. z art. 177 § 1 i 2 polskiego Kodeksu Karnego.

	Polska	Norwegia
Jazda pod wpływem alkoholu (0,5‰ – 1,5‰) Polska (0,5‰ – 1,2‰) Norwegia	Zagrozenie karą pozbawienia wolności do 3 lat (art. 178a § 1 Kodeksu Karnego) (w warunkach recydywy: od 3 miesięcy do 5 lat).	<ul style="list-style-type: none"> Kara grzywny w wysokości określonej przez sąd, karą warunkowego lub bezwarunkowego pozbawienia wolności na okres oznaczony przez sąd. (§ 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym)
Zakaz prowadzenia pojazdów	Co najmniej na 3 lata.	Co najmniej na 1 rok (w warunkach recydywy w okresie 5 lat od pierwszego czynu: dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów).
Jazda pod wpływem alkoholu (powyżej 1,5‰) Polska (powyżej 1,2‰) Norwegia	Zagrozenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (art. 178a § 1 Kodeksu Karnego) (w warunkach recydywy: od 3 miesięcy do 5 lat).	<ul style="list-style-type: none"> Kara grzywny w wysokości określonej przez sąd, bezwartkowe pozbawienie wolności na okres oznaczony przez sąd. (§ 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym)
Zakaz prowadzenia pojazdów	Co najmniej na 3 lata.	Co najmniej na 1 rok (w warunkach recydywy w okresie 5 lat od pierwszego czynu: dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów).
Konfiskata pojazdu	Przepadek pojazdu lub jego równowartości z możliwością odstąpienia przez sąd w szczególnie uzasadnionych okolicznościach od zastosowania przepadku pojazdu (art. 44b ustawy Kodeks Karny w zw. Z art. 178a § 5 ustawy Kodeks Karny).	Brak

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r., norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r., polskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 6 czerwca 1997 r.

Odrębną kwestią jest **podejście praktyczne sądów norweskich do stosowania sankcji karnych za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości**. Jak ukazuje powyższa tabela sądownictwo norweskie ma dużą elastyczność w kształtowaniu wymiaru kary. Przepisy karne pozostawiają pewną przestrzeń na zmniejszenie lub zwiększenie wymiaru kary w porównaniu z tym, o co wnosi Policja w akcie oskarżenia (norw.: *tiltalebeslutning*) skierowanym do sądu. To, czy sąd zbliży się do górnej lub dolnej granicy wymiaru kary, zależy od okoliczności łagodzących lub obciążających oraz postawy sprawcy. Spis okoliczności łagodzących i obciążających określa § 77 i § 78 norweskiej ustawy Kodeks Karny.

Zarys prawdopodobnych sankcji karnych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości na podstawie wykształconego norweskiego orzecznictwa przedstawia poniższe zestawienie tabelaryczne.

Tabela 28. Prawdopodobne sankcje karne za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w Norwegii

Stężenie alkoholu we krwi (w ‰)	Okres zakazu prowadzenia pojazdów	Wymiar kary bezwzględnego pozbawienia wolności	Grzywna
0,2‰ – 0,5‰	Brak zakazu	Brak	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.
0,5‰ – 0,7‰	12 – 18 miesięcy	Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności na 2 tygodnie albo pozbawienie wolności w zawieszeniu	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.
0,7‰ – 0,9‰	18 – 20 miesięcy	Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności do 1 miesiąca	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.
0,9‰ – 1,1‰	20 – 22 miesiące	Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności do 1 miesiąca	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.
1,1 – 1,2‰	22 – 24 miesiące	Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności do 1 miesiąca	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.
powyżej 1,2‰	Minimum 2 lata	Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności na 1 miesiąc	1,5 x średnie miesięczne wynagrodzenie netto sprawcy. Średnie norweskie wynagrodzenie: 56360 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w NOK: 84540 NOK. Grzywna dla średniego norweskiego wynagrodzenia w PLN: 30753 PLN.

Źródło: opracowanie własne na podst.: danych *Statistisk sentralbyrå*, norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r., norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r., przepisów dotyczących utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r. (publikator: ZA-2023-10-18-1646)

Z powyżej analizy wynika, iż w Norwegii kara, jaka jest orzekana przez sąd za jazdę po spożyciu alkoholu to kara pozbawienia wolności, grzywna oraz zakaz prowadzenia pojazdów od 1 do 2 lat.

W wielu przypadkach to nie kara pozbawienia wolności ani grzywna (choć bardzo dotkliwa, wysoka i uzależniona od dochodów sprawcy¹⁶⁵) niepokoi kierowców, lecz odebranie uprawnienia do kierowania pojazdami. Zakaz prowadzenia pojazdów nastęrcza dość poważnych utrudnień na co dzień temu, kto do tej pory był zależny od poruszania się pojazdem mechanicznym. Dotyczy to w szczególności takiego państwa jak Norwegia, gdzie odległości są znaczące a gęstość zaludnienia niska. Wachlarz wyzwań związanych z zakazem kierowania pojazdem jest duży – od zaburzenia rutyny w codziennych sprawach rodzinnych, zawodowych, po poważne konsekwencje w obszarze pracy czy prowadzeniu działalności gospodarczej.

4.7.6. Przeprowadzanie w ruchu drogowym – spowodowanie wypadku drogowego pod wpływem alkoholu

Najgorszą możliwą postacią przestępstwa w ruchu drogowym jest spowodowanie wypadku drogowego pod wpływem alkoholu, w którym inne osoby zostały ranne lub poniosły śmierć. Prawo polskie o wiele bardziej restrykcyjnie traktuje tego typu zdarzenia, natomiast prawo norweskie szczegółowo nie odnosi się do takich sytuacji.

W norweskim prawie nie ma kwalifikowanej formy przestępstwa w ruchu drogowym sprowadzającej się do sankcjonowania wypadku drogowego, w którym był kierujący pojazdem pod wpływem alkoholu. W przypadku zaistnienia takiego zdarzenia sąd norweski musi kumulatywnie, w trakcie orzekania w tego typu przypadkach, brać pod uwagę sankcje dotyczące spowodowania wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym lub uszczerbkiem na zdrowiu u poszkodowanego oraz stan nietrzeźwości kierującego pojazdem. W świetle orzecznictwa norweskich sądów, **spowodowanie wypadku pod wpływem alkoholu stanowi okoliczność obciążającą dla sprawcy i świadczy o umyślności popełnionego czynu zabronionego.**

Tabela 29. Konsekwencje prawne dla kierowców powodujących wypadek drogowy pod wpływem alkoholu (stężenie alkoholu powyżej 0,5‰)

	Polska	Norwegia
Uszczerbek na zdrowiu poszkodowanych/-ego	Zagrozenia karą pozbawienia wolności do 6 lat (art. 178 § 1 Kodeksu Karnego).	Zagrozenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (§ 280 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Ciężki uszczerbek na zdrowiu poszkodowanych/-ego	Zagrozenia karą pozbawienia wolności od 3 lat do 16 lat (art. 178 § 1a Kodeksu Karnego).	Zagrozenia karą pozbawienia wolności do 3 lat (§ 280 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).

¹⁶⁵ Por.: Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gulating z dnia 12 września 2017 r. (LG-2017-35089) zmieniający wyrok Sądu Okręgowego w Bergen (TBERG-2016-182213). Stan faktyczny: 71-letni mężczyzna został skazany przez sąd rejonowy na 30 dni więzienia i grzywnę w wysokości 550 tys. NOK (ponad 200 tys. PLN) za prowadzenie samochodu z poziomem alkoholu we krwi wynoszącym 1,46 ‰. Sąd Apelacyjny uznał, że Sąd Okręgowy ustalił zbyt wysoką grzywnę, a po dokonaniu ponownej ogólnej oceny warunków dochodowych sprawcy Sąd Apelacyjny uznał, że grzywna ma zostać ustalona na poziomie 300 tys. NOK (ponad 109 tys. PLN).

	Polska	Norwegia
Śmieć poszkodowanych/-ego	Zagrozenia karą pozbawienia wolności 5 lat do 20 lat (art. 178 § 1a Kodeksu Karnego).	Zagrozenia karą pozbawienia wolności do 6 lat (§ 281 norweskiego Kodeksu Karnego w zw. z § 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
Dodatkowe sankcje	Konfiskata pojazdu fakultatywna przy stężeniu alkoholu we krwi poniżej 1 ‰ (art. 178 § 3 Kodeksu Karnego).	Kara grzywny w wysokości określonej przez sąd (§ 31 norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym).
	Konfiskata pojazdu obligatoryjna przy stężeniu alkoholu we krwi powyżej 1 ‰ (art. 178 § 3 Kodeksu Karnego).	
Zakaz prowadzenia pojazdów	Co najmniej na 3 lata (w przypadku recydywy – dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów).	Co najmniej na 1 rok (w warunkach recydywy w okresie 5 lat od pierwszego czynu: dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów).

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskiej ustawy Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r., norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r.

Na marginesie należy wskazać, iż w przypadkach kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu, którzy doprowadzili do poważnego wypadku drogowego w Polsce, stosuje się niejednokrotnie tymczasowe aresztowanie w trybie art. 250 i 251 Kodeks Postępowania Karnego (na okres 3 miesięcy z możliwością przedłużenia). Tymczasowe aresztowanie stosuje się co do zasady, jeżeli realnie grożąca kara pozbawienia wolności za zarzucane mu przestępstwo wynosi 3 lata. Natomiast w norweskim systemie prawnym tymczasowe aresztowanie może być stosowane już wtedy, gdy spodziewana kara pozbawienia wolności wynosi 6 miesięcy (§ 171 ustawy o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r.)¹⁶⁶. Przesłanki zastosowania tymczasowego aresztowania w systemie polskim i norweskim są zbliżone – realna obawa ucieczki, realna obawa uchylania się od odbycia kary pozbawienia wolności, zapobieżenie ponownemu popełnieniu przestępstwa lub wywieraniu wpływu na zeznania świadków.

4.7.7. Praktyka orzecznicza w sprawach wypadków drogowych

Odrębną kwestią jest praktyka orzecznicza sądów norweskich, w stosunku do praktyki orzeczniczej sądów polskich. W miejscu tym należy zaznaczyć, iż ich porównanie (dostępne w załącznikach – Załącznik nr 5) może zostać dokonane jedynie **na dużym poziomie ogólności**, gdyż każdy przypadek wypadku drogowego jest traktowany indywidualnie, sytuacja osobista sprawcy kształtuje się odmiennie, a składy orzekające w obu krajach kierują się różnymi przesłankami prawnymi i pozaprawnymi przy wymierzaniu skonkretyzowanego wyroku karnego.

Z przeprowadzonej analizy wynika jednoznacznie, iż **sądy norweskie są skłonne do zasądzenia wyższych grzywn i kar finansowych, niż sądy polskie. Jednocześnie sądy polskie zasądają zdecydowanie wyższe kary pozbawienia wolności** w przypadku zaistnienia wypadków drogowych

¹⁶⁶ Ustawa o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25)

spowodowanych pod wpływem alkoholu, wypadków drogowych z ciężkimi obrażeniami oraz w przypadku śmierci uczestników wypadku drogowego. Ich norweskie odpowiedniki są wyraźnie nastawione na prewencję i możliwość „dania drugiej szansy” skazanemu za spowodowanie wypadku w ruchu drogowego (resocjalizacja, dalsze funkcjonowanie w społeczeństwie, krótsze kary pozbawienia wolności), przy czym zdecydowanie częściej korzystają z opcji dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów. Z kolei polskie sądy często zasądają zakaz prowadzenia pojazdów, ale z określoną karencją czasową (nie są to zakazy dożywotnie).

Sądy polskie nieco łagodniej traktują sprawców nieumyślnie spowodowanych wypadków drogowych, w których obrażenia u poszkodowanych nie są rozległe. W przypadku kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (bez spowodowania wypadku drogowego; norweskie *Promillekjøring* – „jazda po pijanemu”) wymiar ferowanych kar kształtuje się natomiast podobnie.

Należy jednak brać pod uwagę, iż w Polsce w latach 2023–2024 przeprowadzono gruntowne zmiany w Kodeksie Karnym oraz Kodeksie Wykroczeń, które wpłyną wymiennie na zaostrzenie wymiaru kary wobec kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu oraz kierujących pojazdami, którzy spowodowali wypadek drogowy pod wpływem alkoholu (zmiany te są już uwzględnione we wcześniej zamieszczonych tabelach). Trudno jednak na ten moment ocenić, jak będzie kształtowało się orzecznictwo polskich sądów karnych w przedmiotowej materii, gdyż prowadzenie jakiegokolwiek oceny w tym zakresie wymaga co najmniej upływu 3 lat funkcjonowania nowych regulacji prawnych.

5

Funkcjonowanie systemu
zarządzania BRD w Norwegii
i w Polsce

5..FUNKCJONOWANIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BRD W NORWEGII I W POLSCE

5.1. Aspekty ogólne

Podstawowym celem funkcjonowania **systemu BRD** jest ochrona życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. System ten powinien umożliwiać bezpieczne odbywanie podróży, minimalizowanie występowania zdarzeń niebezpiecznych i ich konsekwencji oraz upowszechnianie myślenia o bezpieczeństwie. **System BRD** można zdefiniować jako **zbiór elementów społecznych, materialnych i niematerialnych oraz relacji między nimi**. Są to m.in.: uczestnicy i organizatorzy ruchu, infrastruktura, pojazdy i inne komponenty dotyczące stricte przestrzeni, ale także struktury organizacyjne, kompetencje, polityka, procedury, metody i standardy, sporządzanie raportów, komunikowanie się (informacje i promocja), a przede wszystkim podejmowanie działań mających na celu zapewnianie bezpieczeństwa. W skali **krajowej na system BRD** składają się cztery podsystemy: instytucjonalny kraju, systemy funkcjonalne (np. edukacja, wymiar sprawiedliwości, ratownictwo), systemy profilaktyki i reagowania na potencjalne lub powstałe szkody oraz system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego (SZBRD).

Zarządzanie BRD jest rozproszone między wiele organów i instytucji na poziomie międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Ważna tutaj więc jest funkcja **lidera BRD**, którego zadaniem powinno być kierowanie i koordynowanie działań prowadzonych na analizowanym obszarze na rzecz BRD. **Istotnymi elementami SZBRD** są też narzędzia oddziaływania takie jak: programy i plany BRD, środki stymulujące oraz narzędzia kontrolne. Aby prawidłowo sformułować cele, trzeba z kolei korzystać z dobrych narzędzi prognozowania miar bezpieczeństwa i oceny efektywności zaproponowanych działań strategicznych. Kluczowe są również takie elementy jak: właściwy zestaw partnerów realizujących cele, źródła finansowania, a także bazy danych i wiedzy, systemy ekspertowe, systemy informacji o BRD, wytyczne i przykłady dobrych praktyk czy badania naukowe.

Najważniejszymi czynnikami zagrożenia wypadkami na drogach są **uczestnicy ruchu, pojazdy i infrastruktura**. Złożony charakter zjawiska powstawania wypadków sprawia, iż skuteczne działania prewencyjne powinny być prowadzone w sposób całościowy, skoordynowany i uporządkowany, z zaangażowaniem spójnego zespołu metod oraz odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych. Temu właśnie służyć powinien właściwie funkcjonujący **system BRD**.

Struktura i zakres **programów BRD** ukształtowały się na bazie doświadczeń krajów OECD¹⁶⁷ w tym Szwecji, Holandii, Wielkiej Brytanii oraz działalności Banku Światowego¹⁶⁸. Według tych zaleceń dobrze przygotowany program BRD powinien zawierać następujące elementy: analizę stanu bezpieczeństwa, analizę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, ambitną wizję BRD, cele strategiczne i pośrednie, obszary działań priorytetowych, kierunki działań i cele szczegółowe, zbiory działań realizujących poszczególne kierunki działań priorytetowych, z przypisaniem głównych realizatorów działań, zasady finansowania działań oraz zasady ich monitorowania.

¹⁶⁷ Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets And The Safe System Approach, OECD/ITF, Paris 2008.

¹⁶⁸ T. Bliss, J. Breen, Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects, World Bank Global, Road Safety Facility, Washington 2009.

5.2. Programy BRD jako narzędzie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

5.2.1. Polski krajowy program BRD

Tematykę BRD w Polsce odnaleźć można w wielu dokumentach i aktach prawnych. Działania podejmowane na rzecz poprawy BRD w kompleksowy sposób opisuje jednak dokument strategiczny o wymiarze krajowym – **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD)**. Został on przygotowany przez Krajową Radę BRD, zgodnie z art. 140c ustawy Prawo o ruchu drogowym, nadający jej prawo do „*opracowywania programów poprawy BRD w oparciu o propozycje przedstawiane przez właściwych ministrów i ocena ich realizacji*”. Wcześniejsza edycja tego dokumentu obejmowała lata 2013–2020. Przed 2013 r. obowiązywał natomiast przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2005 r. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005–2007–2013 GAMBIT 2005. Powstał on rok po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i był potwierdzeniem jej zobowiązania się do realizacji unijnego celu, jakim było zmniejszenie w ciągu 10 lat o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Obecny NPBRD wyznacza **cele główne działań na rzecz poprawy BRD, przyjęte w perspektywie 2030 r.:**

- ograniczenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach w Polsce – tj. do poziomu nie więcej niż 1455;
- ograniczenie o 50% liczby ofiar ciężko rannych wypadków na drogach w Polsce – tj. do poziomu nie więcej niż 5317 w 2030 r.

Dokument wyznacza także cele etapowe (pośrednie) na poszczególne lata. NPBRD podąża za **Wizją Zero**, zakładającą w perspektywie długofalowej brak ciężkich obrażeń i ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Strategia wskazuje wprost, iż przyjęte przez nią cele stanowią jedynie etap na drodze do całkowitego wyeliminowania pojawiania się ofiar ciężko poszkodowanych w wyniku wypadków na polskich drogach.

Szczegółowa analiza zawartości NPBRD i jej zestawienie z norweskim odpowiednikiem znajduje się w dalszej części opracowania.

Zbiorem zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów NPBRD jest **Program Realizacyjny**, obejmujący okres roku lub dwóch lat. Program zakłada także, że jego realizacja wspierana jest przez działania zaprogramowane w innych dokumentach strategicznych z zakresu BRD, będących wewnętrznymi programami opracowywanymi przez podmioty takie jak GDDKiA, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Generalna Inspekcja Transportu Drogowego i Żandarmeria Wojskowa. Bardzo istotne jest także znaczenie **programów wojewódzkich** – tworzonych przez Wojewódzkie Rady BRD (działające przy marszałkach poszczególnych województw) na mocy art. 140h Ustawy prawo o ruchu drogowym, a także innych **programów o charakterystyce lokalnej** (powiatowych, miejskich).

5.2.2. Norweski krajowy program BRD

W Norwegii głównym dokumentem strategicznym w zakresie BRD jest **Krajowy Plan Działań dla BRD 2022-2025** (*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*). To już szósta edycja tej strategii, każda z nich obejmowała okres czteroletni. Została ona opracowana wspólnie przez Norweski Krajowy Zarząd Dróg (SV), Policję, Norweską Dyрекcję Zdrowia, Norweską Dyрекcję ds. Edukacji i Szkoleń, *Trygg Trafikk* oraz samorządy powiatów i miast.

Postanowienia tego dokumentu wprost nawiązują do norweskiego **Krajowego Planu Transportowego 2022–2033** (*Nasjonal Transportplan*), który pośród inicjatyw na rzecz efektywnego, przyjaznego środowisku i bezpiecznego systemu transportowego wyznacza dążenie do realizacji **Wizji Zero** (norw. *Nullvisjonen*) do 2050 r. w odniesieniu do ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków w ruchu drogowym. W transporcie drogowym, norweski Krajowy Plan Transportowy zakłada redukcję tej liczby do maksymalnie 350 w 2030 r., z czego co najwyżej 50 mają stanowić ofiary śmiertelne.

Krajowy Plan Działań dla BRD 2022–2025 opiera się na **trzech filarach**, dzięki którym możliwe jest dążenie do osiągnięcia Wizji Zero: **etyce** (brak akceptacji liczby ofiar wypadków na drogach), **nauce** (naukowe przesłanki podstaw projektowania układu drogowego) oraz **odpowiedzialności** (wpływanie na bezpieczeństwo jest wspólną odpowiedzialnością użytkowników dróg, władz i innych podmiotów). Dokument wyznacza także **15 obszarów priorytetowych**. Zostały one wybrane ze względu na duży potencjał redukcji liczby zabitych i ciężko rannych poprzez realizację wchodzących w ich zakres działań, albo dlatego, że są istotne w ogólnym działaniu prewencyjnym. Obszary pogrupowano w odniesieniu do: ryzykownych zachowań w ruchu drogowym, grup ludności, grup uczestników ruchu lub kategorii pojazdów, bezpieczeństwa na drogach oraz pozostałych uwarunkowań.

W ich ramach w dokumencie zaplanowano **179 różnego rodzaju działań szczegółowych w zakresie BRD**. Plan wyznacza podmioty odpowiedzialne za ich realizację (SV, *Trygg Trafikk*, Policję, Norweską Dyрекcję Zdrowia, samorządy na szczeblu powiatów i gmin itd.), wskaźniki ich realizacji oraz horyzont czasowy.

Szczegółowa analiza zawartości norweskiego krajowego programu BRD i jego zestawienie z polskim odpowiednikiem znajduje się w dalszej części opracowania.

5.2.3. Norweskie regionalne i lokalne programy BRD

Poza programem o charakterze centralnym, w Norwegii funkcjonują także **programy BRD w wymiarze powiatowym i gminnym**. Jednym z ich podstawowych elementów jest pobudzanie aktywności lokalnej i zwiększanie świadomości społecznej na temat zagrożeń w ruchu drogowym. Dokumenty te muszą być oczywiście zgodne z krajowym programem BRD, jak również innymi strategiami samorządowymi w zależności od ich zakresu merytorycznego (np. dotyczących wizji rozwoju, infrastruktury, mobilności, edukacji itd.). Analogicznie do krajowego planu BRD, plany powiatowe i gminne diagnozują główne problemy w zakresie BRD na terenie określonej jednostki samorządu terytorialnego, a następnie wskazują na zaplanowane do realizacji działania, określają ich wskaźniki oraz wyznaczają cele do osiągnięcia. Powiatowe i gminne strategie BRD są tworzone przez odpowiednie Rady BRD lub (w gminach) powołane do tego ad hoc samorządowe zespoły

projektowe, we współpracy z innymi interesariuszami (Policją, mieszkańcami, organizacjami społecznymi itd.), a następnie przyjmowane przez organy przedstawicielskie samorządów (radę powiatu lub radę gminy).

Celem głównym działań na rzecz BRD w Norwegii na poziomie niższym niż krajowy jest **osiągnięcie celu ogólnokrajowego**, jakim jest mniejsza liczba ofiar śmiertelnych i rannych w ruchu drogowym, poprzez aktywną pracę na rzecz BRD na obszarze JST. Po reformach administracyjnych w latach 2020–2024, zwiększyła się odpowiedzialność zarządców poszczególnych kategorii dróg i przystąpiono ponownie do realizacji regionalnych i gminnych planów BRD. Zatem zarząd powiatu odpowiada bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu na drogach powiatowych. Władze powiatowe mają istotny wpływ na BRD, gdyż są w tym zakresie pośrednikiem pomiędzy państwem a gminami. Korzystają głównie z działań rady BRD na terenie powiatu i powiatowych planów BRD.

Ponadto samorząd powiatu ma wpływ na BRD poprzez swoją odpowiedzialność za planowanie, eksploatację i utrzymanie sieci dróg powiatowych. Głównym narzędziem w tym kontekście są systemy zarządzania siecią tych dróg oraz plany działań priorytetyzujące zadania rady powiatu w ich obszarze. Dodatkowo mogą być prowadzone analizy wypadków, tworzone ich mapy oraz identyfikacja środków poprawy BRD na odcinkach analizowanych dróg.

W 2023 r. przeprowadzono ocenę zastosowania systemów zarządzania BRD w nowych powiatach¹⁶⁹. Zidentyfikowano podstawowe czynniki wpływające na funkcjonowanie tych systemów, do których zaliczono: kulturę bezpieczeństwa, systemy bezpieczeństwa i reorganizację. Wyniki oceny wykazały znaczne zróżnicowanie poziomu wdrożenia przez rady powiatów systemów zarządzania BRD. Zauważono także, że systematyczna praca organów publicznych w powiatach i w gminach nad ciągłą poprawą bezpieczeństwa drogowego wiąże się z pozytywnymi wynikami w tym zakresie (zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych) na poziomie krajowym.

W powiatowych planach BRD systematycznie prowadzone są także prace mające na celu ograniczenie ryzyka dla określonych jego grup. Ważnym zadaniem jest ustalenie priorytetów grup i działań o największym efekcie w rzeczywistości o ograniczonych zasobach.

W 2006 r. przeprowadzono ocenę norweskich gminnych planów BRD¹⁷⁰ i stwierdzono, że ok. 91% gmin (z 434) posiadało plany BRD. Stało się to po ustanowieniu wymogu posiadania takiego planu przy ubieganiu się o środki na działania. W 1998 r. *Statens vegvesen* we współpracy z *Trygg Trafikk* opracował przewodnik dla gmin dotyczący zasad przygotowania planów BRD, który znowelizowano w 2014 r. (Podręcznik 722)¹⁷¹.

¹⁶⁹ T.O. Nævestad, R. Elvik i in., *Systemer for trafikksikkerhetsstyring, sikkerhetskultur og tilretteleggingsatferd. Status for fire norske fylkeskommuner i 2023*, TØI, Oslo 2024.

¹⁷⁰ U. Rydningen, D. Salbu, *Evaluation of Local Traffic Safety Plans*, [w:] *WIT Transactions on the Built Environment*, 2019.

¹⁷¹ *Kommunale trafikksikkerhetsplaner Nr. V722*, Statens vegvesens håndbokserie, 2014.

Ogólna **struktura planów BRD** składa się z czterech elementów:

- **wizji**, która w większości jest Wizją Zero i odniesieniem do krajowych i okręgowych planów transportowych i planów BRD;
- **celu głównego**, tj. celu liczbowego dotyczącego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych lub ogólnego sformułowania celów wynikających ze zmienności wypadków na drogach;
- **celów cząstkowych**, które obejmują wszystkie centralne obszary w ramach lokalnych prac związanych z BRD (priorytetowe traktowanie ruchu pieszego i rowerowego, bezpieczniejszych dróg szkolnych, lepszych warunków ruchu na obszarach mieszkalnych i w centrach miast);
- **środków do osiągnięcia celów**, wskazanych na podstawie charakterystyki i analizy wypadków.

Norweskie gminy są również odpowiedzialne za inne działania dotyczące dróg gminnych: planowanie/lokalizację przestrzenną, edukację o ruchu drogowym w przedszkolach i szkołach podstawowych oraz informację dla użytkowników dróg.

5.2.4. Polskie regionalne i lokalne programy BRD

W Polsce zadania związane z BRD mogą być realizowane na poziomie wojewódzkim, powiatowym i lokalnym.

Na poziomie województwa zadania związane z BRD realizowane są za pomocą: Wojewódzkiej Rady BRD, wojewódzkich programów BRD, instytucji i organizacji zlokalizowanych na obszarze województwa w ramach ich kompetencji. **Wojewódzka Rada BRD** działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach BRD, koordynując i określając kierunki działań administracji publicznej w tym zakresie. Do zadań Wojewódzkiej Rady BRD, należy w szczególności:

- opracowywanie regionalnych programów poprawy BRD;
- opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie BRD;
- zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonej na poprawę BRD;
- inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie BRD;
- inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej;
- współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi;
- inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej;
- analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Pierwsze **wojewódzkie programy BRD** opracowano w Polsce w latach 1995–1996, przy okazji podjęcia systemowych działań na rzecz BRD na poziomie krajowym. Doświadczenia z realizacji tych programów wykorzystano przy opracowaniu Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005–2007–2013, w którym zalecano podejmowanie regionalnych i lokalnych programów BRD. Programy miały układ zalecany przez ekspertów z OECD, zbliżony do układu programu krajowego i składały się z pięciu podstawowych elementów:

- diagnozy systemu i stanu BRD w regionie;
- uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych (wymagania i programy międzynarodowe i krajowe);
- programów długoterminowych (obejmujących: wizję, cele strategiczne, obszary interwencji i priorytetowe kierunki działań – najczęściej na okres 10 lat, zgodnych z celami programu krajowego);
- programu krótkoterminowego (1–3 letniego, obejmującego: działania priorytetowe, zadania, realizatorów i źródła finansowania);
- zasad wdrażania programu i monitorowania jego efektów.

Programy przyjmowane są przez Wojewódzkie Rady BRD i kierowane do realizacji do podmiotów będących ich członkami. Mankamentem tego podejścia jest brak rzeczywistych instytucji wiodących odpowiadających w praktyce za realizację wojewódzkich programów BRD oraz dedykowanych źródeł finansowania, w wyniku czego wiele zaplanowanych działań i zadań nie było realizowanych.

NPBRD wprowadza działania w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego (SZBRD) w regionach w celu poprawy działania Wojewódzkich Rad BRD i określenia finansowania dla nich. Jest to o tyle istotne, że doświadczenia wynikające z kolejnych lat wdrażania programów BRD wskazują na ważną rolę programów wojewódzkich w poprawie BRD. NPBRD zakłada, że wojewódzkie programy BRD powinny nawiązywać do programu krajowego, uwzględniając jednocześnie uwarunkowania wynikające z zapisów właściwych strategii rozwoju czy regionalnych programów operacyjnych. NPBRD zakłada wypracowanie mechanizmów finansowania regionalnych działań systemowych Sekretariatów Wojewódzkich Rad BRD, w tym monitorowania stanu BRD, szkolenia kadr a także spójnej polityki komunikacyjnej.

Pierwsze **powiatowe i lokalne programy BRD** opracowano w Polsce w latach 2005–2006 jako wynik realizacji zaleceń Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005–2007–2013¹⁷². Programy te miały podobną strukturę jak programy wojewódzkie i zawierały:

- **diagnozę BRD** sporządzaną za okres od utworzenia powiatów tj. od 1999 r.;
- **uwarunkowania**: międzynarodowe, krajowe, regionalne i lokalne;
- **wizję**: podobnie jak w programie krajowym i programach wojewódzkich przyjmowano Wizję Zero;
- **cele**: przyjmowano cele strategiczne w podobnym zakresie jak w programach wojewódzkich, polegające na zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych o 50% w ciągu 10 lat, natomiast w przypadku małej liczby ofiar śmiertelnych sumowano liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych;
- **kamienie milowe** (cele etapowe) przyjmowano w kolejnych okresach 2–3 letnich;
- **cele szczegółowe i priorytety**: w programie strategicznym przewidywano realizację pięciu celów szczegółowych wraz z 2–4 priorytetami (przykłady celów: stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz BRD, ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów, kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego,

¹⁷² K. Jamroz, L. Michalski, *Implementation of Road Safety Programmes in Polish Regions and Poviats, Road Safety on Four Continents*, Warszawa, 5-7 października 2005.

budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej, zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych itd.).

W systematyce aktywności realizacji programów powiatowych wyróżniono **pięć poziomów aktywności**, od zagadnień ogólnych do szczegółowych. Są to: cel szczegółowy, priorytet, działanie, zadanie oraz projekt.

Niestety, realizacja programów BRD na poziomie powiatowym i lokalnym nie powiodła się, a wielu z zamierzonych działań nie udało się zrealizować. Nie powołano Powiatowych Inspektorów BRD. Nie wprowadzono obligatoryjności przygotowania i realizacji powiatowych programów BRD. Nie opracowano systemu finansowania i wspierania działań prowadzonych na rzecz BRD. To wszystko spowodowało, że w większości przypadków zaniechano kontynuacji przygotowania powiatowych i lokalnych programów BRD oraz prowadzenia systematycznych działań na rzecz BRD w powiatach, miastach i gminach. Należy jednak zwrócić uwagę, że realizowane są działania w zakresie BRD w sposób doraźny, bez podejścia systemowego na poziomie lokalnym. Dlatego w NPBRD zaleca się wspieranie rozwiązań systemowych na poziomie lokalnym poprzez wskazywanie skutecznych modeli interwencji, mechanizmów finansowania oraz korzyści płynących z kompleksowych rozwiązań prewencyjnych.

Syntetyczne porównanie programów BRD w Norwegii i w Polsce zawierające działania w zakresie krajowych programów BRD, lokalnych oraz działań Policji zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 30. Syntetyczne porównanie krajowych programów BRD w Norwegii i Polsce

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
Charakterystyka ogólna	Długość dróg (tys. km), ogółem/utwardzone/autostrady i ekspresowe	420,0/274,0/4,9	95,1/72,0/0,66
	Liczba ofiar śmiertelnych F (najgorszy rok)	7901 (1991 r.)	560 (1968 r.)
	Liczba ofiar śmiertelnych F (2023 r.)	1896	118
	Wskaźnik demograficzny ofiar śmiertelnych RFR (of./1 mln mieszkańców, 2023 r.)	50,4	21,8
Programowanie działań na rzecz BRD	Początki systemowych działań BRD	<p>Systematyczne działania rozpoczęto w latach 1996–2000, kiedy to przygotowano dwa kolejne krajowe programy BRD GAMBIT 1996 i GAMBIT 2000. Jednakże realizacja tych programów była ograniczona. Dopiero wstąpienie Polski do UE i przygotowany według nowych wzorców program krajowy BRD GAMBIT 2005 przyczynił się do zwiększenia tempa zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych w Polsce. W tym programie przyjęto Wizję Zero jako podstawową ideę działań na rzecz BRD, ustanowiono ilościowy cel zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% w ciągu dekady, wybrano obszary, priorytety i kierunki działań strategicznych, ustalono kamienie milowe i opracowano oraz wdrożono krótko-terminowe plany realizacyjne z przypisaniem działań i zadań poszczególnym wykonawcom oraz zalecono opracowanie i wdrożenie sektorowych, regionalnych i lokalnych programów BRD. Te działania przyczyniły się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w ciągu 21 lat o 70%, w średnim tempie 4,8% rocznie.</p>	<p>Systematyczne działania rozpoczęto w latach 2000–2001, przyjęto Wizję Zero, która zdobyła jednomyślne poparcie polityczne, uwzględniono wizję i cele w strategicznych planach transportowych, rozpoczęto cykl czteroletnich krajowych programów BRD. Po przyjęciu Wizji Zero, polityka BRD stała się w większym stopniu oparta na wynikach badań, na wymiernych celach, na bardziej szczegółowym planowaniu środków BRD i osadzona w ramach instytucjonalnych zapewniających konsensus w sprawie ustalania celów i zapewniania środków na ich realizację.</p> <p>Te działania przyczyniły się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w ciągu 22 lat o 65%. Zwiększono tempo ograniczania liczby ofiar śmiertelnych z 2,1 do 6,1% rocznie.</p>

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
	BRD w planach transportowych	Strategia Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030) została przyjęta przez Radę Ministrów w 2019 r. Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. W opisie 4. kierunku interwencji (poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów) zawarto charakterystyki bezpieczeństwa poszczególnych rodzajów transportu w latach 2016–2018. Nie wskazano natomiast dalekosiężnej wizji, ani nie przyjęto liczbowych celów strategicznych dotyczących bezpieczeństwa transportu do 2030 r.	Czteroletni Krajowy program BRD na lata 2022–2025 stanowi uszczegółowienie długookresowego Krajowego Planu Transportowego 2022–2033, który także jest aktualizowany co cztery lata i zawiera wizję (realizacja zasad Wizji Zero) oraz podstawowe cele strategiczne i wskazuje kierunki działań strategicznych w zakresie BRD.
	Programy BRD	Narodowy Program BRD na lata 2021–2030 jest piątym kolejnym programem BRD dla Polski, zawiera wizję, cele programu, filary i priorytetowe kierunki działań.	Krajowy Program BRD na lata 2022–2025 stanowi pierwszy etap realizacji Krajowego Planu Transportowego i obejmuje: uwarunkowania, wizję, cele, obszary i priorytetowe kierunki działań. Jest to szósty, kolejny norweski program od podjęcia działań systemowych w BRD.
	Uwarunkowania	Program uwzględnia aktualny stan zagrożenia wypadkami na polskich drogach, a także uwarunkowania wynikające z globalnej (ONZ – II Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) i europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego (KE – Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021–2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero).	Norwegia jest jednym z najbezpieczniejszych krajów w Europie i na świecie. Głównym wyzwaniem są: jazda z niebezpieczną prędkością oraz zderzenia czotowe na drogach krajowych, wypadnięcia pojazdu z jezdni na drogach powiatowych oraz wypadki z pieszymi i rowerzystami w miastach.
	Wizja	Podstawowymi założeniami tego programu są: dalekosiężna Wizja Zero, Bezpieczny System jako nowoczesne podejście do działań na rzecz BRD, kompleksowe podejście do zarządzania BRD.	Wizja Zero od 20 lat stanowi podstawę prac nad poprawą BRD w Norwegii.
	Cele	Głównym celem NPBRD jest ograniczenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ciągu dekady.	Globalne: realizacja celów 3.6 i 11.2 Agendy 2030.

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
		<p>Oznacza to, iż w 2030 r. na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5317.</p>	<p>Długoterminowe: Zero ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w 2050 r.</p> <p>Strategiczne: nie więcej niż 350 ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w 2030 r.</p> <p>Szczegółowe: określone liczbowo w postaci wskaźników do osiągnięcia w 2025 r.</p>
	<p>Obszary działań priorytetowych</p>	<p>Wzoruując się na zaleceniach ONZ, przyjęto pięć filarów stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie BRD do 2030 r. Są to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Filar I – System zarządzania BRD, • Filar II – Bezpieczny człowiek, • Filar III – Bezpieczne drogi, • Filar IV – Bezpieczny pojazd, • Filar V – Ratownictwo i opieka powypadkowa. <p>Brakuje filaru Bezpieczna prędkość, którego działania zawarto w filarach II i III.</p>	<p>Przyjęto 5 obszarów działań i 15 kierunków działań priorytetowych nakierowanych na główne problemy występujące w Norwegii oraz wskazano 179 działań. Poniżej podjęto próbę przypisania tych obszarów filarom zaproponowanym w Dekadzie ONZ.</p>
	<p>Bezpieczny człowiek</p>	<p>Na podstawie diagnozy stanu BRD w Polsce, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru Bezpieczny Człowiek wskazano 2 priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorytet 1 – kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, • Priorytet 2 – ochrona uczestników ruchu drogowego. <p>Dla realizacji tych priorytetów przyjęto 10 kierunków działań priorytetowych w zakresie inżynierii, nadzoru i edukacji, wspieranych działaniami legislacyjnymi i transferem wiedzy.</p>	<p>Obszar „Niebezpieczne zachowania uczestników ruchu” zawiera cztery kierunki działań priorytetowych: prędkość, używki i środki odurzające, pasy bezpieczeństwa i właściwe zabezpieczenie dzieci oraz nieuwaga i rozproszenie uwagi uczestników ruchu. Przewidziano 36 działań, w tym 9 działań dedykowanych Policji.</p> <p>Obszar „Uczestnicy ruchu” zawiera trzy priorytetowe kierunki działań: dzieci (0–14 lat), młodzież i młodzi kierowcy, starsi użytkownicy dróg. Przewidziano 36 działań, w tym jedno działanie dedykowane Policji.</p> <p>Obszar „Użytkownicy dróg” zawiera trzy priorytetowe kierunki działań: piesi i rowerzyści, motocykle i motorowery oraz transport drogowy towarów. Zaproponowano 37 działań dotyczących tych zagadnień.</p>

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
	Bezpieczna prędkość	Brak wskazania bezpośredniego. Działania zawarte w filarach Bezpieczny człowiek, Bezpieczne drogi.	Przewidziano 7 działań dedykowanych w obszarze „Niebezpieczne zachowania uczestników ruchu” nakierowanych na egzekwowanie jazdy z dopuszczalną prędkością.
	Bezpieczna droga	<p>Na podstawie diagnozy stanu BRD w Polsce, a także rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych przyjętych w dokumentach krajowych i zagranicznych, w odniesieniu do filaru Bezpieczna Droga, przyjęto 3 priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorytet 1 – zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, • Priorytet 2 – rozwój nowoczesnych systemów zarządzania BRD, • Priorytet 3 (wymieniony tylko w tabeli działań) – usprawnienie systemu zarządzania prędkością. <p>Dla realizacji tych priorytetów przyjęto 17 kierunków działań priorytetowych w zakresie inżynierii, nadzoru i edukacji, wspieranych działaniami legislacyjnymi i transferem wiedzy.</p>	Obszar „Bezpieczne drogi” zawiera dwa priorytety: ograniczenie zderzeń czołowych na drogach krajowych i wypadnięcia pojazdów z drogi na drogach powiatowych oraz standardy utrzymania i remontów. Przewidziano 18 działań dotyczących zagadnień.
	Bezpieczny pojazd	<p>Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych zawartych w dokumentach krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze bezpieczeństwa pojazdów w odniesieniu do filaru Bezpieczny Pojazd przyjęto 2 priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorytet 1 – podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów, • Priorytet 2 – usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów. <p>Dla realizacji tych priorytetów przyjęto 9 kierunków działań priorytetowych w zakresie inżynierii, nadzoru i edukacji, wspieranych działaniami legislacyjnymi i transferem wiedzy.</p>	Brak bezpośredniego odpowiednika.
	Ratownictwo i pomoc powypadkowa	Na podstawie diagnozy rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych wskazanych w dokumentach krajowych i zagranicznych, najnowszych trendów i rozwiązań technologicznych w obszarze	Brak bezpośredniego odpowiednika.

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
		<p>ratownictwa i pomocy ofiarom wypadków w odniesieniu do filaru Ratownictwo i opieka powypadkowa przyjęto 2 priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorytet 1 – integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa, • Priorytet 2 – jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych. <p>Dla realizacji tych priorytetów przyjęto 11 kierunków działań priorytetowych w zakresie inżynierii, nadzoru i edukacji, wspieranych działaniami legislacyjnymi i transferem wiedzy.</p>	
	<p>System zarządzania BRD</p>	<p>Wdrożenie systemu zarządzania BRD w oparciu o najlepsze i najsukuteczniejsze rozwiązania jest celem realizacji pierwszego filaru.</p> <p>W pierwszej kolejności przewiduje się usprawnienie działań na poziomie funkcji zarządzania instytucjonalnego, w tym: koordynacji, rozwiązań legislacyjnych, mechanizmów finansowania, kompleksowej promocji, narzędzi monitoringu i efektywności interwencji, a także transferu najnowszej wiedzy naukowej w odniesieniu do problematyki wypadków drogowych i najsukuteczniejszych sposobów ograniczania ich konsekwencji. Skupiono się na 7 istotnych obszarach interwencji dotyczących usprawnienia lub optymalizacji działania struktur organizacyjnych, przepisów prawa, utworzenie mechanizmów finansowania, systemu zbierania i analizy danych, systemu badań i transferu wiedzy oraz optymalizacji działań komunikacyjnych w zakresie BRD.</p>	<p>Brak bezpośredniego odpowiednika.</p>
	<p>Inne obszary</p>	<p>Brak</p>	<p>Obszar „Nowe technologie i baza wiedzy” zawiera trzy kierunki działań priorytetowych: wykorzystanie nowych technologii w pracach związanych z BRD, systematyczna praca nad BRD w przedsiębiorstwach prywatnych i publicznych, zwiększenie dostępu do bazy wiedzy. Zaproponowano 37 działań dotyczących tych zagadnień.</p> <p>Obszar „Inne działania” – zaproponowano 6 dodatkowych zbiorów działań (15 działań) obejmujących: kary i uprawnienia do</p>

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
			kierowania pojazdami, leczenie urazów, użytkownicy dróg ze środowisk imigranckich, roboty drogowe, zderzenia pojazdów ze zwierzętami, quady i bezpieczeństwo w tunelach.
	Zasady wdrażania	<p>Usprawnienie struktur organizacyjnych, stabilne finansowanie, koordynacja i zaangażowanie instytucji i organizacji rządowych, samorządowych i innych partnerów, a także ciągły monitoring prowadzonych działań i spójna komunikacja w tym zakresie warunkują osiągnięcie celów NPBRD 2030.</p> <p>Warunkiem osiągnięcia celów przyjętych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 będą: systematyczna realizacja zaproponowanych działań, zarządzanie programem i systematyczna ocena postępów oraz końcowe, policzalne efekty wdrożenia. Jednostką zarządzającą programem powinna być jednostka wiodąca (lider), którą w okresie przejściowym może być Sekretariat Krajowej Rady BRD.</p>	Program został opracowany i przyjęty przez SV, Policję, <i>Trygg Trafikk</i> , Dyrekcję ds. Zdrowia, Dyrekcję ds. Edukacji, Stowarzyszenie Gmin oraz przedstawicieli dużych miast i powiatów w Norwegii, które będą realizowały przypisane im zadania (część na zasadach obligatoryjności, a część na zasadach dobrowolności). Przewidziano coroczne monitorowanie postępów w realizacji programu.
	Programy realizacyjne	Głównym narzędziem wdrażania NPBRD 2021–2030 są Programy Realizacyjne (PR). Wykonano program Realizacyjny przypisany na lata 2022–2023, obecnie realizowany jest PR na lata 2024–2025. Dokument ten stanowi dwuletni plan działań, przygotowany z uwzględnieniem wszystkich filarów, ukierunkowany na przyjęte dla danego okresu priorytety. W ramach przyjętego planu wskazane zostają instytucje/podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zakres czasowy oraz zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania.	Brak bezpośredniego odpowiednika.
	Rekomendacje do następnych programów	Przeprowadzona analiza efektywności realizacji podstawowych działań przewidywanych w ramach NPBRD 2030, wskazuje, że założone cele długoterminowe będzie można zrealizować pod warunkiem osiągnięcia i utrzymania tempa zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych o 6%, a ofiar ciężko rannych 8% r/r.	Brak bezpośredniego odpowiednika.
	Rodzaje programów	Prace związane z BRD programowane są głównie na poziomie krajowym. Na poziomie regionalnym (województwa) i lokalnym	Prace związane z BRD zorganizowane są głównie na trzech poziomach; poziom krajowy (Ministerstwo Transportu, SV), poziom regionalny i poziom gminny. Ponadto różne organizacje interesów

Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
Regionalne i lokalne programy BRD		(powiaty, gminy) zaleca się przygotowywanie programów BRD, bez stosowania obligatoryjności lub systemu zachęt.	<p>i organy publiczne podejmują znaczne wysiłki na wszystkich trzech poziomach.</p> <p>System zarządzania bezpieczeństwem w wydaniu norweskim to: polityka bezpieczeństwa, podział ról, zadań i obowiązków, systemy raportowania, metody oceny ryzyka, szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, procedury bezpieczeństwa i wskaźniki monitorowania poziomów bezpieczeństwa z uwzględnieniem cyklu życia sieci dróg.</p>
	Programy regionalne	Opracowanie wojewódzkich programów BRD należy do kompetencji Wojewódzkiej Rady BRD. Podobnie jak programy krajowe, także programy wojewódzkie mają podobną strukturę i zawierają: diagnozę, uwarunkowania, wizję i cele programu, filary (obszary) i kierunki działań priorytetowych, programy realizacyjne, zasady wdrażania programu.	Celem głównym działań na rzecz BRD na poziomie powiatu było osiągnięcie celu krajowego, jakim jest mniejsza liczba osób zabitych i rannych w ruchu drogowym, poprzez aktywną pracę na rzecz BRD na obszarze powiatu. W powiatowych planach BRD systematycznie prowadzone są także prace mające na celu ograniczenie ryzyka określonych grup ryzyka. Ważnym zadaniem jest ustalenie priorytetów grup i działań o największym efekcie w rzeczywistości o ograniczonych zasobach. Zmiany instytucjonalne, jakie pociągnęły za sobą reforma regionalna i likwidacja wspólnej administracji drogowej, doprowadziły do zwiększonej potrzeby współpracy i komunikacji pomiędzy powiatami.
	Programy lokalne	Powiatowe programy BRD podejmowane są sporadycznie przez Powiatowe Rady BRD (jeżeli istnieją) lub przez władze samorządowe. Programy te mają strukturę zbliżoną do programów wojewódzkich i zawierają: diagnozę, uwarunkowania, wizję i cele i kamienie milowe programu, kierunki działań i zadania.	<p>Zgodnie z ustawą o zdrowiu publicznym oraz ustawą o planowaniu i budownictwie, gmina ponosi ogólną odpowiedzialność za lokalne zapobieganie wypadkom drogowym i ich skutkom. Za rozwój, eksploatację i utrzymanie gminnej sieci drogowej odpowiedzialne są gminy.</p> <p>Od 2001 r. gminy, które chcą uzyskać dofinansowanie (w ramach programu 50:50) od administracji rządowej lub okręgowej, muszą przedstawić plan BRD.</p> <p>Ogólna struktura planów BRD składała się z czterech elementów: wizji, celu głównego, celów cząstkowych i środków do osiągnięcia celów.</p> <p>Przyjmuje się trzy grupy działań:</p>

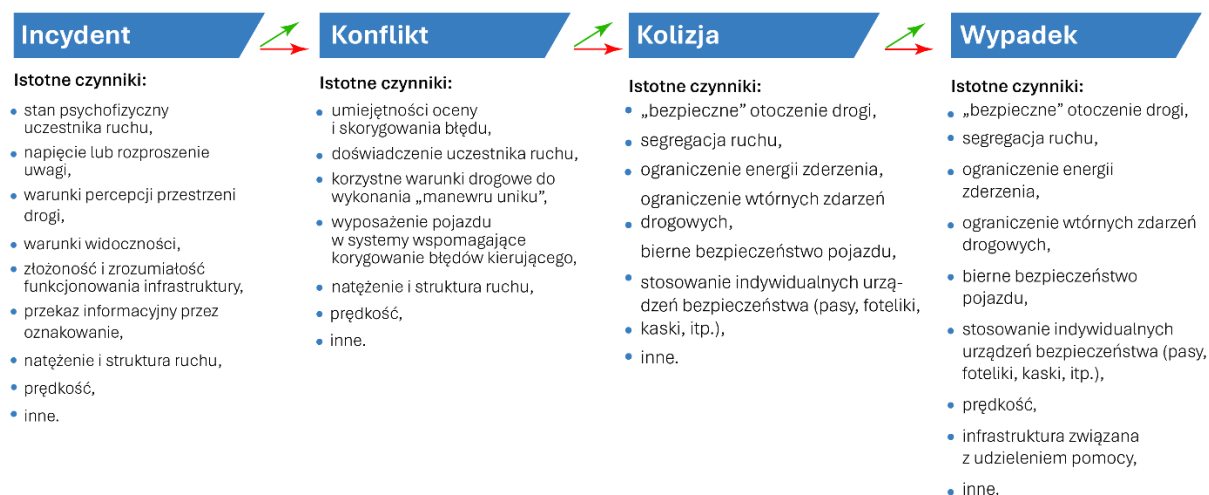
Grupa	Parametr	Polska	Norwegia
			<ul style="list-style-type: none"> • pozafizyczne środki BRD w ramach programu „Bezpieczna gmina w ruchu drogowym”, • fizyczne środki bezpieczeństwa na drogach gminnych, • fizyczne środki bezpieczeństwa na drogach powiatowych (współfinansowane przez gminę).
Działania przypisane Policji	-	W NPBRD 2030 przewidziano 9 kierunków działań dedykowanych Policji.	W Krajowym Programie BRD przewidziano 12 działań dedykowanych Policji.

Źródło: opracowanie własne na podst.: Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030, *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*.

5.3. Stosowanie środków technicznych i infrastrukturalnych poprawy BRD

Zakres stosowanych środków poprawy BRD powiązany jest bezpośrednio z identyfikowanymi zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu i ze stwierdzonymi interakcjami pomiędzy różnymi okolicznościami zdarzeń drogowych. Uwzględnianie tych interakcji jako istotnego uwarunkowania wyboru środków poprawy BRD jest wynikiem współczesnych badań wskazujących na bardziej złożony proces powstawania zdarzeń drogowych niż było to przyjmowane w Polsce jeszcze w latach 90. ubiegłego wieku. Widoczną w ostatnich latach zmianę podejścia do analizy zdarzeń drogowych i ich okoliczności dobrze ilustruje schemat zamieszczony poniżej.

Rysunek 5. Schemat ilustrujący ciąg zdarzeń mogących prowadzić do powstawania wypadków drogowych



Źródło: opracowanie własne.

W każdej fazie ciągu wydarzeń istotna jest rola wielu czynników, które mogą go przerwać i spowodować powrót do stanu ruchu normalnego lub ograniczyć skutki zapoczątkowanych incydentów. Są to głównie czynniki, które ułatwiają podejmowanie poprawnych decyzji przez uczestników ruchu i ich wykonanie. Podana na powyższym schemacie lista czynników nie jest pełna, ale mimo tego dobrze ilustruje złożoność ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu.

Podstawowym celem różnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu jest stworzenie takiego środowiska drogi, w którym minimalizowane jest prawdopodobieństwo popełnienia błędu przez uczestnika ruchu (występowania incydentów), a w przypadku pojawienia się takiego błędu, tworzenie możliwości jego skorygowania lub osłabiania jego skutków, przy niepowodzeniu manewru korygującego błąd. Tak rozpatrując cel stosowania środków poprawy bezpieczeństwa, oczywistym jest, że **środki te muszą być stosowane kompleksowo**. Takie stwierdzenie nie przeczy jednak zasadności stosowania także pojedynczych środków, ale pod warunkiem, że służą one wypełnianiu luk w sprawnym i bezpiecznym funkcjonowaniu szeroko rozumianego środowiska drogi.

Z podanych powyżej uwag wynika jednoznacznie, że **podział środków poprawy bezpieczeństwa ruchu na grupy środków technicznych, infrastrukturalnych, edukacyjnych i innych należy traktować umownie**, gdyż ich oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu oceniane różnymi miarami są zwykle ze sobą powiązane. Powiązanie to może prowadzić zarówno do zwiększania, jak i osłabiania skuteczności oddziaływania łącznego stosowania środków. Dlatego planowanie tych środków powinno być kompleksowe i organizacyjnie skoordynowane np. w ramach krajowego i lokalnych programów poprawy BRD. Ponieważ jednak wdrażanie poszczególnych grup środków pozostaje zwykle w kompetencji różnych organów, to stosuje się ich formalny podział.

W niniejszym podrozdziale zestawiono podstawowe informacje o uwzględnianych w programach poprawy BRD w Polsce i Norwegii **środkach technicznych i związanych bezpośrednio z infrastrukturą drogową**. Podzielić je można ogólnie na:

- związane z rozbudową i przebudową sieci drogowej,
- środki technicznego wyposażenia dróg poprawiające bezpieczeństwo ruchu,
- środki techniczne nadzoru i zarządzania i ruchem drogowym,
- środki techniczne gromadzenia i przetwarzania danych,
- środki łączności alarmowej i wyposażenia ratownictwa,
- wyposażenie pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Podane powyżej grupy środków poprawy BRD obejmują szeroki zakres rozwiązań szczegółowych, które są dobierane w określonych miejscach lub na odcinkach dróg w zależności od identyfikowanych zagrożeń. Część z zagrożeń bezpieczeństwa ruchu jest charakterystyczna dla całej lub większej części sieci drogowej i dlatego w programach poprawy BRD wymienia się rozwiązania z poszczególnych grup środków rekomendowane do powszechnego stosowania. W porównywanych programach poprawy BRD w Polsce i w Norwegii rekomendowane są podobne środki, ale też można zauważyć różnice, wskazujące na różny poziom zaawansowania rozwoju i wyposażenia sieci drogowej w porównywanych krajach. W tabeli poniżej zestawiono rekomendowane do stosowania rozwiązania w różnych grupach środków poprawy BRD, przygotowane na podstawie:

- *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025*,
- *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021*,
- Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030,
- Programu realizacyjnego na lata 2024–2025 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

Tabela 31. Rekomendowane w Polsce i w Norwegii rozwiązania poprawy BRD w różnych grupach drogowych środków technicznych i infrastrukturalnych

Polska	Norwegia
Środki technicznego wyposażenia dróg poprawiające bezpieczeństwo ruchu:	
Efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych.	Nowe oświetlenie dróg i przejść dla pieszych.
Uzupełnienie barier ochronnych w miejscach zagrożeń.	Uzupełnienie barier ochronnych w miejscach zagrożeń.
Montaż barier rozdzielających trwale przeciwnie kierunki ruchu.	Montaż barier rozdzielających trwale przeciwnie kierunki ruchu.
Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.	Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, weryfikacja programów sygnalizacji (wskazanie pośrednie).
Brak odpowiednika.	Stosowanie środków zapobiegających wypadkom z udziałem motocykli, w tym stosowanie wyraźnie widocznych i elastycznych słupków, dedykowanych barier itp.
Weryfikacja i poprawa oznakowania dróg.	Powszechne wprowadzanie oznakowania linii osiowych oznakowaniem grubowarstwowym z ostrzegawczym efektem dźwiękowym przy najeźdżaniu na takie oznakowanie .
Środki techniczne nadzoru i zarządzania ruchem drogowym:	
Infrastruktura do automatycznego nadzoru prędkości – lokalnego i odcinkowego.	Infrastruktura do automatycznego nadzoru prędkości.
Wyposażenie techniczne Policji zwiększające możliwości nadzoru prędkości *.	Brak odpowiednika (pośrednio wskazane intensyfikowanie działań, które może być związane ze zwiększeniem wyposażenia technicznego).
Rozbudowa krajowego systemu zarządzania ruchem na autostradach i drogach ekspresowych.	Wprowadzanie znanych rozwiązań ITS w istniejących sieciach drogowych, zwłaszcza na autostradach o dużym natężeniu ruchu.
Brak odpowiednika.	Rozwój nowej generacji detektorów do kontroli prędkości w miejscach, w których występuje wysokie ryzyko wypadków.
Środki techniczne gromadzenia i przetwarzania danych:	

Polska	Norwegia
Brak odpowiednika.	Infrastruktura i rozwój systemu cyfrowego wystawiania oraz egzekwowania mandatów.
Brak odpowiednika.	Rozwój techniczny systemu rejestracji wszystkich niekorzystnych zdarzeń na sieci drogowej przez objęcie rejestracją również dokładnych danych przestrzennych i wskaźników dotyczących niepożądaných zdarzeń.
Wyposażenie techniczne Policji do rejestracji zdarzeń drogowych *.	Brak odpowiednika.
Wsparcie technologiczne dla autonomicznych rozwiązań automatycznego powiadamiania o wypadkach.	Brak odpowiednika.
Środki łączności alarmowej i wyposażenia ratownictwa:	
Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej.	Brak odpowiednika.
Rozwój systemu i doposażenie służb ratownictwa medycznego – wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych.	Brak odpowiednika.
Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego.	Brak odpowiednika.
Wyposażenie pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym:	
Brak odpowiednika.	Projekt pilotażowy dotyczący wprowadzenia blokad alkoholowych jako alternatywnego warunku posiadania prawa jazdy dla osób z problemami alkoholowymi, które chcą zachować uprawnienia do prowadzenia pojazdów.
Brak odpowiednika.	Projekty rozwojowe i usprawniające jazdę zautomatyzowaną.
Brak odpowiednika.	Projekty rozwiązań, które mogą poprawić jakość dostępnych cyfrowo danych o ograniczeniach prędkości w pojazdach.

Polska	Norwegia
Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów – określenie minimalnych standardów bezpieczeństwa wszystkich pojazdów (nowych i używanych) pod kątem wyposażenia w systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego.	Bezpieczniejsze samochody osobowe *.
Brak odpowiednika.	Wyposażenie samochodów ciężarowych umożliwiające coraz bardziej szczegółową kontrolę zachowań kierujących tymi pojazdami przez pracodawcę **.
Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych usprawniających proces kontroli stanu technicznego pojazdów.	Brak odpowiednika.
Środki związane z rozbudową i przebudową sieci drogowej:	
Uzupełnienie sieci autostrad.	Uzupełnienie sieci autostrad.
Rozbudowa sieci dróg z pasem dzielącym eliminującym ryzyko zderzeń czotowych (drogi ekspresowe).	Rozbudowa sieci dróg z pasem dzielącym eliminującym ryzyko zderzeń czotowych.
Budowa obwodnic miejscowości.	Budowa obwodnic miejscowości.
Brak odpowiednika.	Modernizacja tuneli o długości powyżej 500 m w celu ich dostosowania do nowych wymagań BRD.
Budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających BRD (np. chodniki), w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa.	Brak odpowiednika.
Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem na obiektach inżynierskich.	Brak odpowiednika.
Brak odpowiednika (pośrednie wskazanie stosowania środków uspokojenia ruchu oraz strefowania prędkości).	Wprowadzanie stref z ograniczeniem prędkości 30 km/h i 40 km/h w miastach z przekształceniami ulic w tych strefach.
Brak odpowiednika.	Rozwiązania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo w drodze do szkoły i w jej otoczeniu w ramach kompleksowych programów „Strefa serca – Hjertesone”.

Polska	Norwegia
<p>Kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np.: poszerzenie jezdni, korekta łuków poziomych, likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej; przebudowa skrzyżowań w tym np. budowa pasów do skrętu w lewo, budowa rond; budowa chodników, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów; budowa zatok autobusowych.</p>	<p>Lokalne interwencje obejmujące: budowę przejść dla pieszych w różnych poziomach; budowę chodników; budowę i wyznaczenie dróg dla rowerów na jezdniach; poprawę standardu technicznego krytycznych odcinków dróg, usuwanie przeszkód z otoczenia dróg; korekty łuków poziomych; budowę rond.</p>

* Pośrednie wskazanie poprzez zapisy o intensyfikowaniu działań Policji.

** Wyposażenie pojazdów zwiększające poziom ich bezpieczeństwa nie jest wpisane wprost w programach poprawy BRD, ale jest to czynnik uwzględniany w analizie trendów zmian miar opisujących stan bezpieczeństwa ruchu.

Źródło: opracowanie własne.

5.3.1. Środki z zakresu infrastruktury drogowej – charakterystyka

Infrastruktura drogowa w oczywisty sposób ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu, gdyż stanowi środowisko, w którym uczestnicy ruchu podejmują kluczowe decyzje mogące skutkować zdarzeniami zagrażającymi zdrowiu lub życiu. Ponadto to właśnie w dużym stopniu rodzaj, jakość i stan infrastruktury decydują o powodzeniu manewrów korygujących ewentualne błędy. Dlatego projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury drogowej są zorientowane na spełnienie podstawowych wymagań zapewniających potencjalnie jej bezpieczne użytkowanie. Wymagania te można określić następująco^{173, 174, 175}:

- uwzględnienie warunków **dynamiki ruchu pojazdów** opisywanych przez modele: równowagi sił działających na pojazdy na łukach, wyprzedzania na odcinku drogi, zmiany pasów ruchu z przyspieszaniem i opóźnianiem długości drogi hamowania;
- zapewnienie uczestnikom ruchu **widoczności** dla różnych sytuacji na drodze, która umożliwi analizę sytuacji i podejmowanie prawidłowych decyzji;
- **dostosowanie technicznych rozwiązań elementów dróg, skrzyżowań i węzłów do psychologicznych oraz psychofizycznych uwarunkowań użytkowników dróg**, a w szczególności uwzględnienia zdolności percepcji przestrzeni drogi, przetwarzania informacji i podejmowania decyzji adekwatnych do sytuacji na drodze;
- **dobre optyczne prowadzenie kierującego pojazdem** i dostatecznie wczesne dostrzeżenie miejsc rozdziału kierunków jazdy (podejmowanie decyzji o wyborze kierunku jazdy);
- **zrozumiałość funkcjonowania skrzyżowań i węzłów**;
- **prawidłowe odwodnienie** zapewniające m.in. dobrą przyczepność kół pojazdów do nawierzchni;
- **czytelne, jednoznaczne i widoczne oznakowanie**, jako wspomaganie percepcji, analizy sytuacji w ruchu drogowym i podejmowania decyzji;
- **eliminacja z otoczenia drogi przeszkód lub ich zabezpieczenie**, minimalizujące skutki ewentualnego uderzenia w te przeszkody przez pojazdy.

Wymienione powyżej wymagania są powszechnie ujmowane w przepisach projektowania i w różnej formie zaleceń promujących tzw. **dobrą praktykę**. Pomimo tego z powodu różnych ograniczeń, np. terenowych, finansowych, błędów planistycznych lub innych błędów projektowych spotyka się w praktyce rozwiązania, które stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Ich eliminacja może następować przez korygowanie istniejących rozwiązań infrastruktury drogowej. Dlatego na podstawie zebranych doświadczeń i wyników analizy zdarzeń drogowych wskazujących na najczęściej powtarzające się błędy, w programach poprawy BRD wymienia się zalecane środki poprawy. Lista tych środków może być rozszerzana w dostosowaniu do lokalnych uwarunkowań. Takie działanie byłoby tylko działaniem reaktywnym, nie odpowiadającym współczesnej wiedzy o uwarunkowaniach BRD. Dlatego wśród środków zestawionych w tabeli zamieszczonej na

¹⁷³ S. Gaca, T. Sandecki, K. Jamroz, *Aspekty bezpieczeństwa ruchu w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących infrastruktury drogowej*, [w:] „Drogownictwo”, nr 12/2020.

¹⁷⁴ S. Gaca, *Rola przepisów technicznych i promocja dobrej praktyki jako środka poprawy bezpieczeństwa ruchu*, [w:] „Drogownictwo”, nr 4/2012.

¹⁷⁵ S. Gaca, K. Jamroz i in., *Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych – raport z etapu I realizacji umowy DDP-UPOPT-22/18 na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury*, PK, PG, PW, PWr, Transprojekt Gdański, BPBDiM Transprojekt – Warszawa, Warszawa 2018.

poprzednich stronach są także środki wynikające z wiedzy na temat już zachodzących i oczekiwanych zmian potrzeb uczestników ruchu oraz zmian ogólnych uwarunkowań funkcjonowania ruchu drogowego. Do takich zmian należy zaliczyć m.in.:

- **zmiany oczekiwań społecznych** w stosunku do ulic na terenach zurbanizowanych, które są traktowane jako przestrzeń publiczna o dużym znaczeniu komfortu przebywania w tej przestrzeni;
- **rosnące znaczenie ruchu niechronionych użytkowników dróg i rozwój tzw. mikromobilności** przy wykorzystywaniu nowych rodzajów pojazdów (np. hulajnogi, urządzenia transportu osobistego);
- **zmiany kulturowe i demograficzne** o trudnym do prognozowania wpływie na rozwój infrastruktury drogowej, ale już dostępne elementy wiedzy zwracają uwagę np. na rosnący udział osób z ograniczoną sprawnością, dysfunkcje społeczne itp., które powinny być brane pod uwagę przy projektowaniu infrastruktury drogowej;
- **zmiany konstrukcji pojazdów** ze zwiększoną rolą systemów wspomagających decyzje kierujących nimi i konieczność wyposażenia dróg zapewniającego lepszą „tętność” pomiędzy pojazdem i drogą;
- **coraz bardziej powszechne stosowanie ITS** i konieczność zintegrowania technicznego wyposażenia tych systemów z infrastrukturą drogową.

Wśród środków wymienionych w tabeli zamieszczonej na poprzednich stronach należy zwrócić uwagę także na systemowe działania obejmujące rozbudowę sieci autostrad, sieci dróg dwujezdniowych z pasem dzielącym (drogi ekspresowe) i budowę obwodnic miejscowości. Te działania są zorientowane głównie na stworzenie potencjalnie bardziej bezpiecznych warunków ruchu m.in. przez:

- **zapewnienie rozwiązań o wysokim standardzie technicznym** w pełni odpowiadającym określonym wymaganiom bezpieczeństwa ruchu;
- **segregację uczestników ruchu** o różnych charakterystykach zgodnie z hierarchizacją sieci drogowej – oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego, oddzielenie ruchu pojazdów samochodowych od ruchu pieszych i rowerzystów;
- **przeniesienie ruchu** pojazdów z obszarów o dużej koncentracji zagrożeń na drogi potencjalnie bezpieczne;
- **regulację dostępności do dróg** – eliminację lub ograniczenie częstości występowania skrzyżowań i zjazdów.

Wprowadzanie stref z ograniczeniem prędkości 30 km/h i 40 km/h w miastach z przekształceniami ulic w tych strefach oraz rozwiązania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo w drodze do szkoły i w jej otoczeniu mogą zawierać elementy rozwiązań infrastrukturalnych, a nie tylko organizacyjnych. Generalnie jednak te rozwiązania powinny być projektowane i wdrażane jako kompleksowe, realizujące nie tylko wymagania bezpieczeństwa ruchu, ale także odpowiadające na społeczne oczekiwania wobec ulic jako przestrzeni publicznej.

5.3.2. Środki techniczne – charakterystyka

W grupie **środków technicznych** wpływających na bezpieczeństwo ruchu można umownie wyróżnić dwa rodzaje środków:

- **stosowane ściśle w powiązaniu z rozwiązaniami infrastruktury drogowej i wpływające na jej funkcjonowanie** – środki technicznego wyposażenia dróg oraz infrastruktura techniczna związana z nadzorem i zarządzaniem ruchem;
- **stosowane niezależne od rozwiązań infrastruktury drogowej, ale o istotnym wpływie na bezpieczeństwo ruchu** – środki związane z gromadzeniem i przetwarzaniem danych, środki łączności alarmowej i wyposażenia ratownictwa, wyposażenie pojazdów.

Oddziaływanie ww. środków technicznego wyposażenia dróg na BRD związane jest głównie z ich **wpływem na poprawę percepcji przestrzeni drogi i ułatwienie przetwarzania informacji pozyskiwanych z tej przestrzeni**. Ważna jest także rola ostrzegania o występowaniu nietypowych sytuacji w ruchu drogowym. W tym kontekście należy szczególnie docenić rolę oświetlenia miejsc o zwiększonym ryzyku wypadków oraz czytelnego oznakowania dróg.

Mimo iż **oznakowanie dróg** jest regulowane standardami projektowania, to jednak w praktyce spotyka się wiele jego błędów. Powszechnym jest stwierdzenie „nadmiernego oznakowania dróg” i sytuowania znaków oraz doboru ich treści nieodpowiednich do rzeczywistych potrzeb. Oznakowanie odgrywa także istotną rolę w zapewnieniu „łączności” pomiędzy drogą i pojazdami wyposażonymi w systemy wspomaganie decyzji przez kierujących. Dlatego w programach poprawy BRD znalazły się zapisy zarówno o weryfikacji oznakowania (Polska), jak i o wprowadzaniu oznakowania z dodatkowymi funkcjami ostrzegawczymi (efekty akustyczne przy przejeżdżaniu przez oznakowanie poziome).

Montaż **sygnalizacji świetlnej** na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych jest oczywistym środkiem poprawy BRD, gdyż jest formą wymuszania segregacji czasowej przecinających się strumieni ruchu. Takie wymuszenie przez sygnały świetlne odciąża uczestników ruchu od bardziej złożonych analiz sytuacji w ruchu drogowym i wyboru czasu rozpoczęcia manewru przejazdu lub przejście przez konfliktową strefę. Warunkiem uzyskania poprawy BRD jest jednak takie wprowadzanie sygnalizacji świetlnej, aby była ona dobrze dostrzegalna, zrozumiała i dostosowana do rozwiązań geometrycznych skrzyżowań lub przejść. Nie powinna także powodować nadmiernych strat czasu prowadzących do zniecierpliwienia i agresywnych zachowań uczestników ruchu.

Skuteczna realizacja nadzoru i zarządzania ruchem drogowym wymaga wsparcia technicznego w postaci infrastruktury usytuowanej w obrębie pasa drogowego obejmującej:

- urządzenia do automatycznego nadzoru prędkości;
- urządzenia związane ze stosowaniem rozwiązań ITS, w tym systemy detekcji ruchu, przesyłania informacji i oddziaływania na ruch.

Szczególną rolę w programach poprawy bezpieczeństwa ruchu odgrywa **automatyczny nadzór nad prędkością**, który może funkcjonować także w powiązaniu z systemami ITS. W ostatnich latach rozwijany jest szczególnie **odcinkowy pomiar prędkości** wymagający dedykowanych urządzeń detekcji ruchu i przetwarzania zbieranych danych. Techniki pomiarowe są już dobrze rozpoznane

i nie wymagają odrębnego omówienia. Należy natomiast wspomnieć o istotnym uwarunkowaniu skuteczności automatycznego nadzoru prędkości. Jest nim m.in. wiarygodność rejestracji przekroczeń dopuszczalnych prędkości i możliwie pełna egzekucja kar za takie przekroczenia. Wymaga to uzupełnienia sprzętowego służb odpowiedzialnych za prowadzenie nadzoru prędkości. W przypadku działań Policji bardzo ważne jest uzupełnianie odcinkowego nadzoru prędkości przez nadzór lokalny w miejscach koncentracji wypadków lub w miejscach wskazywanych jako zagrożone na podstawie proaktywnych metod identyfikacji takich miejsc.

Wymieniane w programach poprawy BRD **środki związane z gromadzeniem i przetwarzaniem danych** są traktowane jako wyodrębnione działania, ale należy je rozpatrywać w ścisłym związku z rozwojem systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i oddziaływania na zachowania uczestników ruchu. Dlatego ich szczegółowe rozwiązania będą wynikać z realizowanej całościowej koncepcji wspomnianych systemów.

Środki łączności alarmowej i wyposażenia ratownictwa są wymieniane jako ważny problem w Polsce. Zwraca się uwagę na krytyczne znaczenie czasu dotarcia zespołu ratowniczego do ofiar wypadków, a następnie udzielenia pomocy przez wykwalifikowany personel medyczny. Z tego powodu bardzo ważnym zadaniem jest rozbudowa infrastruktury związanej z powiadamianiem o zdarzeniach w ruchu drogowym i skoordynowanym przekazywaniem tych informacji do służb interweniujących na miejscu zdarzeń drogowych oraz zarządzających ruchem drogowym.

Środkami łączności alarmowej są systemy powiadamiania na autostradach (telefony alarmowe) oraz obejmowanie dostępnością do telefonii komórkowej korytarzy głównych dróg. Taką funkcję może również spełniać system szybkiego powiadamiania o wypadkach eCall, jeśli jego stosowanie będzie rozszerzane na wszystkie kategorie pojazdów.

Odrębną grupą działań infrastrukturalnych jest **rozbudowa centrów powiadamiania ratunkowego** w ramach „telefonu 112” oraz **doposażanie służb ratownictwa medycznego i rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR)**. Działania te są objęte sektorowymi programami realizacyjnymi. W przypadku Lotniczego Pogotowia Ratunkowego była to rozbudowa baz LPR oraz uzupełnienie wyposażenia w sprzęt medyczny, warsztatowy i informatyczny.

Oddziaływanie na wyposażenie pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym ma charakter pośredni poprzez określanie minimalnych standardów bezpieczeństwa pojazdów dopuszczanych do ruchu, ale ważne jest także tworzenie warunków zachęcających użytkowników pojazdów do uzupełniania ich wyposażenia lub zakupu nowych pojazdów z rozbudowanymi systemami wspomagania i bezpieczeństwa. Współcześnie dostarczane pojazdy mogą być wyposażone w następujące systemy podnoszące bezpieczeństwo ruchu:

- elektroniczna kontrola stabilności (ESC);
- automatyczna kontrola odległości z ostrzeganiem o kolizji i hamowaniem awaryjnym (ACC);
- ostrzeżenie o opuszczeniu pasa ruchu (LDW);
- zwiększona liczba poduszek powietrznych, w tym dla ochrony pieszych uderzonych przez pojazd;

- urządzenia zwiększające bezpieczeństwo bierne dorosłych w samochodzie (poszerzone testy zderzeń czołowych i bocznych);
- ostrzeżenie o pieszych z automatycznym hamulcem awaryjnym;
- blokady alkoholowe;
- przypomnienia o zapięciu pasów bezpieczeństwa.

Działaniami, które mogą być określone jako bezpośrednie oddziaływanie na wyposażenie pojazdów, są zawarte w norweskim programie BRD w formie propozycji **pilotażowych projektów wprowadzenia blokad alkoholowych** jako alternatywnego warunku posiadania prawa jazdy dla osób z problemami alkoholowymi oraz wyposażenie samochodów ciężarowych umożliwiające coraz bardziej szczegółową kontrolę zachowań kierujących tymi pojazdami przez pracodawcę.

Problem **rozwoju pojazdów autonomicznych** i ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu występuje w wielu pracach badawczych, ale nie sformułowano jeszcze praktycznych zaleceń w formie obowiązujących standardów kształtowania infrastruktury drogowej i jej wyposażenia.

5.4. Stosowanie innych środków

Ze względu na kompleks czynników determinujących bezpieczeństwo ruchu, wśród których dominującą rolę przypisuje się tzw. czynnikom ludzkim, zastosowanie opisanych w poprzednich podrozdziałach technicznych i infrastrukturalnych środków poprawy BRD tylko częściowo może wpłynąć na poprawę tego bezpieczeństwa. W programach poprawy BRD bardzo ważną rolę odgrywa także zbiór działań związanych z **oddziaływaniem na kształtowanie kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym** i takie modyfikowanie zachowywania się użytkowników dróg, aby były one zgodne z zasadami bezpiecznego ruchu. Ponadto bardzo ważną grupę stanowią działania służące pozyskiwaniu **akceptacji społecznej dla wdrażanych środków**, w szczególności mających restrykcyjny charakter. Wszystko to znajduje odbicie w opisanych już w jednym z poprzednich podrozdziałów priorytetach programów BRD, zarówno w Polsce, jak i w Norwegii.

Do pozatechnicznych i nieinfrastrukturalnych środków i działań na rzecz poprawy BRD można zaliczyć:

- **organizację struktur zarządzania BRD;**
- **działania na rzecz kształtowania kultury BRD**, w tym edukację i legislację;
- system ocen i identyfikacji zagrożeń **BRD;**
- **procedury kontrolne** w odniesieniu do infrastruktury i zarządzania ruchem drogowym;
- organizację nadzoru ruchu drogowego i kontroli jego uczestników;
- **system prawny** dotyczący nadzoru ruchu drogowego, karania i udzielania pomocy,
- **kampanie informacyjne i reklamowe.**

Powyższe środki i działania są opisywane w programach BRD przez określenie szczegółowych zadań realizacyjnych. W tabeli zamieszczonej poniżej zestawiono je w formie ułatwiającej ich porównanie w Polsce i w Norwegii. Z tego porównania można wyciągnąć następujące wnioski:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu w Polsce wymaga jeszcze doskonalenia w zakresie sprawczości i stworzenia stabilnego źródła finansowania programów BRD;
- działania na rzecz kształtowania kultury BRD wpisane do programów BRD są określone bardziej szczegółowo w programie norweskim i stanowią bardziej kompleksowe podejście do tego problemu;
- działania podejmowane w ramach identyfikacji zagrożeń BRD mają podobny charakter w Polsce i w Norwegii;
- procedury kontrolne w odniesieniu do infrastruktury i zarządzania ruchem drogowym są bardziej rozbudowane w norweskim programie BRD;
- organizacja nadzoru ruchu drogowego i kontroli jego uczestników zarówno w Polsce, jak i w Norwegii są podobne i dostosowane do zidentyfikowanych zagrożeń i problemów BRD;
- system prawny dotyczący nadzoru ruchu drogowego, karania i udzielania pomocy różni się fazami rozwoju pomiędzy Polska i Norwegią;
- podejmowane w programach BRD kampanie informacyjne i reklamowe są dostosowane do zidentyfikowanych zagrożeń i problemów BRD odpowiednio w Polsce i w Norwegii. Są one bardziej intensywne w Norwegii i realizowane z zaangażowaniem wielu instytucji.

Tabela 32. Rekomendowane w Polsce i w Norwegii wybrane pozatechniczne i nieinfrastrukturalne środki poprawy BRD

Polska	Norwegia
Organizacja struktur zarządzania BRD:	
Wzmocnienie i restrukturyzacja KRBRD / Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Krajowej Instytucji Wiodącej ds. BRD.	Brak bezpośredniego odpowiednika.
Wzmocnienie i restrukturyzacja jednostek wykonawczych Wojewódzkich Rad BRD, jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad BRD, szczególnie w wymiarze organizacyjnym i finansowym.	<ul style="list-style-type: none"> • Władze powiatowe przy dużym zaangażowaniu i wsparciu politycznym przygotowują plany i/lub strategię dotyczące BRD. • Władze powiatowe będą dalej rozwijać i wzmocniać powiatowe forum BRD jako miejsce spotkań w celu wymiany doświadczeń i nowej wiedzy. • Władze metropolitalne przyczynią się do tego, że BRD będzie tematem przewodnim w planach obszarowych i transportowych dla obszarów miejskich oraz zostaną określone cele i strategię dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Weryfikacja dotychczasowych przepisów i przyjęcie jednolitej ustawy gwarantującej spójność i komplementarność uwarunkowań prawnych, a także stabilność organizacyjną i finansową rozwiązań systemowych. Legislacyjne wsparcie realizacji wszystkich filarów działań.	Brak bezpośredniego odpowiednika.
Utworzenie mechanizmów finansowania w odniesieniu do systemu zarządzania BRD, wyodrębnienia celowego funduszu przeznaczonego na realizację regionalnych zadań.	Norweski Krajowy Zarząd Dróg (<i>Statens vegvesen</i> , SV) będzie zarządzać programem dotacji na rzecz bezpieczniejszych dróg szkolnych i środowiska lokalnego, w ścisłej współpracy z władzami okręgowymi i <i>Trygg Trafikk</i> .
Długofalowe planowanie tematyki i zakresu badań w obszarach bezpośrednio lub pośrednio związanych z BRD.	<ul style="list-style-type: none"> • SV poprowadzi międzysektorowe forum, które oceni przyszłe potrzeby w zakresie wiedzy o BRD. • W latach 2022–2025 SV będzie realizował program badawczo-rozwojowy w zakresie BRD.
Planowanie i realizacja procesu szkolenia kadr na poziomie krajowym i regionalnym.	SV podejmie inicjatywę stworzenia forum wymiany doświadczeń i dyskusji na temat środków BRD w 9 obszarach miejskich, w których zawarto porozumienia w sprawie rozwoju obszarów miejskich lub nad którymi trwają prace z myślą o podpisaniu porozumienia.
Brak odpowiednika.	Władze powiatowe mają obowiązek wspierać i zachęcać gminy oraz organizacje pozarządowe do podejmowania działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu dzieci w wieku szkolnym na drogach szkolnych i w środowisku lokalnym, a także przyczyniających się do bezpiecznych zachowań dzieci i młodzieży.

Polska	Norwegia
Brak odpowiednika.	<i>Trygg Trafikk</i> będzie realizował procedury zatwierdzania „gminy bezpiecznej w ruchu drogowym” i będzie pomagał gminom w zapewnieniu BRD oraz w planowaniu przedszkoli i szkół.
Brak odpowiednika.	W okresie planowania gminy metropolitalne będą dysponowały ważnymi i operacyjnymi planami BRD.
Brak odpowiednika.	Krajowa Komisja Badania Wypadków (<i>Statens havarikommisjon</i> , SHK) jako organ dochodzeniowy odpowiedzialny za prowadzenie niezależnych dochodzeń ws. bezpieczeństwa publicznego w przypadku poważnych wypadków i incydentów we wszystkich gałęziach transportu oraz w siłach zbrojnych.
Kształtowanie kultury BRD:	
Rozwój spójnego systemu edukacji komunikacyjnej w zakresie kluczowych problemów BRD.	<ul style="list-style-type: none"> • Organizacja „Młody w ruchu” (<i>Ung i Trafikken</i>) będzie kontynuować projekt kształtujący bezpieczne postawy w ruchu drogowym – konkurs „Wycieczka śmierci” i wystawa objazdowa „Podróż śmierci”. • Organizacja „Młody w ruchu” (<i>Ung i Trafikken</i>) zaktualizuje kurs e-learningowy „Pijany w ruchu drogowym” i uczyni go przyjaznym dla docelowej grupy odbiorców korzystającej z różnych urządzeń cyfrowych. • Służba więzienna przygotowuje profesjonalne treści dotyczące prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków, odpowiednie dla skazanych odbywających kary poza więzieniem z kontrolą elektroniczną. • Norweskie Stowarzyszenie Rowerowe (<i>Norges Cykleforbund</i>) będzie pracować nad edukacją dot. ruchu na rowerach w szkołach podstawowych w ramach programu szkoleniowego <i>Cykelkids/Sykkelskolen</i>. • <i>Trygg Trafikk</i> będzie dalej rozwijać treść kursów dla nauczycieli szkół podstawowych i oferować kursy cyfrowe i fizyczne w placówkach badawczych. • SV wprowadzi wymogi dotyczące kształcenia ustawicznego i zatwierdzenia prawnego nauczycieli ruchu drogowego.
Brak odpowiednika.	<i>Trygg Trafikk</i> przekaze przychodniom zdrowia, jednostkom szkolącym dorosłych i Policji informacje na temat prawidłowego zabezpieczenia dzieci w samochodach.
Brak odpowiednika.	Władze powiatowe wdrożą działania zapewniające dzieciom ochronę prawną podczas transportu szkolnego, w tym poprzez działania ukierunkowane na zachowanie oraz poprzez wymogi dotyczące wyposażenia zabezpieczającego w autobusach.

Polska	Norwegia
<p>Działania edukacyjne ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem osób w wieku 60+.</p>	<ul style="list-style-type: none"> SV będzie nadal rozwijać kursy odświeżające wiedzę i umiejętności „Kierowca 65+” i będzie pracować nad zwiększeniem liczby uczestników tych kursów, przy założeniu, że liczba uczestników rocznie powinna odpowiadać 30% populacji 70-latków posiadających prawo jazdy. Stowarzyszenie Emerytów zorganizuje i przeprowadzi kursy bezpieczeństwa w ruchu drogowym skierowane do starszych pieszych, w oparciu o materiały przygotowane przez SV, który zapewni profesjonalną aktualizację i adaptację istniejących materiałów szkoleniowych. <i>Trygg Trafikk</i> opracuje i rozprowadzi materiały zawierające wytyczne dotyczące BRD wśród samorządów gminnych zajmujących się osobami starszymi.
<p>Działania legislacyjne o charakterze interwencyjnym i dotyczące: niepożądanych zachowań, systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, rozwiązań prewencyjnych i reedukacyjnych, dedykowanych grupie kierowców wysokiego ryzyka.</p>	<p>SV, w imieniu Ministerstwa Transportu, przyczyni się do skutecznego wdrożenia zaostrzających przepisów dotyczących użytkowania hulajnóg elektrycznych i innych małych pojazdów elektrycznych, a także oceni potrzebę podjęcia dalszych działań.</p>
<p>Ogólnopolskie działanie edukacyjno-informacyjne skierowane do żołnierzy i pracowników resortu Obrony Narodowej – uczestników ruchu drogowego mające na celu podniesienie świadomości dotyczącej negatywnego wpływu środków psychoaktywnych na zachowanie na drodze.</p>	<p>Brak odpowiednika.</p>
<p>Kompleksowe działania edukacyjne i promocyjne w zakresie pierwszej pomocy.</p>	<p>Brak odpowiednika.</p>
<p>Brak odpowiednika.</p>	<p>Organizacja „Młody w ruchu” (<i>Ung i Trafikken</i>) będzie wpływać na młodych ludzi, aby bezpiecznie jeździli mikropojazdami, przeprowadzając kampanie cyfrowe i wydarzenia fizyczne obejmujące badanie na zawartość alkoholu we krwi.</p>
<p>Brak odpowiednika.</p>	<p>SV będzie prowadził krajowe forum bezpieczeństwa motocykli, z zamiarem gromadzenia i angażowania centralnych i kompetentnych społeczności zawodowych.</p>
<p>System ocen i identyfikacji zagrożeń BRD:</p>	
<p>Utworzenie kompletnej, spójnej i zintegrowanej bazy danych, stanowiącej element szerszego Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego w Polsce.</p>	<ul style="list-style-type: none"> SV we współpracy z Policją przygotowuje zmienione wytyczne dotyczące zgłaszania przez Policję wypadków drogowych, wraz z przepisami zapewniającymi dobrą jakość informacji na potrzeby prac związanych z BRD, a także elektronicznym przesyłaniem danych z Policji do SV. SV ułatwi przeniesienie bazy danych o wypadkach na nową platformę technologiczną.
<p>Identyfikacja dróg o dużym zagrożeniu, w tym przygotowanie ratingu bezpieczeństwa w oparciu o mapy ryzyka.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Spółka eksploatacji autostrad Nye Veier AS opracowała system rejestracji wszystkich zdarzeń, które mają miejsce na jej drogach w celu wykrycia błędów i systematyki zdarzeń.

Polska	Norwegia
	<p>System rejestracji będzie dalej rozwijany, aby uwzględnić także dobre śledzenie i wskaźniki niepożądanych zdarzeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> SV przeprowadzi analizę tematyczną wypadków śmiertelnych, w której bardziej szczegółowo zostaną przeanalizowane wybrane procesy krytyczne dla bezpieczeństwa w ramach eksploatacji i utrzymania.
<p>Utworzenie bazy danych o faktycznych zdrowotnych konsekwencjach wypadków.</p>	<p>W Norwegii funkcjonuje krajowy rejestr urazów (<i>National Trauma Registry</i>, NTR). Ocenia on zakres i cechy ciężko rannych pacjentów, a także zakres i całość leczenia urazów. Rejestr zawiera dane dotyczące mechanizmu szkody, w tym informacji o tym, czy szkoda powstała na skutek wypadku drogowego.</p>
<p>Opracowanie metodologii i analizy kosztów leczenia traumy po wypadkach drogowych.</p>	<p>Brak odpowiednika.</p>
<p>Monitoring wybranych postaw i opinii uczestników ruchu drogowego.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Organizacja społeczna „MA – Rusfri Trafikk” wraz z Mental Health Foundation przeprowadzą ankietę mającą na celu poznanie nastawienia ludzi do odurzającego działania konopi indyjskich i prowadzenia pojazdów. Trygg Trafikk, we współpracy z Policją, co dwa lata będzie przeprowadzał statystyczne badania dotyczące stosowania urządzeń ochrony dzieci.
<p>Brak odpowiednika.</p>	<p>SV zainicjuje badania w celu zdobycia większej wiedzy na temat związku pomiędzy technologią i nieuwagą oraz rolą kierowcy w zautomatyzowanych pojazdach.</p>
<p>Procedury kontrolne w odniesieniu do infrastruktury i zarządzania ruchem drogowym:</p>	
<p>Powszechne wdrożenie niezależnego audytu oraz przeglądów dróg pod kątem bezpieczeństwa ruchu na całej sieci dróg w Polsce.</p>	<ul style="list-style-type: none"> W Norwegii istnieje system audytu BRD i przeglądów dróg. Władze powiatów przeprowadzą oceny BRD na priorytetowych trasach rowerowych i zapewnią priorytetyzację środków na realizację działań. SV przeprowadzi systematyczny przegląd ciągów pieszych na sieci dróg krajowych i określi zapotrzebowanie na działania. Szczególny nacisk zostanie położony na oświetlenie.
<p>Wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej (drogi krajowe).</p>	<p>Brak odpowiednika.</p>
<p>Brak odpowiednika.</p>	<p>Norweski Związek Motocyklowy (<i>Norsk Motorcykkel Union</i>, NMCU), we współpracy z właścicielami dróg, przejmie inicjatywę i będzie uczestniczył w badaniach drogowych i inspekcjach tematycznych (ze szczególnym uwzględnieniem krytycznych warunków na drodze) otoczenia dróg i barier dla motocykli.</p>

Polska	Norwegia
Brak odpowiednika.	SV usprawni interakcję pomiędzy Centrami Ruchu Drogowego (<i>Veitrafikksentralene</i> , VTS) a właścicielami dróg / wykonawcami dróg w celu systematycznego monitorowania zgłaszanych warunków mających wpływ na BRD.
Organizacja nadzoru ruchu drogowego i kontroli jego uczestników:	
Intensyfikacja nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych.	Kontrola stosowania pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci.
Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością Stacji Kontroli Pojazdów.	Brak odpowiednika.
Intensyfikacja nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych w pojazdach.	Kontrole w transporcie towarowym m.in. stanu technicznego pojazdów, wyposażenia zimowego, zabezpieczenia ładunku oraz czasu pracy i odpoczynku.
Intensyfikacja oraz optymalizacja działań Policji i Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów.	Brak odpowiednika.
Kontrola prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji.	Policja zaostrzy procedury sprawdzania wszystkich kierowców biorących udział w wypadkach pod kątem środków odurzających.
Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu.	Brak odpowiednika.
Kontrola prowadzenia pojazdów przy rozproszonej uwadze, szczególnie przez urządzenia mobilne.	Policja będzie w dalszym ciągu koncentrować się na niewadze w ruchu drogowym i przeprowadzać kontrole skupiające się szczególnie na korzystaniu z telefonów komórkowych.
Uporządkowanie kompetencji instytucji odpowiedzialnych za nadzór nad prędkością.	Prace nad wdrożeniem cyfrowego wystawiania i przyjmowania mandatów.
Opracowanie założeń systemowych oraz wdrożenie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków z uwzględnieniem elementów pomocy administracyjnej, zdrowotnej i prawnej.	Brak odpowiednika.
Brak odpowiednika.	SV opracuje ustawodawstwo i ureguluje wykorzystywanie nowych źródeł danych w celu zwiększenia BRD.
Kampanie informacyjne i reklamowe:	

Polska	Norwegia
Przygotowanie i realizacja spójnej polityki informacyjnej dotyczącej działań ujętych w programie BRD.	Brak odpowiednika.
Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych.	Brak bezpośredniego odpowiednika
<p>Inne kampanie informacyjne i reklamowe, konkursy (przykłady):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Kto pyta nie błądzi – porady ITD” – działania informacyjne prowadzone w kanałach społecznościowych GITD, skierowane do kierowców zawodowych i przedsiębiorców z branży transportowej; • organizowany przez Sekretariat KRBRD „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”; • konkurs Polskiego Związku Motoryzacyjnego „Najlepszy Młody Kierowca”; • ogólnopolskie turnieje Polskiego Związku Motoryzacyjnego o tematyce BRD adresowane do dzieci i młodzieży; • przygotowanie przez Sekretariat KRBRD polskiego odpowiednika nowozelandzkiego spotu dotyczącego nadmiernej prędkości pn. „Other people make mistake. Slow down”. 	<ul style="list-style-type: none"> • SV będzie kontynuował kampanię na rzecz pasów autobusowych we współpracy z Norweską Konfederacją Transportu, związkiem pracodawców NHO Transport i związkiem zawodowym YRK; • <i>Trygg Trafikk</i>, przy wsparciu firmy ubezpieczeniowej If, przeprowadzi coroczną kampanię na temat prawidłowego zabezpieczenia dzieci w samochodach, zawierającą informacje na temat znaczenia fotelików montowanych tyłem do kierunku jazdy w grupie wiekowej 1–3 lata; • SV będzie kontynuował ogólnokrajową kampanię dotyczącą prędkości; • okresowo, we współpracy z Policją i współpracującymi gminami, będą przeprowadzane dwie coroczne kampanie na rzecz przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu; • SV będzie kontynuować krajową kampanię na rzecz BRD dotyczącą świadomości w ruchu drogowym; • <i>Trygg Trafikk</i>, przy wsparciu firmy ubezpieczeniowej Fremtind, opracuje i wdroży kampanię cyfrową dotyczącą nieuwagi związanej z nową technologią w samochodach; • SV, we współpracy z <i>Trygg Trafikk</i> i powiatową komisją BRD w powiecie Innlandet, zorganizuje dzień BRD dla uczniów klas 10. w norweskim muzeum dróg. W okresie planowania zajęć do szkół w całym kraju zostanie rozestany cyfrowy program nauczania oparty na tematyce Dni BRD. • <i>Trygg Trafikk</i>, przy wsparciu firmy ubezpieczeniowej Tryg Forsikring przeprowadzi kampanię dotyczącą kasków rowerowych; • Norweskie Stowarzyszenie Cyklistów każdej jesieni będzie prowadzić kampanię społeczną „Widoczny rowerzysta”; • SV przeprowadzi nową kampanię na temat interakcji w ruchu drogowym, w tym interakcji między hulajnogami elektrycznymi i innymi użytkownikami dróg; • SV przygotuje informacje na temat zagrożeń związanych z pieszymi i rowerzystami w martwym polu widzenia ciężarówek oraz na temat bieżących środków, które mogą pomóc zmniejszyć to ryzyko; • <i>Trygg Trafikk</i> będzie przeprowadzał coroczne ogólnokrajowe i lokalne działania związane ze stosowaniem elementów odblaskowych.

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu drogowego 2021–2030, Program realizacyjny na lata 2024–2025 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

6

Sposoby wykonywania ocen BRD
w Norwegii i Polsce

6..SPOSOBY WYKONYWANIA OCEN BRD W NORWEGII I POLSCE

6.1. Analizy BRD i źródła danych

W metodach zarządzania BRD stosuje się co najmniej dwie fazy obejmujące: ocenę zagrożeń bezpieczeństwa i reagowanie na zidentyfikowane zagrożenia¹⁷⁶.

Ocena zagrożeń bezpieczeństwa (opis stanu bezpieczeństwa) to proces identyfikacji i analizowania zagrożeń i źródeł zagrożeń na podstawie danych pochodzących z baz danych lub inspekcji przeprowadzonej w terenie, szacowanie poziomu ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa, określenie klasy ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa oraz sprawdzenie i klasyfikacja poziomu dopuszczalności ryzyka zagrożeń według przyjętych standardów (klasyfikacji) BRD.

Reagowanie na zidentyfikowane zagrożenia obejmuje: postępowanie wobec ryzyka zagrożeń, monitorowanie ryzyka zagrożeń i komunikowanie o ryzyku zagrożeń BRD. Postępowanie wobec zidentyfikowanego ryzyka zagrożeń to: oszacowanie potencjału redukcji ryzyka, planowanie i wstępny wybór interwencji (usprawnień) oraz działań niezbędnych do redukcji poziomu ryzyka zagrożeń, ocena skuteczności oraz wybór najbardziej skutecznych i efektywnych interwencji i działań, wdrożenie wybranych usprawnień i działań naprawczych. Monitorowanie poziomu zagrożeń obejmuje prowadzenie systematycznych lub okresowych (3–5 lat) ocen poziomu ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa na analizowanym obszarze. Komunikowanie o ryzyku zagrożeń bezpieczeństwa to przekazywanie i wymiana informacji z podmiotami zajmującymi się zarządzaniem BRD oraz użytkownikami dróg za pomocą środków masowego przekazu, raportów, komunikatów, map zagrożeń itp.

6.1.1. Polskie źródła danych i systemy ich gromadzenia

Źródła danych. Wyjściowymi danymi są informacje uzyskane z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) zarządzanego przez Komendę Główną Policji na podstawie Zarządzenia Komendanta Głównego Policji. Ta baza danych zbudowana jest na podstawie raportów służb drogowych Policji z zaistniałych zdarzeń niebezpiecznych na sieci dróg¹⁷⁷. Raport ten obejmuje między innymi dwustronny formularz zawierający szkic miejsca zdarzenia wraz z podaniem współrzędnych GPS umożliwiających lokalizację zdarzenia oraz tabele posiadające prawie 200 pozycji charakteryzujących rodzaj zdarzenia, jego lokalizację, charakterystykę geometryczną obiektu drogowego, rodzaj i stan nawierzchni, elementy organizacji ruchu oraz warunki atmosferyczne i otoczenia w miejscu zdarzenia, charakterystykę i stan pojazdów uczestniczących w zdarzeniu, przyczyny i okoliczności zdarzenia (w tym zachowania kierującego pojazdem i zachowania pieszego biorącego udział w zdarzeniu), charakterystykę uczestników ruchu biorących udział w zdarzeniu oraz inne niezbędne informacje.

¹⁷⁶ K. Jamroz, *Metoda zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej*, Gdańsk 2011.

¹⁷⁷ Zarządzenie nr 38 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 grudnia 2021 r. zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Dziennik Urzędowy KGP, 16 XII 2021 r., poz. 181.

Ocena danych. W 2015 r. zmieniono definicje wypadku oraz rodzaju ofiar wypadków¹⁷⁸ i przyjęto, że: „...wypadek drogowy – zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna; kolizja drogowa – zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne; zdarzenie drogowe – wypadek drogowy lub kolizja drogowa; śmiertelna ofiara wypadku – osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała; osoba ciężko ranna – osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci: a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała, b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni; osoba lekko ranna – osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż w przypadku ofiar ciężko rannych...”

Poza ofiarami śmiertelnymi (na miejscu lub zmarła w ciągu 30 dni), definicje ofiar ciężko i lekko rannych przyjęto uznaniowo. Wiele krajów, w tym Norwegia, korzysta ze skróconej skali obrażeń AIS (ang. *Abbreviated Injury Scale*). Wyniki tej skali pozostają w ścisłym związku z ryzykiem śmiertelności. Obrażenia w poszczególnych obszarach oceniane są według 6-punktowej skali, gdzie: 1 oznacza obrażenia drobne, 2 – umiarkowane, 3 – poważne, 4 – bardzo poważne, 5 – krytyczne, 6 – obrażenia grożące zgonem. W AIS najwyższa kategoria oznacza obrażenia prowadzące w sposób nieuchronny do zgonu chorego, niezależnie od podjętych działań. Skala AIS powstała w 1969 r. i od tego czasu była kilkakrotnie aktualizowana. Następnie na bazie tej skali utworzono skalę MAIS (ang. *Maximum of Abbreviated Injury Scale*), rozwijaną przez Association for the Advancement of Automotive Medicine, w której usunięto stopień 6 – obrażenia nieprzeżyłowe. Ofiary ciężko ranne klasyfikowane są jako MAIS 3+, pozostałe ofiary jako średnio lub lekko ranne.

Bazując na doświadczeniu wielu krajów, konieczne jest uregulowanie w Polsce definicji ofiar rannych potwierdzonych medycznie. Brak jednoznacznych kryteriów różnych kategorii ofiar rannych, spowodowało dość duże zamieszanie w analizie i ocenie poziomu BRD w Polsce. Wymaga to zajęcia stanowiska przez Krajową Radę BRD oraz Komendę Główną Policji, dotyczącego przyjęcia europejskich metod kwalifikacji ofiar ciężko rannych w wypadkach i ujednoczenia systemu klasyfikacji wypadków i ich ofiar.

Ocenę systemu zbierania, gromadzenia i przetwarzania danych o wypadkach drogowych można opisać na przykładzie województwa warmińsko-mazurskiego¹⁷⁹. We wnioskach z tej oceny stwierdzono:

- Brak systemowego podejścia do gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych. W Polsce na każdym szczeblu zarządzania BRD powstają bazy danych, które nie są między sobą powiązane i spójne. Wspólnym ich elementem jest jedynie pozyskiwanie danych z SEWIK.
- Brakuje weryfikacji danych. Dane o wypadkach nie są systematycznie weryfikowane. Utrudnia to analizę i wykorzystanie informacji.
- Brak jest dostępu do dodatkowych danych. Istotnymi informacjami do analiz BRD są dodatkowe dane np. o zachowaniach użytkowników dróg, takie jak: prędkość, korzystanie

¹⁷⁸ Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Dziennik Urzędowy KGP, z 26 X 2015 r. poz. 85.

¹⁷⁹ J. Żukowska, T. Radzikowski, *Regionalne i lokalne bazy danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce – przegląd doświadczeń i wyzwania na przyszłość*, [w:] „Transport Miejski i Regionalny”, nr 4/2015, s. 32–38.

z pasów bezpieczeństwa, czy jazda pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Są one jednak rzadko gromadzone na poziomie regionalnym.

- Brak jest systematycznego monitoringu, który umożliwiłby poszukiwanie przyczyn i czynników wpływających na poziom bezpieczeństwa.

Bazy danych. Podstawową bazą danych jest policyjna baza danych SEWIK. W tej bazie, poprzez jednostki Ruchu Drogowego w Komendach Powiatowych i Wojewódzkich Policji, gromadzone są dane pozyskiwane z raportów wszystkich wypadków i kolizji drogowych zgłoszonych Policji. Każdego roku zbierane są dane o 20–40 tys. wypadków i 350–400 tys. kolizji. Każde zdarzenie otrzymuje kolejny numer ID, ukrywane są dane wrażliwie. Pozostałe dane są zapisywane zgodnie z działami przyjętymi w formularzu raportu ze zdarzenia drogowego. Zapisywane są dane lokalizacyjne GPS. Po przeprowadzeniu i zamknięciu weryfikacji zdarzeń z poprzedniego roku, na przełomie I i II kwartału kolejnego roku następuje przekazanie zagregowanych i niewrażliwych danych o wypadkach zainteresowanym instytucjom. Dane te stanowią podstawę do corocznego zasilania wielu baz danych o zdarzeniach drogowych, w postaci cyfrowej lub w postaci raportu tekstowego, między innymi: w Obserwatorium BRD w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (w Centrali i poszczególnych Oddziałach), Wojewódzkich Radach BRD, Zarządach Dróg Wojewódzkich, Zarządach Dróg Powiatowych i Dróg Miejskich, uczelniach i innych instytucjach zajmujących się analizami i oceną BRD.

Obserwatorium BRD w Instytucie Transportu Samochodowego wyposażono w system raportowania i analizy danych o zdarzeniach drogowych według wybranych kategorii danych, obszarów, okresu analizy, a także prezentowania wybranych wyników na mapach. Jest ono każdego roku zasilane danymi z bazy SEWIK.

Baza danych o wypadkach na drogach krajowych GDDKiA zasilana jest danymi o wypadkach (tylko) zaistniałych na drogach krajowych z bazy SEWIK. Po przeprowadzeniu weryfikacji (głównie lokalizacyjnej) przez poszczególne Oddziały, baza jest używana do zarządzania bezpieczeństwem sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA.

Baza danych o wypadkach w województwach zasilana jest z bazy SEWIK danymi o wypadkach i kolizjach zaistniałych na sieci wszystkich dróg w województwie. Bazy te prowadzone są przez Wojewódzkie Rady BRD i Departamenty Infrastruktury Urzędów Marszałkowskich. Po przeprowadzeniu weryfikacji (głównie lokalizacyjnej) przez instytucje prowadzące bazę, jest ona używana do zarządzania bezpieczeństwem na obszarze województwa.

Baza danych o wypadkach na drogach samorządowych zasilana jest z bazy SEWIK danymi o wypadkach (tylko) zaistniałych na drogach samorządowych. Po przeprowadzeniu weryfikacji (głównie lokalizacyjnej) przez osoby prowadzące, baza jest używana do zarządzania bezpieczeństwem sieci dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych, miejskich).

Bazy danych o zdarzeniach prowadzone dla celów badawczych zasilane są z bazy SEWIK danymi o zdarzeniach drogowych zaistniałych na całej sieci dróg w Polsce. Po przeprowadzeniu weryfikacji (głównie lokalizacyjnej) przez osoby prowadzące, baza jest używana do prowadzenia prac badawczych związanych z BRD w poszczególnych instytucjach.

6.1.2. Norweskie źródła danych i systemy ich gromadzenia

Prowadzenie statystyki wypadków drogowych z obrażeniami ciała i innych wypadków powodujących poważne straty materialne rozpoczęto w Norwegii w 1939 r. Obowiązek zgłaszania Policji wypadków, w których nie doszło do obrażeń ciała, został w dużej mierze zniesiony w 1957 r., a od 1964 r. w statystykach uwzględniano jedynie wypadki, w których doszło do „niemających” obrażeń ciała. Wypadek definiowany jest jako zdarzenie drogowe z udziałem co najmniej jednego pojazdu drogowego poruszającego się po drodze publicznej lub prywatnej, do której społeczeństwo ma prawo dostępu, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zostaje ranna lub zabita.

Dane opierają się na raportach policyjnych i mogą wystąpić niedoszacowania ze względu na niedostateczne zgłaszanie (szczególnie wypadków bez ofiar śmiertelnych i wypadków, w których nie brał udziału pojazd silnikowy). Oznacza to, że szczególnie mniej poważne wypadki są niedostatecznie reprezentowane w liczbach dotyczących obrażeń. Za pojazdy uważa się cywilne i wojskowe pojazdy silnikowe, pojazdy szynowe i pojazdy niezmotoryzowane. W statystyce wypadków drogowych uwzględniane są jedynie ofiary śmiertelne, które nastąpiły do 30 dni od daty wypadku. Ze statystyk usuwane są samobójstwa i wypadki spowodowane złym stanem zdrowia.

Formularze, które norwescy policjanci wypełniali odnośnie opisu poszczególnych wypadków, były zmieniane w latach 1954, 1964 oraz 1977 i były udostępnione Policji, norweskiemu Głównemu Urzędowi Statystycznemu (SSB) i *Statens vegvesen*. Liczba wypadków zarejestrowanych przez SSB wynosi ok. 9 tys. rocznie, a dane szpitalne (zebrane w niedostępnym publicznie Krajowym Rejestrze Urazów, NTR) pokazują, że każdego roku w wyniku wypadków drogowych zostaje rannych ponad 40 tys. osób. Ponadto szacuje się, że w bazie policyjnej rejestruje się ok. 90% wypadków poważnych z udziałem rowerzystów, natomiast w przypadku pozostałych rodzajów uczestników zarejestrowanych jest: 100% ofiar śmiertelnych, zaledwie 37% ofiar ciężko rannych i ok. 15% ofiar lekko rannych. W 2023 r. zarejestrowano ok. 580 ofiar ciężko rannych, a szacuje się, że w rzeczywistości mogło ich być ok. 1,5–2 tys. Jest to zatem poważny problem dotyczący jakości zbierania danych. Ponadto norweska klasyfikacja ofiar wypadków odbiega od klasyfikacji międzynarodowej AIS.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, podjęto szereg działań w norweskim krajowym programie BRD na lata 2022–2025 oraz w projektach badawczych dotyczących dostosowania klasyfikacji ofiar rannych do skali obrażeń AIS oraz sprawdzenia możliwości wykorzystania danych z NTR. Zaproponowano pięć różnych projektów, które mają zostać zrealizowane w ciągu najbliższych 4 lat i które pozwolą uzyskać obraz rzeczywistej liczby osób ciężko rannych. Projekty zakładają konieczność nawiązania ścisłej współpracy z sektorem zdrowia. Dostęp do Norweskiego Rejestru Pacjentów i Krajowego Rejestru Urazów będą niezbędne, aby móc określić rzeczywistą liczbę ofiar ciężko rannych. Za rozwiązanie tych problemów odpowiedzialne są Ministerstwo Transportu (szczególnie SV) i Ministerstwo Zdrowia.

Bazy danych. Policja rejestruje dane o wypadkach drogowych z obrażeniami ciała we własnym systemie rejestracji, do użytku wewnętrznego Policji. Dane te są pobierane pierwszego dnia roboczego i po zakończeniu miesiąca przesyłane w postaci zaszyfrowanej do SBB i SV.

Norweski Urząd Statystyczny (SBB) prowadzi bazę danych, w której m.in. gromadzi się dane dotyczące ofiar wypadków drogowych w Norwegii od 1946 r.

Norweski Krajowy Zarząd Dróg (SV) prowadzi bazę danych drogowych NVDB (*Nasjonalt vegdatabank*, NVDB). Zawiera ona specjalistyczne dane reprezentowane w postaci obiektów drogowych z cyfrową reprezentacją fizycznej sieci dróg (z wykorzystaniem nowego systemu referencyjnego¹⁸⁰), zarówno z geometrią, jak i topologią, które wykorzystywane są do wielu różnych celów. Jednym z elementów tej bazy jest katalog danych o wypadkach drogowych.

SV rejestruje informacje o wypadkach drogowych głównie w **wewnętrznej bazie danych zwanej TRULS**¹⁸¹. Zawiera ona m.in. dane osobowe oraz szczególne kategorie danych osobowych w związku z wypadkami drogowymi. Zarejestrowani to użytkownicy dróg, którzy uczestniczyli w wypadku drogowym, w wyniku którego doznali obrażeń ciała na drodze publicznej. Źródłem danych jest SBB, który z kolei pozyskuje dane od Policji. Głównym celem przetwarzania informacji w TRULS jest możliwość naukowego działania na rzecz zmniejszenia liczby osób zabitych i ciężko rannych w ruchu drogowym. Dane stanowią podstawę do tworzenia statystyk wypadków, a statystyki stanowią podstawę do rekomendowania środków bezpieczeństwa drogowego. Administratorem danych jest SV. Przetwarzanie w TRULS obejmuje następujące informacje:

- numer raportu (numer sprawy policyjnej) dotyczący wypadku,
- data urodzenia i płeć osób uczestniczących w wypadku (nie numer ubezpieczenia społecznego, imię i nazwisko ani adres),
- kod pocztowy adresu kierowcy,
- znak identyfikacyjny pojazdu mechanicznego biorącego udział w wypadku,
- współrzędne wypadków,
- czas i opis miejsca,
- stopień obrażeń osób uczestniczących w wypadku (zabici / bardzo ciężko ranni / ciężko ranni, lekko ranni, bez obrażeń i nieznani).

Osoby, które nie odniosły obrażeń w wypadku, zwykle nie są rejestrowane. Data urodzenia i numer rejestracyjny pojazdów silnikowych są wykorzystywane wyłącznie wewnątrz do rejestracji i usuwane są po rozpatrzeniu sprawy, przed publikacją. Pozostałe informacje nie podlegają żadnemu terminowi usunięcia i są przetwarzane przez czas korzystania z bazy. TRULS może zawierać dane osobowe należące do osób, których SV nie jest w stanie zidentyfikować. Wypadki, które prawdopodobnie wynikają z własnej winy (wypadki samobójcze) lub takie, które są spowodowane złym samopoczuciem użytkowników dróg, nie są uwzględniane w TRULS.

Główną zasadą jest to, że informacje z TRULS są wykorzystywane wyłącznie wewnątrz przez administrację drogową, a także przez inne instytucje publiczne, które uzyskały dostęp do tej bazy, ponieważ zajmują się one BRD zgodnie z art. 43b norweskiej Ustawy o ruchu drogowym. Obecnie SV zapewnia dostęp do TRULS: powiatom, Policji, Norweskiej Komisji Badania Wypadków oraz zarządom drogowym. Pracownicy sektora publicznego, w tym pracownicy SV, mają obowiązek zachowania poufności w przypadku informacji zawartych w TRULS, które dotyczą czyjejś sytuacji osobistej. Czas i miejsce wypadków drogowych podawane są publicznie w serwisie Vegkart, natomiast dane w formie zagregowanej dostępne są w serwisie Trine.

¹⁸⁰ *Nasjonalt vegreferansesystem. Håndbok V830, Statens vegvesen, Oslo 2020.*

¹⁸¹ *Om ulykkesstatistikk, Statens vegvesen, <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/traffiksikkerhet/ulykkesdata/om-ulykkesstatistikk> (dostęp: 16.08.2024 r.).*

6.1.3. Metody prowadzenia ocen i analiz

Do prowadzenia wielokierunkowych działań dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne są różne analizy BRD, w tym analizy globalne, analizy ogólne, analizy szczegółowe i analizy pogłębione.

- **Analizy globalne** prowadzone są cyklicznie i dotyczą prezentacji corocznych trendów zmian ogólnych miar BRD na obszarze kraju i porównań międzynarodowych.

W Polsce każdego roku, po dokonaniu weryfikacji danych, Policja publikuje roczny raport o wypadkach w Polsce (wersję papierową rozsyłaną do wielu instytucji oraz wersja internetowa). Raport składający się z 11 rozdziałów zawiera syntetyczne informacje dotyczące: danych ogólnych o poziomie motoryzacji, wypadkach i ofiarach, czasie i miejscu powstawania wypadków, rodzajach i przyczynach wypadków, ofiarach wypadków, niechronionych uczestnikach ruchu, alkoholu, wypadkach ze skutkiem śmiertelnym, cudzoziemcach oraz poziomie BRD w krajach europejskich.

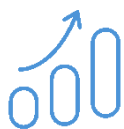
Także poszczególni zarządcy dedykowanych baz danych publikują (najczęściej internetowe) raporty dotyczące BRD w województwie, powiecie, mieście czy zarządzanej sieci drogowej.

W Norwegii urząd statystyczny (SSB) udostępnia podstawowe dane o wypadkach zarejestrowanych w bazie. Jest to kilka tabel, w których zestawione są podstawowe dane o wypadkach drogowych i ofiarach tych wypadków na sieci dróg.

Policja drogowa (UP) w imieniu Dyrekcji Policji przygotowuje każdego roku systematyczne raporty o BRD. Od 2022 r.¹⁸² taki (ok. 60-stronicowy) raport (publikowany w formacie pdf na stronie internetowej Policji) składa się z 9 zasadniczych części (nie licząc wprowadzenia i streszczenia) zawierających następujące aspekty: 1. Zmiany liczby wypadków, 2. Prędkość, 3. Prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków, 4. Nieuwaga, rozproszenie uwagi i zmęczenie, 5. Sprzęt ochronny (zabezpieczenia), 6. Agresywne lub inne niebezpieczne zachowanie na drodze, 7. Trendy i zmiany mające wpływ na BRD, 8. Zatańczniki (tablice, a w 2021 r. zamieszczono także mapy z lokalizacją wypadków śmiertelnych i ciężko rannych na sieci dróg) oraz bibliografię. Istotny jest zwłaszcza rozdz. 7, w którym analizuje się trendy zmian poszczególnych rodzajów wypadków, zachowań uczestników ruchu i wielu innych aspektów oraz wytyczne do pracy Policji na następny rok.

SV publikuje coroczne standardowe raporty dotyczące wypadków, ofiar wypadków z podziałem na rok występowania, powiaty, gminy, kategorie dróg, rodzaj pojazdów uczestniczących w wypadkach, rodzaj uczestników, rodzaj wypadków, rodzaj obiektu drogowego, limitów prędkości itp. Jeżeli raporty nie są dostępne, można zamówić je drogą e-mailową. Podstawą wyszukiwania są powiat i rok. SV rozpowszechnia informacje na temat NVDB, a poszczególni zarządcy dróg i instytucje korzystające z bazy mogą uczestniczyć w forum wymiany informacji i zgłaszania potrzeb, odbywającym się trzy razy w roku.

¹⁸² *Politiets tilstandsanalyse for 2023. Trafikksikkerhetsarbeid. Politiet, Oslo 2023.*



Analizy ogólne stanu bezpieczeństwa obejmują uszeregowanie i klasyfikację wybranych cech zdarzeń drogowych i ich skutków w celach: identyfikacji problemów zagrożenia wynikających z zachowania użytkowników drogi (np. pieszych, młodych kierowców, kierowców pod wpływem używek, jazdy z niebezpieczną prędkością), oceny poziomu bezpieczeństwa ruchu (np. rodzajów dróg, skrzyżowań, przejść dla pieszych), wskazania miejsc niebezpiecznych (odcinków, skrzyżowań, przejść dla pieszych itp.).



Analizy szczegółowe dotyczą identyfikacji czynników wpływających na bezpieczeństwo analizowanego obiektu, elementu sieci dróg (odcinka drogi, węzła, skrzyżowania, przejścia dla pieszych), doboru działań usprawniających wraz z oceną ich skuteczności i efektywności.



Analizy pogłębione. Analizy pogłębione dotyczą poszukiwania czynników wpływających na BRD biorąc pod uwagę wybrane zagadnienia, wybrany rodzaj zdarzeń, wybrany rodzaj strat (ofiar).

Analizy ogólne stanu bezpieczeństwa obejmują uszeregowanie i klasyfikację wybranych cech zdarzeń drogowych i ich skutków w celach: identyfikacji problemów zagrożenia wynikających z zachowania użytkowników drogi (np. pieszych, młodych kierowców, kierowców pod wpływem używek, jazdy z niebezpieczną prędkością), oceny poziomu bezpieczeństwa ruchu (np. rodzajów dróg, skrzyżowań, przejść dla pieszych), wskazania miejsc niebezpiecznych (odcinków, skrzyżowań, przejść dla pieszych itp.).

W Polsce analizy takie prowadzone są w ramach badań realizowanych przez zespoły naukowe a zamawianych przez instytucje organizujące badania (NCBR) lub instytucje zarządzające drogami (zarządy drogowe, Sekretariat KRBRD, Ministerstwo Infrastruktury).

W Norwegii wiele badań dotyczących BRD prowadzi Instytut Ekonomiki Transportu (*Transportøkonomisk institutt, TØI*). Oddzielnym rodzajem analiz pogłębionych są te, prowadzone przez Komisje Badania Wypadków.

W Polsce dobrze rozwinięte są badania wypadków w przypadku transportu lotniczego, wodnego i kolejowego. Natomiast badania wypadków w transporcie drogowym są w początkowej fazie rozwoju. Istnieje możliwość powoływania analogicznych jak w innych gałęziach transportu komisji do analizy wypadków śmiertelnych, ale działają one lokalnie, organizowane są na bieżąco.

W Norwegii Krajowa Komisja Badania Wypadków (*Statens havarikommisjon, SHK*) jest stałym, niezależnym organem dochodzeniowym zajmującym się wypadkami transportowymi. Celem dochodzeń SHK jest wyjaśnienie kolejności zdarzeń oraz czynników uznawanych za istotne dla zapobiegania wypadkom w ruchu lotniczym, morskim, kolejowym i drogowym. SHK nie przypisuje winy ani odpowiedzialności za wypadek. Zespół drogowy SHK bada wybrane rodzaje poważnych wypadków drogowych w Norwegii. W zespole znajdują się pracownicy posiadający odpowiednią wiedzę specjalistyczną z zakresu prac operacyjnych, zachowania użytkowników dróg i czynnika ludzkiego, pojazdów i technologii, inżynierii drogowej i ruchu drogowego, wojska, organizacji i zarządzania. Celem badań jest wyjaśnienie kolejności zdarzeń i przyczyn wypadków oraz w efekcie

poprawa BRD. Wszystkie raporty z dochodzeń SHK są publiczne i stale publikowane na stronie internetowej¹⁸³. Końcowy raport z dochodzenia przesyłany jest do Ministerstwa Transportu, które podejmuje niezbędne środki w celu należytego uwzględnienia wszelkich zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Norweski Urząd ds. Bezpieczeństwa Drogowego jest odpowiedzialny, w imieniu Ministerstwa Transportu, za realizację wszystkich zaleceń dotyczących BRD.

Analizy pogłębione prowadzi także UP. W 2022 r. przeprowadzono np. badania dotyczące nielegalnego korzystania z telefonów komórkowych w ruchu drogowym¹⁸⁴. Objęto nimi prawie 32 tys. kierowców. Wyniki rejestrowano według rodzaju pojazdu (samochód ciężarowy lub osobowy), pory dnia (rano, południe lub popołudnie), rodzaju drogi (na terenach gęsto zabudowanych, droga krajowa i autostrada) oraz powiatu. Ogólny wynik badania wykazał, że 2,9% kierowców korzysta z telefonu komórkowego nielegalnie, z czego 0,7% do rozmów, a 2,2% do wysyłania/czytania SMS. W stosunku do 2019 r. wyniki badań wykazały ogólny spadek nielegalnego korzystania z telefonów komórkowych, ale wzrost wykorzystania telefonów komórkowych do wysyłania/czytania SMS.

W 2024 r. opracowano raport z wyników badań wypadków z ofiarami śmiertelnymi w 2022 r.¹⁸⁵ Okres ten cechował się dużym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych na norweskich drogach. W wypadkach drogowych zginęło 116 osób, co spowodowało wzrost liczby ofiar śmiertelnych o prawie 45% w porównaniu z 2021 r., kiedy zginęło 80 osób. Takich liczb nie odnotowano w ciągu ostatnich 5 lat, co przypomina o konieczności dalszego przyczyniania się do zapobiegania poważnym wypadkom w ruchu drogowym. Aby mieć prawidłową wiedzę o głównych przyczynach poważnych wypadków drogowych i o tym, kto jest za nie odpowiedzialny, UP od kilku lat w imieniu Dyrekcji Norweskiej Policji publikuje analizę sytuacji, która zajmuje się pracą Policji związaną z BRD. UP przeprowadziło kompleksowe śledztwo na podstawie dokumentów spraw karnych prowadzonych w kwestii wypadków śmiertelnych za 2022 r. Celem było stworzenie bazy wiedzy na temat priorytetów kontroli Policji i innych środków zapobiegawczych w nadchodzącym roku, a wnioski z tej analizy przedstawiono w raporcie. Ważnym źródłem analizy były dane Policji, także raport SV z analizy wypadków poważnych za 2022 r. Wyniki tej analizy stanowią bezcenną bazę wiedzy do planowania działań Policji na rzecz BRD w 2024 r. Wskazano w niej, iż złe wybory użytkowników dróg często przyczyniają się do wypadków śmiertelnych. Stwierdzono, iż brak uwagi, umiejętności prowadzenia pojazdu, nadmierna wiara we własne umiejętności, prędkość i stan nietrzeźwości to powtarzające się czynniki, którymi należy się zająć. Ponadto analiza stanu zidentyfikowała wypadki czotowe i wypadnięcia pojazdu jako najczęstsze rodzaje wypadków, przy czym najczęściej występującymi typami pojazdów są samochody osobowe/dostawcze i motocykle. W podsumowaniu zwrócono uwagę, że aby zbliżyć się do wymagań stawianych przez Wizję Zero, ważne jest, aby Policja nadała priorytet wysiłkom obejmującym zapobiegawcze środki kontrolne, które mają największy wpływ na BRD.

¹⁸³ Avgitt januar 2024 RAPPORT VEI 2024/01 Møteulykke med lastebil og personbil på riksvei 83 i Harstad kommune, SHK 3. januar 2023.

¹⁸⁴ Veikantundersøkelse – Mobiltelefon. En studie av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken – 2022. Utrykningspolitiet, Oslo 2022.

¹⁸⁵ Politiets tilstandsanalyse for 2024. Trafikksikkerhetsarbeid. Politidirektoratet/ Utrykningspolitiet, Oslo 2024.

6.1.4. Sposób wykorzystania ocen i analiz w procesie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

System zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (SZBRD) jest ujednolicony na obszarze Unii Europejskiej. W 2008 r. opracowano i zalecono do stosowania w ramach Dyrektywy 2008/96 WE procedurę zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, którą w Polsce usankcjonowano zapisami w Ustawie o drogach publicznych z 2012 r. W procesie wykorzystano narzędzia stosowane na różnych poziomach zarządzania ryzykiem (strategicznym, taktycznym i operacyjnym) i na różnych etapach cyklu życia obiektu drogowego (planowanie, projektowanie, budowa i utrzymanie). Przygotowano cztery narzędzia (metody) stosowane na poszczególnych etapach cyklu życia obiektu drogowego:

- **Ocena BRD** – ocena wpływu planowanej drogi na sieć dróg współpracujących lub otaczających tę drogę (predyktywne);
- **Audyt BRD** – identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń oraz powodujących je błędów i usterek projektów drogowych i ich czterofazowej realizacji, (proaktywne);
- **Zarządzanie BIRD** – klasyfikacja bezpieczeństwa istniejącej sieci drogowej (reaktywne);
- **Kontrola BRD** – kontrola (inspekcja) polegająca na identyfikacji zagrożeń i źródeł zagrożeń istniejącej infrastruktury i komunikowania o ryzyku na poszczególnych etapach zarządzania (proaktywne).

W 2019 r. Rada i Parlament UE wprowadził Dyrektywę 2019/1936 zmieniającą Dyrektywę 2008/96/WE w sprawie Zarządzania Bezpieczeństwem Infrastruktury Drogowej¹⁸⁶. Zmiany miały na celu ustanowienie i wdrożenie nowych procedur i narzędzi dla następujących działań prowadzonych w cyklu życia drogi:

- **ocena wpływu na BRD** (na etapie planowania lub wczesnych prac projektowych),
- **audyt BRD** (na etapie projektowania i przygotowania do oddania drogi do ruchu),
- **ocena BRD na całej sieci dróg** (wprowadzenie dwóch metod oceny ryzyka na drodze: metody reaktywnej i proaktywnej),
- **kontroli BRD** (wprowadzenie kontroli dedykowanej miejsc szczególnie niebezpiecznych).

Poszerzono zakres stosowania obowiązku prowadzenia oceny, poza drogami krajowymi także na obszar niektórych dróg samorządowych. Wyznaczono też harmonogram raportowania o stanie bezpieczeństwa na podstawowej sieci dróg. W 2025 r. powinny pojawić się pierwsze raporty z oceny BRD na podstawowej sieci dróg w UE.

W Polsce aktualnie wdrażane są omawiane metody zarządzania BRD na sieci dróg krajowych i wybranych drogach samorządowych. Dane o wypadkach, zawarte w bazach, wykorzystywane są na etapie prowadzenia oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo w sieci dróg współpracujących do oceny stanu istniejącego oraz w klasyfikacji bezpieczeństwa odcinków dróg z zastosowaniem reaktywnych metod oceny poziomu BRD.

¹⁸⁶ EC: Revision of Directive 2008/96/EC on road infrastructure management, http://europa.eu/rapid/press-release_MEX-19-1377_en.htm (dostęp: 16.08.2024 r.)

W Norwegii stosuje się niektóre elementy przedstawionego wyżej systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, a w szczególności audyty BRD i inspekcje BRD. Celem audytów BRD (audyty TS) i kontroli BRD (kontrole TS) jest zapewnienie, że nowe i istniejące systemy dróg i ruchu są projektowane lub ulepszone zgodnie z obowiązującymi wymaganiami, tak aby nie dochodziło do wypadków, w których uczestniczyliby użytkownicy dróg zabici lub ciężko ranni. Ważne jest również, aby systematyczny przegląd infrastruktury zapewniał uniwersalne projektowanie i dostępność dla pieszych i rowerzystów.

6.2. Miary ocen BRD w analizach ilościowych i klasyfikacji sieci drogowej

6.2.1. Miary zagrożeń bezpieczeństwa

W badaniach zjawisk zachodzących w systemie BRD stosuje się zwykle metody ilościowe, które wymagają opisu badanych obiektów w postaci policzalnej. Konieczne są dobre miary ilościowe o systemie transportu drogowego i jego funkcjonowaniu, umożliwiające podejmowanie przez władze publiczne skutecznych działań, pozwalających na realizowanie celów bezpieczeństwa. Określenie precyzyjnych celów działania w zakresie BRD też wymaga dobrej informacji o tym celu. Długi okres oczekiwania na potrzebne dane lub niska ich jakość (duża niepewność oszacowania wyników) powodują, że jakość informacji też jest niska i wartość takiej miary jest mało użyteczna.

W podejściu współczesnym zagrożenie bezpieczeństwa można zbadać za pomocą wielu miar uwzględniających różne aspekty. Ich lista zawiera kilkadziesiąt pozycji¹⁸⁷, a można je podzielić na:

- **miary bezwzględne,**
- **miary względne,**
- **miary pośrednie.**

Bezwzględne miary BRD są obliczane na podstawie danych o wypadkach pozyskanych z dostępnych baz danych lub uzyskanych w wyniku prognozowania za pomocą odpowiednich modeli. Miarami tymi są w **warunkach polskich**:

- liczba zdarzeń (LZD), liczba kolizji (LK), liczba wypadków (LW);
- liczba ofiar wypadków: śmiertelnych (LZ), rannych: lekko (LLR), średnio (LSR), ciężko (LCR);
- koszty zdarzeń drogowych (KZD), koszty wypadków (KW).

Wymienione miary bezwzględne mogą być wykorzystane do prezentowania wielkości zagrożenia na poszczególnych obiektach drogowych (sieć drogowa na analizowanym obszarze, drogi, odcinki dróg, skrzyżowania, przejścia dla pieszych itp.) w wybranym do analizy okresie (najczęściej 3–5 lat).

Koszty zdarzeń (KZD) to suma wszystkich kosztów materialnych i społecznych wypadków drogowych na analizowanym obszarze w przyjętym okresie czasu. Są to zatem straty finansowe ponoszone przez uczestników ruchu lub całe społeczeństwo w wyniku strat osobowych i materialnych

¹⁸⁷ K. Jamroz, *Metoda zarządzania ryzykiem...*

zaistniałych na skutek zdarzenia drogowego takie jak: koszty akcji ratowniczych, koszty leczenia, renty, utrata dochodu, utrata produkcji, utrata konsumpcji itp. Koszty wypadków drogowych szacowane są według opracowanej metodyki¹⁸⁸ i służą do wyceny kosztów zewnętrznych działalności transportowej na analizowanym obszarze oraz do uświadamiania wielkości strat ponoszonych w wypadkach drogowych, a także do wyboru projektów drogowych do realizacji. Koszty zdarzeń (KZD) stanowią syntetyczną miarę ilościową BRD.

Względne miary BRD to miary obliczone jako wskaźniki bezpieczeństwa (charakteryzujące różne aspekty bezpieczeństwa) rozumiane jako stosunek miar ogólnych (bezpośrednich) do wybranych miar charakteryzujących system transportu lub system społeczno-gospodarczy analizowanego obszaru (obiektu drogowego). W celu uporządkowania nazewnictwa i stosowanych miar BRD przyjęto kilka grup wskaźników BRD:

- funkcjonalne: demograficzne, motoryzacyjne, gospodarcze, infrastrukturalne, transportowe;
- strukturalne.

W warunkach polskich najczęściej wykorzystywanymi miarami są wskaźniki demograficzne (odniesienie do liczby mieszkańców), np. wskaźnik śmiertelności demograficznej (WZ; ofiar śmiertelnych/1 mln mk), infrastrukturalne (odniesienie do długości dróg), np. gęstość ofiar śmiertelnych GZ (of. śm./1 km) i transportowe (odniesienie do pracy przewozowej wykonanej przez pojazdy na analizowanym obszarze), np. koncentracja ofiar śmiertelnych (KZ; of. śm./1 mln pkm). Natomiast w Norwegii wykorzystuje się także wskaźnik motoryzacyjny, uwzględniający liczbę pojazdów na analizowanym obszarze, tj. of. śm./10 tys. poj.

Względne, strukturalne miary BRD prezentują konsekwencje wypadków, np. śmiertelność ofiar wypadków (SO) lub ciężkość wypadków (CW). Wykorzystywane są one do klasyfikacji i oceny poziomu zagrożenia bezpieczeństwa na sieci dróg.

Miary pośrednie to różnorodne wskaźniki bezpieczeństwa umożliwiające ocenę różnych aspektów bezpieczeństwa z jednej strony oraz, z drugiej strony, wybór tych miar, dla których dostępne są najbardziej pewne dane. Przykładowe miary pośrednie BRD opisujące zachowania uczestników ruchu:

- udział kierujących pojazdami: jadącymi z niedozwoloną prędkością (UVP), wjeżdżającymi na skrzyżowanie przy czerwonym świetle (UCK), będącymi pod wpływem alkoholu (UA), nie stosujących zabezpieczeń (pasy, kaski) (UBP), używających telefonów komórkowych w czasie jazdy (UTK);
- udział pieszych: wchodzących na przejście przy czerwonym świetle (UCP), bez materiałów odbłaskowych (UBO).

Istotną grupę miar pośrednich stanowią także konflikty ruchowe i ich parametry. Pośrednie miary bezpieczeństwa wykorzystywane są do oceny poziomu zagrożenia bezpieczeństwa na wybranych obiektach drogowych (skrzyżowania, przejścia dla pieszych itp.) bez oczekiwania na zarejestrowanie wypadków drogowych. Miary te wykorzystywane są także do oceny skuteczności i efektywności zastosowanych działań i usprawnień.

¹⁸⁸ Niebieska Księga. Infrastruktura drogową. Wydanie uaktualnione, JASPERS 2023.

6.2.2. Ocena i klasyfikacja zagrożeń bezpieczeństwa na sieci dróg

Zarządzanie bezpieczeństwem istniejącej infrastruktury drogowej. W dobrym funkcjonowaniu systemu BRD istotną rolę odgrywa uporządkowany system zarządzania bezpieczeństwem. Jednym z elementów tego systemu jest **zarządzanie bezpieczeństwem istniejącej sieci drogowej – ZBISD**¹⁸⁹. Jest to kilkustopniowa procedura poprawy bezpieczeństwa na eksploatowanej sieci drogowej polegająca na:

- ocenie stanu bezpieczeństwa i identyfikacji najbardziej niebezpiecznych odcinków analizowanych dróg,
- przeprowadzaniu szczegółowej inspekcji BRD na najbardziej niebezpiecznych odcinkach,
- doborze najbardziej skutecznych i efektywnych działań naprawczych stosownie do dysponowanych środków finansowych,
- komunikowaniu o niebezpieczeństwie uczestnikom ruchu i partnerom (samorządy, Policja, firmy współpracujące),
- monitorowaniu poziomu bezpieczeństwa po wprowadzeniu zaplanowanych działań oraz oceny ich skuteczności.

ZBISD wraz z **kontrolą bezpieczeństwa na istniejących drogach (KBID)** stanowią komplementarne uzupełnienie prowadzonego w wielu krajach zarządzania BRD w tzw. „czarnych punktach”. Pierwszym działaniem w tej procedurze jest identyfikacja i wybór (uszeregowanie) odcinków o największym ryzyku dla uczestników ruchu z jednej strony oraz odcinków o największym potencjale zmniejszenia kosztów wypadków z drugiej strony. Przedstawiona metoda pozwala na wybór z całej sieci analizowanych dróg tych odcinków, na których zastosowane usprawnienia infrastruktury lub inne działania pozwolą na uzyskanie największej skuteczności i efektywności.

Można tutaj wyróżnić dwa podejścia bazujące na identyfikacji: **„czarnych punktów”** lub **„czarnych odcinków”**. Pierwsze podejście do zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej stosowane jest głównie w Norwegii i w Irlandii, a także w wielu innych krajach. Drugie podejście stosowane jest w Niemczech, Francji, Danii oraz w wielu krajach skupionych w Programie EuroRAP, AusRAP, USARAP, iRAP (ok. 70 krajów).

Metody klasyfikacji ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa stosowane w Polsce. Do klasyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa na sieci dróg i ulic przyjęto metodykę bazującą na ryzyku. Klasyfikacja ryzyka jest jednym z etapów metody zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej¹⁹⁰.

W Polsce prace nad wdrożeniem klasyfikacji ryzyka zagrożeń rozpoczęto w latach 2007–2008 w ramach Programu BRD GAMBIT Drogi Krajowe (GDDKiA, PK i PG) oraz w ramach współpracy z organizacją EuroRAP¹⁹¹. Natomiast w latach 2011–2013 na zlecenie GDDKiA przygotowano wytyczne prowadzenia klasyfikacji ryzyka na sieci dróg krajowych, a w 2015 r. opracowano metodę klasyfikacji odcinków niebezpiecznych dla sieci dróg TEN-T (realizując wymagania Dyrektywy 2008/96W). Ocenę ryzyka prowadzono dla wybranych miar ryzyka społecznego (gęstość wypadków poważnych, potencjał redukcji wypadków) i ryzyka indywidualnego

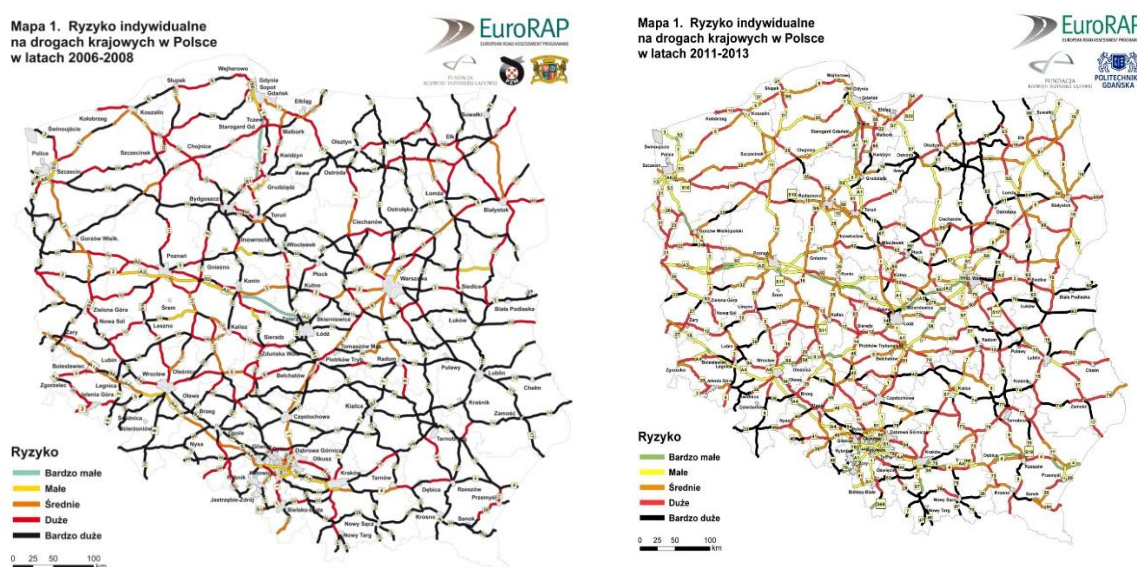
¹⁸⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

¹⁹⁰ K. Jamroz, *Metoda zarządzania ryzykiem...*

¹⁹¹ K. Jamroz, L. Michalski, W. Kustra, *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce*, [w:] „Drogownictwo” nr 4/2010.

(koncentracja wypadków poważnych, koncentracja kosztów wypadków). Dla każdej z miar dobrano wartości graniczne dla 5 klas poziomów zagrożenia bezpieczeństwa (klas ryzyka A–E). Korzystając z przyjętych klasyfikacji wykonano ocenę ryzyka na sieci dróg krajowych (na zlecenie GDDKiA), na sieci dróg wojewódzkich (na zlecenie Sekretariatu KRBRD) oraz wybranych miast (ZDM Warszawa). Porównanie poziomu ryzyka na sieci dróg krajowych w Polsce (ponad 75% odcinków dróg w latach 2006–2008 cechowało się dużym lub bardzo dużym poziomem ryzyka zagrożeń wypadkami poważnymi w porównaniu z innymi krajami europejskimi) wskazało kierunki rozwoju sieci drogowej i poprawy ich standardów bezpieczeństwa. Rozwój sieci drogowej i poprawa standardów BRD spowodowała znaczne zwiększenie liczby odcinków dróg o małym i bardzo małym (A–B) poziomie ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa wypadkami poważnymi.

Mapa 1. Mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce: w latach 2006–2008 i w latach 2011–2013



Źródło: K. Jamroz, W. Kustra i in., *Bezpieczne drogi ratują życie. Mapa ryzyka na drogach międzynarodowych*, EuroRAP, FRIL, Gdańsk 2009; K. Jamroz, W. Kustra i in., *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce 20011–2013*, EuroRAP, FRIL, Gdańsk 2014, www.eurorap.org.

Opracowana metoda klasyfikacji ryzyka zagrożeń poważnymi wypadkami (z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi) wymaga weryfikacji i uzupełnień przez dostosowanie wartości progowych klas ryzyka do zmienionych w ciągu kilkunastu lat warunków funkcjonowania sieci dróg oraz do wymagań nowej Dyrektywy 2019/1936. Wprowadza ona metodę oceny BRD na sieci dróg za pomocą metod reaktywnych i proaktywnych według metodyki opracowanej dla potrzeb UE¹⁹². Jednakże metodyka ta, a w szczególności klasyfikacja ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa, wymaga dostosowania do warunków polskich¹⁹³. Wyniki przeprowadzonych ocen ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa będą stanowiły podstawę do wyboru odcinków dróg i skrzyżowań, na których będzie prowadzona szczegółowa inspekcja i przygotowane działania usprawniające.

¹⁹² *Network Wide Road Safety Assessment. Methodology and Implementation Handbook*. National Technical University of Athens, University of Zagreb, FRED Engineering, 2023.

¹⁹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dz.U. 2024 poz. 840.

Mapa 2. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce (ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych) w latach 2019–2021



Źródło: GDDKiA.

Metody oceny ryzyka zagrożeń bezpieczeństwa w Norwegii. W 2005 r. opracowano i wdrożono pierwszy podręcznik oceny i zarządzania ryzykiem na sieci dróg w Norwegii¹⁹⁴. Obejmuje on różne aspekty zagrożeń, ale głównie skupia się na ocenie i zarządzaniu ryzykiem zagrożeń BRD. Podręcznik przygotowano, aby ułatwić SV stosowanie metody opartej na ryzyku, zarówno w celu stworzenia lepszych rozwiązań, jak i zdobycia doświadczenia do wykorzystania w opracowywaniu metod. Omówiono w nim jakościowe i ilościowe metody oceny ryzyka i pięciostopniową procedurę zarządzania ryzykiem: określenie kontekstu, identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń, ocena (kwalifikacja) poziomu ryzyka, reagowanie na ryzyko oraz monitorowanie ryzyka i komunikowanie o ryzyku. Wskazano miejsca zastosowania tych metod w cyklu życia obiektu drogowego od planowania do utrzymania. Metody jakościowej oceny ryzyka zaleca się stosować na etapie planowania tuneli, eksploatacji istniejących tuneli, prowadzenia robót drogowych. Metody ilościowej oceny ryzyka (wsparte programami obliczeniowymi) proponuje się stosować m.in. do oceny funkcjonowania odcinków dróg i tuneli oraz do oceny analizy wpływu planowanej inwestycji na bezpieczeństwo ruchu w sieci dróg współpracujących.

W Norwegii prowadzone są także systematyczne prace badawcze dotyczące szacowania ryzyka dla różnych grup użytkowników dróg i grup wiekowych, rodzajów obrażeń, dla dnia tygodnia i pory dnia, rodzaju pojazdów¹⁹⁵. Miarą ryzyka jest liczba poszczególnych rodzajów ofiar wypadków w odniesieniu do 1 mln pasażerokilometrów. Najwyższe ryzyko występuje w przypadku motocykli, motorowerów, rowerów i pieszych, a najniższe w przypadku kierowców i pasażerów samochodów. Rozkład ryzyka według płci i wieku w każdej grupie użytkowników dróg pokazuje, że osoby młode i starsze są generalnie obciążone większym ryzykiem niż osoby w średnim wieku i dzieci. Z czasem jednak różnice pomiędzy grupami wiekowymi uległy zmniejszeniu. Osoby starsze w większym

¹⁹⁴ Risikovurderinger i vegtrafikken. Handbok V721. Statens vegvesen, Oslo 2005.

¹⁹⁵ T. Bjørnskau, Risiko i veitrafikken 2013/14. TØI rapport 1448/2015, Oslo 2016.

stopniu niż pozostali doznają poważnych obrażeń w wypadkach, w których uczestniczą, a jednocześnie jako kierowcy samochodów są bardziej niż inni narażeni na szkody materialne.

Tradycyjnie największe ryzyko dla kierowców występuje w nocy z poniedziałku na niedzielę i z niedzieli na poniedziałek, ale różnica między nocą a niedzielą i innymi przedziałami czasowymi jest znacznie mniejsza niż wcześniej. Szczególnie młodzi kierowcy mają mniejsze ryzyko w nocy w weekendy.

Z biegiem czasu ryzyko dla wszystkich grup użytkowników dróg i grup wiekowych uległo zmniejszeniu, ale w ostatnich latach zaszły niewielkie zmiany w przypadku rowerzystów i pieszych. Uzyskane wyniki wielkości ryzyka wypadków dla poszczególnych kategorii są wykorzystywane do szacowania liczby ofiar wypadków drogowych dla wybranych działań i usprawnień.

6.2.3. Ocena skuteczności i efektywności działań

W Norwegii do oceny skuteczności i efektywności działań i usprawnień BRD wykorzystuje się zestaw prawie 150 usprawnień zawartych w odpowiednim podręczniku¹⁹⁶. W 2007 r. dokonano analizy 45 najbardziej skutecznych działań, z których 39 było działaniami także efektywnymi ekonomicznie¹⁹⁷. Największą skuteczność w przypadku rozwiązań drogowych przynosiły: zamiana skrzyżowań zwykłych na rondo, usprawnienia przejść dla pieszych, oświetlenie dróg i zmiana limitów prędkości. Natomiast w nadzorze nad ruchem były to: nadzór nad prędkością, jazdą pod wpływem alkoholu i stosowania pasów bezpieczeństwa. Dużej redukcji spodziewano się także poprzez zmianę floty pojazdów z zastosowaniem urządzeń wspomagających pracę kierowcy jak np. inteligentne zarządzanie prędkością. Na bazie tych działań opracowano cztery warianty zbioru działań i oszacowano spodziewaną liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w 2020 r., wskazując na trudności z osiągnięciem spodziewanej redukcji ofiar śmiertelnych i ciężko rannych o 50%. W rezultacie, stosując przewidywane oraz nowe działania, uzyskano redukcję liczby ofiar śmiertelnych o 63% i ciężko rannych o 54% w analizowanym okresie 2006–2020.

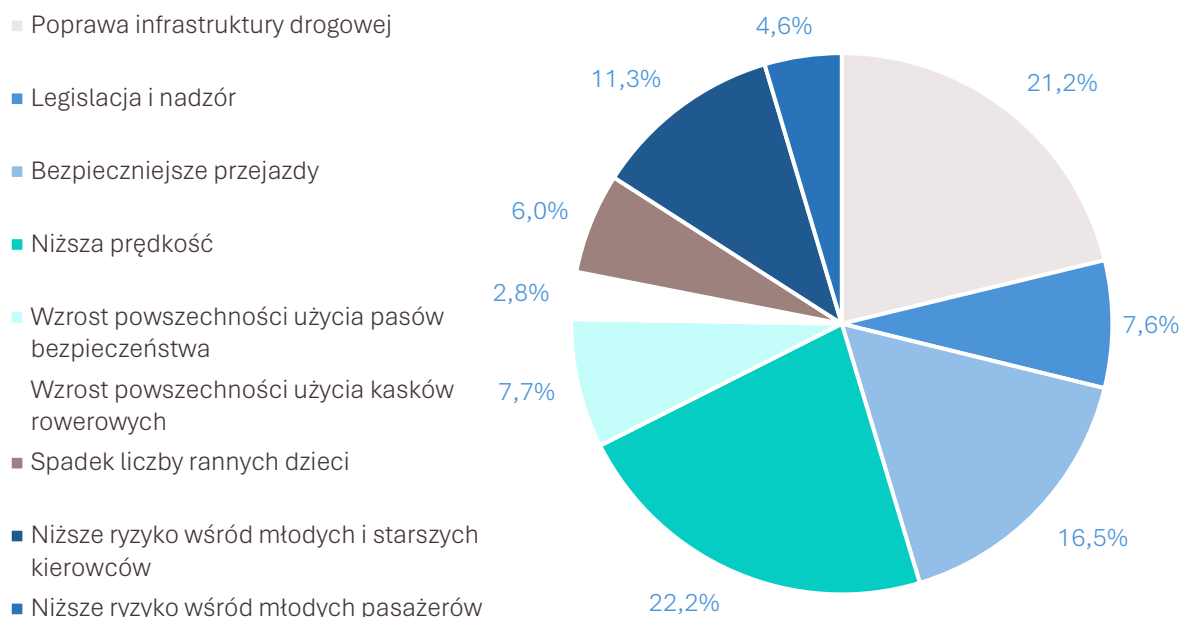
W raporcie¹⁹⁸ zidentyfikowano i oszacowano wpływ czynników (działań na rzecz poprawy BRD), które przyczyniły się do spadku liczby ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych na drogach w Norwegii w latach 2000–2019, co widać na wykresach kołowych zamieszczonych poniżej. Należy zwrócić uwagę, że przedstawione czynniki wyjaśniają 59% zmiany liczby ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych.

¹⁹⁶ R. Elvik, T. Vaa, *The Handbook of Road Safety Measures*, Elsevier Science, Oxford 2004.

¹⁹⁷ R. Elvik, *Prospects for improving road safety in Norway*, TØI, Oslo 2007.

¹⁹⁸ R. Elvik R., A.K. Høye, *Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?*, TØI-rapport 1816/2021.

Wykres 10. Wpływ podjętych działań na rzecz poprawy BRD na spadek liczby ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych użytkowników dróg w Norwegii w latach 2000–2019



Źródło: R. Elvik, A. K. Høy, *Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?*, TØI rapport 1816/2021, Oslo 2021.

W Polsce brakuje podręczników, katalogów i przykładów dobrych praktyk, popartych badaniami, pokazujących skuteczność oraz efektywność stosowanych działań i usprawnień BRD. Nieliczne badania prowadzone na zlecenie Sekretariatu KRBRD^{199, 200} i NCBR pozwoliły na oszacowanie efektywności wybranych urządzeń dla pieszych, drogowych barier ochronnych, metod zarządzania prędkością. Brakuje jednak metodycznego podejścia zastosowanego w Norwegii.

6.3. Jakościowe analizy i oceny BRD

Jakościowe analizy i oceny BRD stosowane są w przypadkach, gdy trudno jest zastosować ocenę ilościową. W przypadku zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dyrektywa 1936/2019) elementy jakościowej analizy i oceny BRD występują w zalecanych narzędziach, tj. w audycie BRD i kontroli (inspekcji) BRD.

6.3.1. Audyt BRD

Audyt BRD oznacza niezależną, szczegółową, systematyczną i techniczną ocenę pod względem bezpieczeństwa cech konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej, obejmującą wszystkie etapy od projektowania do początkowej fazy użytkowania. Audyt projektu infrastruktury drogowej powinien być przeprowadzany przez certyfikowanego audytora BRD lub zespół audytorów.

¹⁹⁹ M. Budzyński i in., *Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r.*, PG na zlecenie SKRBRD, Gdańsk 2015.

²⁰⁰ M. Dąbrowska-Loranc, P. Skocznyński, J. Wacowska-Ślęzak, A. Zielińska, *Badania zachowań pieszych i relacji, ITS na zlecenie SKRBRD*, Warszawa 2018.

Celem Audytu BRD jest eliminowanie z dokumentacji projektowych rozwiązań, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także zwrócenie większej uwagi na stosowanie bezpiecznych rozwiązań przez wszystkich uczestniczących w procesie planowania, projektowania, budowania i utrzymania dróg.

W Polsce prace nad wdrożeniem audytu BRD rozpoczęto w końcu lat 90. XX w. (GDDKiA, PK i PG). W 2002 r. miały miejsce pierwsze kursy szkoleniowe dla pracowników GDDKiA (na PK, a potem także na PG). W latach 2009–2011 na zlecenie GDDKiA opracowano wytyczne prowadzenia audytu BRD na drogach krajowych²⁰¹. W 2012 r. wprowadzono zasady szkolenia i certyfikację audytorów BRD (Rozporządzenie MI²⁰²). Wytyczne te zawierają listy kontrolne i zasady prowadzenia audytu różnych elementów infrastruktury drogowej. Wytyczne wymagają uzupełnień i dostosowania do zmienionych w ciągu kilkunastu lat warunków funkcjonowania sieci dróg oraz nowych wymagań.

Kursy szkoleniowe obejmujące podstawy BRD oraz identyfikację błędów i usterek na wybranych projektach i obiektach drogowych (ponad 120 h zajęć) prowadzone są zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia, systematycznie do dzisiaj na Politechnice Krakowskiej, Politechnice Gdańskiej i Uniwersytecie Zielonogórskim. Łącznie przez ponad 20 lat wykształcono w Polsce ponad 500 audytorów BRD, którzy oceniają projekty inwestycyjne zarówno na drogach krajowych jak i samorządowych. Program zajęć aktualnie zmienia się w celu dostosowania do wymagań Dyrektywy 2019/1936.

Ocenę audytu BRD zleca inwestor audytorowi posiadającemu Certyfikat wydany przez MI po przedłożeniu zaświadczenia o ukończonym kursie audytora BRD (podstawowym lub okresowym). Audytor BRD ocenia przedłożony projekt w procesie obejmujących identyfikację zagrożeń, ocenie ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu i klasyfikacji jako błędy lub usterek oraz w niektórych przypadkach (np. na życzenie inwestora) zaproponowanie usprawnień. Błędy wymagają zmiany projektu lub natychmiastowego usunięcia. Zaleca się także usunięcie usterek, co może przyczynić się do poprawy jakości projektu. Audytor przedstawia raport, do którego musi odnieść się projektant. Na podstawie opinii audytora i odpowiedzi projektanta, inwestor powinien podjąć decyzję o zmianie lub pozostawieniu ocenianego elementu.

W Norwegii audyty BRD prowadzi się w związku z planowaniem i realizacją wszystkich nowych projektów drogowych, za które odpowiada SV (por. przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego § 1 i § 4)²⁰³. Audyt BRD projektu drogowego przeprowadza zespół audytorów, kierowany przez lidera (spełniającego specjalne wymagania) oraz wyszkolonych audytorów, którzy zdali egzamin na kursie dla audytorów. Wymagania dotyczące szkolenia i zatwierdzania audytorów BRD podane są w Przepisach bezpieczeństwa ruchu drogowego § 8. Przepisy dotyczące BRD i powiązane wytyczne określają wymagania dotyczące tego, kiedy i gdzie należy przeprowadzać audyty bezpieczeństwa drogowego i inspekcje bezpieczeństwa drogowego.

W przewodniku (V720) opisano podstawowe zasady, wymagania, rolę, odpowiedzialności i proces planowania, przeprowadzania i dokumentowania audytów BRD. Przewodnik jest skierowany przede wszystkim do osób, które bezpośrednio będą zaangażowane w procesy audytu i inspekcji, i może

²⁰¹ K. Jamroz, W. Kustra, S. Gaca, L. Michalski i in., *Instrukcja wykonywania oceny wpływu na BRD i audytu bezpieczeństwa ruchu projektów infrastruktury drogowej na drogach krajowych. CZ. II Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Załącznik B: Metoda prowadzenia audytu BRD*, Konsorcjum FRIL, PG, PK na zlecenie GDDKiA, Gdańsk/Kraków 2011.

²⁰² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dz. U. RP Poz. 1079, Warszawa, dnia 28 września 2012 r.

²⁰³ *Trafikksikkerhets- revisjoner og -inspeksjoner. Handbok V720. Statens vegvesen*, Oslo 2014.

być stosowany w przypadku wszystkich typów i właścicieli dróg. Listy kontrolne mogą być również wykorzystywane do samokontroli przez projektantów i inwestorów.

Audyt BRD prowadzony jest na etapie planowania i projektowania drogi, tuż przed jej otwarciem i we wstępnej fazie użytkowania. Z każdego etapu lider zespołu audytów wykonuje raport i przedstawia zleceniodawcy. W pierwszym etapie (planowanie) audyt obejmuje sprawdzenie czy projekt jest realizowany zgodnie z wymaganiami przepisów prawa, regulacji, standardów, norm i wytycznych. W drugim etapie (projektowanie) audyt obejmuje sprawdzenie czy elementy fizyczne spełniają wymagania przepisów ustawowych, wykonawczych, standardów, norm i wytycznych, a także sprawdzenie, czy wykonano wszelkie wcześniej zalecane środki. W trzecim etapie (tuż przed oddaniem) audyt obejmuje sprawdzenie czy obiekt jest zgodny z wymaganiami przepisów prawa, regulacjami, standardami, normami i wytycznymi oraz czy problemy bezpieczeństwa wskazane we wcześniejszych audytach zostały naprawione. W czwartym etapie (we wstępnej fazie użytkowania) nacisk położony jest na zachowania użytkowników dróg i konflikty w odniesieniu do projektu, oznakowania pionowego i poziomego. Niezbędna jest inspekcja obiektu.

6.3.2. Kontrola BID

Kontrola bezpieczeństwa istniejących dróg (BID) oznacza okresową identyfikację cech i usterek na istniejącej drodze, które wymagają zastosowania prac utrzymaniowych ze względu na bezpieczeństwo. Kontrole te powinny być przeprowadzane przez zarządcę drogi na tyle często, żeby zagwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa danej infrastruktury drogowej. Obejmują również prowadzenie systematycznych kontroli organizacji ruchu i zabezpieczenia miejsc prowadzenia robót drogowych, także badania ewentualnego wpływu robót drogowych na BRD.

W Polsce w 2013 r. opracowano (PG i PK) na zlecenie GDDKiA wytyczne prowadzenia Kontroli BID²⁰⁴ oraz przeprowadzono kilka kursów szkoleniowych dla pracowników. Wytyczne te zawierają listy kontrolne i zasady prowadzenia kontroli BRD różnych elementów infrastruktury drogowej. Wytyczne wymagają uzupełnień i dostosowania do zmienionych w ciągu kilkunastu lat warunków funkcjonowania sieci dróg oraz nowych wymagań.

Kursy szkoleniowe prowadzone są (głównie dla pracowników terenowych GDDKiA) do dzisiaj. Obejmują one podstawy BRD oraz identyfikację deficytów na wybranych obiektach drogowych (ok. 30 h zajęć). Łącznie przez ponad 10 lat wykształcono w Polsce ponad 200 inspektorów BRD, którzy oceniają istniejące drogi. Program zajęć aktualnie zmienia się w celu dostosowania do wymagań Dyrektywy 2019/1936.

Inspekcję BRD prowadzi inspektor BRD w ramach pracy w jednostce drogowej (oddział, rejon). Inspektor wykonuje kontrolę: ogólną, szczegółową lub specjalną (dedykowaną). Ocenia analizowaną drogę, obiekt drogowy w procesie obejmujących identyfikację zagrożeń lub źródeł zagrożeń w terenie, ocenie ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu i klasyfikacji defektów do jednej z czterech klas zagrożenia (A–D). Defekty klasy D powinny być skorygowane tak szybko, jak tylko jest to możliwe. Do czasu przeprowadzenia korekty lub naprawy może zająć konieczność tymczasowego

²⁰⁴ M. Budzyński, S. Gaca, K. Jamroz, L. Michalski i in., *Instrukcja kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Praca na zlecenie GDDKiA, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2013.

zabezpieczenia. Defekty tych klas mogą być przyczyną poważnych w skutkach wypadków drogowych, stąd konieczność szybkiej reakcji. Defekty klasy B i C powinny być usunięte w ramach prac utrzymaniowych i modernizacyjnych, z priorytetem zależnym od stopnia nieprawidłowości, wielkości ruchu i cech miejsca. Defekty klasy A to usterki do usunięcia w ramach działań utrzymaniowych. Inspektor przedstawia raport i proponuje usprawnienia eliminujące lub zmniejszające poziom zagrożenia.

W Norwegii inspekcje BRD (*Trafikksikkerhet*, TS) prowadzi się na istniejących drogach. Inspekcja TS może mieć różne cele i dotyczyć różnych tematów. Jednym z ważnych celów jest zapewnienie podstawy planowania i ustalenie priorytetów działań. Inspekcja TS to dokładny i systematyczny przegląd sieci drogowej w oparciu o normy drogowe, przewodniki, listy kontrolne i dane o wypadkach. Niezbędna jest kontrola i fotokontrola odcinka. Poza planowanym zakresem, w razie potrzeby, inspekcje mogą być inicjowane przez klienta. Inspekcje mogą zatem skupiać się na różnych tematach. Na przykład inspekcja istniejącej drogi obejmuje: szczególny nacisk na otoczenie drogi i stosowane urządzenia bezpieczeństwa, krzywiznę, oświetlenie, projektowanie uniwersalne, utrzymanie, rozwiązania skrzyżowań, tunele, warunki dla motocykli, warunki dla pieszych itp. Podobnie prowadzone są dedykowane inspekcje dla dróg dla rowerów czy obszarów robót drogowych. Inspekcję BRD prowadzi zespół pod kierownictwem lidera, który przedstawia raport. Szczegółowe zasady prowadzenia inspekcji BRD przedstawiono w przewodniku (Handbok V721).

6.4. Zasady monitorowania realizacji działań w programach BRD

6.4.1. Monitoring programów BRD – zagadnienia ogólne

Podstawowym założeniem tworzenia programów poprawy BRD jest ujęcie w nich zadania monitorowania i oceny działań ujętych w tych programach. Jest to konieczne w celu stwierdzenia, czy realizowane są zaplanowane działania i czy przynoszą one oczekiwane efekty. Wyniki takich ocen mogą decydować o ewentualnych modyfikacjach działań zaplanowanych w programie. Ujmując zadanie monitoringu bardziej szczegółowo, należy wskazać na następujące wykorzystywanie informacji o wdrażanych środkach i ich wpływie na BRD:

- Wykonywanie ocen poprawności przyjętych założeń w odniesieniu do zakresu zaplanowanych działań, sposobu ich wdrażania i efektów ocenianych ilościowo oraz jakościowo.
- Identyfikacja ewentualnych barier i zagrożeń ograniczających pozytywne skutki realizowanych działań. W przypadku braku osiągnięcia wyznaczonych efektów, standardowo wykonywana jest analiza przyczyn takiego stanu i wprowadzane są działania korekcyjne, które powinny doprowadzić do zgodności realizowanych działań z przyjętymi celami programu. Nie można także wykluczać uzasadnionych korekt samych celów programu i wskaźników oceny poszczególnych działań.
- Zbieranie danych do rozszerzonego ilościowego opisu skuteczności poszczególnych środków poprawy BRD z uwzględnieniem zbioru dodatkowych czynników wpływu (tzw. zmiennych objaśniających), które zwykle też są rejestrowane w okresie wdrażania zaplanowanych środków. Opracowane na podstawie zgromadzonych danych modele ilościowych ocen skuteczności środków poprawy BRD są ważnym źródłem wiedzy do

formułowania rekomendacji w odniesieniu do przyszłych zastosowań ocenianych środków.

- Popularyzacja wiedzy o BRD i promocja programów poprawy BRD m.in. w celu zwiększenia ich społecznej akceptacji, szczególnie w przypadku działań odbieranych jako restrykcyjne w stosunku do uczestników ruchu lub działań postrzeganych jako zbyt kosztowne.

Prowadzenie monitoringu wdrażanych działań BRD wymaga co najmniej:

- **Ustanowienia narzędzi i zakresu gromadzenia informacji.** Takimi narzędziami mogą być roczne sprawozdania z realizacji programu o ustalonej strukturze tego dokumentu, które są sporządzane przez instytucje wdrażające poszczególne działania. Są one przekazywane instytucji koordynującej realizację programu do dalszych analiz. Dopełnieniem tak zbieranych informacji mogą być wykonywane przez niezależne jednostki studialne lub badawcze okresowe oceny eksperckie całości bądź części programów. Ponadto w monitoringu mogą być wykorzystywane także informacje zawarte w okresowych raportach sporządzanych w ramach własnych zadań statutowych przez jednostki uczestniczące w realizacji programu. Takie raporty są regularnie wykonywane, gdyż stanowią bazę wiedzy, która umożliwia ustalenie priorytetów i dobór właściwych środków w celu wykonywania zadań statutowych, w tym zadań wpisanych do programu poprawy BRD.
- **Ustalenia zbioru wskaźników,** które określają niezbędny zakres zbieranych danych i według których prowadzone będą oceny realizacji zaplanowanych działań. Często bardzo przydatne jest także gromadzenie dodatkowych danych charakteryzujących uwarunkowania wpływające na BRD w okresach oceny i niezależne od wprowadzanych programowo działań. Mogą to być np. informacje o zmianach natężenia i struktury ruchu w sieci dróg, zmianach demograficznych, nowych trendach zachowań społecznych, ekstremalnych zjawiskach losowych itp. Takie informacje mogą być wykorzystywane jako dodatkowe zmienne objaśniające w modelach opisujących ilościowo skuteczność poszczególnych działań i środków BRD.

Ze względu na czytelność i praktyczną przydatność wyników ocen realizacji poszczególnych zadań programu poprawy BRD, wskaźniki oceny powinny: być ściśle powiązane z ocenianymi zadaniami i wyznaczonymi celami ogólnymi oraz częściowymi, koncentrować się na ocenie realizacji głównych zadań, charakteryzować się jednoznacznością zrozumienia („odporność” na dowolność interpretacji przez sporządzających sprawozdania), być łatwe do wyznaczania bez nadmiernych kosztów pozyskiwania danych.

Szczegółowe oceny efektywności środków poprawy BRD stosowanych powszechnie, ale o charakterze lokalnym, np. korekty rozwiązań infrastruktury drogowej, wykraczają zwykle poza zakres ogólnokrajowego monitoringu i są przedmiotem wyodrębnionych specjalistycznych studiów i analiz. W takich studiach i analizach mogą być wykorzystywane również dane gromadzone w ramach systemowego monitoringu, ale zależy to od stopnia ich szczegółowości.

Powyższy opis narzędzi, zakresu zbieranych danych i zbioru wskaźników oceny realizacji zaplanowanych działań powinien być jednoznacznie zapisany w programach poprawy BRD wraz z określeniem instytucji odpowiedzialnej za realizację monitoringu i rozpowszechnianie jego wyników.

W Polsce przewidziano dwa rodzaje sprawozdań związanych z monitorowaniem NPBRD 2021-2030:

- **sprawozdania roczne** – zawierające kompletne zestawienie informacji o stanie BRD oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń programu;
- **trzyletnie sprawozdania okresowe** – zawierające kompletne zestawienie informacji o wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń programu oraz ewaluację zaplanowanych priorytetów i kierunków działań programu pod kątem słuszności oraz ich efektywności.

Zaleca się, aby powyższy model sprawozdawczości dotyczył także kompleksowych programów BRD realizowanych na poziomie regionalnym i lokalnym²⁰⁵. Sprawozdania z realizacji NPBRD 2021-2030 w Polsce opracowuje i rozpowszechnia Krajowa Rada BRD.

W Norwegii realizacja działań ujętych w Krajowym planie działań na rzecz BRD odbywa się poprzez raportowanie do Ministra Transportu. Co roku przygotowywane są raporty, które zawierają informacje o wynikach podejmowanych działań w odniesieniu do głównego celu programu, tj. redukcji liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. Struktura raportów jest tak zorganizowana, aby prezentować informacje o osiągnięciu lub brakach w realizacji wyznaczonych wskaźników ogólnych i szczegółowych, które zostały przypisane do głównych nurtów działań. W odniesieniu do części z zadań brak jest wskaźników ilościowych, ale sposób raportowania umożliwia jakościową ocenę wkładu danego działania w uzyskiwanie głównych celów programu.

6.4.2. Miary i wskaźniki stosowane w monitoringu programów BRD

Miary i wskaźniki stosowane w monitoringu realizacji działań w programach BRD są tak dobierane, aby umożliwiały ocenę:

- **postępu** w realizacji programu z osiągnięciem celów etapowych (tzw. wskaźniki produktu);
- **rzeczywistego wpływu** podejmowanych działań na stan BRD, mierzonego głównymi celami, tj. ogólną liczbą ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Podstawowymi wskaźnikami osiągnięcia celów etapowych poprawy stanu BRD zwykle są: liczba ofiar śmiertelnych, liczba ofiar ciężko rannych, liczba ofiar rannych, liczba wypadków, liczba ofiar śmiertelnych / 1 mln mieszkańców, liczba wypadków / 1 mln mieszkańców, liczba ofiar śmiertelnych / 100 wypadków i liczba wypadków / 100 km dróg. Ocena osiągnięcia celów etapowych może być prowadzona także na podstawie wskaźników innych niż bezpośrednie dane o wypadkach drogowych i ich ofiarach. Do każdego działania można przypisać jeden lub kilka wskaźników liczonych w jednostkach materialnych powiązanych ze specyfiką danego działania.

W Polsce wyznaczono kluczowe wskaźniki efektywności w odniesieniu do 8 obszarów interwencji, tj.: prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci, wyposażenie ochronne (kaski dla motocyklistów, motorowerystów i rowerzystów), jazda pod wpływem alkoholu, rozproszenie uwagi, bezpieczeństwo pojazdów, infrastruktura drogowa, ratownictwo i opieka po wypadkach. Taki podział odnosi się do programów realizacyjnych, w tym programu na lata 2024–2025. Natomiast w NPBRD 2030 określono wartości wskaźników

²⁰⁵ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

docelowych do uzyskania w 2030 r. i odnoszących się do następujących grup działań: bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd. Uzyskiwane w kolejnych latach monitorowania realizacji programu wartości tych wskaźników mogą być odnoszone do wartości docelowych z ocenami, czy trendy rejestrowanych zmian poszczególnych wskaźników zmierzają do wyznaczonych wartości docelowych.

W Norwegii wyznaczono kluczowe wskaźniki efektywności w odniesieniu do 16 obszarów interwencji, tj.: prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci, środków odurzających, rozproszenia uwagi, ochrony dzieci (0–14 lat), młodzieży i młodych kierowców, starszych uczestników ruchu, pieszych i rowerzystów, motocyklistów i korzystających z motorowerów, drogowych przewozów towarowych, wypadków typu zderzenia czołowe i zjechanie z jezdni, eksploatacji i utrzymania dróg, wykorzystania nowych technologii w działaniach na rzecz BRD, aktywności na rzecz BRD w prywatnych i publicznych organizacjach/przedsiębiorstwach, rozwoju bazy wiedzy na temat BRD.

Z powyższego zestawienia wynika, że występuje istotna różnica pomiędzy Polską i Norwegią w zakresie monitorowania, wdrażania i skuteczności działań na rzecz poprawy BRD, ale występują też wspólne elementy tego monitorowania, do których w programach realizacyjnych należą: prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci, piesi i rowerzyści, wyposażenie ochronne (kaski dla motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów), jazda pod wpływem używek (alkoholu), rozproszenie uwagi, wypadki typu zderzenia czołowe i zjechanie z jezdni, a pośrednio także starsi uczestnicy ruchu.

W tabeli zamieszczonej poniżej (pełna, szczegółowa wersja tabeli znajduje się w załącznikach – Załącznik nr 6) zestawiono przyjmowane wskaźniki monitorowania działań w programach BRD w Polsce i Norwegii. Wskaźniki te powiązано z wyróżnionymi w tych programach priorytetami działań. W przypadku Polski w zestawieniu uwzględniono wskaźniki z Narodowego Programu BRD 2021–2030 i programu realizacyjnego na lata 2024–2025. W przypadku Norwegii zestawiono wskaźniki przyjęte w krajowym programie BRD na lata 2022–2025²⁰⁶.

Tabela 33. Obecność wskaźników monitorowania działań w zakresie określonych priorytetów/obszarów interwencji w programach BRD w Polsce i Norwegii

Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
Prędkość	TAK	TAK
Stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci	TAK	TAK
Jazda pod wpływem środków odurzających, w tym alkoholu	TAK	TAK
Rozproszenie uwagi	TAK	TAK
Ochrona dzieci (0-14 lat)	NIE	TAK
Młodzież i młodzi kierowcy	NIE	TAK

²⁰⁶ Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025.

Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
Starsi uczestnicy ruchu	TAK	TAK
Piesi i rowerzyści	TAK	TAK
Motocykliści i korzystający z motorowerów	TAK	TAK
Drogowe przewozy towarowe	NIE	TAK
Wypadki typu zderzenia czołowe i zjechanie z jezdni	TAK	TAK
Eksploatacja i utrzymanie dróg	NIE	NIE
Infrastruktura drogowa	TAK	NIE
Bezpieczeństwo pojazdów	TAK	NIE
Wykorzystanie nowych technologii	NIE	NIE
Aktywności na rzecz BRD w prywatnych i publicznych organizacjach/przedsiębiorstwach	NIE	TAK
Ratownictwo i opieka po wypadkach	TAK	NIE
Baza wiedzy na temat BRD	NIE	Brak wskaźników ilościowych, miary ocen sformułowane jakościowo.

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu drogowego 2021–2030, Program realizacyjny na lata 2024-2025 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

Z porównania wskaźników zestawionych w tabeli wynika, że w przypadku programu realizacyjnego w Polsce dominują wskaźniki monitorowania związane z rozwojem i przekształceniami infrastruktury drogowej. W przypadku priorytetów i interwencji związanych z oddziaływaniem na zachowania uczestników ruchu wskaźniki monitorowania stosowane w Norwegii charakteryzują się większym stopniem szczegółowości niż w Polsce, a także dużym obiektywizmem i czytelnością oraz zrozumieniem w publicznej prezentacji efektów programu BRD. Ilościowe oszacowanie części z nich wymaga jednak prowadzenia dodatkowych prac badawczych, np. przy ocenie przekroczeń dopuszczalnych prędkości, użytkowaniu pasów bezpieczeństwa, szacowaniu poziomu ryzyka z uwzględnieniem natężeń ruchu i wykonywanej pracy przewozowej.

6.5. Badania naukowe w ocenach skuteczności środków BRD

Jedną z podstaw działań na rzecz poprawy BRD jest ocena istniejącego poziomu zagrożeń bezpieczeństwa i konieczność podejmowania działań w oparciu o rzeczywiste dane i badania naukowe. Aby uczynić sieć drogową bezpieczniejszą i zmniejszyć ryzyko wypadków, **potrzebne jest zarządzanie BRD oparte na podstawach naukowych**. W ramach takiego systemu zarządzania BRD opracowywany i wdrażany jest zestaw odpowiednich i skutecznych strategii, narzędzi i środków. Aby wybrane środki były skuteczne, należy je ocenić na podstawie badań naukowych. W takim przypadku istotnego znaczenia nabiera transfer wiedzy między różnymi krajami i ośrodkami badawczymi, który

powinien opierać się na rzeczywistej praktyce w modelu „uczenia się przez działanie”. W tym celu niezbędna jest silna i trwała współpraca międzynarodowa w celu właściwego transferu wiedzy i narzędzi wsparcia. Należy zauważyć, że rola badań naukowych w ocenach skuteczności środków BRD jest silnie zróżnicowana w poszczególnych krajach.

6.5.1. Badania naukowe prowadzone w Norwegii w zakresie programów BRD

W programach i działaniach na rzecz bezpieczeństwa prowadzonych w Norwegii zgodnie z zasadami Wizji Zero podkreśla się **dużą rolę analiz opartych na doświadczeniach i wynikach badań**. W Norwegii budowanie zbiorów wiedzy i ich wykorzystania w przygotowaniu działań i usprawnień na rzecz BRD stosuje się od wielu lat. Przykładem może być znany na całym świecie podręcznik opracowany przez R. Elvika²⁰⁷, zawierający podsumowania aktualnej wiedzy na temat skutków stosowania środków BRD, obejmuje wszystkie obszary bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym: kontrolę ruchu drogowego, kontrolę pojazdów, edukację i szkolenie kierowców, kampanie reklamowe, egzekwowanie prawa przez Policję, opiekę powypadkową, ustawodawstwo i egzekwowanie przepisów dotyczących jazdy „pod wpływem”, zarządzanie ruchem oraz ogólne instrumenty polityki bezpieczeństwa.

Wraz z rozpoczęciem systemowego podejścia do działań na rzecz BRD wzmocniono także zakres prowadzonych badań. Jednym z pierwszych kierunków badań dotyczących skuteczności nadzoru były badania dotyczące oceny metod egzekwowania prawa przez Policję i wpływu na bezpieczeństwo ruchu²⁰⁸. W wyniku przeprowadzonych eksperymentów i analiz stwierdzono, że zwiększenie liczby kontrolowanych kierowców kilkunastokrotnie (ok. 14 razy) może spowodować zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych nawet o 35%, co pokazuje rolę nadzoru nad ruchem drogowym. Analizowano także możliwość zmiany priorytetów pomiędzy różnymi celami egzekwowania przepisów w ruchu drogowym. Głównymi celami ich egzekwowania w Norwegii są: (1) prędkość, (2) prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, (3) jazda pod wpływem narkotyków, (4) zapinanie pasów bezpieczeństwa, (5) inne wykroczenia, w tym używanie przenośnych telefonów komórkowych, oraz (6) stan techniczny pojazdów, na które przeznaczono około 83% działań Policji. Stwierdzono, że bez zwiększenia ogólnej liczby kontroli, zmiany proporcji pomiędzy poszczególnymi celami są mało realistyczne i nie będą miały dużego wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Natomiast zwiększenie liczby kontroli i poziomu egzekwowania przepisów mogłoby mieć duży wpływ na bezpieczeństwo i jest korzystne ekonomicznie. Dlatego zauważono potrzebę prowadzenia badań dotyczących czynników wpływających na sposób ustalania przez Policję priorytetów w ramach różnych obowiązków oraz w jaki sposób można wpływać na te czynniki, aby zapewnić optymalne wykorzystanie zasobów Policji z maksymalnymi korzyściami dla społeczeństwa. Poprawnym podejściem byłoby przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści dla wszystkich rodzajów działalności Policji. W zasadzie nie można wykluczyć, że intensyfikacja innych działań Policji nie przyniosłoby większych korzyści niż zwiększenie egzekwowania przepisów ruchu drogowego. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz wyciągnięto następujące wnioski:

1. Obecny poziom egzekwowania prawa jest wystarczający, aby utrzymać działanie odstrasżające od prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i niezapinania pasów

²⁰⁷ R. Elvik, T. Vaa i in., *The Handbook of Road Safety Measures: Second Edition*, Emerald Group Publishing 2009.

²⁰⁸ R. Elvik i in., *Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 47 (2012), s. 146–152.

bezpieczeństwa, natomiast nie jest wystarczający, aby powstrzymać powszechne przekraczanie prędkości, gdyż prawie 50% kierujących naruszało ograniczenia prędkości, a tempo przekraczania prędkości z biegiem czasu wzrastało.

2. Wpływ egzekwowania prawa na wypadki, ofiary śmiertelne i obrażenia można zmaksymalizować poprzez ukierunkowanie egzekwowania prawa na te przestępstwa, które w największym stopniu przyczyniają się do wypadków, ofiar śmiertelnych i obrażeń, w tym kontekście egzekwowanie przekroczeń limitów prędkości ma obecnie zbyt niski priorytet.

W badaniach oddziaływania różnych czynników wpływających na wypadki z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi wykorzystuje się bazę pogłębionych danych o tych wypadkach zebranych przez Grupy Analizy Wypadków (UAG). W ramach aktualnego Krajowego Planu Transportowego 2022–2033²⁰⁹ przewiduje się potrzebę budowy bazy wiedzy w pięciu następujących obszarach: eksploatacja i utrzymanie istniejącej sieci drogowej, obszary miejskie, projekty drogowe, zachowania użytkowników i technologia pojazdów. Natomiast w ramach krajowego programu BRD 2022–2025²¹⁰ przewiduje się budowę bazy wiedzy dotyczącej: gromadzenia i wykorzystywania danych o wypadkach, metod szacowania ryzyka, zachowania i postaw uczestników ruchu, czy badania wpływu wybranych czynników na BRD. Dla wsparcia realizacji krajowego programu BRD na lata 2022–2025 uruchomiono dedykowany program badawczo rozwojowy „Bezpieczeństwo ruchu drogowego – w drodze do Wizji Zero 2022-2025” finansowany przez SV (działanie 156 w programie), a także kilka działań wymagających wsparcia naukowego. Nowa wiedza poszerzy niezbędne obszary wiedzy wymagane do realizacji planu NTP oraz umożliwi realizację aktualnego i kolejnych programów BRD.

Spośród wyżej wymienionych obszarów oraz zagadnień badań wymagają, m.in.:

1. Redystrybucja nakładów finansowych na eksploatację i utrzymanie infrastruktury z uwzględnieniem struktury użytkowników transportu, np. zwiększenie wykorzystania rowerów, transportu publicznego i ruchu pieszego w obszarach miejskich;
2. Rozwój mikromobilności i jej w wpływu na BRD, w celu podejmowania właściwych decyzji w zakresie zmian, głównie w przepisach ruchu drogowego i sposobie użytkowania tych środków transportu;
3. Analiza możliwości zmian przepisów projektowania geometrycznego dróg, tak aby obniżyć poziom kosztów przy zachowaniu wysokiego standardu BRD. W tym celu konieczne jest zbadanie potrzeb zmian w standardach projektowych wynikających z rozwoju technicznego pojazdów, wprowadzenia większej liczby systemów wspomagania kierowcy i mniejszej liczby błędów kierowców.
4. Oceny zachowania użytkowników dróg oraz ich skutków dla BRD, wynikających z działań w zakresie edukacji w przedszkolach i szkołach, kampanii i działań ukierunkowanych na zmianę zachowań użytkowników dróg o podwyższonym ryzyku w ruchu drogowym (wymiana pojazdów i ich automatyzacja, pojawienie się systemów wspomagających jazdę, starzenie się społeczeństwa, zwiększony popyt na usługi transportowe). W tym celu istnieje potrzeba

²⁰⁹ Norwegian Ministry of Transport: National Transport Plan 2022–2033. Meld. St. 20 (2020–2021) Report to the Storting (white paper).

²¹⁰ National Plan of Action for Road Safety 2022–2025. 0 fatalities and severe injuries. Towards Vision Zero, Statens vegvesen, Oslo 2022.

włączenia innych dyscyplin (takich jak np. neurologii, pedagogiki i psychologii) w badaniach nad zachowaniami użytkowników dróg.

5. Oceny wpływu udziału nowoczesnej floty pojazdów (systemów wspomagających kierowcę), aby móc w razie konieczności stymulować zwiększoną wymianę taboru samochodowego. Ocena na podstawie studiów literaturowych, danych z bazy UAG, transferu wiedzy międzynarodowej do warunków norweskich.
6. Usprawnienie i rozwój systemu gromadzenia i wykorzystywania danych o wypadkach poprzez:
 - o usprawnienie systemu zbierania, kodowania i przekazywania danych o wypadkach zgłaszanych przez Policję do SV (działanie nr 157);
 - o udział w projekcie badawczym dotyczącym oceny możliwości włączenia danych o rannych w wypadkach drogowych zawartych w bazach służby zdrowia, w celu prowadzenia dokładniejszych analiz i szerszego wykorzystania danych o wypadkach. Ocenia się, że w Norwegii rejestruje się tylko ok. 30–40% ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych (ok. 600 rocznie), podczas gdy z analizy baz danych służby zdrowia wynika, że tego rodzaju ofiar może być 1500–2000 rocznie (działanie nr 158).
 - o weryfikację klasyfikacji ofiar wypadków z wykorzystaniem międzynarodowej klasyfikacji medycznej ciężkości obrażeń AIS (działanie 159);
 - o przeniesienie wynikowej części bazy danych na nową platformę technologiczną, wraz z podjęciem działań mających na celu poprawę jakości i bezpieczeństwa danych;
 - o rozwój prac Grupy Analiz Wypadków (UAG) przy SV, m.in. poprzez przygotowanie różnych analiz tematycznych do lepszego zrozumienia rozwoju wypadków, ich przyczyn i konsekwencji;
 - o inwestowanie w rozwiązania uproszczające gromadzenie, przetwarzanie, przechowywanie i udostępnianie danych pochodzących z prac powypadkowych różnym grupom docelowym, przy spełnianiu jednocześnie wymogów prywatności;
 - o zwiększenie efektywności udostępniania danych oraz umożliwienie korzystania z danych zawartych w innych systemach umożliwiające prowadzenie poszerzonych analiz (działanie 160).
7. Aktualizacja i rozwój metod analiz oraz narzędzi szacowania ryzyka zagrożeń i kosztów wypadków drogowych do oceny i wyboru optymalnych środków BRD oraz usprawnień funkcjonowania dróg niezbędnych do realizacji programów BRD, poprzez aktualizację i rozwój:
 - o modeli i narzędzi do szacowania poziomu ryzyka wystąpienia zagrożeń i wielkości strat występujących na jednorodnych odcinkach dróg krajowych i powiatowych;
 - o narzędzi do szacowania poziomu ryzyka i wielkości kosztów strat ponoszonych na dłuższych odcinkach dróg, tj. zagregowanych wynikach obliczeń kilku kolejnych jednorodnych odcinków dróg krajowych i powiatowych;

- o narzędzi do szacowania wpływu zastosowanych środków BRD na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wraz z aktualizacją norweskiego podręcznika BRD.

6.5.2. Badania naukowe prowadzone w Polsce w zakresie programów BRD

Również w Polsce wraz z opracowywaniem i wdrażaniem krajowych i regionalnych programów BRD, napotkano na brak rozpoznania czynników wpływających na wielkość i zmianę miar bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz brak wielu narzędzi, których opracowanie wymagało wsparcia naukowego. Dlatego w trakcie realizacji poszczególnych programów BRD prowadzono wiele prac badawczych, realizowanych indywidualnie przez pracowników naukowych uniwersytetów i instytutów badawczych, w ramach projektów badawczych krajowych i międzynarodowych^{211, 212}. Wśród prowadzonych badań warto wymienić:

1. **Systematyczne ogólnopolskie badania zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzone w latach 2002–2007²¹³ i kontynuowane w kolejnych okresach²¹⁴**, które były jednymi z pierwszych badań monitorujących w Polsce. Pierwsze rezultaty tych badań wskazały, że ok. 50% kierowców przekraczało dozwolone limity prędkości na drogach, ok. 90% kierowców przekraczało limity na drogach przechodzących przez małe miejscowości, 40% kierowców i pasażerów na przednich siedzeniach i 60% na tylnych siedzeniach pojazdów nie zapinało pasów bezpieczeństwa. Wyniki badań posłużyły do opracowania modeli zależności wpływu czynników związanych z prędkością pojazdów na zagrożenie wypadkami drogowymi²¹⁵ oraz zintensyfikowania działań informacyjnych, szkoleniowych i nadzoru nad ruchem drogowym, a przede wszystkim rozpoczęciem budowy systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym CANARD²¹⁶.
2. **Badania istotnych czynników ludzkich, technicznych i organizacyjnych oraz wielkości ich wpływu na poziom zagrożeń wypadkami drogowymi na sieci dróg w Polsce**. Prace te prowadzono w odniesieniu do obszaru kraju, województw, odcinków dróg krajowych i wojewódzkich. Wśród nich można wskazać:
 - o **Badania czynników prowadzone z wykorzystaniem baz danych dostępnych dla 60 krajów świata o różnym poziomie bezpieczeństwa ruchu**. Oszacowano straty ponoszone w wypadkach drogowych (liczba ofiar śmiertelnych, koszty wypadków) w przyjętym przedziale czasu (najczęściej w przeliczeniu na rok), które mogą wystąpić w wyniku zdarzeń niebezpiecznych wywołanych wadliwym funkcjonowaniem systemu transportu drogowego. Opracowano też grupę modeli matematycznych umożliwiających szacowanie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w zależności od PKB na mieszkańca, średniej liczby

²¹¹ K. Jamroz, L. Michalski, S. Gaca, *Road safety programmes as an effective tool for developing system-based road safety policies*, [w:] „Journal of KONBiN”, nr 1/2006, s. 155-160.

²¹² S. Gaca, M. Kieć, *Speed Management for Local and Regional Rural Roads*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 14/2016, s. 4170-4179.

²¹³ K. Jamroz, W. Kustra, M. Budzyński, J. Żukowska, *Pedestrian protection, speed enforcement and road network structure the key action for implementing Poland's vision zero*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 14/2016, s. 3905-3914.

²¹⁴ K. Jamroz, M. Budzyński, W. Kustra, L. Michalski, S. Gaca, *Tools for road infrastructure safety management – Polish experiences*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 3/2014, s. 730-739.

²¹⁵ S. Gaca, *Badania prędkości pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego*, [w:] *Zeszyty Naukowe. Inżynieria Lądowa / Politechnika Krakowska*, Kraków 2002.

²¹⁶ K. Jamroz, S. Gaca, M. Dąbrowska-Loranc i in., *GAMBIT 2005. National Road Safety Programme 2005–2013*, National Road Safety Council, Warsaw 2005.

kilometrów przebytych przez mieszkańca samochodem, liczby mieszkańców i zbioru czynników modyfikujących (obejmujący poziom: opieki zdrowotnej, edukacji, korupcji, gęstości sieci drogowej, stosowania pasów bezpieczeństwa, spożycia alkoholu, czy nadzoru nad ruchem drogowym itp.)²¹⁷.

- **Badania identyfikacji i analizy wpływu czynników na liczbę ofiar śmiertelnych wypadków na obszarze województw**, przy wskazaniu jako istotne czynniki: poziomu rozwoju społecznego i ekonomicznego, poziomu rozwoju motoryzacji i kultury BRD, poziomu rozwoju sieci drogowej czy charakteru zagospodarowania danego regionu, poziomu życia i opieki zdrowotnej w danym województwie wyrażonego w spodziewanej długości życia, gęstość dróg ekspresowych i autostrad, wielkość nakładów przeznaczanych na rozwój dróg wojewódzkich²¹⁸.
- **Ocenę poziomu bezpieczeństwa na długich odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich**, stanowiącą podstawę do strategicznego zarządzania istniejącą i planowaną siecią drogową. Przeprowadzone badania na sieci dróg krajowych wykazały, że istotny wpływ na BRD ma m.in.: przekrój poprzeczny i klasa drogi, długość odcinka, natężenie ruchu, lokalizacja, udział pojazdów ciężarowych, udział odcinków z zabudową, gęstość węzłów, wjazdów i zjazdów na węzłach oraz skrzyżowań²¹⁹.
- **Badania wpływu infrastruktury drogowej na zagrożenia wypadkami w nocy na drogach wojewódzkich**. Czynnikiem wpływającym na powstawanie wypadków w nocy są gęstości: punktów dostępności, przystanków autobusowych z zatoką, przejść dla pieszych i przeszkód punktowych. Ponadto na odcinkach w terenie zabudowanym duży wpływ na wzrost liczby wypadków ma brak elementów uspokojenia ruchu. Poza zabudową elementem infrastruktury wpływającym najbardziej na BRD w nocy są skrzyżowania²²⁰.

3. Rozwój metod długoterminowego prognozowania liczby ofiar śmiertelnych w kraju oraz liczby wypadków i ofiar wypadków w województwach i na sieci dróg, który obejmował:

- **Opracowanie modeli sporządzonych uproszczoną i przystępną dla wybranych grup użytkowników i w efekcie metody szacowania przyjętych miar ryzyka społecznego**. Metoda pozwala prognozować liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w zależności od czynników demograficznych i ekonomicznych, na poziomie krajowym i regionalnym²²¹. Przyjęcie tej koncepcji ułatwiło zrozumienie mechanizmów funkcjonowania systemu BRD.
- **Opracowanie metod prognozowania liczby wypadków i ofiar wypadków na długich odcinkach dróg krajowych**, w zależności od: rodzaju i przekroju poprzecznego drogi, natężenia ruchu, udziału pojazdów ciężarowych, roku prognozy, lokalizacji,

²¹⁷ K. Jamroz, *Metoda zarządzania ryzykiem...*

²¹⁸ J. Wachnicka, *Modelowanie miar ryzyka na sieci dróg w regionach. Praca doktorska*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2017.

²¹⁹ W. Kustra, *Modelowanie wybranych miar bezpieczeństwa ruchu na długich odcinkach dróg. Praca doktorska*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2016.

²²⁰ A. Zielenkiewicz, *Wpływ nocnych ograniczeń widoczności na bezpieczeństwo i wybrane parametry ruchu drogowego. Praca doktorska*, Politechnika Krakowska, Kraków 2013.

²²¹ K. Jamroz, L. Smolarek, *Road safety management tools for country strategic level*, 16th RS4C Conference. DiVA, Pekin, Chiny, 15–17 maja 2013 r.

charakterystyki odcinka drogi, rodzaju otoczenia drogi, gęstości węzłów i skrzyżowań²²². Metoda została przyjęta do stosowania przez GDDKiA oraz CUPT przy ocenie i wyborze projektów inwestycyjnych planowanych i projektowanych dróg.

4. **Opracowanie metody klasyfikacji odcinków dróg ze względu na BRD** do identyfikacji najbardziej zagrożonych odcinków dróg krajowych i samorządowych oraz do informowania społeczeństwa (za pomocą map ryzyka) o poziomie zagrożeń^{223, 224}.
5. **Oceny efektywności i metody wyboru skutecznych działań na rzecz BRD, które były przedmiotem niewielkiej liczby badań o ograniczonym zakresie, które nie były prowadzone w sposób systemowy.** Do nielicznych badań prowadzonych w sposób usystematyzowany można zaliczyć badania wpływu nadzoru nad ruchem drogowym, które prowadzono zarówno w sposób empiryczny jak i symulacyjny. Wyniki badań w miejscu zastosowania foto-rejestratorów prędkości, przeprowadzonych metodą przed i po, wskazywały na wysoką skuteczność zainstalowanych urządzeń. Zastosowanie sieci ponad 1 tys. fotoradarów przyczyniłoby się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o ok. 30%. Skuteczność tę potwierdzały wyniki badań lokalnych prowadzonych przez jednostki badawcze. Badania te poprzedziły rozwój systemu nadzoru w ramach centrum CANARD.
6. **Badania zachowań uczestników ruchu**, które obejmowały m.in. opracowanie koncepcji i metodyki badań wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (kierujących pojazdami, pasażerów i pieszych) oraz ich przeprowadzenie na sieci dróg w Polsce wraz z przedstawieniem rekomendacji wdrożeniowych²²⁵. Na tej podstawie opracowano podręcznik ochrony pieszych²²⁶ oraz przeprowadzono serię badań zachowań wybranych grup pieszych i kierujących oraz skuteczności wybranych działań na rzecz BRD w latach 2015²²⁷ i 2018²²⁸. W wyniku tych badań określono zachowania grup największego ryzyka wypadkami drogowymi oraz kreślono zmiany niektórych zachowań kierujących i pasażerów (używanie pasów bezpieczeństwa, używanie telefonów komórkowych) w pojazdach, a także badano relacje między kierowcami pojazdów i pieszymi.
7. **Rozwój baz danych o wypadkach** nastąpił wraz z budową **Krajowego Obserwatorium BRD**²²⁹, zlokalizowanego i rozwijanego w Instytucie Transportu Samochodowego, które jest szeroko wykorzystywane przez jednostki samorządowe do oceny stanu bezpieczeństwa ruchu w obszarze swego działania.
8. **Opracowanie metody szacowania kosztów wypadków drogowych dla potrzeb oceny i wyboru projektów inwestycyjnych CUPT.**
9. **Uruchomienie programu badawczego Rozwój Innowacji Drogowych (RID)**, który był realizowany w latach 2015–2019 przez NCBR oraz GDDKiA. Wśród 15 projektów

²²² K. Jamroz, W. Kustra, S. Gaca, L. Michalski i in.: *Instrukcja wykonywania oceny wpływu na BRD i audytu bezpieczeństwa ruchu projektów infrastruktury drogowej na drogach krajowych*, Cz. I: Ocena Wpływu na Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, Załącznik A: Metoda oceny wpływu projektów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu drogowego, Konsorcjum FRIL, PG, PK na zlecenie GDDKiA, Gdańsk/Kraków 2011.

²²³ K. Jamroz, W. Kustra i in., *Metodologia klasyfikacji ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów wraz z dokonaniem klasyfikacji i przedstawieniem wyników na mapach*, FRIL, PG na zlecenie SKRBRD, Gdańsk 2016.

²²⁴ W. Kustra, K. Jamroz i in., *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce 2008-2010*, FRIL, PG, PZMot, Gdańsk 2011.

²²⁵ K. Jamroz, S. Gaca i in., *Opracowanie metodologii badań i koncepcji systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego na sieci dróg w Polsce wraz z przedstawieniem rekomendacji wdrożeniowych*, FRIL, PG, PK na zlecenie SKRBRD, Gdańsk/Kraków 2013.

²²⁶ K. Jamroz, T. Mackun, S. Gaca i in., *Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatora ruchu pieszego*, SKRBRD, Warszawa 2014.

²²⁷ M. Budzyński i in., *Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca. Wrzesień – grudzień 2018 r.*, PG na zlecenie SKRBRD, Gdańsk 2015.

²²⁸ M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak, A. Zielińska, *Badania zachowań pieszych i relacji*, ITS na zlecenie SKRBRD, Warszawa 2018.

²²⁹ A. Zielińska, M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, *Polskie obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako jednostka wspierająca zarządzanie bezpieczeństwem transportu drogowego*, [w:] *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport*, Warszawa 2016.

badawczych, 7 dedykowanych było problemom BRD takim jak: projektowanie i utrzymanie drogowych barier bezpieczeństwa ruchu, drogi o przekroju 2+1, wpływ reklam drogowych na BRD, zarządzanie prędkością, wpływ metod ITS na bezpieczeństwo ruchu na autostradach, stosowanie niestandardowego oznakowania dróg. Wyniki tych projektów wdrażane są obecnie do praktyki projektowej^{230, 231, 232}.

Oprócz wyżej wymienionych działań, należy zwrócić również uwagę na zagadnienia:

1. **Powołania komisji ds. wypadków śmiertelnych.** Od 2018 r. Komendy Wojewódzkie Policji powołują grupy lokalnych ekspertów (policjant, drogowiec, ratownik, audytor BRD itp.) do oceny przyczyn wypadków śmiertelnych na drogach położonych w danym województwie. Niestety wyniki tych ocen są wykorzystywane lokalnie, nie są agregowane i nie wyciąga się ogólnych wniosków dla zarządców dróg, producentów samochodów czy też dla parlamentarzystów.
2. **Współpracy międzynarodowej,** która spowodowała zwiększoną aktywność ekspertów polskich na arenie międzynarodowej oraz transfer wiedzy z krajów o wysokim poziomie bezpieczeństwa. Duże korzyści w poprawie BRD w Polsce przyniosła akcesja naszego kraju do Wspólnoty Europejskiej w 2004 r. i wynikającego z tego zobowiązania i korzyści.
3. **Promowania wyników badań na konferencjach zarówno krajowych jak i międzynarodowych.** Wyniki prowadzonych badań publikowane są w czasopiśmie i prezentowane na konferencjach naukowych zagranicznych i krajowych. Międzynarodowa Konferencja BRD GAMBIT organizowana jest co 2 lata przez Politechnikę Gdańską, a Kongres BRD organizowany co roku w Krakowie pod merytorycznym wpływem Politechniki Krakowskiej.

W norweskim krajowym programie BRD 2022–2025 rola badań naukowych jest marginalna i sprowadza się do: „*optymalizacji systemu badań i transferu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapewnienia zaplecza eksperckiego*”. Nie wskazano żadnych potrzeb badań wspomagających realizację Programu. Twórcy Programu nie dostrzegają potrzeby wsparcia naukowego dla działań w nim przewidzianych, również w zakresie już opracowanych metod i narzędzi, jak i ich aktualizacji.

²³⁰ S. Gaca, S. Pogodzinska, A. Wontorczyk, *Study of effectiveness of experimental marking and signs in speed management*, MATEC Web of Conferences 2018.

²³¹ K. Jamroz, A. Gobis, A. Kristowski, B. Grzyl, *Proposed method for estimating the costs of safety barrier life cycle*, MATEC Web of Conferences 2018.

²³² J. Oskarbski, L. Gumińska, T. Marcinkowski i in., *Methodology of research on the impact of ITS services on the safety and efficiency of road traffic using transport models*, MATEC Web of Conferences 2018.

7

Kompetencje polskiej i norweskiej
Policji w zakresie działań
podejmowanych na rzecz BRD

7..KOMPETENCJE POLSKIEJ I NORWESKIEJ POLICJI W ZAKRESIE DZIAŁAŃ PODEJMOWANYCH NA RZECZ BRD

7.1. Zagadnienia prawne

W zakresie ustawowych kompetencji Norweskiej Krajowej Policji Ruchu Drogowego (*Utrykningspolitiet*, UP) jest:

- działanie na rzecz BRD,
- zwalczanie przestępczości na drogach, a także pomoc i gotowość na wypadek sytuacji kryzysowych,
- prowadzenie czynności w zakresie wykroczeń w ruchu drogowym,
- opracowywanie nowych metod i materiałów wykorzystywanych w pracy na rzecz BRD.

Nietrudno dostrzec, iż zadania norweskiej UP pokrywają się z zadaniami polskich: Wydziałów Ruchu Drogowego Komend Powiatowych (Miejskich) Policji, Wydziałów Ruchu Drogowego Komend Wojewódzkich Policji oraz Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji²³³.

Podstawową rolą UP jest egzekwowanie przepisów ruchu drogowego i utrzymywanie BRD na drogach publicznych, w tym natychmiastowe reagowanie i docieranie na miejsca wypadków drogowych. Warto jednak przypomnieć – co wskazywano w podrozdziale dotyczącym tematyki struktury administracji drogowej w Norwegii – iż szczegółowe dochodzenie w sprawie wypadków drogowych, zwłaszcza tych, w których obrażenia są poważne lub śmiertelne, zwykle przeprowadza lokalny okręg Policji w porozumieniu z SV. Dochodzenia te mogą obejmować analizę kryminalistyczną, rekonstrukcję wypadku, ekspertyzy techniczne oraz ustalenie przyczyn i odpowiedzialności za spowodowanie wypadku drogowego.

UP koncentruje swoje działania w następujących obszarach:

- niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych uczestników ruchu drogowego,
- agresywne zachowania uczestników ruchu drogowego,
- nadmierna prędkość,
- jazda pod wpływem alkoholu,
- jazda pod wpływem środków odurzających,
- nieprzestrzeganie obowiązku zapiętych pasów bezpieczeństwa,
- nieprzestrzeganie zakazu korzystania z telefonów komórkowych podczas jazdy,
- zasady korzystania z quadów i hulajnog elektrycznych,
- nakładanie grzywien za wykroczenia w ruchu drogowym,
- udział w systemie automatycznej kontroli ruchu drogowego (ATK),
- identyfikacja przestępców korzystających z dróg publicznych,
- reagowanie na incydenty i zdarzenia losowe w ruchu drogowym.

²³³ Por.: § 6 ust. 1 pkt 6 Zarządzenia nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. (Dz.Urz.KGP.2016.13; w wersji obowiązujące od 15 lutego 2024 r.)

7.2. Działania polskiej i norweskiej Policji wynikające z programów BRD

Uwzględniając zakres obowiązków Policji nakładanych ustawami i rozporządzeniami, zarówno w polskim i norweskim krajowym programie BRD, wskazane są kluczowe działania Policji. Większość z nich jest zbliżonych do siebie, co wynika z kompetencji polskiej i norweskiej Policji na mocy przepisów prawa. Można zauważyć, że pomimo większej liczby zadań dla Policji norweskiej przewidzianych w programie, zakres jej działalności jest mniejszy niż Policji polskiej i skupia się głównie na realizacji zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym i działań profilaktycznych. Takie same zadania dla Policji w Polsce i Norwegii dotyczą interwencji na miejscu zdarzeń drogowych i zbierania informacji do bazy danych o tych zdarzeniach, ale szczegółowy zakres związanych z tym czynności nieznacznie różni się w obu krajach.

Wśród działań podejmowanych przez polską Policję na rzecz BRD, które wynikają z realizacji NPBRD, należy wyróżnić:

- intensyfikację nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych,
- intensyfikację nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości,
- realizację zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym,
- działania profilaktyczne na rzecz BRD,
- techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego,
- analizę danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych,
- współpracę międzynarodową w obszarze BRD,
- inne aktywności w ramach działań międzysektorowych.

Określonym powyżej ogólnym działaniom odpowiadają zadania szczegółowe, opisane szerzej w przypadku nadzoru i zadań kontrolno-nadzorczych w podrozdziale 8.2.5. W odniesieniu do pozostałych działań można wymienić następujące zadania szczegółowe ujęte w NPBRD:

- działania profilaktyczne na rzecz BRD: koordynacja i prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym; podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie BRD, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze;
- podejmowanie inicjatyw wynikających ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym, np. działania profilaktyczne: „Bezpieczne ferie”, „Na drodze – Patrz słuchaj”, „Jednoślądem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Noś odblaski”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”;
- promocja działań: „Dzień bezpiecznego kierowcy”, „Jedź bezpiecznie z Yanosikiem”, „Bezpieczeństwo na drodze – Bądź odpowiedzialny”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”;
- koordynacja pilotażowego konkursu pn. „Odblaskowa szkoła”;
- współorganizowanie ogólnopolskich turniejów BRD;

- techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego, poprzez doposażenie policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny: pojazdy do nadzoru w ruchu drogowym oraz do kontroli stanu technicznego pojazdów na drogach; laserowe mierniki prędkości z rejestracją obrazu, stroje dla motocyklistów;
- analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych;
- ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie;
- analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone na potrzeby realizacji przez Policję programów na rzecz bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów;
- prace nad dostosowaniem ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów;
- współpraca międzynarodowa w obszarze BRD: działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL; współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE; wymiana doświadczeń z instytucjami międzynarodowymi;
- inne aktywności w ramach działań międzysektorowych;
- wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i BRD w zakresie zmian legislacyjnych;
- działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną;
- współpraca w działaniach na rzecz BRD m.in. z takimi partnerami jak: GDDKiA i zarządcy dróg samorządowych, Straż Pożarna, Straż Miejska, Straż Graniczna, organy administracji publicznych oraz służb publicznych i ratunkowych.

Wśród działań podejmowanych przez **norweską Policję** na rzecz BRD, które wynikają z realizacji norweskiego programu BRD, należy wyróżnić:

- **działania związane z obszarem prędkości:** analiza danych dotyczących prędkości współpracy z SV oraz działania związane z kontrolą prędkości; analiza i wytypowanie miejsc lokalizacji odcinków do automatycznej kontroli prędkości (ATK) we współpracy z SV; opracowanie kompleksowej strategii i realizacja dalszych działań w zakresie efektywnego wykorzystania systemu ATK we współpracy z SV; usprawnienie systemu rozpatrywania spraw związanych z ATK wraz z opracowaniem systemu cyfrowego przesyłania i otrzymywania mandatów;
- **działania związane z obszarem jazdy pod wpływem alkoholu lub narkotyków:** prowadzenie wstępnego badania pod kątem trzeźwości wszystkich kierujących zatrzymanych podczas kontroli drogowej; wprowadzenie bardziej rygorystycznych procedur w zakresie sprawdzania wszystkich kierujących, biorących udział w wypadkach na obecność alkoholu lub narkotyków; uczestniczenie wspólnie z gminami w kampaniach na rzecz przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu (co najmniej 2 razy w roku); wprowadzanie nowych procedur zapewniających systematyczne spotkania edukacyjne z poradami dla kierujących w stanie nietrzeźwości, np. o możliwościach pomocy w uniknięciu powtarzającej się jazdy pod wpływem alkoholu;
- **działania związane z obszarem stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci:** prowadzenie we współpracy z *Trygg Trafikk*, raz na 2 lata kontroli dotyczących ochrony dzieci;

- **działania związane z obszarem rozproszenia uwagi w ruchu drogowym:** prowadzenie kontroli w zakresie rozproszenia uwagi w ruchu drogowym skupiające się szczególnie na korzystaniu z telefonów komórkowych;
- **działania związane z obszarem „młodych kierowców”:** aktywne działania nad BRD dla absolwentów szkół średnich przy współpracy między innymi z władzami samorządowymi i *Trygg Trafik*; przeprowadzenie i ocena pilotażowego programu kursu z zachowania młodych kierowców, którzy stracili prawo jazdy, we współpracy z *Trygg Trafikk*, SV i norweską służbą więzienną;
- **działania związane z obszarem transportu drogowego towarów:** kontynuowanie współpracy w zakresie wspólnych działań kontrolnych w regionalnych międzysektorowych grupach współpracy wraz z SV, Norweską Inspekcją Pracy, Norweskim Urzędem Celnym, Norweską Agencją Podatkową;
- **działania związane z obszarem wzmocnienia bazy wiedzy:** opracowanie zmienionych wytycznych dotyczących zgłaszania przez Policję wypadków drogowych, które zapewnią dobrą jakość informacji na potrzeby prac związanych z BRD, a także elektroniczny przesył danych z Policji do organów administracji dróg krajowych, współpraca z SV;
- **działania związane z obszarem nadzoru nad ruchem:** obowiązek monitoringu zachowań kierujących zgodnie z art. 34 ustawy o ruchu drogowym oraz kontroli uprawnień do prowadzenia pojazdów.

7.3. Szczegółowe działania podejmowane przez polską Policję w zakresie BRD

Realizując wymagania programu BRD polska Policja podejmuje równoległe w wielu obszarach szereg działań na rzecz poprawy BRD. Ich organizacja obejmuje:

- ogólnopolskie działania kontrolno-rewencyjne;
- dedykowane działania inicjowane centralnie;
- działania wynikające z programów, planów itp.;
- działania zlecane przez uprawnione podmioty;
- działania własne inicjowane przez powiatowe/miejskie komendy Policji lub narzucone przez Komendę Wojewódzką Policji / Komendę Stołeczną Policji;
- działania bieżące realizowane w toku codziennej służby.

Działania policjantów ruchu drogowego są spójne, skoordynowane w skali kraju i koncentrują się na obszarach o największym zagrożeniu. Do głównych zadań policjantów pionu ruchu drogowego należy ujawnianie przestępstw i wykroczeń będących głównymi przyczynami wypadków (m.in. przekraczanie prędkości, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieustąpienie pierwszeństwa), eliminowanie z ruchu drogowego nietrzeźwych kierujących, obsługa zdarzeń drogowych, realizowanie eskort, kontrola stanu technicznego pojazdów, kontrola transportu drogowego oraz kierowanie ruchem.

Szczegółowy zakres zadań/uprawnień realizowanych przez policjantów ruchu drogowego wynika z art. 129 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz Zarządzenia nr 30 Komendanta Głównego Policji w sprawie pełnienia służby na drogach.

Realizacja działań policjantów ruchu drogowego opiera się również o wewnętrzne dokumenty planistyczne do których należy zaliczyć:

- Priorytety i zadania priorytetowe Komendanta Głównego Policji na lata 2021-2025;
- Krajowy Program **działań kontrolno-prewencyjnych** na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023;
- Krajowy Program działań Policji na rzecz **bezpieczeństwa pieszych** na lata 2021-2023 (obecnie na lata 2024-2026);
- Krajowy Program działań Policji na rzecz **bezpieczeństwa rowerzystów** na lata 2021-2023 (obecnie na lata 2024-2026);
- Krajowy Program działań Policji na rzecz **bezpieczeństwa motocyklistów** na lata 2021-2023 (obecnie na lata 2024-2026);
- Krajowy Program **działań profilaktycznych** na rok 2021 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP (obecnie na lata 2024-2026).

Podkreślenia wymaga zróżnicowanie w realizacji zadań na rzecz BRD, w zależności od jednostki Policji tj. szczebel wykonawczy (powiatowe i miejskie komendy Policji) / nadzorczy (Komenda Wojewódzka Policji / Komenda Główna Policji) / organizacyjno-koordynujący (Komenda Główna Policji). Poniżej poglądowo przedstawiono wybrany zakres zagadnień w zakresie BRD realizowanych na poziomie KGP:

- **obszar analityczny:** bieżące analizy stanu BRD, w tym również w ujęciu wybranych zagadnień; roczne publikacje *Wypadki drogowe w Polsce*, doskonalenie procesu gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych (eKZD), analiza efektywności służby policjantów ruchu drogowego;
- **obszar legislacji:** inicjowanie propozycji zmian w przepisach, analiza przepisów wymagających zmian, udział w posiedzeniach komisji parlamentarnych oraz innych gremiów, opiniowanie projektów zmian w zakresie dotyczącym ruchu drogowego, wypracowanie jednolitych stanowisk w sprawach budzących wątpliwości;
- **obszar organizacji służby i nadzoru:** centralna koordynacja służby, monitorowanie etatów i wakatów w pionie ruchu drogowego, koordynacja ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych, funkcjonowanie grup SPEED, wdrożenie obowiązku lustracji miejsca wypadku śmiertelnego, usprawnienie dla obywateli – możliwość opłacenia mandatu karnego na miejscu kartą płatniczą, procedura Policji i GDDKiA podejmowana w celu rozładowania długotrwałego zatoru na autostradach i drogach ekspresowych zarządzanych przez GDDKiA;
- **obszar profilaktyki:** inicjowanie przedsięwzięć o charakterze edukacyjno-profilaktycznym, koordynacja działań profilaktycznych realizowanych przez Komendy Wojewódzkie / Komendę Stołeczną Policji, działania o charakterze informacyjno-medialnym, współpraca z podmiotami na rzecz propagowania bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym, udział w spotkaniach, konferencjach, szkoleniach, posiedzeniach o tematyce ruchu drogowego;
- **obszar logistyczny:** udział w procesie przetargowym związanym z zakupem sprzętu dla policjantów ruchu drogowego, tworzenie koncepcji pracy w wybranych obszarach (tryb DBC), koordynacja projektów na rzecz BRD finansowanych ze źródeł UE;

- **obszar szkoleniowy:** organizacja i koordynacja wybranych szkoleń dla policjantów ruchu drogowego (doskonalenie techniki jazdy, inżynieria ruchu), monitorowanie stanu przeszkolenia policjantów ruchu drogowego;
- **obszar informatyczny:** udział w realizacji projektów teleinformatycznych w zakresie ruchu drogowego, wdrożenie rozwiązań pozwalających na bezpośrednie elektroniczne zatrzymywanie prawa jazdy przez policjanta na drodze (od 5 grudnia 2020 r.), a wcześniej dowodu rejestracyjnego, wdrożenie eKZD – usprawnienie procesu gromadzenia danych wraz z poprawą ich jakości (od 1 stycznia 2021 r.), wdrożenie aplikacji eMRD – pozwalającej na bezpośrednią rejestrację przez policjanta punktów w ewidencji (od 4 maja 2021 r.), prace nad projektem pn. „Aplikacja umożliwiająca dostęp do Systemu Elektronicznego Nadzoru Transportu – SENT” umożliwiającego wymianę informacji z systemem SENT za pośrednictwem Policijnej Sieci Transmisji Danych, wdrożenie aplikacji eMRD – pozwalającej na bezpośrednią rejestrację punktów w ewidencji przez CANARD GITD;
- **współpraca międzynarodowa:** członkostwo polskiej Policji w Europejskim Stowarzyszeniu Policji Ruchu Drogowego ROADPOL (wcześniej TISPOL), wymiana doświadczeń, dobrych praktyk, informacji o przepisach ruchu drogowego, udział w realizacji europejskich działań kontrolnych, udział w konferencjach międzynarodowych, wizyty studyjne, realizacja projektów międzynarodowych.

8

Polskie i norweskie działania
podejmowane systemowo
na rzecz poprawy BRD

8..POLSKIE I NORWESKIE DZIAŁANIA PODEJMOWANE SYSTEMOWO NA RZECZ POPRAWY BRD

8.1. Działania związane z edukacją

Zagadnienia związane z edukacją dotyczącą poprawnego i bezpiecznego zachowywania się w ruchu drogowym zostały wpisane zarówno w polskim jak i norweskim krajowym programie BRD. W polskim NPBRD założenia dotyczące edukacji zostały opisane w rozdziale *Filary działania*, podrozdziale *człowiek*. Inne elementy programu związane z edukacją zostały opisane w jednym z poprzednich podrozdziałów niniejszego opracowania. Pewne uszczegółowienia na ten temat znajdują się również w Programie Realizacyjnym na lata 2024–2025 do NPBRD.

Norweskie działania w zakresie edukacji bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym opisano w kilku dokumentach, w szczególności zaś w raporcie przygotowanym przez grupę doradczą przy *Trygg Trafikk*, pt. „*A model for quality assurance and evaluation of programmes in the efforts to promote traffic safety*” oraz w Krajowym Planie Działań dla BRD 2022-2025, w którym zostały przedstawione najważniejsze działania w tym zakresie. Ramowy opis działań dotyczący edukacji drogowej w Polsce i w Norwegii zawiera tabela zamieszczona poniżej. Przyjęto w niej sposób opisu umożliwiający porównania przedmiotowych działań w Polsce i Norwegii.

Tabela 34. Porównanie działań w zakresie edukacji drogowej wpisanych do programów BRD w Polsce i Norwegii

Element porównania	Polska	Norwegia
1. Opracowany program działań	Tak (ogólny opis)	Tak (szczegółowy opis)
2. Wytyczne do programu	Brak (nawiązanie do ogólnego raportu o wypadkowości)	Tak (szczegółowo opracowane i uzasadnione, dlatego są ważne)
3. Cel programu	Tak, Wizja Zero (ogólnie sformułowana: w perspektywie długofalowej nikt nie powinien ponosić ciężkich obrażeń ani ginąć w wypadkach drogowych).	Tak, Wizja Zero (transport inteligentny, priorytet dla transportu publicznego, upowszechnienie ruchu rowerowego, zrównoważony rozwój społeczeństwa).
4. Grupy tematyczne edukacji	Ogólne zagadnienia: a) prędkość, b) prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków, c) zmęczenie i rozproszona uwaga, d) niestosowanie lub niewłaściwe stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń przytrzymujących dzieci w pojazdach oraz innego wyposażenia ochronnego.	Kompleksowy program działań obejmujący różne zagadnienia w zależności od wieku grupy docelowej.
5. Grupa docelowa	<ol style="list-style-type: none"> Młodzi kierowcy, Dzieci, Starsi uczestnicy ruchu drogowego – 60+, Niepełnosprawni, Kierowcy wysokiego ryzyka, Piesi, 	<ol style="list-style-type: none"> Całe społeczeństwo począwszy od dzieci w wieku 3. lat a skończywszy na osobach 60+. Nauczyciele i wychowawcy uczący w żłobkach, przedszkolach szkołach podstawowych i średnich. Rodzice.

Element porównania	Polska	Norwegia
	7. Rowerzyści, 8. Motorowerzyści, 9. Motocykliści, 10. Żołnierze.	
6. Treści programowe	Bardzo ogólnie przedstawione.	1. Szczegółowo opisane w podręcznikach dla poszczególnych grup wiekowych w szkołach na różnych szczeblach edukacji. 2. Podręczniki dla nauczycieli z wytycznymi, jakie metody pedagogiczne stosować aby edukacja była skuteczna. 3. Treści programowe szczegółowo opisane dla poszczególnych grup wiekowych.
7. Misja i strategia działania	Brak.	Bardzo obszernie przedstawiona.
8. Kto będzie realizował program	Kampanie ogólnopolskie, SKRBRD, Policja, GDDKiA, KGŻW.	Nauczyciele pracujący w żłobkach, przedszkolach, szkołach podstawowych i średnich, kampanie społeczne.
9. Miejsce edukacji	Brak informacji.	Żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, średnie, samorządy lokalne, ośrodki opieki dziennej, media, portale społecznościowe, aplikacje.
10. W jaki sposób będą mierzone rezultaty działań	Opisane ogólnikowo: ograniczenie liczby wypadków drogowych, poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego, wyższa świadomość w zakresie BRD oraz promowanie bezpiecznych postaw i zachowań uczestników ruchu.	Eksperymenty sprawdzające skuteczność edukacji.
11. Priorytety	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Ochrona uczestników ruchu drogowego.	Wyższy poziom świadomości zagrożeń w ruchu drogowym. Podniesienie skuteczności działań edukacyjnych. Szukanie przyczyn ewentualnych niepowodzeń w tym zakresie.

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

Porównując nakreślone programy edukacji w zakresie bezpiecznego zachowywania się w ruchu drogowym w Polsce i w Norwegii, należy stwierdzić, że widoczne są wyraźne różnice w planowanych działaniach. Działania zaplanowane na najbliższe lata w Polsce są w pewnym sensie odpowiedzią na najważniejsze obecnie problemy w ruchu drogowym w kraju. Co prawda wymienione zostały grupy docelowe działań, ale brakuje wskazania dlaczego tylko te grupy mają być objęte edukacją. Edukacja ma mieć bardziej charakter informacyjny niż rzetelnej nauki. Nawet docieranie do uczniów w szkołach ma mieć formę tzw. spotkań. Brakuje informacji kto ma realizować kampanie edukacyjne i przy pomocy jakich metod oraz w jaki sposób będą one prowadzone. W raporcie wskazane zostały tylko instytucje odpowiedzialne za ich realizację. Nie przedstawiono jak będą sprawdzane szczegółowo efekty tych działań (program badań).

8.2. Działania związane z zarządzaniem ruchem drogowym i nadzorem

Sprawny i bezpieczny przebieg ruchu drogowego wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury, ale także **umiejętnego zarządzania tym ruchem wraz z nadzorem** wpływającym m.in. na kształtowanie pożądanych (bezpiecznych) zachowań uczestników ruchu oraz wykorzystywanie infrastruktury zgodnie z jej zaplanowanym przeznaczeniem. Zróżnicowanie rozwiązań i standardu technicznego infrastruktury, z ich dostosowaniem do pełnionych przez nią funkcji oraz potrzeb społecznych, wpływają na oczekiwany sposób korzystania z niej. Sposób ten powinien być łatwo rozumiany przez użytkowników, ale w wielu sytuacjach konieczne jest stosowanie „podpowiedzi” ich sposobu zachowywania się. Może to dotyczyć np. regulacji dostępności do drogi, ograniczeń w korzystaniu przez użytkowników stwarzających potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lub ograniczeń prędkości jazdy. Zarządzanie ruchem ma także związek z celowym oddziaływaniem na środowisko i odczuwanymi uciążliwościami w otoczeniu drogi, efektywnym wykorzystywaniem przepustowości, ochroną infrastruktury przed nadmiernym zużyciem itp. W tym rozdziale jednak poruszane będą tylko problemy zarządzania i nadzoru związane z bezpieczeństwem ruchu.

Ogólnie działania z zakresu zarządzania ruchem drogowym i nadzoru związane z bezpieczeństwem ruchu obejmują:

- **zarządzanie prędkością;**
- **nadzór nad innymi niż prędkość niebezpiecznymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego** (wjazd na sygnale czerwonym, jazda pod wpływem środków odurzających, używanie urządzeń rozpraszających uwagę);
- **kontrolę stosowania urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach;**
- **kontrolę stanu technicznego pojazdów i ich wyposażenia;**
- **regulowanie i sterowanie ruchem** za pomocą środków organizacji ruchu (zakazy i nakazy, dynamiczne znaki drogowe).

8.2.1. Zarządzanie prędkością

W działaniach związanych z zarządzaniem ruchem drogowym i nadzorem na pierwszy plan wysuwa się zarządzanie prędkością jako oddziaływanie na jeden z najważniejszych parametrów ruchu wpływających na ryzyko wypadków drogowych, w tym na stopień ich ciężkości.

Istnieje dostateczna liczba badań i prac studialnych oraz analiz danych statystycznych o wypadkach drogowych potwierdzających, że prędkość niedostosowana do warunków drogowo-ruchowych stanowi blisko 1/3 okoliczności wypadków spowodowanych z winy kierujących pojazdami. Należy dodatkowo zauważyć, że istotna rola prędkości jako okoliczności wypadków dotyczy jej szerokiego zakresu wartości, tj. od stosunkowo małych prędkości na terenach zurbanizowanych do dużych prędkości na drogach ekspresowych i autostradach. Nadmierna prędkość może być również pośrednią przyczyną innych błędnych zachowań, np. nieprawidłowego wyprzedzania, nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych, niezachowania bezpiecznych odległości. Gdyby uwzględnić dodatkowo te przyczyny wypadków, to wówczas udział nadmiernej prędkości jako bezpośredniej lub pośredniej okoliczności wypadków może osiągać nawet 50%. Związek pomiędzy

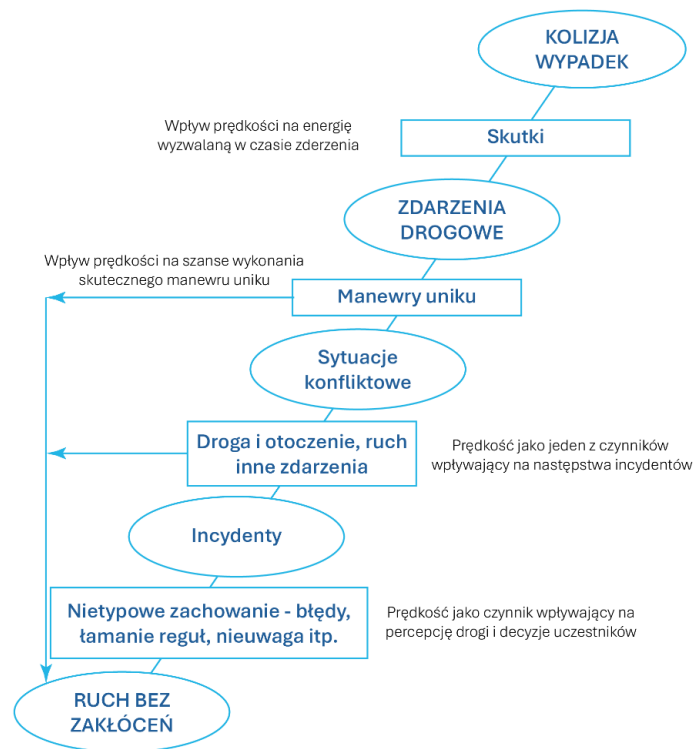
prędkością a liczbą i ciężkością wypadków znajduje częściowe wyjaśnienie w prostych modelach fizycznych i modelach opisujących zachowania człowieka, z których wynika, że:

- **Wraz ze wzrostem prędkości rośnie długość odcinka przejazdu w czasie reakcji kierowcy i długość drogi hamowania**, co daje łącznie konieczną drogę do zatrzymania w sytuacjach awaryjnych. Dodatkowo, wraz ze wzrostem prędkości, rośnie wpływ stanu nawierzchni na długość drogi hamowania.
- **Wraz ze wzrostem prędkości rośnie energia zderzenia**. Efektem tego wzrostu są nie tylko poważniejsze skutki zderzenia z innym pojazdem lub stałą przeszkodą, ale także wpływ na długości dróg odrzutu pojazdów uczestniczących w wypadku i możliwość występowania tzw. zdarzeń wtórnych.
- **Wyższej prędkości towarzyszy wzrost prawdopodobieństwa zaistnienia i ciężkości wypadku z udziałem pieszego**. Ponad 95% pieszych ma szansę przeżyć przy prędkości uderzenia przez pojazd mniejszej niż 30 km/h, a przy prędkości uderzenia 70 km/h ta szansa maleje do ok. 60%²³⁴.
- **Przy wyższych prędkościach pogarszają się warunki równowagi pojazdów na krzywiznach drogowych** na skutek działania sił odśrodkowych, przy równoczesnym zmniejszaniu się przyczepności opon do nawierzchni.
- **Wraz z rosnącą prędkością zmieniają się warunki postrzegania drogi i jej otoczenia przez kierujących pojazdami** – przy rosnącej liczbie informacji w jednostce czasu i wzroście prędkości ich selekcja ogranicza się do coraz mniejszego pola obserwacji. W obszarach z ruchem mieszanym, szczególnie w miastach, występuje w stosunkowo ograniczonej przestrzeni nagromadzenie wielu istotnych dla kierowcy informacji, które wymagają jego odbioru. Przy dużych prędkościach odbiór ważnych informacji jest ograniczony, co zwiększa zagrożenie wystąpienia zdarzeń drogowych.
- **Wraz ze wzrostem prędkości rosną wymagania dotyczące widoczności drogi**, które np. w miastach mogą być trudne do spełnienia.

Podane powyżej powiązania prędkości z ryzykiem wypadków wskazują m.in. na istotną rolę prędkości w minimalizowaniu występowania incydentów w ruchu i zwiększeniu szans na wykonywanie manewrów powrotu do stanu ruchu normalnego w przypadku pojawienia się sytuacji konfliktowych. Ten aspekt wpływu prędkości na ryzyko wypadków nie znajduje wprawdzie bezpośredniego odbicia w gromadzonych danych statystycznych o zdarzeniach drogowych, ale jest niezwykle ważny.

²³⁴ E. Rosén, U. Sander, *Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, vol. 41 (3), 2009.

Rysunek 6. Schematyczne przedstawienie ciągu sytuacji w ruchu drogowym od stanu ruchu bez zakłóceń do zdarzeń drogowych z zaznaczeniem roli prędkości w tym ciągu



Źródło: opracowanie własne na podst.: W. Durth, S. Bald, *Risikoanalysen im Straßenwesen*, [w:] „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik”, Heft 531, Bonn-Bad Godesberg, 1987/1991.

Uwzględniając oczywiste znaczenie wpływu prędkości na BRD we wszystkich znanych programach poprawy BRD, w tym także w Polsce i w Norwegii, planowane są działania obejmujące zarządzanie prędkością.

Ogólnie **zarządzanie prędkością** można zdefiniować jako zespół działań zmierzających do uzyskania takiego stanu ruchu, w którym prędkości pojazdów są dostosowywane do warunków drogowo-ruchowych i można je uznać za potencjalnie bezpieczne, przy równoczesnym spełnieniu warunków ruchu sprawnego i jak najmniej uciążliwego dla otoczenia.

W zarządzaniu prędkością należy wyróżnić dwie podstawowe grupy działań, tj.:

1. ustanawianie racjonalnych, ogólnych i lokalnych **ograniczeń prędkości** spełniających, niekiedy konkurencyjne względem siebie kryteria ekonomiczne, środowiskowe i bezpieczeństwa ruchu;
2. **oddziaływanie na zachowania kierujących pojazdami** w celu uzyskania pożądanej prędkości, w tym przestrzegania narzuconych ograniczeń. Oddziaływania te mogą być realizowane za pomocą: środków prawnych, rozwiązań planistycznych, rozwiązań infrastruktury drogowej i organizacji ruchu, nadzoru, edukacji czy zaawansowanych technologii.

Takie rozumienie zarządzania prędkością pokazuje, że tego zadania nie można przypisać tylko do jednej instytucji. W zarządzaniu prędkością należy stosować **zasadę 4E** oznaczającą w j. angielskim

Engineering (inżynierię) – *Enforcement* (nadzór) – *Education* (edukację) – *Emergency services* (ratownictwo). W ramach tej zasady zarządzanie prędkością powinno obejmować:

1. **Inżynierię:** ustanawianie ograniczeń prędkości, które są właściwe na drodze o określonej funkcji i standardzie technicznym; projektowanie i eksploatację dróg w dostosowaniu do pożądanej (oczekiwanej przez uczestników ruchu) prędkości; stosowanie fizycznych środków skłaniających kierowców do podróżowania z pożądaną prędkością.
2. **Nadzór i restrykcje**, których celem jest kontrola rzeczywistych prędkości pojazdów w zakresie stosowania się kierujących do obowiązujących przepisów i ograniczeń prędkości.
3. **Edukację**, w tym: upowszechnianie informacji o wpływie prędkości na bezpieczeństwo ruchu, zwiększenie świadomości kierujących pojazdami na temat wprowadzanych środków redukcji prędkości. Do edukacji można zaliczyć także bieżące przekazywanie kierującym informacji o prędkości z jaką się poruszają.
4. **Służby ratownicze** w zakresie zapewnienia możliwości jak najszybszego dotarcia do miejsca zdarzenia drogowego.

Taki podział zadań potwierdza międzysektorowe powiązania, które powinny być i są koordynowane w programach poprawy BRD.

W Polsce zarządzanie prędkością nie stanowi odrębnego priorytetu, ale jest ujmowane w następujących filarach NPBRD:

- **Bezpieczny człowiek** – w priorytecie „kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego” i jako kierunki działań „nadzór” i „edukacja”.
- **Bezpieczna droga** – w priorytetach „zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych”, „usprawnienie systemu zarządzania prędkością” i jako ogólny kierunek działań „nadzór”.

W ramach wymienionych priorytetów i kierunków działań jako środki zarządzania prędkością rekomendowane są:

- wdrożenie środków uspokojenia ruchu;
- strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych;
- przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania hierarchicznej struktury;
- optymalizacja systemu nadzoru nad przekraczaniem prędkości;
- modyfikacja i optymalizacja systemu penalizacji za wykroczenia związane z przekraczaniem prędkości;
- ujednoczenie zasad stosowania ograniczeń prędkości;
- wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością;
- rozbudowa automatycznego systemu nadzoru nad prędkością;
- uporządkowanie kompetencji instytucji odpowiedzialnych za nadzór nad prędkością.

W Norwegii zarządzanie prędkością stanowi wyodrębniony obszar interwencji „Prędkość”, z określeniem zbioru następujących działań:

- stacjonarne lokalne kontrole prędkości;
- mobilne kontrole prędkości;

- lokalne i odcinkowe automatyczne kontrole prędkości;
- obszarowe ograniczenia prędkości w miejscowościach z przekształceniami sieci ulic lub bez takich przekształceń;
- systemowe ustanawianie ograniczeń prędkości;
- przeglądy dróg w celu identyfikacji odcinków o rozwiązaniach zachęcających do jazdy z niebezpieczną prędkością.

Automatyzacja kontroli polega na tym, że wykroczenia drogowe są obserwowane i rejestrowane oraz że pojazd/kierujący jest identyfikowany w sposób zautomatyzowany, tj. bez fizycznej obecności Policji lub innych uprawnionych służb kontrolnych. Identyfikacja odbywa się poprzez wykonanie zdjęcia pojazdu i kierującego. Pojazdy i kierujący są fotografowani od przodu. Automatyczna kontrola prędkości może być wykonywana lokalnie lub odcinkowo (pomiar średniej prędkości pomiędzy dwoma ustalonymi punktami pomiarowymi). Urządzenia w punktach pomiarowych są zwykle dobrze widoczne – zarówno w Polsce, jak i w Norwegii są dodatkowo oznakowane. **W 2022 r. w Norwegii działało 295 punktów automatycznej kontroli prędkości, a w Polsce – 524. Odcinkowy pomiar prędkości w 2022 r. prowadzono w Norwegii na 31 odcinkach, w Polsce – na 34.** W obu państwach za wszelkie przekroczenia prędkości odpowiedzialny jest wyłącznie kierujący pojazdem.

Miejsca automatycznego pomiaru prędkości są wyznaczone na podstawie ustalonych kryteriów. **W Norwegii** są to miejsca, w których w ciągu 6 lat występowały wypadki z ofiarami w ludziach i co najmniej 20% pojazdów przekracza dopuszczalną prędkość o 10% lub więcej w stosunku do wartości ograniczenia. Długość odcinka objętego automatycznym nadzorem prędkości nie może być mniejsza niż 3 km. **W Polsce** kryteria wyznaczania odcinków do automatycznego nadzoru prędkości powodują, że automatycznym nadzorem prędkości mogą być objęte tylko miejsca o bardzo dużym ryzyku wypadków i ze znacznymi przekroczeniami prędkości dopuszczalnej. Ogólne wymagania dotyczące wyboru miejsc do prowadzenia automatycznego nadzoru i lokalizacji urządzeń z nim związanych są zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Ważną grupę środków zarządzania prędkością stanowią urządzenia wykorzystywane w ramach **ITS**. Należą do nich:

- **znaki zmiennej treści** wyświetlające zmienne ograniczenia prędkości w zależności od warunków atmosferycznych, zmieniającego się zagrożenia w ruchu drogowym w ciągu doby (np. rejon szkół) lub sezonowo (ruch turystyczny), a także w przypadku okresowo występujących robót drogowych;
- **znaki zmiennej treści zintegrowane z sygnalizacją świetlną** – wyświetlające ograniczenia prędkości w zależności od prędkości dojeżdżającego pojazdu lub fazy sygnalizacji;
- **znaki lub tablice zmiennej treści informujące o utrudnieniach w ruchu drogowym np. z powodu wypadku drogowego**, zatorów ruchu lub innych zakłóceń wymagających redukcji prędkości, ze stopniowaniem tej redukcji;
- **znaki aktywowane w przypadku wykrycia przekroczenia prędkości dopuszczalnej** i przypominające wartość ograniczenia.

8.2.2. Skuteczność środków zarządzania prędkością

Automatyczna kontrola prędkości jest uznawana za jeden z najbardziej skutecznych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu. W badaniach zagranicznych, w tym norweskich, stwierdzono, że w przypadku pojedynczych fotoradarów liczba wypadków śmiertelnych spadła średnio o 47%, a wypadków pozostałych – o 19%. Skuteczność oddziaływania pojedynczego fotoradaru maleje wraz ze wzrostem odległości od niego i nie przekracza 0,5–1 km. Odcinkowy nadzór prędkości zmniejsza średnio liczbę wypadków śmiertelnych lub poważnych obrażeń o 41%, a całkowitą liczbę wypadków o 20%²³⁵.

Brak jest podobnych kompleksowych badań w Polsce, ale na podstawie badań wycinkowych również można potwierdzić korzystny wpływ automatycznego nadzoru na redukcję liczby wypadków i ich ofiar. Np. w wycinkowych badaniach²³⁶ podano, że w przypadku pojedynczych fotoradarów liczba wypadków śmiertelnych i z ciężko rannymi spadła średnio o 48%.

Stacjonarne losowe kontrole prędkości również można uznać za bardzo skuteczne. W jednej z norweskich prac²³⁷ podano, że stacjonarne kontrole prędkości zmniejszają liczbę wypadków o 23% w pobliżu punktu kontrolnego i o 17%, gdy patrzy się na wypadki na większym obszarze. Kontrole prędkości widoczne dla uczestników ruchu mają największy wpływ w pobliżu stanowiska kontrolnego. Brak jest wystarczających danych do jednoznacznego oszacowania ilościowego wpływu ruchomych kontroli prędkości na redukcję liczby wypadków i ich ofiar.

Strefowanie prędkości w miejscowościach, w tym **wyznaczanie stref ograniczenia prędkości do 30 km/h** staje się coraz bardziej powszechne i racjonalnym jest przyjęcie założenia, że ten środek zmniejsza liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. W oszacowaniu wpływu tego rodzaju środka na poprawę bezpieczeństwa ruchu można wykorzystać głównie wyniki badań międzynarodowych²³⁸. Sugerują one możliwość redukcji liczby wypadków z obrażeniami ciała o ok. 10–35%.

W przypadku Polski z wyników szerszych badań w tym zakresie²³⁹ wynika, że po wprowadzeniu stref z ograniczeniem prędkości 30 km/h i środków uspokojenia, można oczekiwać redukcji wypadków z ofiarami śmiertelnymi o 37%, a z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi razem o 27%.

Zmiany ograniczeń prędkości mogą obejmować wyznaczone odcinki dróg lub powszechną zmianę dopuszczalnej prędkości w odniesieniu do wybranych kategorii dróg na całej sieci, np. obniżenie dopuszczalnej prędkości z 90 do 80 km/h na jednojezdniowych drogach zamiejskich. W takim przypadku wpływ na redukcję liczby wypadków i ich ofiar będzie zależny od rzeczywistej zmiany w zachowaniu się kierujących pojazdami, a nie od formalnej zmiany wartości ograniczenia. W oszacowaniu efektów takich zmian można wykorzystać model VTI²⁴⁰, ale w uproszczeniu można

²³⁵ A. Høye, R. Elvik, *Trafikksikkertheshandboken*, TØI, www.tshandbok.no.

²³⁶ S. Gaca., M. Kieć, K. Jamroz i in., *Badania skuteczności środków zarządzania prędkością i ich wyniki*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Raport z badań, 2016.

²³⁷ A. Høye, R. Elvik, op. cit.

²³⁸ *CMF Crash Modification factors*, Clearinghouse, www.cmfclearinghouse.org/resources_hsm.cfm; R. Elvik, A. Høye, T. Vaa, i in., *The Handbook of Road Safety Measures: Second Edition*, Emerald Group Publishing, 2009; A. Høye, R. Elvik, op. cit.

²³⁹ S. Gaca, M. Kieć, K. Jamroz i in., *Badania skuteczności środków zarządzania prędkością i ich wyniki*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Raport z badań, 2016.

²⁴⁰ M. H. Cameron, R. Elvik, *Nilsson's Power Model connecting speed and road trauma: Applicability by road type and alternative models for urban roads*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 42 (2010).

przyjąć, że każde zmniejszenie prędkości średniej o 1 km/h spowoduje redukcję liczby ofiar śmiertelnych wypadków o 5%.

W Polsce przeprowadzono wrywkowe badania wpływu zmiany ograniczeń prędkości na jej rzeczywistą redukcję i stwierdzono, że wprowadzenie lokalnego ograniczenia prędkości powodowało zmniejszenie wartości prędkości średniej przeciętnie od 4,4 km/h do 11,9 km/h w zależności od wartości ograniczenia (od 6,8% do 13%)²⁴¹.

Efektom stosowania **zmiennych ograniczeń prędkości i wyświetlania zalecanych prędkości** jest zwykle większa jednorodność prędkości w strumieniu pojazdów w dostosowaniu do aktualnych warunków ruchu, co poprawia jego bezpieczeństwo. Stosowanie takich znaków zmniejsza średnio liczbę wypadków o 16%²⁴². Natomiast **zmiennie ograniczenia prędkości z dodatkowymi ostrzeżeniami o trudnych warunkach pogodowych lub drogowych** (głównie mgła lub śliska nawierzchnia) zmniejszają liczbę wypadków średnio o 29%. Podane wartości dotyczą odcinków z oddziaływaniem wymienionego oznakowania.

8.2.3. Inne środki nadzoru

Spośród innych środków nadzoru wskazanych w krajowych programach BRD wymienić należy **nadzór nad niebezpiecznymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego obejmującymi wjazd na sygnale czerwonym, jazdę pod wpływem środków odurzających, używanie urządzeń rozpraszających uwagę, kontrolę stosowania urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach oraz kontrolę stanu technicznego pojazdów.**

W Polsce ww. środki nadzoru są ujmowane w następujących filarach NPBRD:

- **Bezpieczny człowiek** – jako kierunek działań „nadzór” obejmujący: prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji; prowadzenie pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne, niestosowanie lub nieprawidłowe stosowanie pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorowerystów i motocyklistów; intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych, sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów).
- **Bezpieczny pojazd** – jako kierunek działań „nadzór” obejmujący: intensyfikację nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych; intensyfikację oraz optymalizację działań Policji i Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów.

W Norwegii środki nadzoru inne niż zarządzanie prędkością są elementami 5 z 23 obszarów interwencji ujętych w programie BRD. Należą do nich:

- **stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci** – Policja będzie prowadzić kontrolę stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach; *Trygg*

²⁴¹ S. Gaca, M. Kieć, K. Jamroz i in., *Badania skuteczności...*

²⁴² A. Høyve, R. Elvik, op. cit.

Trafikk, we współpracy z Policją, co 2 lata będzie przeprowadzał badania kontrole dotyczące stosowania środków ochrony dzieci;

- **jazda pod wpływem środków odurzających, w tym alkoholu** – Policja ma obowiązek przeprowadzić wstępne badanie pod kątem prowadzenia pod wpływem alkoholu w odniesieniu do wszystkich kierowców zatrzymanych podczas kontroli drogowej; Policja zaostrzy procedury sprawdzania obecności narkotyków u wszystkich kierowców biorących udział w wypadkach;
- **rozproszenie uwagi** – Policja będzie w dalszym ciągu koncentrować się na zagrożeniach związanych z rozproszenia uwagi i będzie przeprowadzać kontrole skupiające się szczególnie na wykroczeniach w postaci korzystania z telefonów komórkowych;
- **drogowe przewozy towarowe** – kontrole w transporcie towarowym m.in. stanu technicznego pojazdów, wyposażenia zimowego, zabezpieczenia ładunku oraz czasu pracy i odpoczynku;
- **wykorzystanie nowych technologii** – SV będzie wykorzystywać znane rozwiązania ITS w istniejącej sieci drogowej w celu ograniczenia wypadków, zwłaszcza na sieci autostrad o dużym natężeniu ruchu.

8.2.4. Skuteczność innych środków nadzoru

Intensyfikacja nadzoru prowadzonego przez Policję może zwiększyć powszechność **zapinania pasów bezpieczeństwa** przez kierujących pojazdami i pasażerów. Wpływ takich zachowań na bezpieczeństwo ruchu może być szacowany pośrednio przez porównanie ryzyka osób niezapinających pasów w stosunku do osób z zapiętymi pasami. Źródła norweskie zawierają szacunki wskazujące, że ryzyko udziału w wypadkach śmiertelnych u osób niezapinających pasów bezpieczeństwa jest 8,3 razy większe w porównaniu z osobami zapinającymi pasy bezpieczeństwa, a w przypadku ryzyka uczestniczenia w wypadkach skutkujących poważnymi obrażeniami ciała jest ono 5,2 razy wyższe u osób bez pasów bezpieczeństwa w stosunku do osób z zapiętymi pasami bezpieczeństwa²⁴³.

Wpływ kontroli zawartości **alkoholu** we krwi na zmiany częstości wypadków był przedmiotem badań w różnych krajach przed 2010 r.²⁴⁴ Na podstawie metaanalizy stwierdzono, że w rejonach, w których prowadzono kontrole zawartości alkoholu we krwi, liczba wypadków spadła średnio o 14%.

Średnie ryzyko względne wypadków z obrażeniami ciała podczas prowadzenia pojazdu pod wpływem **środków odurzających** (ryzyko odniesione do kierującego bez wpływu środków odurzających) zależy od rodzaju narkotyku i może się zmieniać średnio od 1,59 do 8,98. W przypadku ostrego zatrucia środkiem odurzającym może być ono znacznie większe.

We wspomnianej metaanalizie oszacowano, że średnie względne ryzyko wypadku w czasie korzystania z **telefonu komórkowego** w czasie jazdy wynosi 2,92. Różni się ono w zależności od ciężkości wypadku i wynosi 9,29 w przypadku wypadków śmiertelnych, 4,10 w przypadku wypadków

²⁴³ A. Høy, *How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 88/2016.

²⁴⁴ A. Erke, C. Goldenbeld, T. Vaa, *The effects of drink-driving checkpoints on crashes – A meta-analysis*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 41(5)/2009.

z obrażeniami ciała i 2,47 w przypadku kolizji. Pokazuje to istotne znaczenie kontroli prowadzących do eliminowania przypadków korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami.

Poza ukierunkowanymi kontrolami należy wspomnieć także o **ogólnej kontroli podczas patrolowania dróg przez policjantów**. W czasie patrolowania funkcjonariusze Policji reagują na każdy rodzaj wykroczenia, które zauważą, np. niezastosowanie się do obowiązku ustąpienia pierwszeństwa, niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej, nieprawidłowe wyprzedzanie, przekroczenie prędkości dopuszczalnej lub inne naruszenia przepisów ruchu drogowego. Jest niewiele badań dotyczących wpływu patrolowania dróg na bezpieczeństwo ruchu, ale np. te norweskie potwierdzają one ogólny trend zmniejszania liczby wypadków wraz ze wzrostem intensywności patrolowania dróg²⁴⁵. Od lat 70. XX w. wykonano jedynie pojedyncze badania wskazujące na pozytywny wpływ zwiększenia udziału obecności Policji na drodze na BRD. Z tych badań wynika, że generalnie patrolowanie dróg przez Policję zmniejsza ogólną liczbę wypadków średnio o 9%, a zwiększenie patroli o 50% może zmniejszyć liczbę wypadków z obrażeniami ciała o ok. 2%. Badając wpływ regulacji dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi na ruch drogowy, stwierdzono m.in., że pewien poziom kontroli policyjnej jest niezbędnym warunkiem wstępnym, aby limity zawartości alkoholu we krwi przyniosły skutek i aby efekt ten utrzymywał się w czasie. Nie jest to jednak ocena ilościowa.

8.2.5. Wdrażanie działań związanych z zarządzaniem ruchem i nadzorem

Działania związane z zarządzaniem ruchem i nadzorem zawierają środki, których wdrożenie wymaga niekiedy współpracy różnych instytucji, a szczególnie służb kontrolnych i zarządzających infrastrukturą drogową. W takich przypadkach ważne jest wskazanie instytucji wiodącej, która będzie koordynować wdrożenia. W tabeli obok zamieszczono zestawienie przedmiotowych działań z ich przypisaniem do umownie określonych grup wykazujących podobieństwo w polskim i norweskim programie BRD oraz ze wskazaniem jednostek realizujących. Zamieszczone w tabeli działania w przypadku Polski zaczerpnięto z programów wieloletniego do 2030 r. i realizacyjnego w latach 2024–2025.

Program realizacyjny w latach 2024–2025, który jest szczegółowym zapisem zadań wraz z podaniem instytucji odpowiedzialnych i wskazaniem sposobu finansowania, obejmuje tylko część działań z programu wieloletniego do 2030 r. Dlatego w tabeli, w opisie finansowania niektórych działań, mogą się pojawiać informacje o charakterze założeń, które mogą ulec zmianie. W przypadku Norwegii dane pochodzą z realizacyjnego programu BRD na lata 2022–2025.

Porównanie informacji o środkach zarządzania ruchem i nadzoru ujętych w programach BRD w Polsce i Norwegii potwierdza dużą zgodność działań w tym zakresie i podobne zaangażowanie Policji w odniesieniu do nadzoru nad ruchem drogowym. Równocześnie można zauważyć niewspółmiernie duże w stosunku do warunków w Polsce zaangażowanie norweskiego SV we wspieranie i organizację nadzoru związanego z zarządzaniem prędkością.

²⁴⁵ A. Høy, R. Elvik, op. cit.

Tabela 35. Zestawienie działań i środków zarządzania ruchem oraz nadzoru, występujących w programach BRD w Polsce i Norwegii

Grupa działań		Polska	Norwegia
Środki związane z zarządzaniem prędkością	Usprawnienia legislacyjne i organizacyjne zarządzania prędkością	<p>Optymalizacja systemu nadzoru nad przekraczaniem prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KRBRD.</p> <p>Finansowanie: nie określono, legislacja bez kosztów.</p>	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.
		<p>Modyfikacja i optymalizacja systemu penalizacji za wykroczenia związane z przekraczaniem prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Sprawiedliwości.</p> <p>Finansowanie: legislacja bez kosztów.</p>	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.
		<p>Ujednolicenie zasad stosowania ograniczeń prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: legislacja bez kosztów.</p>	<p>Systemowe ustanawianie ograniczeń prędkości (regulacje prawne).</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV.</p> <p>Finansowanie: legislacja bez kosztów.</p>
		<p>Uporządkowanie kompetencji instytucji odpowiedzialnych za nadzór nad prędkością.</p> <p>Jednostka wdrażająca: nie określono.</p> <p>Finansowanie: legislacja bez kosztów.</p>	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	<p>Przeglądy dróg w celu identyfikacji odcinków o rozwiązaniach zachęcających do jazdy z niebezpieczną prędkością.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV.</p> <p>Finansowanie: własne środki budżetowe SV.</p>
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	<p>Przeprowadzenie ankiety mającej na celu identyfikację dróg krajowych i powiatowych spełniających kryteria automatycznego egzekwowania prędkości na odcinkach lub punktowej.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV we współpracy z Policją.</p> <p>Finansowanie: SV.</p>

Grupa działań		Polska	Norwegia
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	Przygotowanie kompleksowej strategii i planu skuteczniejszego wykorzystania automatycznego egzekwowania prędkości. Jednostka wdrażająca: Policja we współpracy z SV. Finansowanie: środki budżetowe Policji.
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	Prace nad wdrożeniem cyfrowego wystawiania i przyjmowania mandatów. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: nie określono.
	Przekształcenia infrastruktury drogowej	Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania hierarchicznej struktury. Jednostki wdrażające: GDDKiA, zarządcy dróg samorządowych. Finansowanie: środki budżetowe państwa i samorządów.	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.
	Różne formy uspokojenia ruchu związane z zarządzaniem prędkością	Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych, wdrożenie środków uspokojenia ruchu. Jednostki wdrażające: GDDKiA, zarządcy dróg samorządowych. Finansowanie: środki budżetowe państwa i samorządów.	Obszarowe ograniczenia prędkości w miejscowościach z przekształceniami sieci ulic lub bez takich przekształceń. Jednostka wdrażająca: Powiaty, Gminy. Finansowanie: środki budżetowe własne i dotacje państwowe.
	Nowe technologie w zarządzaniu prędkością	Wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością Jednostka wdrażająca: zarządcy dróg. Finansowanie: środki zarządców dróg.	Wykorzystywanie znanych rozwiązań ITS w istniejącej sieci drogowej w celu ograniczenia wypadków, zwłaszcza na sieci autostrad o dużym natężeniu ruchu (w tym zarządzanie prędkością). Jednostka wdrażająca: SV. Finansowanie: SV.
Rozbudowa automatycznego systemu nadzoru nad prędkością Jednostka wdrażająca: GITD. Finansowanie: środki budżetowe Inspekcji Transportu Drogowego.		Lokalne i odcinkowe automatyczne kontrole prędkości. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: budżet Policji.	

Grupa działań		Polska	Norwegia
Inne środki nadzoru	Kontrola kierowania pod wpływem środków odurzających	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	Przeprowadzanie wstępnych badań pod kątem prowadzenia pod wpływem alkoholu w odniesieniu do wszystkich kierowców zatrzymanych podczas kontroli drogowej. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: budżet Policji.
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	Zaostrzenie procedury sprawdzania obecności narkotyków u wszystkich kierowców biorących udział w wypadkach. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: budżet Policji.
		Kontrola prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji. Jednostka wdrażająca: KGP – Policja. Finansowanie: środki budżetowe Policji.	Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.
	Kontrola rozproszenia uwagi przez kierujących pojazdami	Kontrola prowadzenia pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne. Jednostka wdrażająca: KGP – Policja. Finansowanie: środki budżetowe Policji.	Koncentrowanie działań na zagrożeniach związanych z rozproszeniem uwagi i przeprowadzanie kontroli skupiających się szczególnie na wykroczeniach dotyczących korzystania z telefonów komórkowych. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: budżet Policji.
	Kontrola stosowania pasów i innych zabezpieczeń w pojazdach	Kontrola niestosowania lub nieprawidłowego stosowania pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorowerystów i motocyklistów. Jednostka wdrażająca: KGP – Policja. Finansowanie: środki budżetowe Policji.	Kontrola stosowania pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Jednostka wdrażająca: Policja. Finansowanie: budżet Policji.
		Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.	Przeprowadzanie co 2 lata badań kontrolnych dotyczących stosowania środków ochrony dzieci.

Grupa działań		Polska	Norwegia
			<p>Jednostka wdrażająca: Trygg Trafikk we współpracy z Policją.</p> <p>Finansowanie: środki Trygg Trafikk.</p>
Tradycyjny nadzór prowadzony przez Policję	<p>Stacjonarne lokalne kontrole prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP – Policja.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji.</p>	<p>Stacjonarne lokalne kontrole prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Policja.</p> <p>Finansowanie: budżet Policji.</p>	
	<p>Mobilne kontrole prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP – Policja.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji.</p>	<p>Mobilne kontrole prędkości.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Policja.</p> <p>Finansowanie: budżet Policji.</p>	
	<p>Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP – Policja.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji.</p>	<p>Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.</p>	
	<p>Sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzatogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów).</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP – Policja.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji.</p>	<p>Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.</p>	
Kontrola stanu i wyposażenia pojazdów	<p>Intensyfikacja nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych w pojazdach.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP/GITD.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji i ITD.</p>	<p>Kontrole w transporcie towarowym m.in. stanu technicznego pojazdów, wyposażenia zimowego, zabezpieczenia ładunku oraz czasu pracy i odpoczynku.</p> <p>Jednostki wdrażające: SV, Norweska Inspekcja Pracy, Norweski Urząd Celny, Norweska Agencja Podatkowa, Policja.</p> <p>Finansowanie: środki własne jednostek kontrolujących.</p>	

Grupa działań		Polska	Norwegia
		<p>Intensyfikacja oraz optymalizacja działań Policji i Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów.</p> <p>Jednostka wdrażająca: KGP/GITD.</p> <p>Finansowanie: środki budżetowe Policji ITD.</p>	<p>Brak tak bezpośrednio sformułowanego działania.</p>

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

8.3. Działania infrastrukturalne wynikające z krajowych i lokalnych programów BRD

8.3.1. Charakterystyka działań i ich powiązania z priorytetami w programach BRD

Jednym z podstawowych czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu jest **jakość infrastruktury drogowej**, często powiązana z rozwiązaniami w zakresie zarządzania prędkością. Jak wykazują wyniki badań norweskich²⁴⁶, działania prowadzone w programach BRD dotyczące infrastruktury drogowej i powiązane z zarządzaniem prędkością, które skutkują niższymi prędkościami, mogą wpływać na redukcję liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych nawet o ok. 43%. Dlatego jednym z priorytetów NPBRD są działania związane z „bezpieczną drogą”, które powinny zapewnić wysoki poziom BRD wszystkim użytkownikom dróg w powiązaniu z obniżeniem faktycznej prędkości pojazdów z uwzględnieniem standardu infrastruktury drogowej w danym miejscu, co istotnie powinno przyczynić się do zmniejszenia ciężkości wypadków.

Filar NPBRD „bezpieczna droga” zakłada działania w trzech priorytetach:

1. Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, który obejmuje m.in. działania związane z:
 - identyfikacją dróg o dużym zagrożeniu,
 - analizą i weryfikacją otoczenia drogi pod kątem rozwiązań bezpiecznych i „wybaczących” błędy,
 - monitoringiem zachowań uczestników ruchu drogowego.

W priorytecie tym uwzględnione są również działania infrastrukturalne o największym potencjale redukcji zagrożenia w ruchu drogowym obejmujące stosowanie środków:

- uspokojenia ruchu;
- redukujących ciężkość wypadków, związanych z tzw. „niewybaczącym” otoczeniem drogi;
- redukujących liczbę wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów;
- redukujących liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów.

2. Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania BRD, który obejmuje działania związane z:
 - upowszechnianiem i wdrażaniem niezależnych procedur audytu BRD oraz optymalizacją metod przeglądu dróg;
 - rozwojem kompleksowych rozwiązań ITS w systemie zarządzania ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

²⁴⁶ R. Elvik, A.K. Høy, *Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?*, TØI-rapport 1816/202.

3. Usprawnienie systemu zarządzania prędkością, który obejmuje działania związane z:

- ujednoczeniem zasad stosowania ograniczeń prędkości;
- wykorzystaniem rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością;
- wdrażaniem nowoczesnych technologii wspomagających zarządzanie prędkością.

W filarze „bezpieczna droga” znajdują się nie tylko działania infrastrukturalne, ale również działania w wymiarze zarządzania, nadzorowania i edukacji. Jednakże główne działania infrastrukturalne zapisane w NPBRD odnoszą się do priorytetu zmniejszenia ciężkości wypadków drogowych w filarze „bezpieczna droga”. Dodatkowo działania infrastrukturalne zawarte są również w filarze „bezpieczny człowiek”, gdzie uwzględniono działania w ramach priorytetów:

1. kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, który obejmuje m.in. działania związane z: wdrożeniem środków uspokojenia ruchu, strefowaniem prędkości w obszarach zabudowanych i przekształcaniem sieci drogowej i ulicznej w celu uzyskania hierarchicznej struktury;
2. ochrona uczestników ruchu drogowego, obejmująca m.in. działania związane z: wdrożeniem drogowych środków ochrony uczestników ruchu oraz rozwojem i upowszechnianiem środków uspokojenia ruchu,

które również mogą być realizowane poprzez zmianę/poprawę infrastruktury.

Przy okazji realizacji zadań infrastrukturalnych należy pamiętać o powiązaniu ich z działaniami legislacyjnymi, edukacyjnymi oraz o niezbędnym transferze wiedzy w zakresie stosowanych rozwiązań, gwarantujący maksimum skuteczności względem ponoszonych nakładów, który powinien dotyczyć:

- najskuteczniejszych typowych i nietypowych infrastrukturalnych środków poprawy BRD, wraz z oceną skuteczności wybranych rozwiązań w uwarunkowaniach krajowych;
- badań nad oceną skuteczności wpływu różnych elementów infrastruktury drogowej na BRD wraz z rozwojem modeli prognozowania BRD;
- badań w kluczowych obszarach BRD z uwzględnieniem istniejących rozwiązań infrastruktury drogowej (niechronieni użytkownicy dróg, otoczenie drogi, ciężkości zdarzeń, etc.).

Działania powiązane z infrastrukturą, ale związane z zarządzaniem i nadzorem ruchu zostały opisane w rozdziale 8.2.

Rozwiązania infrastrukturalne stosowane w Polsce obejmują głównie 6 grup działań:

1. **Uzupełnienie sieci autostrad.**
2. **Rozbudowa sieci dróg z pasem dzielącym eliminującym ryzyko zderzeń czołowych (drogi ekspresowe).**
3. **Budowa obwodnic miejscowości.**

4. **Budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich** (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających BRD np. chodniki w miejsce istniejących obiektów niespełniających parametrów technicznych i bezpieczeństwa.
5. **Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem na obiektach inżynierskich.**
6. **Kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy lub przebudowy drogi**, np.: poszerzenie jezdni, korekta łuków poziomych, likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, przebudowa skrzyżowań w tym np. budowa pasów do skrętu w lewo, budowa rond, budowa chodników, budowa dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów, budowa zatok autobusowych.

W Norwegii działania infrastrukturalne są ujęte w Narodowym Programie Transportowym na lata 2022–2033, jako działania pod tytułem „Środki bezpieczeństwa ruchu na drogach i w infrastrukturze” i „Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów na obszarach miejskich” oraz w programie poprawy BRD, jednakże są realizowane w dużo mniejszym zakresie niż w Polsce. W norweskim programie BRD infrastrukturze dedykowany jest jeden obszar działań („Zderzenia czołowe i wypadnięcia z drogi”). Ponadto działania infrastrukturalne wchodzą w zakres innych obszarów i znajdują się w 4 z 22 obszarów interwencji obejmujących następujące grupy działań:

1. **Uzupełnienie sieci autostrad.**
2. **Rozbudowa sieci dróg z pasem dzielącym, eliminującym ryzyko zderzeń czołowych.**
3. **Modernizacja tuneli o długości powyżej 500 m** w celu ich dostosowania do nowych wymagań BRD.
4. **Rozwiązania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo w drodze do szkoły i w jej otoczeniu** w ramach kompleksowych programów „Strefa serca – Hjertesone” oraz **lokalne interwencje** obejmujące: budowę przejść dla pieszych w różnych poziomach, budowę chodników, budowę i wyznaczanie dróg dla rowerów na jezdniach, poprawę standardu technicznego krytycznych odcinków dróg, usuwanie przeszkód z otoczenia dróg, korekty łuków poziomych, budowę rond.

8.3.2. Wdrażanie działań związanych z infrastrukturą

Działania związane z infrastrukturą realizowane są głównie przez zarządców dróg krajowych i samorządowych. W tabeli obok zamieszczono zestawienie przedmiotowych działań realizowanych w obu krajach. Te realizowane w Polsce zaczerpnięto z Raportu KRBRD (*Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.*) oraz programów wieloletniego do 2030 r. i realizacyjnego w latach 2023–2025. Program realizacyjny w latach 2024–2025, który jest szczegółowym zapisem zadań wraz z podaniem instytucji odpowiedzialnych i wskazaniem sposobu finansowania, obejmuje tylko część działań z programu wieloletniego do 2030 r. Dlatego w tabeli, w opisie finansowania niektórych działań, mogą się pojawiać informacje o charakterze założeń, które mogą ulec zmianie. W przypadku Norwegii dane pochodzą z realizacyjnego programu BRD na lata 2022–2025.

Tabela 36. Zestawienie działań infrastrukturalnych występujących w programach BRD w Polsce i Norwegii

Polska	Norwegia
<p>Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA</p> <p>Wskaźnik produktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km], b) liczba zakończonych zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt.]. <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa.</p>	<p>Działania na rzecz bezpiecznej trasy szkolnej i transportu szkolnego</p> <p>Rozwiązania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo w drodze do szkoły i w jej otoczeniu w ramach kompleksowych programów „Strefa serca – Hjertesone”.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV, gminy, Norweska Agencja Środowiska.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa, gminy.</p>
<p>Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024</p> <p>Wskaźnik produktu: Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych poprawiających BRD, realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 [szt.].</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: Krajowy Fundusz Drogowy, Budżet Państwa (finansowanie prac przygotowawczych).</p>	<p>Działania na rzecz pieszych i rowerzystów</p> <p>Realizacja zadań zapewniających poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.</p> <p>Realizacja zadań zapewniających ograniczenie wypadków związanych z mikromobilnością.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV, gminy.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa, gminy.</p>
<p>Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030</p> <p>Wskaźnik produktu: Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.].</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: Krajowy Fundusz Drogowy.</p>	<p>Działania na rzecz redukcji wypadków czółowych i wypadnięcia z drogi. Uzupelnienie sieci autostrad i rozbudowa dróg z pasami dzielącymi.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa.</p>
<p>Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)</p> <p>Wskaźnik produktu: Wykorzystanie funduszy.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.</p>	<p>Działania na rzecz bezpieczeństwa w tunelach</p> <p>Modernizacja tuneli o długości powyżej 500 m w celu ich dostosowania do nowych wymagań BRD.</p> <p>Jednostka wdrażająca: SV.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa.</p>
<p>Realizacja Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.</p> <p>Wskaźnik produktu: Łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S [km].</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Infrastruktury/DDP.</p> <p>Finansowanie: Krajowy Fundusz Drogowy, w tym środki UE.</p>	
<p>Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich</p> <p>Wskaźnik produktu: Liczba usytuowanych siatek pomiędzy pomostami obiektów inżynierskich.</p> <p>Jednostka wdrażająca: GDDKiA.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa.</p>	

Polska	Norwegia
<p>Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy” – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej</p> <p>Wskaźnik produktu: Liczba doposażonych przejść dla pieszych.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.</p> <p>Finansowanie: Fundusz Spójności/ Budżet Państwa.</p>	
<p>Działania na rzecz poprawy BRD realizowane w samorządach</p> <p>Wskaźnik produktu: Zrealizowana inwestycja.</p> <p>Jednostka wdrażająca: Samorzady, GDDKiA.</p> <p>Finansowanie: Budżet Państwa, UE, budżet samorządowy, Krajowy Fundusz Drogowy.</p>	

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

Porównując działania infrastrukturalne w obu państwach, w odniesieniu do **Polski** zauważyć można znacznie większe nakłady na infrastrukturę. Działania infrastrukturalne mają w dalszym ciągu bardzo duże znaczenie, co wynika z wciąż obserwowanych niekorzystnych polskich wskaźników BRD, w tym ciężkości wypadków. Dlatego planowane działania infrastrukturalne mają w pierwszej kolejności zredukować liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na drogach w Polsce.

Jednakże należy zauważyć, że w coraz większym stopniu polska infrastruktura spełnia wymagania bezpieczeństwa całego systemu transportowego, a jej poziom rozwoju i BRD jest brany pod uwagę nie tylko na etapie eksploatacji, ale również na etapie planistyczno-projektowym. Największy wpływ na zagrożenia występujące na drogach w Polsce ma w dalszym ciągu wielofunkcyjność dróg i ulic (brak hierarchizacji), skutkująca mieszaną strukturą pojazdów, użytkowników, brakiem strefowania przestrzeni i właściwej kontroli dostępności.

W **norweskim** programie BRD działania infrastrukturalne są znacznie ograniczone. W dużo większym zakresie realizowane są działania kompleksowe, np. poprzez powiązanie z nadzorem i edukacją, lub też łączące działania infrastrukturalne z innymi sektorami, np. „Strefy serca – Hjertesone”. Działania w programie BRD są w większym stopniu ukierunkowane na eksploatację. Należy również zwrócić uwagę, że zakres realizowanych programów infrastrukturalnych w Norwegii jest zaplanowany z uwzględnieniem możliwości finansowych instytucji wdrażających.

9

Rekomendacje

9..REKOMENDACJE

9.1. Rekomendacje zmian przepisów prawnych i struktur odpowiedzialnych za BRD

Przeprowadzona syntetyczna analiza prawnych aspektów systemu zarządzania BRD w Norwegii skłania do refleksji na temat tego, które z zastosowanych tam rozwiązań prawnych można byłoby przenieść na grunt polski. Ma to w szczególności znaczenie w tym zakresie, iż w Norwegii liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (21 os. / 1 mln mieszkańców) jest wciąż o ponad połowę niższa aniżeli w Polsce (50 os. / 1 mln mieszkańców)²⁴⁷.

Kwalifikację rozwiązań norweskich można podzielić na dwa obszary:

- rozwiązania częściowo znane polskim przepisom lub polskiemu systemowi zarządzania BRD lub podobne do rozwiązań polskich,
- rozwiązania zupełnie nieznanne polskim przepisom lub polskiemu systemowi zarządzania BRD.

Każde z nich może być przedmiotem debaty na temat możliwości aktualizacji obowiązujących w Polsce regulacji prawnych.

9.1.1. Rozwiązania częściowo znane polskim przepisom w obszarze BRD

(A) Rozwiązanie norweskie: wyodrębnienie wyspecjalizowanej Krajowej Policji Ruchu Drogowego (UP), która ponosi główną odpowiedzialność za sprawowanie kontroli ruchu drogowego i współpracę w obszarach BRD z Norweskim Krajowym Zarządem Dróg (SV).

W Polsce zadania te realizują wyodrębnione Wydziały Ruchu Drogowego w Komendach Powiatowych Policji, Wydziały Ruchu Drogowego w Komendach Wojewódzkich Policji oraz Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Należy jednak zwrócić uwagę, iż pracownicy Wydziałów Ruchu Drogowego są strukturalnie podlegli odpowiednim Komendantom Powiatowym lub Wojewódzkim Policji – struktura ta pokrywa się z ogólną strukturą Policji. Natomiast norweska UP jest odrębną instytucją, z odrębną strukturą, z dedykowanymi zadaniami w obszarze BRD.

(B) Rozwiązanie norweskie: powierzenie funkcji zarządu drogą i zarządzania ruchem na drogach jednemu organowi (odpowiednio: Gminie, Zarządowi Dróg Powiatowych lub *Statens vegvesen*).

W Polsce odpowiedzialność w obszarze BRD na poziomie organów administracji publicznej jest podzielona pomiędzy „zarządców dróg” i „organy zarządzające ruchem na drogach”. Nie ułatwia to współpracy i koordynacji działań w obszarze BRD, a wręcz prowadzi do licznych konfliktów.

²⁴⁷ Ranking EU Progress on Road Safety. European Transport Safety Council, 17th Road Safety Performance Index Report, June 2023., s. 50.

(C) Rozwiązanie norweskie: Znacznie mniejsza liczba znaków drogowych. Eliminacja zjawiska „przeznakowania” dróg. Istnienie indywidualnie tworzonych znaków drogowych przekazujących komunikaty związane z BRD.

Polskie drogi cechują się jedną z największych w Europie liczbą znaków drogowych. Polskie przepisy wymuszają także na organach zarządzających ruchem na drogach stosowanie w każdym przypadku odpowiedniego oznakowania, w sytuacji, gdy kierujący pojazdem samodzielnie mógłby ocenić geometrię drogi publicznej podczas wykonywanych manewrów w ruchu drogowym. Efektem tego jest „przeznakowanie” dróg, które nie sprzyja czytelności przedpoła kierowcy i koncentracji kierującego pojazdem, a wręcz go rozprasza. Na uwagę zasługuje możliwość tworzenia w Norwegii indywidualnych tablic (znaków) sytuowanych w pasie drogi publicznej, za pomocą których przekazywane są komunikaty związane ściśle z BRD.

(D) Rozwiązanie norweskie: Efektywny mechanizm wstrzymania robót drogowych zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W Polsce mechanizmy wstrzymania robót drogowych zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowemu są długotrwałe. Polska Policja, organy zarządzające ruchem na drogach i zarządcy dróg nie dysponują analogicznymi do norweskich mechanizmami prawnymi umożliwiającymi bezwzględne usunięcie wykonawcy robót drogowych w miejscu, w którym roboty te są niewłaściwie oznakowane.

(E) Rozwiązanie norweskie: Bardziej restrykcyjny system punktów karnych.

W Norwegii system nakładania punktów karnych jest bardziej restrykcyjny, głównie ze względu na trzyletni okres ich obowiązywania. System norweski kładzie nacisk na informowanie kierujących pojazdami o możliwości utraty prawa jazdy w przypadku osiągnięcia połowy dopuszczalnych punktów karnych. „Młodociani kierowcy” w okresie próbnym otrzymują podwójną liczbę punktów karnych.

(F) Rozwiązanie norweskie: Restrykcyjny mechanizm utraty uprawnień do prowadzenia pojazdów przy wykroczeniach związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości.

W polskim systemie czasowe zatrzymanie prawa jazdy na okres 3–6 miesięcy następuje dopiero po przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h w obszarze zabudowanym. W Norwegii analogiczna sankcja następuje już przy przekroczeniu prędkości o ponad 25 km/h i dotyczy zarówno obszaru zabudowanego jak i niezabudowanego. Przy przekroczeniach prędkości powyżej 50 km/h w Norwegii dochodzi do utraty uprawnień na okres 15–18 miesięcy oraz konieczności ponownego przystąpienia do państwowego egzaminu na prawo jazdy.

(G) Rozwiązanie norweskie: Rozbudowany system edukacji w zakresie BRD w szkołach publicznych. Możliwość zdobywania w szkole publicznej wiedzy niezbędnej do zdania egzaminu na prawo jazdy.

W norweskim systemie istnieje fakultatywny przedmiot „zasady ruchu drogowego”, w ramach którego można prowadzić zajęcia z zakresu podstawowych informacji dotyczących ruchu drogowego przygotowujących przyszłych kierowców. Młodzież korzystająca z tych zajęć uzyskuje

dotatkowe preferencje w przypadku przystąpienia do państwowego egzaminu na prawo jazdy (elementy motywujące i zachęcające).

9.1.2. Rozwiązania norweskie nieznane polskim przepisom w obszarze BRD

(A) Rozwiązanie norweskie: Takie same zasady ruchu na drogach publicznych i niepublicznych.

W Polsce istnieje pięć możliwych stanów faktycznych, w których zachowania kierującego pojazdem będą różnie interpretowane w zależności od statusu drogi, na której doszło do wykroczenia lub przestępstwa w ruchu drogowym. W Norwegii przepisy ruchu drogowego wynikające z ustawy Prawo o ruchu drogowym stosuje się do ruchu na drogach publicznych i niepublicznych, gdzie zwyczajowo odbywa się ruch drogowy. System polski działa dezorientująco na uczestników ruchu drogowego.

(B) Rozwiązanie norweskie: Osoby projektujące zmiany w stałej organizacji ruchu, mające wpływ na BRD, muszą mieć wykształcenie kierunkowe i stosowne doświadczenie.

W Polsce od osób projektujących zmiany w stałej organizacji ruchu oraz zatwierdzających zmiany stałej organizacji ruchu nie wymaga się żadnego doświadczenia ani uprawnień. W Norwegii osoby te muszą wylegitymować się ukończeniem studiów wyższych w dziedzinie inżynierii ruchu drogowego (lub innej zbliżonej), a przy bardziej skomplikowanych projektach – dodatkowym doświadczeniem ocenianym przez *Statens vegvesen*.

(C) Rozwiązanie norweskie: Dwukrotna nagana za nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego skutkuje brakiem możliwości nadzorowania robót drogowych przez okres 1 roku.

W Polsce brak jest analogicznych przepisów, a niewłaściwe oznakowanie robót drogowych wiąże się jedynie z mandatem karnym za popełnione wykroczenie. Prawidłowość oznakowania robót drogowych przez ich wykonawców jest marginalizowana. Mechanizm norweski motywuje do prawidłowego oznakowania prowadzonych robót drogowych, gdyż niewłaściwe ich oznakowanie wpływa negatywnie na życie zawodowe i osobiste osoby nadzorujące prace (kierownik robót, kierownik budowy).

(D) Rozwiązanie norweskie: Zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw i w miejscach publicznych (drogi, place, ulice, parki). Restrykcyjne godziny sprzedaży alkoholu w dniach tygodnia. Ograniczenie spożywania i degustacji alkoholu przez pasażerów w ruchu drogowym. Zakaz sprzedaży alkoholu w niedziele i święta. Alkohole wysokoprocentowe dostępne jedynie dla osób powyżej 20. roku życia.

W Polsce istnieją relatywnie niewielkie ograniczenia w dystrybucji i sprzedaży napojów alkoholowych (np. zakaz sprzedaży na terenie szkół czy lotnisk). W Norwegii funkcjonuje natomiast cały rozbudowany system skoncentrowany na eliminacji w możliwie najwyższym stopniu dostępności napojów alkoholowych, w szczególności dla kierujących pojazdami mechanicznymi (stacje paliw).

(E) Rozwiązanie norweskie: Wysokość mandatu karnego za wykroczenia w ruchu drogowym uzależniona od dochodów, statusu majątkowego i możliwości finansowych sprawcy.

W Polsce wysokość mandatów karnych jest określona w taryfikatorze mandatów (z możliwością zastosowania niewielkiego miarkowania kary przez organ sprawujący kontrolę ruchu drogowego lub sąd). W Norwegii zasadą jest wysokość mandatów uzależniona od dochodów (wyjątek stanowi mechanizm nakładania mandatów w trybie uproszczonym w stosunku do wybranych wykroczeń/przestępstw w ruchu drogowym). Motywuje to kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Nawet drobne przekroczenia prędkości lub jazda po użyciu alkoholu mogą skutkować nałożeniem mandatu karnego w wysokości od 84540 NOK (ponad 30 tys. zł) do nawet 300 tys. NOK (ponad 100 tys. zł). Sankcja jest zatem bardzo dotkliwa.

(F) Rozwiązanie norweskie: Kara bezwarunkowego pozbawienia wolności za jazdę pod wpływem alkoholu.

W Norwegii przestępstwo *Promillekjøring* („jazda po pijanemu”) w przypadku stężenia alkoholu we krwi powyżej 0,7‰ skutkuje koniecznością odbycia kary bezwarunkowego pozbawienia wolności (miesiąc lub dłużej). Oprócz samego faktu popełnienia przestępstwa osoba taka jest społecznie odbierana jako naruszająca wspólny *dugnad* w sferze BRD.

(G) Rozwiązanie norweskie: Nieuchronność kary. Automatyczna zamiana kary grzywny na karę pozbawienia wolności.

Egzekucja mandatów za popełnienie wykroczenia drogowego niejednokrotnie staje się nieskuteczna zarówno w Polsce jak i w Norwegii. W Norwegii w takich przypadkach składany jest automatycznie wniosek przez Narodową Norweską Agencję Windykacyjną (*Statens innkrevingsentral*) o automatyczną zamianę grzywny na karę pozbawienia wolności (bez udziału sądu lub innych instytucji). Sprawca jest następnie poszukiwany przez Policję celem odbycia tejże kary. Może on „wykupić” się poprzez uregulowanie mandatu karnego wraz z odsetkami i kosztami postępowania egzekucyjnego.

9.1.3. Rozwiązania możliwe do implementacji w Polsce mogące mieć największy wpływ na poprawę BRD

W przypadku decyzji o implementacji w Polsce, wszystkie rozwiązania norweskie opisane powyżej jako częściowo znane w polskich przepisach wymagają „miękkich” zmian legislacyjnych – w obrębie już istniejących instytucji i mechanizmów funkcjonujących w polskim systemie zarządzania BRD. Zmiany te wymagałyby jednak wprowadzenia modyfikacji na poziomie ustawowym, zmian stosownych rozporządzeń wykonawczych oraz zarządzeń Komendanta Głównego Policji lub Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W przypadku opisanych w poprzednim podrozdziale rozwiązań norweskich nieznanymi polskimi przepisom w zakresie BRD, większość z nich wymaga wprowadzenia nowych instytucji do polskiego systemu zarządzania BRD. Chodzi tutaj o:

- ustanowienie takich samych zasad ruchu na drogach publicznych i niepublicznych;
- wymóg posiadania wykształcenia kierunkowego i doświadczenia dla osób projektujących zmiany w stałej organizacji ruchu;
- wprowadzenie zakazu nadzorowania robót drogowych przez okres 1 roku przez osobę dwukrotnie ukaraną naganą za nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- znaczne ograniczenia w sprzedaży alkoholu;
- uzależnienie wysokości mandatu karnego za wykroczenia w ruchu drogowym od dochodów, statusu majątkowego i możliwości finansowych sprawcy;
- karę bezwarunkowego pozbawienia wolności za jazdę pod wpływem alkoholu.

Niektóre z tych rozwiązań (np. dwa pierwsze) wymagałyby gruntownego przebudowania zasad ogólnych ruchu drogowego (reguł) wynikających art. 1 i art. 10 polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustaw odwołujących się do tych regulacji (ustawa o drogach publicznych, innych ustaw strukturalnie powiązanych oraz szeregu rozporządzeń wykonawczych).

Rozwiązania dotyczące zakazu nadzorowania robót drogowych przez okres 1 roku przez osobę dwukrotnie ukaraną naganą za nieprawidłowe oznakowanie robót drogowych zagrażające BRD oraz wprowadzenia ograniczeń w sprzedaży alkoholu wymagają zupełnie odrębnego nowego ustawodawstwa i rozporządzeń wykonawczych.

Gruntownej przebudowy systemu karania kierujących pojazdami na poziomie Kodeksu Wykroczeń, Kodeksu Karnego, Kodeksu Postępowania w sprawach o wykroczenia oraz Kodeksu Postępowania Karnego wymagałoby rozwiązania zakładające:

- uzależnienie wysokości mandatu karnego za wykroczenia w ruchu drogowym od dochodów, statusu majątkowego i możliwości finansowych sprawcy;
- stosowanie kary bezwarunkowego pozbawienia wolności za jazdę pod wpływem alkoholu;
- nieuchronność kary – automatyczną zamianę kary grzywny na karę pozbawienia wolności.

Równoległe zmiany musiałyby zostać wprowadzone w ustawie o kierujących pojazdami i ustawie Prawo o ruchu drogowym. Ostatnie z rozwiązań z powyższego wypunktowania wyłamywałoby się także z zasady polegającej na tym, iż wymiar kary określony prawomocnym mandatem karnym lub prawomocnym orzeczeniem sądu nie może być zmieniany inaczej jak tylko w drodze odpowiedniego postępowania sądowego (np. w trybie wznowienia postępowania sądowego lub wzruszenia prawomocnie nałożonego mandatu karnego).

9.2. Rekomendacje w zakresie planowania i wdrażania środków poprawy BRD

Konstrukcja NPBRD 2021–2030 odpowiada ogólnym zasadom tworzenia tego typu programów, zgodnie z rekomendacjami WHO, OECD i wytycznymi Unii Europejskiej. Mimo tego, wskazać można również słabsze elementy tego programu, a także programów realizacyjnych, co wykazano częściowo w rozdziale 5 niniejszego opracowania oraz w innych opracowaniach o charakterze

eksperckim^{248, 249}. Dlatego wskazane jest wprowadzanie zmian – zarówno w programie krajowym, jak i w programach regionalnych BRD, a także w praktyce planowania szczegółowych rozwiązań w zakresie wdrażania środków poprawy BRD. W określeniu takich zmian, obok wyników własnych ocen i analiz, pomocne mogą być także doświadczenia wynikające z realizacji programu BRD w Norwegii.

Sformułowanie rekomendacji zmian dotychczasowej praktyki staje się łatwiejsze, jeśli wcześniej określi się ogólne cele, którym takie zmiany mają służyć. Głównym celem zmian i korekt dotychczasowego podejścia do programów BRD jest uczynienie ich bardziej skutecznymi, tj. o większym prawdopodobieństwie osiągnięcia wyznaczonych ambitnych celów ogólnych i szczegółowych wskaźników monitorowania realizacji programu.

Kluczowymi warunkami poprawnej konstrukcji programu o dużym prawdopodobieństwie sukcesu są:

- posiadanie **wiarygodnych źródeł** wiedzy o problemach BRD;
- **znajomość oczekiwanych skutków** planowanych, a następnie wdrażanych środków poprawy BRD;
- **wiedza na temat zmian procesów społeczno-gospodarczych** i ich wpływu na funkcjonowanie społeczeństwa oraz trendów zmian BRD;
- **identyfikacja potencjalnych konfliktów zakładanych celów programu BRD z innymi programami i oczekiwaniami społecznymi**, w tym z obciążeniem kosztami wdrażanych rozwiązań;
- **właściwa identyfikacja priorytetowych obszarów działań w celu poprawy BRD**, w tym poprawna identyfikacja grup ryzyka w stanie istniejącym i w przyszłości.

Nawet poprawnie skonstruowany program BRD nie doprowadzi do uzyskania wyznaczonych celów, jeśli nie będzie miał odpowiednio określonych **ram prawnych i organizacyjnych** oraz **zasad finansowania**.

Powyższe uwagi zawarto w celu ukierunkowania do formułowania rekomendacji zmian w zakresie planowania i wdrażania środków poprawy BRD w Polsce. Poniżej podano takie rekomendacje z ich ograniczeniem do zagadnień organizacyjno-prawnych. Zastosowano przy tym podział na rekomendacje, których wdrożenie wymaga zmian legislacyjnych i takie, które ich nie wymagają.

9.2.1. Rekomendacje wymagające zmian legislacyjnych

Poniżej wymieniono rekomendacje, z których część jest wprawdzie ujęta w NPBRD 2021–2030, ale nie zostały podjęte prace legislacyjne w celu ich praktycznego wdrożenia. Najważniejsze z nich to:

- **Odwotanie się do dalekosiężnych celów globalnych** (realizacja celów 3.6 i 11.2 Agendy 2030) i **europejskich** (wymagania Wizji Zero do 2050 r.) w polityce transportowej, strategiach rozwoju transportu, programach BRD i innych tego rodzaju dokumentach.

²⁴⁸ Raport końcowy z śródkresowego badania ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020, Instytut Badawczy IPC, Openfield, praca na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz SKBRD, Opole 2017.

²⁴⁹ Informacja o wynikach kontroli „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, KPB-4101-03-00/2013, Najwyższa Izba Kontroli. Warszawa 2014.

- **Powołanie na drodze ustawowej centralnej instytucji wykonawczej zarządzania BRD lub przypisanie takich kompetencji poszczególnym organom zarządzającym ruchem na drogach.** Wyposażenie tych jednostek w kompetencje oraz niezbędne narzędzia umożliwiające skuteczne działania z zakresu planowania, monitoringu, koordynacji, komunikacji oraz finansowania prowadzonych działań w zakresie BRD.
- **Przejęcie przez ww. centralną instytucję wykonawczą zarządzania zintegrowaną bazą danych o zdarzeniach drogowych i innych danych niezbędnych w kompleksowych analizach BRD.**
- **Wyłączenie Policji z obsługi kolizji o małych szkodach materialnych oraz zlokalizowanych poza drogami publicznymi, na parkingach.** Tego typu szkody powinny być załatwiane bezpośrednio przez uczestników zdarzenia oraz zakłady ubezpieczeń. Policja nie powinna być angażowana do obsługi tych zdarzeń, co przełożyłoby się na zwiększenie czasu sprawowania faktycznego nadzoru nad ruchem drogowym.
- **Zmiana zakresu kompetencji i składu Krajowej Rady BRD i Wojewódzkich Rad BRD** m.in. z ich poszerzeniem o organizacje pozarządowe oraz przedstawicieli jednostek naukowych zajmujących się aspektami BRD. Powołanie instytucji wykonawczej nie wyklucza istnienia Krajowej Rady BRD i Rad Wojewódzkich, ale miałyby one inny zakres zadań i odpowiedzialności. Krajowa Rada BRD powinna mieć zapewnione źródła finansowania umożliwiające prowadzenie prac studialnych i badań będących podstawą do wydawania zaleceń dobrej praktyki w działaniach na rzecz poprawy BRD.
- **Zobowiązanie na drodze ustawowej samorządów powiatowych do podejmowania systemowych działań na rzecz poprawy BRD,** m.in. poprzez tworzenie planów BRD.
- **Powołanie Krajowej Komisji Badań Wypadków Drogowych jako instytucji niezależnej,** zgodnie z wcześniej przedstawianymi kompetencjami²⁵⁰. Wymaga to jednocześnie określenia zakresu obowiązków takiej Komisji, bo nie jest możliwe objęcie szczegółowymi badaniami blisko 25 tys. wszystkich wypadków, ale jest to wykonalne w odniesieniu do wybranych wypadków poważnych (z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi).
- **Zmiany prawa zwiększające skuteczność egzekucji kar za wykroczenia drogowe,** a szczególnie kar nakładanych w ramach automatycznego systemu nadzoru.
- **Włączenie działalności inżynierskiej w zakresie sporządzania projektów organizacji ruchu do grupy zawodów regulowanych,** tj. wymagających uprawnień potwierdzających przedmiotowe kompetencje.
- **Zmiana modelu edukacji przedszkolnej i szkolnej, poprzez jej lepsze ukierunkowanie na kształtowanie kultury BRD,** co wymaga wskazania instytucji wiodących i zapewnienia narzędzi realizacji przydzielonych zadań.
- **Lepsza współpraca pomiędzy interesariuszami zaangażowanymi w realizację programów BRD na wszystkich szczeblach** (krajowym, regionalnym, lokalnym), w szczególności pomiędzy zarządzającymi drogami a zarządzającymi ruchem.

²⁵⁰ Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu. Synteza, red. K. Krystek, Warszawa – Gdańsk 2011.

9.2.2. Rekomendacje nie wymagające zmian legislacyjnych

Poniżej wymieniono rekomendacje zmian dotyczących głównie zasad formułowania zadań w programach BRD i sposobów ich realizacji. Zmiany te dotyczą:

- **Wzmocnienia roli Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SRT) jako nadrzędnej wytycznej tworzenia programów BRD.** W długookresowej SRT bardziej wyraźnie należy określić wizję i cele strategiczne związane z BRD, w tym określone ilościowo. Tak uszczegółowiona SRT byłaby formalną podstawą do tworzenia Narodowego Programu BRD i strategii oraz programów sektorowych z uwzględnieniem komponentu BRD.
- **Wdrożenia polityki BRD opartej w większym stopniu na wynikach badań,** zidentyfikowanych celach, na bardziej szczegółowym planowaniu środków BRD i osadzonej w ramach instytucjonalnych, zapewniających konsensus (na poziomie rządowym i samorządowym) w sprawie ustalania celów i zapewniania środków na ich realizację.
- **Opracowania strategii i uruchomienia programów badawczych kompleksowo obejmujących problematykę BRD,** tj. w ramach systemu „człowiek – pojazd – droga – otoczenie” wraz z interakcjami pomiędzy elementami tego systemu. Wyniki badań nie tylko opisujących stan istniejący, ale także wyjaśniających uwarunkowania identyfikowanych problemów BRD i prognozy ich zmian będą tworzyć lepszą niż dotychczas bazę wiedzy do planowania środków poprawy BRD w warunkach krajowych.
- **Uregulowania w Polsce definicji ofiar rannych potwierdzonych medycznie,** bazującego na doświadczeniach wielu krajów (np. zastosowanie klasyfikacji obrażeń AIS). Brak jednoznacznych kryteriów różnych kategorii ofiar rannych powoduje problemy w analizach i ocenie poziomu BRD w Polsce.
- **Powierzenia zadań w zakresie pełnionym przez norweski Instytutu Ekonomiki Transportu (TØI) wybranej jednostce lub grupie jednostek prowadzącej kompleksowe badania w zakresie realizacji programu BRD,** w tym dotyczących skuteczności wdrażanych środków poprawy BRD, uwarunkowań i monitoringu programu we wszystkich grupach interwencji lub zaplanowania programu badawczego realizującego wyżej wymienione cele.
- **Opracowania podręczników, katalogów i przykładów dobrych praktyk, popartych badaniami,** pokazujących skuteczność i efektywność stosowanych działań i usprawnień BRD, z wykorzystaniem metodyki i doświadczeń norweskich.
- **Opracowania podręczników prowadzenia audytu BRD i inspekcji BRD oraz zalecenie prowadzenia audytu i inspekcji w zespołach z liderem** (spełniającym specjalne wymagania) z wykorzystaniem doświadczeń norweskich ukierunkowanych na eksploatację infrastruktury drogowej.
- **Prowadzenia pogłębionych analiz ciężkich wypadków** (z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi) **okresowo** (co 1–3 lata) w celu uzyskania prawidłowej wiedzy o głównych przyczynach takich wypadków drogowych i o tym, kto jest za nie odpowiedzialny oraz **stworzenia bazy wiedzy na temat priorytetów działań Policji** i innych środków zapobiegawczych w kolejnym roku lub przygotowywanym programie BRD.
- **Rozwoju kultury BRD wśród polityków, instytucji (w tym Policji), organizacji i osób prywatnych** zajmujących się BRD, promujących wymagania stawiane przez Wizję Zero oraz

nadanie wysokich priorytetów działaniom i środkom usprawniającym, które mają największy wpływ na BRD.

- **Opracowania modelu i rozwoju różnych form edukacji ciągłej w grupach docelowych obejmujących dorosłych uczestników ruchu drogowego.** Formy edukacji powinny być dostosowane do specyfiki grup docelowych i problemów BRD identyfikowanych w tych grupach. Wspomagającą rolę w takiej edukacji mogą odgrywać organizacje pozarządowe i stowarzyszenia powiązane z problematyką BRD.
- **Lepszego dopasowania planowanych środków poprawy BRD do specyfiki zachodzących zmian pokoleniowych w polskim społeczeństwie oraz zmian technologicznych.** Dotyczy to m.in. konieczności zmian metod edukacji i rozszerzenia związanych z nią instytucji i organizacji (organizacje pozarządowe, stowarzyszenia lokalne, stowarzyszenia zawodowe), a także zmian we flocie pojazdów oraz wyposażenia technicznego dróg ułatwiającego jazdę kierowcom i pojazdom autonomicznym.
- **Działań Policji związanych z BRD, które powinny wynikać z dokumentów krajowych (strategie rozwoju transportu i programy BRD) oraz podstawowej strategii Policji w zakresie zapobiegania przestępczości,** polegającej na odstraszeniu i ujawnianiu poważnych wykroczeń drogowych, które mogą spowodować duże szkody społeczne i ekonomiczne oraz na wynikach identyfikacji nowych zagrożeń i okresowych badań, analiz i ocen skuteczności stosowanych środków.
- **Lepszego zarządzania bezpieczeństwem,** obejmującego m.in.: ustalenie wspólnej polityki bezpieczeństwa, podział ról, zadań i obowiązków wśród interesariuszy, systemy raportowania, metody oceny ryzyka, szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, procedury bezpieczeństwa i wskaźniki monitorowania poziomów bezpieczeństwa z uwzględnieniem cyklu życia sieci dróg.
- **Promocji działań na rzecz BRD na szczeblu samorządów (gmin i powiatów) przez wprowadzenie na wzór norweski certyfikacji „gmin bezpiecznych w ruchu drogowym” i ich finansowe wspieranie w realizacji lokalnych programów BRD** (działanie systemowe z ustalonymi regułami – opisane w przykładach dobrych praktyk zawartych w załącznikach).
- **Lepszego wykorzystania potencjału organizacji pozarządowych,** Polskiego Kongresu Drogowego, stowarzyszeń zawodowych, stowarzyszeń emerytów, organizacji młodzieżowych, stowarzyszeń użytkowników rowerów, klubów ekologicznych itp. w podziale zadań i ich realizacji. Organizacje pozarządowe, fundacje i inne stowarzyszenia z reguły skupiają osoby zaangażowane w prace na rzecz rozwiązywania problemów związanych z profilem danej organizacji, wśród których często pojawia się bezpieczeństwo i szeroko rozumiany komfort życia. Ich doświadczenie może być wykorzystywane głównie w działaniach edukacyjnych, promocji kultury bezpieczeństwa, identyfikowaniu zagrożeń, a także w podnoszeniu wiedzy specjalistycznej np. w środowisku projektantów i zarządzających ruchem drogowym. Jest to szczególnie istotne na poziomie pracy samorządów lokalnych i edukacji szkolnej. Dotychczasowe uwzględnianie takich form działalności organizacji pozarządowych i różnych stowarzyszeń jest w polskich programach BRD bardzo ograniczone.
- **Lepszego wykorzystania potencjału publicznych i prywatnych przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe i związanych z nimi organizacji stowarzyszeniowych** w podziale zadań realizacyjnych. Dotyczy to głównie zadań związanych z edukacją

i promocją kultury bezpieczeństwa wśród pracowników, a także oddziaływania na świadome planowanie własnych podróży o niskim poziomie ryzyka.

- **Zastąpienia w programach BRD edukacji traktowanej sektorowo przez wprowadzenie planowania działań edukacyjnych i promocyjnych zgodnie z zasadami tworzenia kultury BRD w całej populacji użytkowników dróg.**
- **Stworzenia preferencji dla jednostek samorządowych wdrażających zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej zgodnie z Dyrektywą UE 2019/1936.**
- **Przypisania w planach BRD większej roli utrzymania dróg, prawidłowej organizacji ruchu na drogach i weryfikacji prawidłowości zabezpieczenia stref robót drogowych.**

W zakresie infrastruktury rekomendacje do programów BRD można postawić wyłącznie w ograniczonym zakresie. Wynika to z innego poziomu rozwoju infrastruktury drogowej w obu krajach. Norweski program BRD w zakresie infrastruktury jest znacznie ograniczony i silniej ukierunkowany na identyfikację problemów w eksploatacji infrastruktury oraz na celowe planowanie wydatków na infrastrukturę, które w tym przypadku są wysokie. Jako rekomendacje można wskazać:

- **Realizację działań infrastrukturalnych w sposób kompleksowy**, w powiązaniu z innymi działaniami, np. poprzez powiązanie z nadzorem i edukacją, np. wskazywane jako dobre praktyki „Strefy serca – Hjertesone”.
- **Silne ukierunkowanie na niechronionych użytkowników dróg (pieszych i rowerzystów), użytkowników środków tzw. mikromobilności oraz uwzględnienie udziału motocyklistów w ruchu (bezpieczeństwo infrastruktury ukierunkowanej na udział motocyklistów w ruchu).**

9.3. Zalecenia działań dla Policji

Przeprowadzone kompleksowe porównanie w obszarze BRD objęło również aspekty związane z działaniami Policji zarówno w Norwegii jak i w Polsce. Na ich podstawie można wysnuć wnioski, które są efektem oceny działań i roli UP w systemie BRD, mogące stanowić rekomendacje do działań Policji polskiej. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza w zakresie efektywnego wykorzystania dostępnych zasobów Policji polskiej, zarówno osobowych jak i technicznych. Należy w tym przypadku zwrócić jednakże uwagę na ograniczenia wynikające m.in. z uwarunkowań kulturowych (zachowania społeczne) oraz legislacyjnych związanych z działaniem Policji w obu krajach. Zakres działań Policji wynika także z uregulowań prawnych dotyczących podziału obowiązków w systemie BRD pomiędzy różne instytucje. Ewentualne ograniczenia zakresu działań Policji w Polsce lub nakładanie na nią dodatkowych obowiązków musi być spójne z zadaniami pozostałych instytucji i organizacji tworzących system BRD.

Poniższe rekomendacje są podsumowaniem wcześniej przedstawionych w szerszym zakresie działań Policji na rzecz BRD. Do najważniejszych rekomendacji zmian w działaniach polskiej Policji należy zaliczyć:

- **Konieczność wprowadzenia zmian dotyczących współpracy pomiędzy ekspertami zajmującymi się statutowo BRD (zarządy dróg) i Policją w zakresie wyjaśniania przyczyn, przebiegu i skutków poważnych wypadków drogowych (co najmniej tych z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi).** W efekcie takiej współpracy powinno nastąpić ograniczenie udziału Policji

w prowadzeniu analizy na miejscu zdarzenia wyłącznie do prac dochodzeniowych (gromadzenie informacji na potrzeby postępowania karnego przygotowawczego i sądowego) i przekazanie kompetencji w opisie roli infrastruktury jako czynnika wpływającego na przebieg wypadków zarządom dróg (ekspertom z zakresu BRD). Policja nie powinna mieć obowiązku udziału w planowaniu i wdrażaniu infrastrukturalnych działań zaradczych w obszarze BRD w danej lokalizacji. Takie obowiązki powinien w całości przejąć organ zarządzający ruchem na drodze, co nie wyklucza współpracy z lokalnymi jednostkami Policji. Organ zarządzający ruchem na drodze powinien współpracować także z innymi ekspertami pomocnymi przy analizie i planowaniu środków poprawy BRD wykraczających poza środki infrastrukturalne. Rekomendowanym modelem współpracy jest utworzenie przez organy zarządzające ruchem na drogach lub zarządców dróg komisji wypadkowej złożonej z ekspertów reprezentujących różne specjalizacje.

- **Ograniczenie roli Policji w gromadzeniu danych zasilających krajową bazę danych**, co wymaga wcześniejszego jednoznacznego wskazania jednostki odpowiedzialnej za prowadzenie bazy danych o zdarzeniach drogowych i ich analizę, w tym także szczegółową analizę przyczynowo-skutkową wypadków śmiertelnych i z udziałem ciężko rannych w ruchu drogowym. W analizach takich uwzględnia się np. uwarunkowania terenowe, istniejącą organizację ruchu, stan kierowcy, stan pojazdu oraz porę zdarzenia. Prowadzenie bardziej wnikliwych analiz nie powinno obciążać funkcjonariuszy Policji, którzy są niezbędni do pełnienia funkcji nadzoru. Dlatego konieczne jest ograniczenie roli Policji tylko do niezbędnych działań w zakresie gromadzenia danych i ich analiz, które umożliwią funkcjonowanie krajowej bazy danych ulokowanej poza strukturami Policji. Należy również ograniczyć udział Policji w interwencjach związanych z częścią kolizji charakteryzujących się małymi szkodami materialnymi oraz mających miejsce poza drogami publicznymi, na parkingach itp. Służba ta powinna mieć jednak wpływ na formułowanie wymagań dotyczących zgłaszanych zdarzeń drogowych, tak aby zapewniać dobrą jakość informacji na potrzeby prac związanych z BRD (w tym szkic miejsca zdarzenia), a także na sposób udostępniania i przesyłania danych do instytucji zarządzającej bazą danych. Niezbędne jest wdrożenie prac związanych z usprawnieniem systemu zbierania, kodowania i przekazywania danych o wypadkach zgłaszanych przez Policję. Warto również rozważyć zmianę metody wykonywania zestawień przyczyn wypadków tak, aby były one grupowane w sposób bardziej logiczny i ułatwiający wyciąganie wniosków na temat przyczyn kluczowych. Dotyczy to szczególnie poprawy grupowania przyczyn związanych z popełnianiem przez kierowców wszelkiego rodzaju błędów związanych z nieprawidłowym manewrowaniem (które w rzeczywistości są jednym z podstawowych problemów na polskich drogach), lecz ich rozdrobnienie w statystykach sprawia, że stają się prawie niedostrzegalne.
- **Intensyfikacja działań związanych z obecnością i widocznością Policji na drodze** – nawet takich, które nie wiążą się z podejmowaniem żadnych czynności, a po prostu sprawiają, że jest ona widoczna dla uczestników ruchu drogowego, co jest odbierane jako zagrożenie ewentualną karą za czyn zabroniony. Warunkiem takiej intensyfikacji jest ograniczenie zaangażowania Policji w działania na rzecz BRD, które mogą i powinny być powierzone innym instytucjom i organizacjom, w tym także organizacjom pozarządowym i stowarzyszeniom zawodowym.

- **Większe ukierunkowanie działań Policji polskiej na zapobieganie, profilaktykę i powstrzymywanie, a dopiero potem na sankcjonowanie naruszeń przepisów prawa.** Działania tej służby muszą być obiektywne, bez podejmowania interwencji tam, gdzie nie wymaga tego sytuacja. Policja powinna nadać priorytet wysiłkom obejmującym zapobiegawcze środki kontrolne, które mają największy wpływ na BRD (niechronieni użytkownicy dróg, prędkość, jazda „pod wpływem”, rozproszenie uwagi). Planowanie takich działań powinno uwzględniać lokalną specyfikę zagrożeń BRD i dlatego musi być powiązane z wynikami bieżących analiz stanu BRD. Działania te powinny być ujęte w aktualizowanych okresowo operacyjnych planach BRD poszczególnych jednostek Policji.
- **Systemowe podejście do nadzoru automatycznego (nie tylko w zakresie prędkości, ale i innych wykroczeń) wykorzystujące nowe technologie oraz liczne urządzenia rejestrujące (m.in. kamery, monitoring), w powiązaniu z uproszczonym systemem egzekwowania naruszeń.** Kluczowa powinna być rola realizacji nadzoru automatycznego głównie przez GITD z uzupełniającym wsparciem systemu przez Policję. Dodatkowo realizacja przez Policję wyłącznie losowych kontroli, zgodnie z corocznie aktualizowaną strategią (dostosowaną do aktualizowanych ocen poziomu ryzyka w ruchu drogowym). W tym zakresie rekomendowana jest współpraca także ze Strażami Miejskimi i innymi służbami, co wymaga jednak zmian legislacyjnych obejmujących rozszerzenie uprawnień do kontroli prędkości. System automatycznego nadzoru po zmianach legislacyjnych powinien pozwolić na nisko kosztową obsługę oraz pokrycie większości miejsc wskazywanych jako niebezpieczne na drogach w Polsce.
- **Ograniczenie udziału Policji w pracach związanych z procedurą zmian stałej i czasowej organizacji ruchu.** Policja powinna opiniować jedynie wybrane zmiany stałej organizacji ruchu dla dróg znaczących kategorii (np. wojewódzkie, krajowe), dotyczące wyłącznie aspektów BRD, związanych m.in. z: zarządzaniem prędkością, pierwszeństwem ruchu, oznakowaniem wybranych skrzyżowań, zakazami zatrzymywania się i postoju, miejscach potencjalnych kolizji niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów) z pojazdami mechanicznymi. Policja nie powinna mieć obowiązku udziału w procedurach opiniowania projektów stałej organizacji ruchu związanych m.in. z: lokalizacją znaków informacyjnych, kierunku i miejscowości, ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich, lokalizacją znaków ostrzegawczych dotyczących zwierząt. Policja nie powinna mieć również obowiązku uczestniczenia w opiniowaniu czasowej organizacji ruchu, tj. uzgadnianiu miejsc, planu i sposobu zabezpieczenia robót w pasie drogowym. Nie wyklucza to możliwości zgłaszania uwag do takich organizacji ruchu, szczególnie wynikających z obserwacji funkcjonowania odcinków dróg z robotami drogowymi.
- **Wyposażenie Policji w prawny mechanizm możliwości wstrzymywania niewłaściwie oznakowanych robót drogowych.** Policja winna być wyposażona w prawnie ukonstytuowane mechanizmy umożliwiające bezwzględne wstrzymanie niewłaściwie oznakowanych robót drogowych i nakładanie wysokich mandatów (kar/sankcji) wobec jednostek wadliwie wprowadzających zatwierdzoną czasową organizację ruchu.

- **Współpraca, szczególnie na szczeblu lokalnym, w realizacji działań edukacyjno-informacyjnych na zasadach wykorzystywania swoich dobrych praktyk, a nie traktowana jako rutynowy obowiązek Policji.** Ma to być jedynie rola pomocnicza, wspierająca proces dydaktyczny, a dominującą część zadań w tym zakresie powinny realizować wskazane prawnie instytucje wiodące, w tym szkoły, przy wsparciu wojewódzkich lub lokalnych Rad BRD, organizacji pozarządowych i innych stowarzyszeń związanych z BRD.
- **Współpraca w realizacji badań naukowych i monitorowania stanu BRD** poprzez włączanie Policji do projektów badawczych i okresowych akcji monitorowania zachowań uczestników ruchu drogowego.

Podane powyżej rekomendacje nie obejmują wszystkich działań Policji, gdyż nie odnoszą się do tych, które uznane są za oczywiste i wykonywane są jako część zadań statutowych, np. w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym.



Bibliografia

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

- J. Bardach, B. Leśnodorski, M. Pietrzak, *Historia ustroju i prawa polskiego*, Warszawa 2010.
- Z. Bauman, *Życie na przemięt*, Kraków 2004.
- T. Bjørnskau, *Risiko i veitrafikken 2013/14*. TØI rapport 1448/2015, Oslo 2016.
- T. Bliss, J. Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, World Bank Global, Road Safety Facility, Washington 2009.
- M. Budzyński i in., *Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r.*, PG na zlecenie SKRBRD, Gdańsk 2015.
- M. Budzyński, S. Gaca, K. Jamroz, L. Michalski i in., *Instrukcja kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Praca na zlecenie GDDKiA, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2013.
- T. Burdzik, *Prawo jako narzędzie kontroli społecznej* (2010), [w:] E. Moczuk, B. Sagan, III Forum Socjologów Prawa „Prawo i ład społeczny”.
- M. H. Cameron, R. Elvik, *Nilsson's Power Model connecting speed and road trauma: Applicability by road type and alternative models for urban roads*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 42 (2010).
- T. Chauvin, T. Stawecki, P. Winczorek, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 2023.
- R. B. Cialdini, R. R. Reno, C. A. Kallgren, *A Focus Theory of Normative Conduct: Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places*, [w:] „Journal of Personality and Social Psychology”, vol. 58, czerwiec 1990.
- M. D. Cooper, R. A. Phillips, *Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship*, [w:] „Journal of Safety Research”, vol. 35, 2004.
- N. Davies, *Europa. Rozprawa historyka z historią*, Oxford 1996.
- N. Davies, *Boże igrzysko*, Kraków 2023.
- M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak, A. Zielińska, *Badania zachowań pieszych i relacji*, ITS na zlecenie SKRBRD, Warszawa 2018.
- W. Durth, S. Bald, *Risikoanalysen im Straßenwesen*, [w:] „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik”, Heft 531, Bonn-Bad Godesberg, 1987/1991.
- R. Elvik, *Prospects for improving road safety in Norway*, TØI, Oslo 2007.
- R. Elvik i in., *Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 47 (2012).
- R. Elvik R., A. K. Høy, *Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?*, TØI-rapport 1816/2021.
- R. Elvik, T. Vaa, *The Handbook of Road Safety Measures*, Elsevier Science, Oxford 2004.
- R. Elvik, T. Vaa i in., *The Handbook of Road Safety Measures: Second Edition*, Emerald Group Publishing 2009.
- A. Erke, C. Goldenbeld, T. Vaa, *The effects of drink-driving checkpoints on crashes – A meta-analysis*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 41(5)/2009.
- S. Gaca, *Badania prędkości pojazdów i jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego*, [w:] Zeszyty Naukowe. Inżynieria Lądowa / Politechnika Krakowska, Kraków 2002.
- S. Gaca, *Rola przepisów technicznych i promocja dobrej praktyki jako środka poprawy bezpieczeństwa ruchu*, [w:] „Drogownictwo”, nr 4/2012.
- S. Gaca, K. Jamroz i in., *Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami*

technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych – raport z etapu I realizacji umowy DDP-UPOPT-22/18 na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, PK, PG, PW, PWr, Transprojekt Gdański, BPBDiM Transprojekt – Warszawa, Warszawa 2018.

- S. Gaca, M. Kieć, *Speed Management for Local and Regional Rural Roads*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 14/2016.
- S. Gaca., M. Kieć, K. Jamroz i in., *Badania skuteczności środków zarządzania prędkością i ich wyniki*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Raport z badań, 2016.
- S. Gaca, T. Sandecki, K. Jamroz, *Aspekty bezpieczeństwa ruchu w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących infrastruktury drogowej*, [w:] „Drogownictwo”, nr 12/2020.
- S. Gaca, S. Pogodzinska, A. Wontorczyk, *Study of effectiveness of experimental marking and signs in speed management*, MATEC Web of Conferences 2018.
- N. P. Gregersen, B. Brehmer, B. Morén, *Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures*, [w:] „Accident Analysis & Prevention”, vol. 28, nr 3, 1996.
- J. Hasiewicz, *System zarządzania ruchem na drogach w Polsce*, Warszawa 2016.
- J. Hasiewicz, *Zarządzanie ruchem drogowym. Komentarz*, Warszawa 2020.
- E. Hollnagel, *Safety-I and Safety-II, the past and future of safety management*, [w:] „Cognition Technology and Work”, nr 17(3), sierpień 2015.
- A. Høye, *How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, nr 88/2016.
- A. Høye, R. Elvik, *Trafikksikkertheshandboken*, TØI, www.tshandbok.no.
- Y. H. Huang, P. Y. Chen, J. W. Grosch, *Safety climate: New developments in conceptualization, theory, and research*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, vol. 42, 2010.
- K. Jamroz, *Metoda zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej*, Gdańsk 2011.
- K. Jamroz, M. Budzyński, W. Kustra, L. Michalski, S. Gaca, *Tools for road infrastructure safety management – Polish experiences*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 3/2014.
- K. Jamroz, S. Gaca i in., *Opracowanie metodologii badań i koncepcji systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego na sieci dróg w Polsce wraz z przedstawieniem rekomendacji wdrożeniowych*, FRIL, PG, PK na zlecenie SKRBRD, Gdańsk/Kraków 2013.
- K. Jamroz, S. Gaca, M. Dąbrowska-Loranc i in., *GAMBIT 2005. National Road Safety Programme 2005–2013*, National Road Safety Council, Warsaw 2005.
- K. Jamroz, A. Gobis, A. Kristowski, B. Grzyl, *Proposed method for estimating the costs of safety barrier life cycle*, MATEC Web of Conferences 2018.
- K. Jamroz, W. Kustra i in., *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce 2009-2011*, EuroRAP, FRIL, Gdańsk 2012, www.eurorap.org.
- K. Jamroz, W. Kustra i in., *Bezpieczne drogi ratują życie. Mapa ryzyka na drogach międzynarodowych*, EuroRAP, FRIL, Gdańsk 2009.
- K. Jamroz, W. Kustra i in., *Metodologia klasyfikacji ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów wraz z dokonaniem klasyfikacji i przedstawieniem wyników na mapach*, FRIL, PG na zlecenie SKRBRD, Gdańsk 2016.
- K. Jamroz, W. Kustra, M. Budzyński, J. Żukowska, *Pedestrian protection, speed enforcement and road network structure the key action for implementing Poland's vision zero*, [w:] „Transportation Research Procedia”, nr 14/2016.
- K. Jamroz, W. Kustra, S. Gaca, L. Michalski i in.: *Instrukcja wykonywania oceny wpływu na BRD i audytu bezpieczeństwa ruchu projektów infrastruktury drogowej na drogach krajowych., Cz. I: Ocena Wpływu na Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, Załącznik A: Metoda oceny wpływu projektów infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Konsorcjum FRIL, PG, PK na zlecenie GDDKiA, Gdańsk/Kraków 2011.

- K. Jamroz, W. Kustra, S. Gaca, L. Michalski i in., *Instrukcja wykonywania oceny wpływu na BRD i audytu bezpieczeństwa ruchu projektów infrastruktury drogowej na drogach krajowych. CZ. II Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Załącznik B: Metoda prowadzenia audytu BRD*, Konsorcjum FRIL, PG, PK na zlecenie GDDKiA, Gdańsk/Kraków 2011.
- K. Jamroz, T. Mackun, S. Gaca i in., *Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatora ruchu pieszego*, SKRBRD, Warszawa 2014.
- K. Jamroz, L. Michalski, *Implementation of Road Safety Programmes in Polish Regions and Poviats, Road Safety on Four Continents*, Warszawa, 5-7 października 2005.
- K. Jamroz, L. Michalski, S. Gaca, *Road safety programmes as an effective tool for developing system-based road safety policies*, [w:] „Journal of KONBiN”, nr 1/2006.
- K. Jamroz, L. Michalski, W. Kustra, *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce*, [w:] „Drogownictwo” nr 4/2010.
- A. Kurek, *Szczęśliwy jak toś. O Norwegii i Norwegach*, Poznań 2018.
- W. Kustra, *Modelowanie wybranych miar bezpieczeństwa ruchu na długich odcinkach dróg. Praca doktorska*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2016.
- W. Kustra, K. Jamroz i in., *Atlas ryzyka na drogach krajowych w Polsce 2008-2010*, FRIL, PG, PZMot, Gdańsk 2011.
- R.S. Larsen, *The Keys to Road Safety Success in Norway*, Oslo, 09.07.2024.
- E. Łętowska, *Szacunek dla prawa i jego wrogowie*, [w:] „Pismo. Magazyn opinii”, nr 7/2018.
- T. Maciejewski, *Historia powszechna ustroju i prawa*, Warszawa 2015.
- K. Mannheim, *Das Problem der Generationen*, [w:] „Kölner Vierteljahrshefte für Soziologie”, Heft 7, 1928.
- M. McCrindle, E. Wolfinger, *The ABC of XYZ: Understanding the Global Generations*, Bella Vista NSW: McCrindle Research Pty Ltd. 2014.
- T.-O. Nævestad, R. Elvik i in., *Systemer for trafikksikkerhetsstyring, sikkerhetskultur og tilretteleggingsatferd. Status for fire norske fylkeskommuner i 2023*, TØI, Oslo 2024.
- T.-O. Nævestad, V. Milch, *Trafikksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur*, TØI-rapport 1853/2021, Oslo 2021.
- T.-O. Nævestad, R. Phillips, I. Storesund Hesjevoll, *How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors*, [w:] „Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour”, vol. 54, kwiecień 2018.
- *Network Wide Road Safety Assessment. Methodology and Implementation Handbook*. National Technical University of Athens, University of Zagreb, FRED Engineering, 2023.
- *Obiekty inżynierskie – technologia, realizacja a koszty utrzymania*, GDDKiA 2023.
- J. Oskarski, L. Gumińska, T. Marcinkowski i in., *Methodology of research on the impact of ITS services on the safety and efficiency of road traffic using transport models*, MATEC Web of Conferences 2018.
- S. Ossowski, *Z zagadnień psychologii społecznej*, [w:] *Dzieta*, t. III, Warszawa 1967.
- T. Przesławski, *Wybrane zagadnienia prawoznawstwa. Szkice z propedeutyki prawa*, Warszawa 2018.
- *Ranking EU Progress on Road Safety*. European Transport Safety Council, 17th Road Safety Performance Index Report, June 2023.
- *Raport 2023. Uzależnienia w Polsce*, Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom, Warszawa 2023.
- *Raport końcowy z śródkresowego badania ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020*, Instytut Badawczy IPC, Openfield, praca na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz SKBRD, Opole 2017.
- *Road Safety in Norway. Presentation for ETSC Road Safety PIN Conference*, Norwegian Ministry of Transport and Communications, Brussels, 19 June 2018.

- E. Rosén, U. Sander, *Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*, [w:] „Accident Analysis and Prevention”, vol. 41 (3), 2009.
- W. Roszkowski, *Historia Polski 1914-2015*, Warszawa 2015.
- U. Rydningen, D. Salbu, *Evaluation of Local Traffic Safety Plans*, [w:] *WIT Transactions on the Built Environment*, 2019.
- D. P. Schultz, S. E. Schultz, *Psychologia a wyzwania dzisiejszej pracy*, Warszawa 2002.
- R. Sobiech, *Zaufanie do władz publicznych*, Warszawa 2017.
- H. Summala, *Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: comfort through satisficing*, [w:] P.C. Cacciabue (red.), *Modelling Driver Behaviour in Automotive Environments*, Springer Verlag 2007.
- A. C. Swann, M. Lijffijt, S. D. Lane, J. L. Steinberg, F. G. Moeller, *Increased trait-like impulsivity and course of illness in bipolar disorder*, [w:] „Bipolar disorders”, 11 (3), 2009.
- G. Szelągowska, K. Szelągowska, *Historia Norwegii XIX i XX wieku*, Warszawa 2019.
- P. Sztompka, *Zaufanie. Fundament Społeczeństwa*, Kraków 2007.
- R. Tokarczyk, *Kultura prawa europejskiego*, [w:] „Studia Europejskie”, nr 1/2000.
- *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets And The Safe System Approach*, OECD/ITF, Paris 2008.
- V. M. Uhlving, V. Nenseth I. O. Ellis, L. E. Egner, T.-O. Nævestad, *Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone*, TØI-rapport, 2014/2024.
- J. Wachnicka, *Modelowanie miar ryzyka na sieci dróg w regionach. Praca doktorska*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2017.
- N. Witoszek, *Najlepszy kraj na świecie. Pamflet*, Wołowiec 2021.
- A. Zielenkiewicz, *Wpływ nocnych ograniczeń widoczności na bezpieczeństwo i wybrane parametry ruchu drogowego. Praca doktorska*, Politechnika Krakowska, Kraków 2013.
- *Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu. Synteza*, red. K. Krystek, Warszawa – Gdańsk 2011.
- J. Żukowska, T. Radzikowski, *Regionalne i lokalne bazy danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce – przegląd doświadczeń i wyzwania na przyszłość*, [w:] „Transport Miejski i Regionalny”, nr 4/2015.

Inne źródła:

- *Årsrapport 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*. Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer.
- *Avgitt januar 2024 RAPPORT VEI 2024/01 Møteulykke med lastebil og personbil på riksvei 83 I Harstad kommune*, SHK 3. Januar 2023.
- *Building Trust to Reinforce Democracy*, OECD 2022.
- *CMF Crash Modification factors*, Clearinghouse, www.cmfclearinghouse.org/resources_hsm.cfm.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022*. Statens vegvesen rapporter nr 936, 28.04.2023.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2021*. Statens vegvesen rapporter nr 847, 08.2022.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019*. Statens vegvesen rapporter nr 691, 08.2020.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2018*. Statens vegvesen rapporter nr 256, 06.2019.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2017*. Statens vegvesen rapporter nr 669, 06.2018.
- *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016*. Statens vegvesen rapporter nr 640, 05.2017.
- Eurobarometr 2023 (UE).
- Facebook: <https://www.facebook.com/utrykningspolitiet/>.
- *Fotgjengerulykker 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023*. Statens vegvesen. Transport og Samfunn. Trafikksikkerhet. Lillehammer.
- <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-05-15-517>

- https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger/Vedlegg/Skilting_av_planoverganger
- <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>
- <https://vegpensjonistene.no/foreningene/hedmark/65-kurs-for-vegpensjonistene/>
- https://www.finansavisen.no/nyheter/transport/2022/04/12/7850744/5.600-norske-broer-har-skader-som-truer-trafikksikkerheten?zeph_r_sso_ott=a0Vach
- <https://www.gov.pl/web/gddkia/filmy-edukacyjne-dla-dzieci>
- <https://www.gov.pl/web/gov/uzyskaj-prawo-jazdy>
- <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/brd-w-szkolach--szkolenia-dla-nauczycieli>
- <https://www.ssb.no/en/statbank/table/11842/tableViewLayout1/>
- <https://www.vegvesen.no/nn/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/forskrifter-og-laereplaner/>
- <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/varsling/tunneler-bruer-og-veistrekninger-du-kan-fa-varsel-om/>
- <https://www.vegvesen.no/nn/forarkort/har-forarkort/sjekk-andres-forerkort/>
- <https://www.vegvesen.no/nn/koyretoy/kjop-og-sal/koyretoyopplysningar/finn-eigaren-av-koyretoyet/>
- <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/tunnelutbedringsprosjekter/>
- *Human Development Report 2023/2024*, United Nations Development Programme, Nowy Jork 2024.
- *Informacja o wynikach kontroli „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”*, KPB-4101-03-00/2013, Najwyższa Izba Kontroli. Warszawa 2014.
- Instagram: #utrykningspolitiet: <https://www.instagram.com/explore/tags/utrykningspolitiet/>.
- *Ipsos Global Trustworthiness Index 2023*, Ipsos 2023.
- *Kommunale trafikksikkerhetsplaner Nr. V722, Statens vegvesens håndbokserie*, 2014.
- Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 9 lutego 2024 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2023 r.
- *Komunikat z badań nr 40/2024. Zaufanie społeczne*, CBOS, kwiecień 2024.
- *Litteraturstudie - "Safety in numbers"*. Arbeidsdokument 50428, Oslo 20.12.2013.
- *Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia*, GUS, Warszawa 2024.
- *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030*, Ministerstwo Infrastruktury/ Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2021.
- *Narodowy Spis Powszechny 2021 – wyniki ostateczne*, GUS 2024.
- *National Plan of Action for Road Safety 2022–2025. 0 fatalities and severe injuries. Towards Vision Zero*, Statens vegvesen, Oslo 2022.
- *National Road Safety Profile – Norway*. European Road Safety Observatory. February 21, 2023.
- *National Road Safety Profile – Poland*. European Road Safety Observatory. February 21, 2023.
- *National Transport Plan 2022–2033*. Norwegian Ministry of Transport: Meld. St. 20 (2020–2021) Report to the Storting (white paper).
- *Nasjonalt vegreferansesystem. Håndbok V830*, Statens vegvesen, Oslo 2020.
- *Niebieska Księga. Infrastruktura drogowa. Wydanie uaktualnione*, JASPERS 2023.
- *Opinia publiczna w Unii Europejskiej, Raport Krajowy Polska styczeń-luty 2023 roku*, Eurobarometr 2023.
- Pisemne stanowisko Dyrekcji Policji Norweskiej nr 22/2289 (22/219962-33) z dnia 21 grudnia 2022 r.
- *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046*. Statens vegvesen. Oslo, Luty 2009.
- *Politiets tilstandsanalyse for 2023. Trafikksikkerhetsarbeid*. Politiet, Oslo 2023.
- *Politiets tilstandsanalyse for 2024. Trafikksikkerhetsarbeid*. Politidirektoratet/ Utrykningspolitiet, Oslo 2024.

- *Politiets virksomhetsstrategi 2023–2025*. Politiet, Oslo 2023.
- *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2023 r.*, GUS, Warszawa 2023.
- *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2022 roku*, GDDKiA, marzec 2023.
- *Rapport – Den norske hjelmtesten 2024 Sykkelhjelmer for voksne*. Trygg Trafikk, 2024.
- *Rettledning. Anmeldelse av vegtrafikkulykker*. Statistisk sentralbyrå, Statens vegvesen, Politidirektoratet. Oslo, 2012 (NO-0033).
- *Risikovurderinger i vegtrafikken. Handbok V721*. Statens vegvesen, Oslo 2005.
- *Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo Resultater fra en registrering i 2019/2020*. Statens vegvesen rapporter nr 720, 24.03.2021.
- *Sykkel i Oslo – eksponering, ulykker og risiko*. Arbeidsdokument 51154, 4460 Eksponeringsdata sykkel i Oslo, 20.06.2017.
- Statistisk sentralbyrå (NO – 2023): <https://www.ssb.no/>
- *The Global Safety Report*, Instytut Gallupa 2024.
- *Trafikksikkerhets- revisjoner og -inspeksjoner. Handbok V720*. Statens vegvesen, Oslo 2014.
- *Trafikksikkerhetsvurdering av riksvegutene*, Statens vegvesen rapporter nr 899, 28.02.2023.
- *Trafikkulukker og-uhell på E39. Kartlegging av trafikkulukker og –uhell på E39 mellom Sandnes og Stavanger*, Statens vegvesen rapporter nr 909, 28.04.2023.
- *Tungt møter mykt. Ulykker i by med tunge kjøretøy og myke trafikanter*. Statens vegvesen rapporter nr 307, 29.08.2018.
- *Undersøkelse knyttet til erfaringer med N601 og NEK600:2021 (22.12.2023; 10253059-02-TVFRAP01)*.
- *Veikantundersøkelse – Mobiltelefon. En studie av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken – 2022*. Utrykningspolitiet, Oslo 2022.
- *Veileder til Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK)*. 27.04.2021.
- *Veileder til Retningslinjer for valg av steder og strekninger for Automatisk trafikkontroll (ATK)*. 20.03.2023.
- *Wypadki drogowe w latach 1975-2011*, Statystyki Komendy Głównej Policji 2012.
- *Wypadki drogowe w Polsce w 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023 roku*. Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa.

Bibliografia dotycząca aktów prawnych (wraz z publikatorami) oraz orzecnictwa sądów polskich i norweskich wykorzystanych przy przygotowaniu niniejszej publikacji znajduje się w załącznikach (Załącznik nr 7).



Spis tabel, wykresów, rysunków i map

SPIS TABEL, WYKRESÓW, RYSUNKÓW I MAP

Spis tabel

Tabela 1. Dynamika liczby zabitych i rannych w Polsce i w Norwegii w latach 2014–2023	21
Tabela 2. Porównanie wskaźników KPI w BRD dla Polski i Norwegii wg danych z 2023 r.....	24
Tabela 3. Porównanie kluczowych zagadnień w procedurze uzyskiwania prawa jazdy kategorii B w Polsce i w Norwegii	25
Tabela 4. Liczba wypadków, zabitych i rannych w Polsce i w Norwegii, w których uczestniczyli piesi lub rowerzyści, w latach 2014–2023	27
Tabela 5. Stan nawierzchni polskich dróg krajowych w wybranych latach w latach 2001–2022 (w %)	30
Tabela 6. Długość dróg różnych kategorii w Norwegii w latach 2015–2023 (w km).....	31
Tabela 7. Stan i wybrane cechy dróg powiatowych w Norwegii w latach 2015–2023	31
Tabela 8. Liczba pasywnych przejazdów i przejść kolejowo-drogowych w Polsce i w Norwegii w 2022 r.	34
Tabela 9. Liczba wypadków i ofiar na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce i Norwegii w latach 2013–2023	35
Tabela 10. Porównanie najważniejszych aspektów kultury BRD w podejściu polskim i norweskim	41
Tabela 11. Podstawowe różnice w systemie zarządzania drogami i zarządzania ruchem na drogach	52
Tabela 12. Krajowe Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – zakres prac i posiadane kompetencje	55
Tabela 13. Udział Policji w automatycznej kontroli ruchu drogowego.....	60
Tabela 14. Wymagania dotyczące projektowania zmian w organizacji ruchu mających wpływ na poziom BRD.....	64
Tabela 15. Katalog znaków i sygnałów drogowych.....	66
Tabela 16. Zarządzanie prędkością	68
Tabela 17. Procedura i konsekwencje naliczania punktów karnych za wykroczenia w ruchu drogowym	72
Tabela 18. Liczba punktów karnych nakładanych za przykładowe wykroczenia w ruchu drogowym	73
Tabela 19. Porównanie koncepcyjne konsekwencji popełnionych wykroczeń w ruchu drogowym.	74
Tabela 20. Okresy próbne dla nowych kierujących pojazdami.....	75
Tabela 21. Zasady zatrzymania prawa jazdy i konsekwencje prawne dla kierujących pojazdami ...	79
Tabela 22. System klasyfikacji napojów alkoholowych	81
Tabela 23. Zasady sprzedaży i reklamy napojów alkoholowych	81
Tabela 24. Kwalifikacja prawna stężenia alkoholu we krwi w trakcie prowadzenia pojazdów mechanicznych	83
Tabela 25. Wysokość mandatów karnych	88
Tabela 26. Klasyfikacja wypadków drogowych i skutków prawnych dla sprawcy wypadku drogowego	92
Tabela 27. Konsekwencje prawne dla kierujących pojazdami po użyciu i pod wpływem alkoholu .	93
Tabela 28. Prawdopodobne sankcje karne za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w Norwegii.....	95
Tabela 29. Konsekwencje prawne dla kierowców powodujących wypadek drogowy pod wpływem alkoholu (stężenie alkoholu powyżej 0,5‰)	96
Tabela 30. Syntetyczne porównanie krajowych programów BRD w Norwegii i Polsce	107

Tabela 31. Rekomendowane w Polsce i w Norwegii rozwiązania poprawy BRD w różnych grupach drogowych środków technicznych i infrastrukturalnych.....	117
Tabela 32. Rekomendowane w Polsce i w Norwegii wybrane pozatechniczne i nieinfrastrukturalne środki poprawy BRD	127
Tabela 33. Obecność wskaźników monitorowania działań w zakresie określonych priorytetów/obszarów interwencji w programach BRD w Polsce i Norwegii	155
Tabela 34. Porównanie działań w zakresie edukacji drogowej wpisanych do programów BRD w Polsce i Norwegii	172
Tabela 35. Zestawienie działań i środków zarządzania ruchem oraz nadzoru, występujących w programach BRD w Polsce i Norwegii	183
Tabela 36. Zestawienie działań infrastrukturalnych występujących w programach BRD w Polsce i Norwegii	191
Tabela 37. Zarys ogólny procedury zmiany stałej organizacji ruchu.....	227
Tabela 38. Procedura zmiany czasowej organizacji ruchu.....	228
Tabela 39. Miejsca sprzedaży napojów alkoholowych i zasady ich spożywania	229
Tabela 40. Praktyka orzecznicza sądów karnych w Polsce i w Norwegii (analogiczne stany faktyczne).....	230
Tabela 41. Wskaźniki monitorowania działań w programach BRD w Polsce i Norwegii – zestawienie szczegółowe	234

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba wypadków w latach 2014–2023	20
Wykres 2. Liczba wypadków / 100 tys. mieszkańców w latach 2014–2023	20
Wykres 3. Zmiana liczby zabitych i rannych na 100 tys. mieszkańców względem 2014 r.	22
Wykres 4. Liczba zabitych na 100 wypadków w latach 2014–2023	23
Wykres 5. Liczba rannych na 100 wypadków w latach 2014–2023.....	23
Wykres 6. Trend zmian liczby ofiar wśród pieszych i rowerzystów w latach 2014–2023	28
Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w latach 2013–2022.....	29
Wykres 8. Wskaźnik motoryzacji w latach 2013–2022	29
Wykres 9. Wiek samochodów osobowych – dane za 2022 r.	29
Wykres 10. Wpływ podjętych działań na rzecz poprawy BRD na spadek liczby ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych użytkowników dróg w Norwegii w latach 2000–2019	149

Spis rysunków

Rysunek 1. Struktura norweskiej Policji	58
Rysunek 2. Przykład znaku nr 590 – „znak z informacjami o bezpieczeństwie ruchu drogowego” ..	67
Rysunek 3. Znak 560.1 „tablica informacyjna o warunkach drogowych i ruchu”	69
Rysunek 4. Znak D-39 „dopuszczalne prędkości”	69
Rysunek 5. Schemat ilustrujący ciąg zdarzeń mogących prowadzić do powstawania wypadków drogowych.....	115
Rysunek 6. Schematyczne przedstawienie ciągu sytuacji w ruchu drogowym od stanu ruchu bez zakłóceń do zdarzeń drogowych z zaznaczeniem roli prędkości w tym ciągu	176

Spis map

Mapa 1. Mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce: w latach 2006–2008 i w latach 2011–2013	146
Mapa 2. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce (ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych) w latach 2019–2021.....	147



Załączniki

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1: Przykłady dobrych praktyk

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu działań na rzecz BRD realizowanych w Norwegii wskazano dwie inicjatywy, które zaleca się rozważyć do zastosowania w warunkach polskich jako tzw. dobre praktyki:

- Certyfikat gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym”,
- „Strefa serca – Hjertesone”.

Są one przykładem kompleksowego podejścia do poprawy BRD o zasięgu lokalnym obejmującego współpracę wszystkich instytucji działających na rzecz BRD i społeczeństwa.

Należy zwrócić uwagę, że przedstawione dwa przykłady nie stanowią zamkniętej listy rekomendacji i zaleceń. Znaczna część zaleceń i rekomendacji dotyczących zmian przepisów prawnych, struktur odpowiedzialnych za BRD, działań polskiej Policji oraz planowania i wdrażania środków poprawy BRD została przedstawiona w rozdziałach 9.1–9.3.

Certyfikat gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym”

Rola gmin w oddziaływaniu na BRD jest bardzo duża. Po pierwsze, gminy mają na nie bezpośredni wpływ poprzez oddziaływanie na swoich pracowników, którzy codziennie odbywają podróże, samochodem, rowerem lub pieszo. W przypadku Norwegii ta skala oddziaływania jest znaczna, bo norweskie gminy zatrudniają ponad 0,5 mln pracowników (ok. 10% populacji kraju). Po drugie, gminy mają pośredni wpływ na BRD w wielu innych obszarach, m.in. poprzez swoją rolę zarządcy drogi, która obejmuje zadania związane z projektowaniem dróg, oświetleniem, organizacją ruchu i utrzymaniem dróg gminnych. Po trzecie, gmina jest nabywcą usług transportowych i może określać dodatkowe wymagania bezpieczeństwa w stosunku do pojazdów świadczących te usługi i ich organizacji np. przy dojazdach dzieci do szkół. Ponadto gmina zarządzając przedszkolami i szkołami również ma duży pośredni wpływ na BRD, np. poprzez informacje i szkolenia na temat bezpiecznego ruchu drogowego, skierowane do rodziców i dzieci w wieku szkolnym, a także bezpośredni wpływ poprzez „budowanie” zwyczajów chodzenia, projektowanie infrastruktury wokół szkoły itp.

W praktyce norweskiej od wielu lat podejmowano działania na rzecz poprawy BRD także na szczeblu lokalnym, w tym w gminach będących najniższym szczeblem w strukturze administracyjnego podziału kraju. Działania te miały charakter planowy, ale w dużej mierze skupiały się wyłącznie na środkach fizycznych (np. infrastruktura dla pieszych i rowerów, środki fizycznego uspokojenia ruchu, usprawnienia skrzyżowań, poprawa oznakowania dróg itp.). Jednak same środki infrastrukturalne tylko w części decydują o poziomie BRD i dlatego potrzeba podejmowania równolegle innych działań była i jest wyraźnie akcentowana w strategicznych dokumentach rozwoju transportu oraz w krajowych i regionalnych programach poprawy BRD. To oczywiste stwierdzenie wymagało jednak przeniesienia do praktyki także w gminach, w których „miękkie” działania miały niski priorytet, jako środki mało widoczne dla lokalnej społeczności.

Udaną próbą zmiany na szczeblu lokalnym ograniczonego traktowania problematyki poprawy BRD na rzecz podejścia kompleksowego i praktycznego podjęcia prac międzysektorowych, okazał się program certyfikowania przez norweską Radę BRD (*Trygg Trafikk*) gmin „z bezpiecznym ruchem drogowym” (*Gmina Trafikksikker*). Program rozpoczęto w 2015 r., zaczynając od dwóch gmin, a już w 2024 r. takich JST było 184, tj. ok. 52% spośród wszystkich 356 gmin w Norwegii.

Uzyskanie certyfikatu gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym” nie nakłada żadnych dodatkowych zobowiązań na JST, poza bardziej zorganizowanym przestrzeganiem już obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych, co oznacza, że nie wiąże się to z dodatkowymi kosztami. Dlatego może być wdrażane także w gminach z ograniczonym budżetem. Gmina „z bezpiecznym ruchem drogowym” charakteryzuje się włączeniem planów i procedur BRD do jej codziennego funkcjonowania^{251 252}.

Warunkiem uzyskania statusu gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym” jest wykazanie przez jej władze wdrożenia procedur organizacyjnych i praktycznych działań ukierunkowanych na międzysektorową współpracę w celu poprawy BRD oraz upowszechniania idei kultury bezpieczeństwa. Uzyskanie certyfikatu jest znakiem jakości dobrej, celowej i kompleksowej pracy na rzecz BRD. Może być wykorzystywane jako dodatkowy argument przy pozyskiwaniu celowych środków dla gminy na poprawę BRD.

Aby zostać certyfikowaną gminą „z bezpiecznym ruchem drogowym” należy spełnić kryteria ustalone przez *Trygg Trafikk*. Przede należy wszystkim udokumentować, że:

1. Gmina posiada **plan BRD**.
2. Gmina ma opracowane **wytyczne dotyczące odbywania podróży służbowych w ruchu drogowym przez własnych pracowników**.
3. Gmina stosuje **procedury zakupu usług transportowych uwzględniające priorytetowo bezpieczeństwo tych usług**.
4. W gminie działa **komisja odpowiedzialna za BRD**.
5. Gmina włączyła BRD do **systemu kontroli wewnętrznej**, który zawiera zasady dotyczące podróżowania i transportu podlegającego gminie oraz przy zakupie usług transportowych.
6. **BRD jest corocznym tematem prac gminnej komisji ds. środowiska pracy**.
7. Gmina **zaktualizowała zestawienie danych** o zdarzeniach drogowych na jej terenie.
8. **BRD jest włączone do działań gminy w zakresie zdrowia publicznego**.
9. Gmina posiada **dobry system rozpatrywania wniosków o udzielenie usług na transport szkolny**.
10. Gmina **spełnia kryteria szczegółowe** określone dla poszczególnych sektorów jej działalności (opisano je w dalszej części tekstu).

Mimo, iż powyższe kryteria eksponują działania na szczeblu lokalnym, to jednak ich efektem jest rozwój kultury BRD, a wynikające z tego społeczne korzyści mają zasięg ogólnokrajowy. Mieszkańcy

²⁵¹ *Veileder for en trafikksikker kommune. Trygg Trafikk, www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/01/Veileder_maL_trykklar-1.pdf*

²⁵² T.-O. Nævestad, V. Milch, *Trafikksikker kommune som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur*, TØI-rapport 1853/2021, Oslo 2021.

podróżujący w gminie z rozwiniętą kulturą bezpieczeństwa będą bezpiecznie podróżowali również poza jej granicami.

Charakter działań gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym”, w ramach kompleksowego podejścia do poprawy BRD, dobrze ilustrują podane poniżej szczegółowe zadania i wymagania przypisane do poszczególnych gminnych instytucji i organizacji.

Przedszkola i żłobki:

1) Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w działalności przedszkola:

- edukacja komunikacyjna jest zintegrowana z pracą opiekuńczo-wychowawczą i ujęta w rocznym planie przedszkola,
- przedszkole stawia przedsiębiorstwom autobusowym i taksówkom wymagania dotyczące zapinania pasów bezpieczeństwa i bezpiecznego zachowania w ruchu drogowym przy zakupie usług transportowych,
- personel przedszkola zna procedury postępowania w przypadku nieprzewidzianych niebezpiecznych sytuacji i zdarzeń podczas wycieczek,
- przedszkole opracowało procedury zapewniające bezpieczeństwo podczas wycieczek pieszych, samochodowych i komunikacją miejską.

2) Edukacja komunikacyjna w przedszkolu:

- dzieci poznają zasady ruchu drogowego obowiązujące pieszych,
- dzieci uczą się, jak rozpoznawać sytuacje w ruchu drogowym,
- dzieci uczą się zasad używania pasów bezpieczeństwa, kasków rowerowych i odblasków.

3) Współpraca przedszkola i żłobka z rodzicami:

- w żłobku obowiązują procedury zapewniające bezpieczeństwo dzieci na parkingu i przy bramie żłobka; są one corocznie sprawdzane przez rodziców i personel,
- żłobek wpływa na rodziców, aby zabezpieczali dzieci w drodze do i ze żłobka,
- bezpieczeństwo drogowe i edukacja komunikacyjna jest tematem corocznych spotkań z rodzicami.

Szkoły:

1) Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w działalności szkoły:

- szkoła, we współpracy z komitetem rodzicielskim, przedstawia rodzicom zalecenia dotyczące dojazdu do niej rowerem,
- szkoła ma procedury zapewniające bezpieczeństwo podczas wycieczek pieszych, rowerowych, samochodowych i komunikacją miejską pod patronatem szkoły,
- w szkole obowiązują dobre procedury zapewniające przestrzeganie planów przez personel.

2) Edukacja komunikacyjna w szkole:

- szkoła włączyła edukację komunikacyjną do lokalnego programu nauczania / planu rocznego, spełniając wymagania kompetencyjne promocji wiedzy.

- współpraca szkoły z rodzicami: szkolny program nauczania dotyczący ruchu drogowego jest tematem corocznych zebrań rodziców, rodzice angażują się w prace szkoły nad BRD, na przykład za pośrednictwem Komitetu rodzicielskiego.

Wydziały odpowiedzialne za infrastrukturę:

- gmina ma aktualną listę priorytetów w zakresie infrastrukturalnych środków poprawy BRD na drogach gminnych,
- gmina ma aktualną listę priorytetów w zakresie infrastrukturalnych środków poprawy BRD na drogach powiatowych i krajowych (w zakresie kompetencji i uzgodnień),
- w gminie obowiązują procedury ubiegania się o finansowanie infrastrukturalnych środków poprawy BRD,
- gmina ma i stosuje procedury odśnieżania i usuwania roślinności ograniczającej widoczność na drogach prowadzących do szkoły,
- gmina ma procedury zapewniające BRD w związku z pracami budowlanymi na jej terenie,
- gmina ma procedury dotyczące rozpatrywania uwag na temat środków BRD przekazywanych przez inne instytucje, organizacje i mieszkańców,
- przy opracowywaniu planów zagospodarowania jest oceniane i podkreślane BRD.

Służba zdrowia:

- ośrodki zdrowia mają dokumentację określającą, kiedy i w jaki sposób BRD jest uwzględniane w spotkaniach z rodzicami i dziećmi,
- lekarz miejski jest na bieżąco informowany o pracach gminy związanych z BRD,
- lekarz miejski dba o to, aby lekarze pierwszego kontaktu w gminie posiadali wystarczającą wiedzę na temat obowiązków personelu medycznego oraz tego, jak można ją zastosować w celu zmniejszenia ryzyka wypadków drogowych.

Organizacje społeczne:

- gmina zachęca grupy i stowarzyszenia wolontariatu do włączenia wytycznych dotyczących bezpiecznego transportu do swoich działań.

Przykładowym lokalnym programem zmierzającym do uzyskania statusu gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym” jest Plan BRD Gminy Averøy na lata 2023–2027²⁵³. Gmina ta ma prawie 6 tys. mieszkańców i 173,1 km² powierzchni. Plan gminny został przygotowany zgodnie z zasadami przedstawionymi w podręczniku V722 „Miejskie plany bezpieczeństwa ruchu drogowego” opracowanym w 2014 r. przez SV. Plan ten został stworzony przez administracyjną grupę roboczą, w skład której weszli: planista przestrzenny, gminny inżynier drogowy, kierownik wydziału technicznego i zastępca dyrektora gminy. Jest on zakotwiczony politycznie w strategii planowania gminy na lata 2020–2023. Umieszczone w nim środki bezpieczeństwa fizycznego ruchu drogowego zostały zaproponowane do włączenia do planu finansowego. Gmina ma wykorzystać plan jako podstawę do składania wniosków o dotacje w ramach gminnego programu „50-50%” na wdrożenie

²⁵³ Trafikksikkerhetsplan 2023 – 2027, Averøy kommune. 2022 r. www.averoy.kommune.no/_f/p1/i731b37e1-c6c5-49eb-9f31-9ee45667ae5a/vedtatt-utgave-kommunal-trafikksikkerhetsplan-2023-2027.pdf

środków BRD. Wdrożenie innych niż fizyczne środków BRD jest integralną częścią budżetu poszczególnych sektorów. Grupa robocza ma zapewnić coroczny przegląd i ocenę środków stanowiących część planu.

W diagnozie podano, że Gmina posiada sieć dróg powiatowych o dł. 115 km i dróg gminnych o dł. 87 km. W ciągu 30 lat w gminie zarejestrowano 242 wypadki drogowe, w których 5 osób zginęło, 43 osoby odniosły ciężkie obrażenia, a 270 osób lekkie obrażenia. Ze względu na małą roczną liczbę wypadków poważnych (0–4 rocznie) nie prowadzono szczegółowej analizy wypadków i nie przyjęto celów ilościowych w planie BRD. Przyjęto natomiast dwa cele ogólne, mówiące o tym, że Gmina:

1. musi zostać zatwierdzona jako „Gmina z bezpiecznym ruchem drogowym” do 2027 r.
2. musi w okresie planowania ulepszyć zidentyfikowane niebezpieczne odcinki dróg gminnych.

W ocenie poprzedniego planu realizowanego w latach 2010–2014 stwierdzono, że nie wszystkie jego elementy zostały wykonane. Zrealizowano zadania dotyczące ograniczeń prędkości, budowy dróg dla pieszych i rowerów, uspokojenia ruchu przy szkole i przedszkolu.

W ramach zaplanowanych zadań przyjęto trzy grupy działań:

- a. inne niż fizyczne środki BRD w ramach programu „gmina z bezpiecznym ruchem drogowym”,
- b. fizyczne środki bezpieczeństwa na drogach gminnych,
- c. fizyczne środki bezpieczeństwa na drogach powiatowych,

Gmina ma też wdrożyć szereg środków i procedur zmieniających postawy i zachowania w przedszkolach, szkołach i agencjach gminy. Ma to na celu wpłynięcie na dzieci w wieku przedszkolnym, uczniów, rodziców, opiekunów i pracowników gminy tak, aby przemieszczali się z możliwie najmniejszym ryzykiem obrażeń lub śmierci.

W Gminie przygotowano 18 zadań dotyczących modernizacji skrzyżowań, zastosowania środków uspokojenia ruchu, zabezpieczenia przed wypadnięciem z drogi itp. o wartości ok. 1,6 mln NOK.

Za działania dotyczące sieci dróg powiatowych odpowiedzialna jest rada powiatu. Gmina nie ma bezpośredniego wpływu na te drogi, ale może, poprzez plan BRD, wnieść wkład w sprawie propozycji pożądaných środków. Gmina przygotowała 18 zadań na drogach powiatowych zaproponowanych przez jej Wydział techniczny, szkoły, przedszkola, stowarzyszenia opieki społecznej i osoby prywatne. Dotyczą one budowy dróg dla pieszych i rowerów, zabezpieczenia przed wypadnięciem użytkowników drogi, przebudowy skrzyżowań itp. Ich wartość to ponad 270 mln NOK.

Za realizację działań zaproponowanych w planie odpowiedzialna jest administracyjna grupa robocza, w skład której wchodzi: planista przestrzenny, inżynier drogowy gminy, kierownik wydziału technicznego i zastępca dyrektora Gminy. Grupa robocza ma obowiązek sporządzać roczne sprawozdania na temat wdrożonych środków.

Nawet ogólny przegląd ww. wymagań i zadań norweskiej gminy „z bezpiecznym ruchem drogowym” pozwala stwierdzić, że część z nich jest obecnych również w działalności gmin w Polsce, ale ich skuteczność jest ograniczona w porównaniu do opisywanego uporządkowanego i kompleksowego ujęcia w Norwegii. Dlatego zaleca się podjęcie inicjatywy w Polsce przez Krajową Radę

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w celu wprowadzenia podobnego programu certyfikacji gmin. Będzie to bardzo dobrze wpisywać się w NPBRD 2030.

„Strefa serca – Hjertesone”

Zapewnienie warunków BRD, tj. eliminacja zdarzeń drogowych w stopniu możliwym do osiągnięcia w określonych warunkach, wymaga interdyscyplinarnej współpracy różnych sektorów związanych z ruchem drogowym. Jest to stwierdzenie uznawane za oczywiste, ale wymaga jeszcze uzupełnienia o dodatkowy aspekt, tj. uwzględnianie w tej współpracy zadania kształtowania szeroko pojętej kultury BRD. O ile jej wdrażanie w odniesieniu do profesjonalnych uczestników ruchu drogowego ma dość dobrze rozwinięte ramy organizacyjne, to w przypadku nieprofesjonalnych uczestników ruchu cały czas poszukuje się skutecznych form jej kształtowania i upowszechniania. Jako główny cel w tym przypadku można wskazać oddziaływania na utrwalone zachowania i wzorce myślenia o ruchu drogowym oraz ich zmiany. Efektem tych oddziaływań i zmian powinno być powodowanie lepszego zrozumienia środowiska, w którym odbywa się ruch drogowy i wpływanie na podejmowanie racjonalnych decyzji przez jego uczestników. Ponieważ na kulturę BRD, a szczególnie jego nieprofesjonalnych uczestników, wpływają następujące czynniki:

- interakcja pomiędzy użytkownikami dróg,
- egzekwowanie przepisów ruchu drogowego przez Policję,
- infrastruktura tworząca warunki interakcji w ruchu drogowym,
- czynniki ekonomiczne,
- szkolenie kierowców i normy przekazywane przyszłym kierowcom w czasie szkolenia,
- charakterystyka użytkowników dróg, np. wiek i doświadczenie wchodzących w interakcje w systemie drogowym

to stosowane środki kształtowania tej kultury nie mogą zamykać się w obrębie pojedynczych sektorów związanych z ruchem drogowym.

Bardzo dobrym przykładem praktycznego podejścia do interdyscyplinarnego traktowania problemu kształtowania kultury BRD już w młodym wieku, jest idea tworzenia tzw. „Strefy serca – Hjertesone”. Ogólna koncepcja takiej strefy polega na tym, że wokół szkoły wyznacza się obszar, w którym wprowadzane są restrykcyjne ograniczenia ruchu co najmniej w okresie występowania ruchu dzieci do i ze szkoły²⁵⁴.

Przykłady środków fizycznych stosowanych w „Strefie serca – Hjertesone” obejmują: specjalne znaki „strefy serca”, wyznaczenie miejsc do zatrzymywania się pojazdów dowożących dzieci, zakazy parkowania, zakazy ruchu, ograniczenia dopuszczalnej prędkości, fizyczne środki uspokojenia ruchu, wydzielone drogi dla pieszych i rowerów, dedykowane oświetlenie wzdłuż dróg dla pieszych i rowerów.

Powyższy opis „Strefy serca – Hjertesone” sugerowałby wyraźne preferencje dla stosowania środków fizycznych (organizacji ruchu), ale należy podkreślić, że w praktyce stosowane i ważne są

²⁵⁴ V. M. Uhlving, V. Nenseth I. O. Ellis, L. E. Egner, T.-O. Nævestad, *Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone*, TØI-rapport, 2014/2024.

także inne działania zachęcające do odbywania podróży do i ze szkoły pieszo lub rowerem. Tworzenie takich zachęt wynika z przekonania, że praktyka dowożenia dzieci przez rodziców do szkoły samochodem nie służy ich edukacji komunikacyjnej, bo dzieci nie poznają realnych problemów występujących w ruchu drogowym. Jako przyszli samodzielni użytkownicy dróg, dzieci i młodzież muszą jak najwcześniej nauczyć się bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Jest to również celem w norweskim „Planie transportu dzieci” (norw. *Barnas transportplan*), w którym zapisano, aby: „ośmioro na dziesięcioro dzieci, których droga do szkoły nie jest dłuższa niż 4 km, pokonywało tę drogę pieszo lub na rowerze”²⁵⁵.

Pierwsza „Strefa serca – Hjertesone” powstała w Norwegii z inicjatywy jednej ze szkół w 2012 r. Od tego czasu koncepcja ta uzyskała dużą popularność i np. w badaniach ankietowych z roku 2023 wśród 136 gmin 36% potwierdziło wyznaczenie takiej strefy, a 39% rozważyło jej wprowadzenie. Stwierdzono wyraźne powiązanie między posiadaniem certyfikatu „gminy z bezpiecznym ruchem drogowym” a wyznaczaniem „Stref serca – Hjertesone” – w 60% takich gmin pojawiły się również wspomniane strefy. Obecnie wspomniane strefy są inicjatywą krajową, objętą współpracą pomiędzy *Trygg Trafikk*, SV, Policją, Norweską Dyрекcją Zdrowia, agencjami ds. ochrony środowiska, Krajowym Stowarzyszeniem Rowerzystów i Komitetem Rodziców ds. edukacji podstawowej. Chociaż jest to inicjatywa krajowa, to nie uściślono definicji i zakresu wymaganych działań w „Strefie serca – Hjertesone”, mając na uwadze konieczność uwzględniania lokalnego kontekstu jej wprowadzania. Można natomiast wskazać na następujące cechy wspólne takich stref:

- wokół szkoły wyznacza się obszar całkowicie lub częściowo wolny od ruchu samochodów w godzinach przychodzenia dzieci do szkoły i wychodzenia z niej,
- głównym celem inicjatywy jest ograniczenie ruchu samochodowego poprzez wpływ na kulturę BRD na terenie wokół szkoły, w tym rodziców, uczniów, pracowników i innych osób podróżujących po okolicy, a także zwiększenie bezpieczeństwa jazdy rowerem i chodzenia do szkoły,
- szkoła ze strefą sporządza plan BRD,
- jest to połączenie środków kształtujących postawę, środków szkoleniowych i prostych środków fizycznych, w dostosowaniu do warunków danej szkoły,
- nie jest dziełem zamkniętym w czasie, ale ma charakter ciągłego procesu obejmującego małe i duże działania, które są wdrażane w miarę upływu czasu,
- największy wpływ na funkcjonowanie strefy powinny mieć środki behawioralne i kształtujące postawy uczestników ruchu.

Sama „Strefa serca – Hjertesone” i wdrażane w powiązaniu z nią działania są ustalane przez konkretną szkołę, najlepiej we współpracy z rodzicami, uczniami, władzami lokalnymi, Policją i innymi podmiotami regionalnymi oraz centralnymi.

Zgodnie z zaleceniami *Trygg Trafikk*, poza wyznaczeniem obszaru z ograniczeniami ruchu wokół szkoły, powinny być podejmowane następujące działania związane ze „Strefą serca – Hjertesone”:

- 1) **Szkolenia** – edukacja o ruchu drogowym powinna odgrywać centralną rolę w codziennym funkcjonowaniu szkoły. Uczniowie powinni być przygotowani do podróżowania po drogach prowadzących do szkoły w zorganizowanych grupach lub indywidualnie. Uczniowie powinni

²⁵⁵ <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-4-kunnskap-og-verktoey-som-hjelpemidler/barnas-transportplan/> (dostęp: 20.08.2024 r.).

ćwiczyć z rodzicami chodzenie lub jazdę na rowerze na trasie dom – szkoła, zanim będą pokonywać ją bez opieki. Zgodnie z powszechnym obowiązkiem edukacja w zakresie ruchu drogowego jest statutowym zadaniem szkoły.

- 2) **Tworzenie grup spacerowych** – stałe grupy spacerowe można tworzyć w dzielnicach o dużej liczbie uczniów. Dzieci spotykają się codziennie rano o ustalonej godzinie w ustalonym miejscu, a rodzice z sąsiedztwa na zmianę bezpiecznie odprowadzają tak powstałą grupę do szkoły. Grupy spacerowe mogą składać się z uczniów z tej samej klasy, tego samego etapu lub z różnych grup wiekowych. W pierwszym roku uczniom powinni towarzyszyć dorośli – w zależności od trasy szkolnej, ale grupy spacerowe mogą być również kontynuowane, gdy uczniowie będą już przygotowani do wspólnych spacerów. Zapewnia to zarówno socjalizację w drodze do szkoły, aktywność fizyczną i korzystny wpływ na zdrowie, większe zdyscyplinowanie dzieci, wolny czas dla rodziców, mniejszy ruch pojazdów związany z dowożeniem dzieci, a także redukcję zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy.
- 3) **Tzw. „pieszy autobus”** – tam, gdzie miejsca zamieszkania uczniów są rozproszone, odpowiednim rozwiązaniem są „autobusy piesze”. Ich idea polega na dołączaniu do pieszej grupy dzieci kolejnych osób z wyznaczonych miejsc zbiórki (przystanków) na trasie do szkoły, w których pojawiają się o statych porach. Grupa odbywa pieszą podróż pod opieką jednej lub kilku osób dorosłych. Program „pieszych autobusów” można zorganizować na różne sposoby, na przykład według zajęć, klas, ale trasy powinny przebiegać zgodnie z naturalną drogą do szkoły z przystankami w miejscu zamieszkania uczniów. Podobne rozwiązanie można zastosować w przypadku podróży rowerami. Warto zauważyć, że najkrótsza droga niekoniecznie jest najbezpieczniejsza. Ponieważ uczniowie mają wiedzę o tym, dokąd sami uczęszczają, które drogi są postrzegane jako bezpieczne i gdzie mieszkają ich koledzy, to powinni aktywnie uczestniczyć w wyborze i planowaniu trasy. Mogą też pomóc w nazwaniu tras i jeśli to konieczne, kreatywnie zaznaczyć przystanki.
- 4) **Kampanie promujące ruch pieszy i rowerowy** – wraz z wprowadzeniem „Strefy serca – Hjertesone” korzystne jest podjęcie działań promujących podróż piesze i rowerowe np. przez ogłoszenie konkursu z nagrodami dla klas, w których udział osób docierających do szkoły w ten sposób będzie największy. Taki konkurs może trwać np. tydzień. W jego trakcie wyznaczeni nauczyciele rejestrują sposoby docierania dzieci do szkoły.
- 5) **Dzień rowerowy** – *Trygg Trafikk* zaleca, aby dzieci miały od 10 do 12 lat, zanim będą mogły samodzielnie jeździć na rowerze w ruchu mieszanym. Wiele szkół popiera to zalecenie. Dlatego dzień rowerowy z konkursami można zorganizować dla dzieci starszych niż 10 lat.
- 6) **Promocja i stosowanie elementów odblaskowych** – istnieje wiele sposobów na zorganizowanie działań promocyjnych w tym zakresie:
 - o wszyscy uczniowie otrzymują kamizelkę odblaskową i po tygodniu ci, którzy ich używają, dostają drobną nagrodę;
 - o zadanie w ramach projektu z matematyki – klasa śledzi, ilu uczniów, nauczycieli i rodziców używa dobrze widocznych odblasków w porannych godzinach szczytu, niezależnie od tego, czy idą pieszo, jeżdżą na rowerze lub spacerują z przystanku autobusowego lub parkingu przy szkole. Wyniki są prezentowane całej szkole.

Liczenie można powtórzyć jakiś czas później, aby sprawdzić, czy rozdane elementy odblaskowe są noszone;

- o uczniowie zbierają wszystkie odblaski, które mają w domu – klasa z największą kolekcją wygrywa. Odblaski są następnie przymocowywane do wszystkich jesiennych i zimowych kurtek, plecaków, toreb i torebek.
- 7) **Opis tras do szkoły i odbywanych podróży przez uczniów** – zaangażowanie ucznia w pracę nad powstaniem i funkcjonowaniem „Strefy serca – Hjertesone” jest niezbędne, aby środki zadziałały w praktyce. Istnieją różne sposoby tego zaangażowania. Uczniowie mogą sporządzić mapę tras, z których korzystają do i ze szkoły, wraz z uwagami – najszybsza, bezpieczna, niebezpieczna itp. Wynik takiego mapowania powinien być udostępniony władzom gminy. Inną formą zaangażowania uczniów może być ich udział w badaniach „przed i po” wprowadzeniu strefy. Mogą oni przeprowadzać rejestrację liczby osób przychodzących pieszo do szkoły, dojeżdżających rowerem, dojeżdżających środkami transportu publicznego oraz dowożonych samochodami przez rodziców (do i ze szkoły).
 - 8) **Maty z przedstawieniem sieci ulic, przeznaczone do zabawy dla dzieci w wieku przedszkolnym** – mata (dywan) ma formę graficzną zachęcającą do swobodnej zabawy, której motywem przewodnim jest ruch uliczny.
 - 9) **Wyznaczenie parkingów dla osób dowożących dzieci do szkoły** – pomimo podjętych działań, część najmłodszych dzieci będzie korzystała z dowożenia do szkoły. Należy więc wyznaczyć odpowiednią liczbę miejsc postojowych, tak aby nie tworzyły się kolejki oczekujących pojazdów. Miejsca te powinny być oznakowane jako dedykowane dla osób dowożących dzieci do szkoły.
 - 10) **Procedury parkowania** – w wielu przypadkach parking dla pracowników szkoły można zorganizować w sposób zwiększający BRD. Zajmowanie miejsc parkingowych powinno być zorganizowane zgodnie z czasem przyjazdu od miejsca najdalszego.

Istotną rolę w funkcjonowaniu „Strefy serca – Hjertesone” odgrywa Policja, która kontroluje prędkość, jazdę pod wpływem środków odurzających oraz stosowanie urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach przewożących dzieci.

Dotychczasowe norweskie doświadczenia wskazują, że „Strefy serca – Hjertesone” wpływają na kulturę BRD wśród rodziców. Wiele wskazuje na to, że środek ten doprowadził do zmiany nawyków dotyczących podróżowania wśród rodziców i uczniów. 16% rodziców dzieci których szkoły są w tych strefach twierdzi, że dostarcza/odbiera dzieci samochodem rzadziej niż przed ich wprowadzeniem. 14% uważa, że ich pociechy częściej jeżdżą na rowerze, a 10% twierdzi, że ich dzieci częściej podróżują pieszo do i ze szkoły.

Załącznik nr 2

Tabela 37. Zarys ogólny procedury zmiany stałej organizacji ruchu

	Polska		Norwegia	
	Opinie	Brak	Opinie	Brak
Droga wewnętrzna	Zatwierdzenie	Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną (właściciel terenu)	Zatwierdzenie	Gmina / Zarząd dróg powiatowych / <i>Statens vegvesen</i> (SV) ²⁵⁶
Droga gminna	Opinie	zarząd drogi	Opinie	Policja tylko w niektórych przypadkach ²⁵⁷
	Zatwierdzenie	Starosta	Zatwierdzenie	Gmina
Droga powiatowa	Opinie	<ul style="list-style-type: none"> Zarząd drogi, Komendant Powiatowy Policji 	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Policja tylko w niektórych przypadkach²⁵⁸, Gmina tylko w niektórych przypadkach²⁵⁹
	Zatwierdzenie	Starosta	Zatwierdzenie	Zarząd dróg powiatowych
Droga wojewódzka	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Zarząd drogi, Komendant Wojewódzki Policji 	Nie dotyczy	
	Zatwierdzenie	Marszałek województwa		
Droga krajowa	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Rejon Drogowy GDDKiA, Komendant Wojewódzki Policji 	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Policja tylko w niektórych przypadkach²⁶⁰ Gmina tylko w niektórych przypadkach²⁶¹
	Zatwierdzenie	GDDKiA	Zatwierdzenie	<i>Statens vegvesen</i> (SV)

²⁵⁶ Por.: § 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116).

²⁵⁷ Policja opiniuje zmiany w organizacji ruchu dotyczące: znaków dotyczących zasad pierwszeństwa (202–214), znaków dotyczących podwyższania lub obniżania dopuszczalnej prędkości (362–368), znaków zakazu zatrzymywania się i postoju, znaków dotyczących zasad ruchu na skrzyżowaniach jedynie w miastach Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø, znaków dotyczących przejść dla pieszych i miejsc zmiany lub zmniejszenia pasów ruchu. Źródło: § 26–29 ustawy Przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).

²⁵⁸ Ibidem.

²⁵⁹ Lokalna gmina opiniuje zmiany w organizacji ruchu dotyczące: znaków dotyczących zasad pierwszeństwa (202–214), wprowadzania stref ograniczonej prędkości (obniżanie prędkości), znaków zakazu zatrzymywania się i postoju, znaków dotyczących zasad ruchu na skrzyżowaniach jedynie w miastach Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø, lokalizacji przystanków autobusowych oraz dróg dla pieszych i rowerzystów (508–552). Źródło: § 26–29 ustawy Przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).

²⁶⁰ Ibidem.

²⁶¹ *Planlegging og oppsetting av trafikkskilt. Handbok 046. Statens vegvesen*. Luty 2009, Oslo., s. 11.

	Polska	Norwegia
Ewidencjonowanie zmian w stałej organizacji ruchu	Ewidencja zatwierdzonej organizacji ruchu prowadzona odrębnie przez każdy organ zarządzający ruchem na drodze	Norweski bank danych znaków drogowych (NVDB)

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460), norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116), polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r., rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729 z późn. zm.).

Załącznik nr 3

Tabela 38. Procedura zmiany czasowej organizacji ruchu

	Polska		Norwegia	
	Opinie	Brak	Opinie	Brak
Droga wewnętrzna	Zatwierdzenie	Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną (właściciel terenu)	Zatwierdzenie	Gmina / Zarząd dróg powiatowych / <i>Statens vegvesen</i> (SV) ²⁶²
Droga gminna	Opinie	Zarząd drogi	Opinie	Brak
	Zatwierdzenie	Starosta	Zatwierdzenie	Gmina
Droga powiatowa	Opinie	<ul style="list-style-type: none"> Zarząd drogi Komendant Powiatowy Policji 	Opinia	Brak
	Zatwierdzenie	Starosta	Zatwierdzenie	Zarząd Dróg powiatowych
Droga wojewódzka	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Zarząd drogi, Komendant Wojewódzki Policji 	Nie dotyczy	
	Zatwierdzenie	Marszałek województwa		
Droga krajowa	Opinia	<ul style="list-style-type: none"> Rejon Drogowy GDDKiA, Komendant Wojewódzki Policji 	Opinia	Brak

²⁶² Por.: § 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116)

	Polska		Norwegia	
	Zatwierdzenie	GDDKiA	Zatwierdzenie	<i>Statens vegvesen (SV)</i>
Odpowiedzialność za oznakowanie	<ul style="list-style-type: none"> Właściwy zarządca drogi publicznej, wykonawca robót drogowych, organizator imprezy/wydarzenia. 		<ul style="list-style-type: none"> Gmina / Zarząd dróg powiatowych / <i>Statens vegvesen (SV)</i>, wykonawca robót („wykonawca” lub „agencja wykonawcza”), organizator imprezy/wydarzenia 	
Sankcje za niewłaściwe oznakowanie robót drogowych	<ul style="list-style-type: none"> Zawiadomienie zarządcy drogi publicznej przez organ zarządzający ruchem na drodze, możliwość nałożenia mandatu karnego za niewłaściwe oznakowania robót drogowych (art. 84 i art. 85 § 1 Kodeksu Wykroczeń) 		<ul style="list-style-type: none"> Wstrzymanie robót drogowych przez Policję lub zarządcę drogi, cofnięcie uprawnień dla (kierownika robót) osoby odpowiedzialnej do prowadzenia nadzorowania robót w pasie drogi publicznej jeśli w ciągu roku otrzymał on dwie nagany dotyczące wykrytych nieprawidłowości. 	

Źródło: opracowanie własne na podst.: norweskich przepisów dotyczących znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460); norweskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: 2023-12-20-116); polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.; rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem; polskiej ustawy Kodeks Wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r.

Załącznik nr 4

Tabela 39. Miejsca sprzedaży napojów alkoholowych i zasady ich spożywania

	Polska	Norwegia
Stacje paliw	Tak – całodobowo	Nie – niezależnie od pory, dnia i świąt
Lokale gastronomiczne (bary przydrożne, restauracje przydrożne, bufety przydrożne)	Tak – całodobowo	Tak – z istotnymi ograniczeniami czasowymi serwowania napojów dla Grupy I, II i III napojów alkoholowych; obiekt ten musi być kubaturowo zamkniętą placówką (budynek)
Sprzedaż, serwowanie lub spożywanie napojów alkoholowych w autobusach (autokarach) przez pasażerów	Tak – dopuszczenie alkoholu do 4,5%	Nie
Sprzedaż, serwowanie lub spożywanie napojów alkoholowych w pociągach (autokarach) przez pasażerów	Tak – dopuszczenie alkoholu do 4,5%	Nie
Miejsca publiczne (drogi, place, ulice, parki)	Nie – z możliwością wprowadzenia odstępstwa przez właściwo miejscową Radę Gminy (Gminę)	Nie
Imprezy na otwartym powietrzu (otwarte)	Tak – do 4,5% w wyznaczonych miejscach na terenie imprezy	Nie

	Polska	Norwegia
	z zakazem wnoszenia własnego alkoholu	
Imprezy zamknięte (pomieszczenia zamknięte)	Tak – do 4,5% w wyznaczonych miejscach z zakazem wnoszenia własnego alkoholu	Tak – z dopuszczeniem alkoholu dla grupy I i zaostrzoną odpowiedzialnością organizatora
Skutki prawne naruszenia powyższych zasad	Grzywna	<ul style="list-style-type: none"> Grzywna lub kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 2 lat, w przypadku wysokoprocentowych napojów alkoholowych kara pozbawienia wolności do 2 lat.

Źródło: opracowanie własne na podst.: polskiej Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, polskiej Ustawy z dnia 10 stycznia 2018 r. o ograniczeniu handlu w niedziele i święta oraz w niektóre inne dni, norweskiej Ustawy o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r.

Załącznik nr 5

Tabela 40. Praktyka orzecznicza sądów karnych w Polsce i w Norwegii (analogiczne stany faktyczne)

	Polska	Norwegia
PRZYPADEK nr 1: Spowodowanie wypadku drogowego pod wpływem alkoholu/środków odurzających w wyniku którego śmierć poniósł inny uczestnik ruchu drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Skazany spowodował wypadek drogowy w wyniku czego śmierć poniósł kierujący innym pojazdem, skazany był pod niewielkim wpływem amfetaminy (27 ng/ml amfetaminy), skazany zbiegł z miejsca wypadku (sąd drugiej instancji potraktował to jako szok powypadkowy). <p>Data czynu: 2 lipca 2020 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Skazany spowodował wypadek drogowy w wyniku czego śmierć poniósł kierujący innym pojazdem, a pasażer został ranny, skazany był pod niewielkim wpływem haszyszu (stan szacowany na poziomie 0,2‰). <p>Data czynu: 3 lutego 2022 r.</p>
Uprzednia karalność sprawcy	<ul style="list-style-type: none"> Od 2016 r. zakaz prowadzenia pojazdów wobec skazanego, uprzednia karalność za prowadzenie pojazdu bez uprawnień, wielokrotne mandaty karne za popełnianie wykroczenia w ruchu drogowym, notoryczne prowadzenie pojazdów mechanicznych bez uprawnień. 	<ul style="list-style-type: none"> Od 2010 r. zakaz prowadzenia pojazdów wobec skazanego, wcześniej czterokrotnie skazany za dziesięć przypadków prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu, udokumentowanych 16 przypadków prowadzenia pojazdu bez prawa jazdy.
Wydane rozstrzygnięcie	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 4 lat i 6 miesięcy, zakaz prowadzenia pojazdów na 8 lat, wysokość zasądzonych grzywn, nawiązek, odszkodowań: 40 000 PLN (111 667 NOK*). 	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 1 roku i 10 miesięcy, utrzymano dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów, wysokość zasądzonych grzywn, nawiązek, odszkodowań: 190 000 NOK (68 058 PLN*).

	Polska	Norwegia
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Okręgowego we Wrocławiu IV Wydział Karny Odwoławczy z dnia 06 września 2022 r. o sygnaturze IV Ka 309/22. Wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Fabrycznej we Wrocławiu II Wydział Karny z dnia 22 grudnia 2021 r. o sygnaturze II K 92/21. 	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Hålogaland LH-2023-21863 (23-021863AST-HALO) z dnia 10 maja 2023 r. Wyrok Sądu Rejonowego w Helgeland THEL-2022-149956 z dnia 12 stycznia 2023 r.
PRZYPADEK nr 2: Spowodowanie wypadku drogowego skutkującego śmiercią dwóch osób i ciężkich obrażeń u dwóch osób	<ul style="list-style-type: none"> Skazany (wiek 22 lat) spowodował wypadek drogowy w wyniku czego śmierć poniosły dwie osoby, jeden pasażer doznał ciężkich obrażeń oraz inny kierujący pojazdem doznał obrażeń ciała, skazany nie był pod wpływem alkoholu lub innych substancji odurzających, skazany przewoził w pojeździe kajdanki i gaz pieprzowy, przejawiał zachowania agresywne w ruchu drogowym, skazany nie utrudniał działań Policji. <p>Data czynu: 14 marca 2021 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Skazany (wiek 22 lat) spowodował wypadek drogowy w wyniku czego śmierć poniosły dwie osoby oraz dwoje innych pasażerów doznało ciężkich obrażeń, skazany był pod wpływem alkoholu (0,39 ‰), THC (0,0166 nmol/l) oraz lamotropiny (1,7 mmol/l), skazany publikował zdjęcia broni palnej i przejawiał zachowania agresywne w ruchu drogowym, skazany utrudniał działania Policji. <p>Data czynu: 9 marca 2021 r.</p>
Upřednia karalność sprawcy	Brak	Brak
Wydane rozstrzygnięcie	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 5 lat, zakaz prowadzenia pojazdów na 10 lat, wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 96 000 PLN (268 006 NOK*). 	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 1 roku i 7 miesięcy, dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów, wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 610 000 NOK (218 502 PLN*).
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Okręgowego w Nowym Sączu II Wydział Karny z dnia 5 kwietnia 2023 r. o sygnaturze II Ka 637/22, Wyrok Sądu Rejonowego w Nowym Sączu II Wydział Karny z dnia 22 września 2022 r. o sygnaturze II K 1159/21. 	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Vestre Finnmark TVFI-2022-139962 (22-139962MED-TVFI/TALT) z dnia 1 marca 2023 r.

	Polska	Norwegia
PRZYPADEK nr 3: Jazda pojazdem pod wpływem alkoholu bez spowodowania wypadku drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Skazany prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem alkoholu, stan nietrzeźwości: 1,97‰, zatrzymany podczas rutynowej kontroli Policji (nie doszło do wypadku drogowego), kierujący pojazdem wsiadł do pojazdu po wypiciu 0,5 litrowej butelki wódki. <p>Data czynu: 5 kwietnia 2021 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Skazany prowadził pojazd mechaniczny pod wpływem alkoholu, stan nietrzeźwości: 2,49 ‰, zatrzymany podczas rutynowej kontroli Policji (nie doszło do wypadku drogowego), kierujący pojazdem wsiadł do pojazdu po wypiciu 0,7 litrowej butelki wódki. <p>Data czynu: 21 września 2016 r.</p>
Upřednia karalność sprawcy	Brak	Brak
Wydane rozstrzygnięcie	<ul style="list-style-type: none"> Brak kary pozbawienia wolności, zakaz prowadzenia pojazdów na okres 3 lat, wysokość zasądzonych grzywn i kar pieniężnych: 6 500 PLN (18 146 NOK*). 	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 24 dni zakaz prowadzenia pojazdów na okres 2 lat, wysokość zasądzonych grzywn i kar pieniężnych: 52 000 NOK (18 626 PLN*) z możliwością automatycznej alternatywnej zamiany na karę pozbawienia wolności w wymiarze 15 dni.
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Pruszkowie II Wydział Karny z dnia 28 października 2022 r. o sygnaturze II K 981/22, Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie X Wydział Karny Odwoławczy z dnia 21 lutego 2023 r. o sygnaturze X Ka 21/23. 	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Nedre Romerike TNERO-2016-151597 z dnia 12 czerwca 2017 r., Wyrok Sądu Apelacyjnego w Eidsivating LE-2017-105346 (17-105346AST-ELAG/) z dnia 9 lutego 2018 r.
PRZYPADEK nr 4: Naruszenie zasad pierwszeństwa w ruchu drogowym – spowodowanie wypadku drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Skazany naruszył zasady pierwszeństwa przy skręcaniu w zjazd z drogi publicznej i uderzył w motocyklistę poruszającego się po jezdni na wprost (nieustąpienie pierwszeństwa motocykliście), pokrzywdzony doznał rozległych ciężkich obrażeń na skutek wypadku drogowego, kierujący pojazdem był trzeźwy. <p>Data czynu: 9 kwietnia 2018 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Skazany naruszył zasady pierwszeństwa i potrącił pieszego przechodzącego po przejściu dla pieszych z sygnalizacją świetlną (pieszy na zielonym świetle dla pieszych), pokrzywdzony doznał rozległych ciężkich obrażeń na skutek wypadku drogowego, kierujący pojazdem był trzeźwy. <p>Data czynu: 13 października 2015 r.</p>
Upřednia karalność sprawcy	Brak	Brak
Wydane rozstrzygnięcie	<ul style="list-style-type: none"> Brak stosowania kary pozbawienia wolności, brak zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów, 	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 18 dni w zawieszeniu na okres próby 2 lat,

	Polska	Norwegia
	<ul style="list-style-type: none"> wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 18 000 PLN (50 251 NOK*). 	<ul style="list-style-type: none"> brak zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów, wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 125 000 NOK (44 775 PLN*).
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Okręgowego dla Warszawy Praga – Południe VI Wydział Karny Odwoławczy z dnia 28 lutego 2022 r. o sygnaturze VI Ka 5/21, Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi – Południe w Warszawie z dnia 16 lipca 2020 r. o sygnaturze III K 640/18. 	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Oslo TOSLO-2017-132897 (17-132897MED-OTIR/07) z dnia 13 grudnia 2017 r.
PRZYPADK nr 5: Utrata panowania nad pojazdem, znalezienie się na przeciwnym pasie ruchu, spowodowanie wypadku drogowego	<ul style="list-style-type: none"> Skazany kierując pojazdem nagle zjechał na przeciwny pas ruchu, a potem próbując uniknąć zderzenia wpadł w poślizg i dachował, pokrzywdzony kierujący pojazdem (samochód) doznał obrażeń, gdyż musiał wykonywać gwałtowne manewry obronne, kierujący pojazdem był trzeźwy <p>Data czynu: 19 listopada 2018 r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Skazany kierując pojazdem nagle zjechał na przeciwny pas ruchu, pokrzywdzony kierujący pojazdem (motocyklem) doznał obrażeń, gdyż musiał wykonywać gwałtowne manewry obronne, kierujący pojazdem był trzeźwy. <p>Data czynu: 7 czerwca 2023 r.</p>
Upřednia karalność sprawcy	Brak	Brak
Wydane rozstrzygnięcie	<ul style="list-style-type: none"> Warunkowo umorzone postępowania karne na okres próby 1 roku, brak zakazu prowadzenia pojazdów, wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 2 000 PLN (5 583 NOK*). 	<ul style="list-style-type: none"> Kara pozbawienia wolności na okres 21 dni w zawieszeniu na okres próby 2 lat, zakaz prowadzenia pojazdów na 18 miesięcy, wysokość zasądzonych grzywien, nawiązek, odszkodowań: 140 000 NOK (50 148 PLN*).
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Kozienicach II Wydział Karny z dnia 11 lipca 2019 r. o sygnaturze II K 244/19. 	<ul style="list-style-type: none"> Wyrok Sądu Rejonowego w Buskerud z dnia 16 kwietnia 2024 r. o sygnaturze TBUS-2024-28913 (24-028913MED-TBUS/TNES).

* Przeliczenie według uśrednionego kursu walut publikowanego przez Narodowy Bank Polski na dzień 26 lipca 2024 r. z zastosowaniem zaokrąglenia -/+ 1 zł.

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 6

Tabela 41. Wskaźniki monitorowania działań w programach BRD w Polsce i Norwegii – zestawienie szczegółowe

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
1	Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> • Odsetek pojazdów przestrzegających ograniczenia prędkości, • liczba ofiar wypadków drogowych z przyczyny „niedostosowanie prędkości do warunków ruchu”. <p style="text-align: center;">Miary stanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brak ilościowych miar dotyczących przestrzegania ograniczeń prędkości, • liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu w roku 2030 nie większa niż 385 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 1214 ciężko rannych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wartość 85% kwantyla prędkości, z którą poruszają się pojazdy przy różnych poziomach ograniczenia prędkości (ograniczenia prędkości 50 km/h, 60 km/h, 70 km/h, 80 km/h, 100 km/h i 110 km/h), • odsetek pojazdów, które poruszają się z prędkością odpowiednio o 10 km/h, 20 km/h i 30 km/h powyżej dopuszczalnej prędkości, • odsetek wypadków śmiertelnych, w których prawdopodobną przyczyną była duża prędkość. <p>Miara stanu: do 2026 r. 72% pojazdów będzie przestrzegać ograniczenia prędkości.</p>
2	Stosowanie pasów bezpieczeństwa i systemów urządzeń przytrzymujących dla dzieci	<p>Odsetek użytkowników pojazdów poprawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci.</p> <p>Planowane wyznaczenie wskaźników w ramach Europejskiego Projektu TRENDLINE*.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Odsetek ofiar śmiertelnych w samochodach osób, które nie miały zapiętych pasów bezpieczeństwa, • zapinanie pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych (lekkich) z podziałem na kierowców, pasażerów na przednich siedzeniach i pasażerów na tylnych siedzeniach, • zapinanie pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych (tylko kierowcy i pasażerowie na przednich siedzeniach) w podziale na obszary gęsto zabudowane i znajdujące się poza zabudową, • zapinanie pasów bezpieczeństwa wśród pasażerów autobusów, • zabezpieczenie dzieci w fotelikach tyłem do kierunku jazdy, z podziałem odpowiednio na dzieci do 1 roku, 2 lat i 3 lat. <p>Miary stanu: do 2026 r. 98,5% wszystkich kierowców i pasażerów na przednich siedzeniach w lekkich samochodach zapina pasy bezpieczeństwa; 95% wszystkich kierowców pojazdów ciężarowych zapina pasy bezpieczeństwa; 75% wszystkich dzieci w wieku 1–3 lat jest</p>

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
			zabezpieczone w fotelikach tyłem do kierunku jazdy; 85% wszystkich dzieci w wieku 1–8 lat jest prawidłowo zabezpieczonych w samochodzie.
3	Jazda pod wpływem środków odurzających w tym alkoholu	<ul style="list-style-type: none"> • Odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących stężenia alkoholu we krwi, • liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok). <p>Miary stanu: liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu w 2030 r. nie większa niż 133 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 442 ciężko rannych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Odsetek wypadków śmiertelnych, których prawdopodobną przyczyną była jazda pod wpływem środków odurzających, • wyniki z tygodni kontroli policyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków (tydzień 23 i tydzień 50), • wyniki policyjnego dochodzenia w sprawie jazdy pod wpływem alkoholu. <p>Miary stanu: do 2026 r. maksymalnie: 0,1% pracy przewozowej (pojazdokilometrów) wykonywanych jest pod wpływem alkoholu powyżej 0,2‰; 0,4% pracy przewozowej (pojazdokilometrów) wykonywanych jest pod wpływem narkotyków powyżej limitu odpowiedzialności karnej.</p>
4	Rozproszenie uwagi	<p>Odsetek kierowców nieużywających mobilnych urządzeń klasy handheld.</p> <p>Planowane wyznaczenie wskaźników w ramach Europejskiego Projektu TRENDLINE*.</p>	<p>Zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych rozproszeniem uwagi.</p> <p>Miary stanu: brak ilościowej miary, kontynuowanie działań oceniane jakościowo.</p>
5	Ochrona dzieci (0-14 lat)	Brak dedykowanych wskaźników	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba przedszkoli, które uzyskały certyfikat „przedszkole bezpieczne”, • liczba szkół, które uzyskały certyfikat „szkoła bezpieczna”. <p>Miary stanu: w latach 2022–2025 nie może średnio w roku więcej niż 15 ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w grupie dzieci.</p>
6	Młodzież i młodzi kierowcy	Brak dedykowanych wskaźników	<p>Średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń.</p> <p>Miary stanu: w latach 2022–2025 średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń w grupie kierujących samochodami osobowymi w wieku 18 i 19 lat musi być o 25 proc. niższe niż średnia w latach 2018 i 2019.</p>

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
7	Starsi uczestnicy ruchu	<p>Liczba przeprowadzonych warsztatów BRD w ramach ogólnego priorytetu „bezpieczny człowiek”.</p> <p>Miary stanu: liczba przeprowadzonych warsztatów – 50 w 2023 r., 14 w 2024 r., 32 w 2025 r.</p>	<p>Średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń.</p> <p>Miary stanu: w latach 2022–2025 średnia: liczba ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych kierowców w wieku 75+ jest o 25% mniejsza niż w latach 2018 i 2019 (w przeliczeniu na przejechaną liczbę km); liczba ofiar śmiertelnych lub ciężko rannych pieszych w wieku 75+ jest o 25% mniejsza niż w latach 2018 i 2019 (w przeliczeniu na przebytą drogę w km).</p>
8	Piesi i rowerzyści	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok), • liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok). <p style="text-align: center;">Miary stanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piesi: w 2030 r. nie więcej niż 397 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 1237 ciężko rannych, • rowerzyści: w 2030 r. nie więcej niż 129 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 686 ciężko rannych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba km dróg krajowych specjalnie przystosowanych dla pieszych i rowerzystów (w podziale na tereny zabudowane i poza zabudową), • liczba kilometrów dróg powiatowych specjalnie przygotowanych dla pieszych i rowerzystów (w podziale na tereny zabudowane i poza zabudową), • używanie kasku rowerowego, z podziałem na grupy wiekowe poniżej 12 lat, 12–17 lat i powyżej 17 lat, • używanie przez rowerzystów żółtej kurtki rowerowej/kamizelki odbłaskowej, • używanie przez rowerzystów świateł rowerowych podczas jazdy na rowerze po zmroku, • używanie przez pieszych elementów odbłaskowych na oświetlonych drogach po zmroku (podział na drogi zamiejskie i obszary gęsto zabudowane). <p style="text-align: center;">Miary stanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W latach 2022–2025 średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń pieszych i rowerzystów jest o 25% mniejsze niż w latach 2018 i 2019 (w przeliczeniu na przebytą drogę w km), • do 2026 r.: 75% rowerzystów używa kasku rowerowego; 53% pieszych używa odbłasków na oświetlonych drogach po zmroku.
9	Motocykliści i korzystający z motorowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok), • odsetek motocyklistów, motorowerzystów i rowerzystów noszących kask ochronny. 	<p>Średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń.</p> <p>Miary stanu: w latach 2022–2025 średnie ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń odpowiednio na motorowerach, lekkich motocyklach i ciężkich</p>

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
		Miary stanu: w 2030 r. nie więcej niż 191 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 758 ciężko rannych.	motocyklach musi być o 25% niższe niż w okresie 2017–2020 (w przeliczeniu na przejechane osobokilometry).
10	Drogowe przewozy towarowe	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.	<ul style="list-style-type: none"> • Udział pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej > 3,5 t bez 2 lub 3 usterek podczas okresowych przeglądów pojazdów, w podziale odpowiednio na samochody ciężarowe i „ciężkie” przyczepy (naczepy, ciężarowe holowniki itp.), • udział kontrolowanych pojazdów ciężarowych z dużymi defektami, • odsetek kontrolowanych kierowców pojazdów ciężkich, którzy przestrzegają przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku podczas pracy. <p>Miary stanu: w 2026 r. co najmniej 30% wszystkich pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej > 3,5 t i co najmniej 45% wszystkich samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej ≤ 3,5 t nie będzie miało podczas okresowych przeglądów ani 2, ani 3 usterek.</p>
11	Wypadki typu zderzenia czołowe i zjechanie z jezdni	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok) – podane w poz. 13; • liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi (ofiar/rok) – podane w poz. 13; • liczba km wybudowanych odcinków dróg A i S <p>Miary stanu: osiągnięcie długości sieci dróg A i S - 5 176,2 km w 2023 r., 5305,6 km w 2024 r., 5767,9 km w 2025 r.</p>	<p>Zderzenia czołowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liczba km czteropasmowych autostrad i dróg ekspresowych, • liczba km dróg 2/3 pasmowych z rozdzieleniem ruchu, • liczba km ze wzmocnionym oznakowaniem środkowym w sieci dróg krajowych, • liczba km ze wzmocnionym oznakowaniem środkowym w sieci dróg powiatowych. <p>Wypadki zjechania z jezdni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liczba km dróg krajowych z ograniczeniem prędkości ≥ 70 km/h, które zostały zmodernizowane w celu spełnienia minimalnych standardów technicznych zapobiegania poważnym wypadkom typu zjechania z jezdni, • liczba km dróg powiatowych z ograniczeniem prędkości ≥ 70 km/h, które zostały zmodernizowane w celu spełnienia

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
			<p>minimalnych standardów technicznych zapobiegania poważnym wypadkom typu zjechania z jezdni.</p> <p>Miary stanu: do 1.01.2028 r. 60% ruchu na drogach krajowych z ograniczeniami prędkości ≥ 70 km/h musi się odbywać na drogach z separowanymi kierunkami ruchu.</p>
12	Eksploatacja i utrzymanie dróg	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.	Brak wskaźników ilościowych. Ogólne wskazanie realizacji bieżących zadań z zakresu eksploatacji i utrzymania dróg.
13	Infrastruktura drogowa	<p>a) Odsetek odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu (alternatywnie odsetek odległości przebytej drogami, które posiadają albo oddzielony ruch w przeciwnych kierunkach (barierami lub pasem), albo ograniczenie dopuszczalnej prędkości do uzgodnionej, maksymalnej wartości),</p> <p>b) liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok),</p> <p>c) liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok),</p> <p>d) liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi (ofiar/rok),</p> <p>e) liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok),</p> <p>f) liczba ofiar na łukach poziomych (ofiar/rok) ,</p> <p>g) liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok),</p> <p>h) długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km],</p> <p>i) liczba zakończonych zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt.],</p> <p>j) liczba zakończonych zadań inwestycyjnych poprawiających BRD realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 [szt.],</p> <p>k) liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.],</p> <p>l) liczba usytuowanych siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich [szt.],</p> <p>m) liczba nowych stacjonarnych urządzeń łączności alarmowej [szt.],</p>	<p>Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu. Pośrednio uwzględnia się przez wskaźniki dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pieszych i rowerzystów – poz. 8, • wybranych typów wypadków – poz. 11.

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
		<p>n) liczba usuniętych nadmiarowych znaków z dróg krajowych [szt.].</p> <p style="text-align: center;">Miary stanu:</p> <p>b) W 2030 r. nie więcej niż 293 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 747 ciężko rannych,</p> <p>c) w 2030 r. nie więcej niż 384 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 1988 ciężko rannych,</p> <p>d) w 2030 r. nie więcej niż 237 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 497 ciężko rannych,</p> <p>e) w 2030 r. nie więcej niż 243 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 1491 ciężko rannych,</p> <p>f) w 2030 r. nie więcej niż 259 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 693 ciężko rannych,</p> <p>g) w 2030 r. nie więcej niż 512 ofiar śmiertelnych i nie więcej niż 1290 ciężko rannych,</p> <p>h) 47,4 km w 2023 r., 116 km w 2024 r., 157 km w 2025 r.,</p> <p>i) 12 szt. w 2023 r., 9 szt. w 2024 r., 5 szt. w 2025 r.,</p> <p>j) 219 szt. w 2023 r., 485 szt. w 2024 r.,</p> <p>k) 3 szt. w 2024 r., 11 szt. w 2025 r.,</p> <p>l) 126 szt. w 2023 r., 116 szt. w 2024 r., 165 szt. w 2025 r.,</p> <p>m) 30 szt. w 2024 r., 92 szt. w 2025 r.,</p> <p>n) 9000 szt. w 2025 r.</p>	
14	Bezpieczeństwo pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> • Odsetek pojazdów spełniających określone, minimalne standardy bezpieczeństwa pod kątem wyposażenia w systemy, bezpieczeństwa czynnego i biernego pojazdu (alternatywnie – odsetek pojazdów nieprzekraczających określonego wieku), • liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok). <p>Miary stanu: w 2030 r. nie więcej niż 3 ofiary śmiertelne i nie więcej niż 7 ciężko rannych.</p>	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.
15	Wykorzystanie nowych technologii	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.	Brak wskaźników ilościowych. Ogólne zalecenie intensywnego zaangażowania w rozwój ITS.

Poz.	Priorytet/obszar interwencji w programie poprawy BRD	Polska	Norwegia
16	Aktywności na rzecz BRD w prywatnych i publicznych organizacjach/przedsiębiorstwach	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.	<p>Organizacje publiczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> Liczba gmin posiadających ważny plan BRD, liczba gmin z certyfikatem „Gmina bezpieczna w ruchu drogowym”. <p>Przedsiębiorstwa prywatne:</p> <ul style="list-style-type: none"> Liczba firm certyfikowanych zgodnie z normą BRD NS-ISO 39001. <p>Miary stanu: do 1.01.2026 r. co najmniej 200 gmin zostanie zatwierdzonych jako „Gmina bezpieczna w ruchu drogowym”.</p> <p>Jak najwięcej powiatów (miast) zostanie zatwierdzonych jako „Powiat bezpieczny w ruchu drogowym”.</p>
17	Ratownictwo i opieka po wypadkach	<ul style="list-style-type: none"> Czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku, liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych, liczba ładowisk przyszpitalnych, liczba dyspozytorni medycznych, liczba nowych ambulansów PRM. <p>Miary stanu w 2030 r.: 250 szpitalnych oddziałów ratunkowych, 270 ładowisk przyszpitalnych; 18 dyspozytorni medycznych; 1000 nowych ambulansów PRM.</p>	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.
18	Baza wiedzy na temat BRD	Brak bezpośredniego odniesienia do tak ogólnie określonego priorytetu.	Brak wskaźników ilościowych. Miary oceny sformułowane jakościowo: aktualizacja i pozyskanie nowej wiedzy umożliwiającej wyznaczenie priorytetów w nowym programie BRD; rozwój systemu rejestracji obrażeń w wypadkach drogowych; aktualizacja narzędzi prognozowania ryzyka wypadków.

* TRENDLINE – projekt UE obejmujący wyznaczenie wskaźników w obszarze BRD (<https://trendlineproject.eu/>).

Źródło: opracowanie własne na podst.: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu drogowego 2021–2030, Program realizacyjny na lata 2024-2025 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

Załącznik nr 7

Przepisy prawne polskie (z publikatorem):

- Konwencja o ruchu drogowym. Protokół w sprawie znaków i sygnatów drogowych oraz akt końcowy podpisany w Genewie dnia 19 września 1949 r. (Dz.U.1959.54.321).
- Ustawa Kodeks Postępowania Administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r. (Dz.U.2024.572 t.j.).
- Ustawa Kodeks Wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r. (Dz.U.2023.2119 t.j.).
- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz.U.2023.2151 t.j.).
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U.2024.320 t.j.).
- Ustawa o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. (Dz.U.2024.145 t.j.).
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 6 czerwca 1997 r. (Dz.U.2023.1047 t.j.).
- Ustawa Kodeks Karny z dnia 6 czerwca 1997 r. (Dz.U.2024.17 t.j.).
- Ustawa Kodeks Postępowania Karnego z dnia 6 czerwca 1997 (Dz.U.2024.37 t.j.).
- Ustawa Kodeks Postępowania w sprawach o wykroczenia z dnia 24 sierpnia 2001 r. (Dz.U.2024.977 t.j.).
- Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. (Dz.U.2024.728).
- Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. (Dz.U.2023.622 t.j.).
- Ustawa z dnia 10 stycznia 2018 r. o ograniczeniu handlu w niedziele i święta (Dz.U.2023.2151 t.j.).
- Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2021.2328).
- Ustawa o ochronie sygnalistów z dnia 14 czerwca 2024 r. (Dz.U.2024.928).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2002 r. w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego (Dz.U.2017.613 t.j.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnatów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2019.2311 t.j.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784 t.j.).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U.2013.1624 t.j.).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 27 sierpnia 2012 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (Dz.U.2012.977).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. 2012 poz. 1079).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744).
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U.2022.2503).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz.U.2023.622 t.j.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. 2024 poz. 840).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).
- Uchwała nr 538/17 Rady Miasta Toruń z dnia 23 lutego 2017 r. (poz. 920; Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom).
- Zarządzenie nr 58/2011 z dnia 15 grudnia 2011 r. Głównego Inspektora Transportu Drogowego w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego (Dz.Urz.MTBiGM.2011.1.4).
- Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.Urz.KGP.2015.85).
- Zarządzenie nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji (Dz.Urz.KGP.2016.13; Dz.Urz.KGP.2024.11).

Przepisy prawne norweskie (z publikatorem):

- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2023-12-20-116).
- Ustawa przepisy dotyczące znaków drogowych, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej i instrukcji ich stosowania z dnia 18 czerwca 1965 r. (publikator: ZA-2022-12-22-2460).
- Ustawa Prawo Drogowe z dnia 21 czerwca 1963 r. (publikator: ZA-2021-05-07-34).
- Ustawa o przedawnieniu roszczeń z dnia 18 maja 1979 r. (publikator: ZA-2020-12-18-146).
- Ustawa przepisy dotyczące stosowania środków ochrony indywidualnej podczas kierowania pojazdem mechanicznym z dnia 1 października 1979 r. (publikator: ZA-2023-07-03-1228).
- Ustawa o postępowaniu w sprawach karnych z dnia 22 maja 1981 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25).
- Ustawa przepisy dotyczące ruchu drogowego i pieszego z dnia 21 marca 1986 r. (publikator: ZA-2022-06-17-1049).
- Ustawa o sprzedaży napojów alkoholowych z dnia 2 czerwca 1989 r. (publikator: ZA-2021-05-07-34).
- Ustawa przepisy dotyczące nakładania mandatów na miejscu w sprawach ruchu drogowego z dnia 29 czerwca 1990 r. (publikator: ZA-2024-01-26-119).
- Ustawa o egzekucji z dnia 26 czerwca 1992 r. (publikator: ZA-2023-12-20-110).
- Ustawa o Policji z dnia 4 sierpnia 1995 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25).
- Ustawa przepisy dotyczące punktów karnych z dnia 19 września 2003 r. (publikator: ZA-2020.12.11.2699).
- Ustawa przepisy dotyczące utraty uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z dnia 19 grudnia 2003 r. (publikator: ZA-2023-10-18-1646).
- Ustawa dotycząca praw jazdy z dnia 19 stycznia 2004 r. (publikator: ZA-2024-04-16-641).
- Ustawa przepisy dotyczące szkolenia w ruchu drogowym z dnia 1 października 2004 r. (publikator: ZA-2024-06-20-1186).
- Ustawa Kodeks Karny z dnia 20 maja 2005 r. (publikator: ZA-2024-05-31-25).
- Ustawa o Krajowej Agencji ds. Windykacji (SI) z dnia 11 stycznia 2013 r. (publikator: ZA-2022-12-20-109).
- Ustawa o inteligentnych systemach transportowych (ITS) w transporcie drogowym z dnia 11 grudnia 2015 r. (publikator: ZA-2015-12-11-101).
- Statut Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*Trygg Trafikk*) z dnia 24 stycznia 1957 r. (w wersji z dnia 22 kwietnia 2008 r.).

Orzecznictwo sądów polskich:

- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2013 r. (III KK 298/13).

- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 16 stycznia 2018 r. o sygnaturze II SA/Bd 796/17.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Koziencicach II Wydział Karny z dnia 11 lipca 2019 r. o sygnaturze II K 244/19.
- Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi – Południe w Warszawie z dnia 16 lipca 2020 r. o sygnaturze III K 640/18.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 3 sierpnia 2021 r. o sygnaturze II GSK 1389/18.
- Wyrok Sądu Rejonowego dla Wrocławia – Fabrycznej we Wrocławiu II Wydział Karny z dnia 22 grudnia 2021 r. o sygnaturze II K 92/21.
- Wyrok Sądu Okręgowego dla Warszawy Pragi – Południe VI Wydział Karny Odwoławczy z dnia 28 lutego 2022 r. o sygnaturze VI Ka 5/21.
- Wyrok Sądu Okręgowego we Wrocławiu IV Wydział Karny Odwoławczy z dnia 6 września 2022 r. o sygnaturze IV Ka 309/22.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Nowym Sączu II Wydział Karny z dnia 22 września 2022 r. o sygnaturze II K 1159/21.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Pruszkowie II Wydział Karny z dnia 28 października 2022 r. o sygnaturze II K 981/22.
- Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie X Wydział Karny Odwoławczy z dnia 21 lutego 2023 r. o sygnaturze X Ka 21/23.
- Wyrok Sądu Okręgowego w Nowym Sączu II Wydział Karny z dnia 5 kwietnia 2023 r. o sygnaturze II Ka 637/22.
- Postanowienie Sądu Rejonowego dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie II Wydział Karny z dnia 31 stycznia 2023 r. o sygnaturze II Kp 1610/22.
- Postanowienie Prokuratury Okręgowej w Warszawie z dnia 23 czerwca 2023 r. o sygnaturze 3041-5.Dsn.1235.2023.

Orzecznictwo sądów norweskich:

- Wyrok Norweskiego Sądu Najwyższego z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie HR-2008-64A-Rt-2008-44.
- Wyrok Norweskiego Sądu Najwyższego z dnia 13 maja 2022 r., HR-2022-981-A (sprawa nr 21-162994STR-HRET).
- Wyrok Norweskiego Sądu Najwyższego z dnia 13 września 2022 r., HR-2022-1753-A (sprawa nr 22-020057STR-HRET).
- Wyrok Sądu Rejonowego w Nedre Romerike TNERO-2016-151597 z dnia 12 czerwca 2017 r.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gulating z dnia 12 września 2017 r. (LG-2017-35089) zmieniający wyrok Sądu Okręgowego w Bergen (TBERG-2016-182213).
- Wyrok Sądu Rejonowego w Oslo TOSLO-2017-132897 (17-132897MED-OTIR/07) z dnia 13 grudnia 2017 r.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Eidsivating LE-2017-105346 (17-105346AST-ELAG/) z dnia 9 lutego 2018 r.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Helgeland THEL-2022-149956 z dnia 12 stycznia 2023 r.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Vestre Finnmark TVFI-2022-139962 (22-139962MED-TVFI/TALT) z dnia 1 marca 2023 r.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Hålogaland LH-2023-21863 (23-021863AST-HALO) z dnia 10 maja 2023 r.
- Wyrok Sądu Rejonowego w Buskerud z dnia 16 kwietnia 2024 r. o sygnaturze TBUS-2024-28913 (24-028913MED-TBUS/TNES).

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl