



Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

przekazuję treść wniosków wypracowanych podczas KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023, który odbył się w ramach X jubileuszowych KRAKOWSKICH DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023 z prośbą o uwzględnienie w pracach legislacyjnych.

Łączę wyrazy szacunku,

Ewelina Nawara
dyrektor naczelna

Wnioski wypracowane w czasie obrad KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023, który odbył się w ramach jubileuszowych X KRAKOWSKICH DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023

Odbyty w dniach 1-3 marca 2023 r. Kongres był okazją do podsumowania dotychczasowych działań na rzecz brd podejmowanych w Polsce przez różne instytucje i na różnych szczeblach organizacyjnych. Wraz z podsumowaniem i oceną silnych oraz słabych stron podejmowanych działań, ważnym elementem Kongresu było także wypracowanie praktycznych wniosków i rekomendacji odnoszących się do identyfikacji źródeł zagrożeń i sposobów ich eliminacji, ze szczególnym uwzględnieniem nowych wyzwań związanych m.in. z zachodzącymi procesami społeczno-gospodarczymi, zmianami kulturowymi, rozwojem techniki itp.

Najważniejsze wnioski można sformułować następująco:

1. Widoczne sukcesy wyrażające się systematycznym spadkiem liczby wypadków drogowych i ich ofiar są w bardzo dużej części wynikiem systemowego podejścia do rozwiązywania problemów brd, zapoczątkowanego Krajowym Programem BRD GAMBIT'96 i konsekwentnie doskonalonego w kolejnych programach krajowych i regionalnych. Takie podejście powinno być kontynuowane i nadal rozwijane.

2. Systemowe podejście do poprawy brd wymaga uwzględnienia w większym stopniu niż dotychczas roli czynnika ludzkiego w rozwiązaniach inżynierskich. Wiąże się to m.in. z potrzebą modyfikacji sposobów kształcenia kadr inżynierskich i rozwojem kształcenia ustawicznego tych kadr w celu promocji nowych rozwiązań stanowiących tzw. „dobrą praktykę”.

3. Doceniając rolę działań sektorowych, w tym doskonalenia infrastruktury drogowej jako jednego z głównych działań na rzecz poprawy brd, należy coraz większą uwagę poświęcać także edukacji uczestników ruchu, obejmując nią różne grupy wiekowe tych uczestników. Edukacja ta powinna być prowadzona w sposób profesjonalny i takie działania już rozpoczęto w szkołach podstawowych.

4. Złożoność problemów brd wymaga profesjonalnej identyfikacji źródeł zagrożeń i umiejętnego doboru środków ich eliminacji. Wymaga to odpowiedniej bazy wiedzy, którą obok doświadczeń praktycznych powinny stanowić wyniki interdyscyplinarnych prac naukowo-badawczych. Inspiracją tego typu badań i analiz, w tym odpowiadających na trudne do łatwego zdefiniowania problemy przyszłości, powinny być dedykowane krajowe programy badań z ich finansowym wsparciem ze strony różnych agend państwa.

5. Duży potencjał poprawy brd można dostrzec w lepszym wykorzystywaniu inicjatyw sektora gospodarczego i samorządów zawodowych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym.

6. Oceniając pozytywnie dotychczasowe działania legislacyjne związane z brd, należy także wskazać na konieczność podjęcia kolejnych inicjatyw w zakresie uregulowań obejmujących m.in.:

- a) profesjonalizację projektowania organizacji ruchu;
- b) wymagania techniczne i stosowanie urządzeń brd;
- c) funkcjonowanie służb utrzymania na drogach szybkiego ruchu;
- d) narzędzia wspomagające procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury.

7. Konieczne jest promowanie i zachęcanie do stosowania określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. narzędzi zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury także w odniesieniu do dróg nie objętych ustawowym obowiązkiem jej stosowania. Dotyczy to szczególnie dróg krajowych i wojewódzkich oraz podstawowej sieci ulic w miastach.

8. Okresowe przeglądy dróg powinny być w większym stopniu zorientowane na identyfikację potencjalnych zagrożeń brd z wykorzystaniem nowych narzędzi prognozowania miar brd wraz ze stosowaniem miar pośrednich.

9. Zmiana struktury i szczegółowości ustaleń w przepisach techniczno-budowlanych w drogownictwie, obok szans na projektowanie i budowę bardziej sprawnych i potencjalnie bezpiecznych dróg, niesie również ryzyko niewłaściwego praktycznego wykorzystywania tych przepisów. Dlatego konieczne jest monitorowanie wdrażania zmienionej struktury przepisów,

wraz z szybkimi korektami tej części zapisów, których nieumiejętne stosowanie lub zła interpretacja mogą prowadzić do technicznych błędów lub powodować zagrożenia brd.

10. Perspektywa zwiększania się udziału w ruchu pojazdów z coraz bardziej rozwiniętymi systemami wspomaganie decyzji kierujących i automatyzacji w kierowaniu pojazdami powinna być uwzględniana w formułowaniu wymagań projektowania, eksploatacji i utrzymania dróg oraz w odniesieniu do rozwiązań organizacji ruchu. Określenie niezbędnego zakresu zmian w dotychczasowej praktyce projektowania, eksploatacji i utrzymania dróg wymaga jednak studiów i badań, które powinny być częścią dedykowanych krajowych programów badawczych.

Wnioski opracował: prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska; przewodniczący Rady Programowej I KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023; przewodniczący Rady Programowej I-X KRAKOWSKICH DNI BRD 2014-2023 oraz Forum BARIERY 2013;

Wnioski wypracowane podczas IV Ogólnopolskiego Forum Specjalistycznego „Oświetlenie ulic i dróg - OŚWIETLENIE 2023”, które odbyło się w ramach KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2023

W Forum wzięli udział przedstawiciele władz, zarządcy infrastruktury, firmy wykonawcze, producenci opraw, osoby kontrolujące, produkujące osprzęt pomiarowy, osoby zainteresowane bezpieczeństwem ruchu drogowego, naukowcy, specjaliści z różnych dziedzin oraz przedstawiciele mediów.

Najważniejsze wnioski wynikające z obrad i dyskusji prowadzonych podczas forum:

- Należy stosować zaproponowane i przyjęte przez Ministerstwo Infrastruktury Wytyczne:
 - WR-D-72-1 Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic. Część 1: Wymagania podstawowe i szczegółowe,
 - WR-D-72-2 Wytyczne projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic. Część 2: Katalog typowych rozwiązań.
 - WR-D-72-2 Guidelines for designing devices for lighting rural roads and streets. Part 2: Catalog of typical solutions.
- Powyższe wytyczne będą wymagały w przyszłości wprowadzenia drobnych korekt w zakresie szczegółowych wymagań technicznych (np. w odniesieniu do opraw oświetleniowych).
- Modernizacja oświetlenia drogowego na istniejącej infrastrukturze zaliczana jest do najefektywniejszych działań w zakresie poprawy efektywności ekonomicznej i ekologicznej oraz

przyczynia się do poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez utrzymanie normatywnych poziomów oświetleniowych na wszystkich częściach drogi.

- Zaprezentowane na Forum podejście do modernizacji oświetlenia, realizowane w dużej skali może być wzorem do naśladowania przez inne samorzady. Obecne ceny energii elektrycznej pozwalają skrócić okres zwrotu nakładów inwestycyjnych nawet do jednego roku.

- Konieczne jest prowadzenie audytów energetycznych na etapie przygotowania instalacji oświetleniowej do modernizacji.

- Audyt energetyczny, audyt BRD i inspekcja stanu oświetlenia są podstawowymi, dostępnymi i rzetelnymi narzędziami do pozyskania informacji o stanie technicznym infrastruktury. Pozyskane dane pozwalają ocenić rezultat podjętych działań i przewidzieć ich skutki. Realizacja audytów pozwala na podjęcie skutecznych działań celowanych istotnie ograniczających koszty eliminacji zagrożeń BRD.

- Należy kontynuować inwestycje w zakresie oświetleniowym, a szczególnie na przejściach dla pieszych. Zwiększenie poziomu oświetlenia zmniejsza liczbę konfliktów w relacji pieszy- kierujący pojazdem. Efekty zostały potwierdzone badaniami.

- Modernizacje oświetlenia należy prowadzić z uwzględnieniem możliwości wdrożenia w przyszłości rozwiązań Smart City łącznie z systemami dynamicznego sterowania poziomem oświetlenia. Wdrożenie rozwiązań Smart City wymaga opracowania i kształtowania polityki na poziomie ogólnopolskim. Zaproponowane rozwiązania przyniosą w przyszłości wymierne efekty techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Należy rozpocząć prace badawcze nad wypracowaniem ogólnopolskich standardów w zakresie pozyskiwanych danych, wymiany informacji, zarządzania i sterowania. Cyfryzacja rozwiązań oświetlenia drogowego jest nieunikniona i w obecnym otoczeniu geopolitycznym wymaga podjęcia szybkich działań. Prace te powinny być realizowane w co najmniej ujęciu dwuletnim i finansowane z zamawianych projektów badawczych (np. RID).

- Każdorazowe stosowanie redukcji mocy od klasy podstawowej powinno być poprzedzone audytem BRD.

- Niedopuszczalne jest wygaszanie całej drogowej instalacji oświetleniowej lub wygaszanie co drugiej lub co trzeciej oprawy oświetleniowej w ciągu drogi. Takie działania mogą prowadzić wprost do zwiększenia liczby zdarzeń drogowych.

- Należy rozważyć przeprowadzenie ogólnopolskich badań wpływu poziomu oświetlenia drogowego w porze nocnej na poziom BRD. Działania pozwolą na wskazanie dopuszczalnego poziomu redukcji mocy drogowych opraw oświetleniowych, co może istotnie przyczynić się do ograniczenia kosztów eksploatacji instalacji oświetlenia drogowego. W tym celu należy prowadzić prace badawcze w zakresie ustalenia zależności pomiędzy poziomem oświetlenia

a efektem oddziaływania na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na różnych klasach, kategoriach i przekrojach drogowych. Prace te powinny być realizowane w co najmniej ujęciu dwuletnim i finansowane z zamawianych projektów badawczych (np. RID).

- Na etapie odbioru inwestycji każdorazowo należy przeprowadzić badania odbiorcze w zakresie oświetleniowym. Należy wskazać jednostkę nadzorującą prowadzenie tych prac. Proponuje się włączenie w ten zakres prac jednostek istniejących np. Urząd Dozoru Technicznego.

- Wskazane jest skoordynowanie działań w zakresie kształcenia kadr dla zasobów jednostek odpowiedzialnych za oświetlenie drogowe. Możliwe jest wskazanie specjalizacji zamawianych przez Ministerstwo Edukacji i Nauki szkołom średnim i wyższym.

- Polskie firmy mają udokumentowany potencjał do wprowadzenia wysokiej jakości rozwiązań technicznych w oświetleniu drogowym. Od wielu lat prowadzą zaawansowane prace badawcze w zakresie projektowania opraw oświetlenia drogowego, konstrukcji wsporczych, systemów sterowania i budowy wydajnych i nowoczesnych narzędzi pomiarowych. Zaleca się ich wsparcie przez promocję na najniższych szczeblach samorządowych. Dzięki podniesieniu świadomości o znaczeniu oświetlenia w przestrzeni publicznej można poprawiać poziom BRD poprzez zastosowanie efektywnego oświetlenia, kształtować kulturę oświetleniową i jednocześnie istotnie ograniczać koszty eksploatacji instalacji.

- Zainteresowanie tematyką oświetlenia infrastruktury drogowej i przestrzeni publicznej świadczy o stałej poprawie kultury oświetleniowej i rosnącej świadomości potrzebnych zmian i uzyskiwanych efektów, co niewątpliwie przyczynia się do poprawy BRD. Działania podjęte na Forum Oświetleniowym pozwalają promować wysoką jakość stosowanych rozwiązań technicznych i wymieniać doświadczenia w zakresie ich wdrażania. Wskazane jest wzmocnienie kierowania przekazem do wszystkich jednostek samorządowych (gmin i powiatów). Działania na najniższym szczeblu samorządowym wymagają szczególnego wsparcia w zakresie kompetencji i wiedzy merytorycznej.

Wnioski opracował: dr hab. inż. Piotr Tomczuk, profesor uczelni, Zakład Systemów Informatycznych i Mechatronicznych w Transporcie, Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej, przewodniczący Rady Programowej I-IV Ogólnopolskich Forów Specjalistycznych „Oświetlenie ulic i dróg - OŚWIETLENIE 2023”.

Uprzejmie prosimy o uwzględnienie powyższych uwag podczas prac legislacyjnych. Mamy nadzieję, że stanowisko przedstawione przez grupę ekspertów uczestniczących w Kongresie przyczyni się do wypracowania jak najlepszych zapisów, które poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, a jednocześnie ułatwią pracę inżynierom ruchu drogowego.

Media-Pro Polskie Media-Profesjonalne
ul. Zawale 24, 42-500 Będzin, tel./faks 32 761 60 60,
e-mail: konferencje@media-prof.pl www.media-prof.pl,