

I FORUM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU

Instytut Transportu Samochodowego, 1 marca 2012

1. Wprowadzenie

Instytut Transportu Samochodowego zainicjował nową formułę dyskusji na temat kluczowych problemów transportu. W tym celu utworzył forum dyskusyjne transportu, by w cyklu spotkań stworzyć możliwość wymiany wiedzy i doświadczeń osób, instytucji i organizacji statutowo zaangażowanych w tę problematykę, a w efekcie uzyskać obiektywną opinię na temat diskutowanego problemu, która powinna być pomocna przy podejmowaniu ważnych decyzji dotyczących funkcjonowania systemu transportu.

Pierwsze spotkanie odbyło się w dniu 1 marca 2012 roku, a tematem Forum była polityka transportu i jego bezpieczeństwa w kontekście zamierzeń światowych oraz unijnych instytucji i organizacji. Wybór przedmiotu dyskusji na pierwsze Forum BT nie był przypadkowy, wpisuje się bowiem w tematykę najnowszej inicjatywy Sekretarza Generalnego ONZ, który ogłosił lata 2011-2020 Dekadą Działań przeciwko wypadkom drogowym. Polska odpowiedziała na ten apel deklarując w dniu 11 maja 2011 gotowość przystąpienia do realizacji programu działań. Jednak inicjatywa Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wymaga obecnej konsolidacji wysiłków, by metodyczną realizację działań prowadzić według jednolitego, krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Powinny one być spójne z najważniejszymi dokumentami wyższego rzędu, także tymi, które wytyczają ramy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa różnych rodzajów transportu, by realizując zintegrowany program działań prewencyjnych uzyskać poprawę bezpieczeństwa obywateli w całej podróży, od źródła do celu. Należy zatem uwzględnić następujące dokumenty: „Białą Księgę – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu Unii Europejskiej”, „Politykę Transportową Polski” oraz „IV Program BRD Unii Europejskiej na lata 2011-2020”.

Forum otworzył dyrektor ITS dr Andrzej Wojciechowski wskazując na kilka ważnych powodów podjęcia takiej inicjatywy, kładąc szczególny nacisk na badania naukowe, jako bardzo ważną podstawę podejmowania decyzji w tak trudnych sprawach jak polityka transportowa. Wskazał też konieczność wykonywania oceny efektywności zrealizowanych przedsięwzięć, by na tej podstawie podejmować właściwe decyzje co do dalszego inwestowania w skuteczne metody poprawy brd.

Dyskusję poprzedziły dwie, krótkie prezentacje bazowych dokumentów oraz wynikających z nich założeń dla polskich programów realizacji tych zadań. Prof. W. Suchorzewski przedstawił wizję polityki transportowej UE, a prof. R. Krystek omówił obecne tendencje w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa transportu w UE. Następnie Maria Dąbrowska-Loranc, kierownik Centrum BRD, przedstawiła dwa główne tematy do dyskusji.

Uczestnikami Forum byli przedstawiciele następujących instytucji i organizacji (w porządku alfabetycznym): EKKOM Sp. z o.o.; Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; Główny Inspektorat Transportu Drogowego; Instytut Badawczy Dróg i Mostów; Komitet Transportu PAN; Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Nadzoru; Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Departament Polityki Transportowej i Współpracy Międzynarodowej; Parlamentarny Zespół ds. BRD; Politechnika Gdańska; Politechnika Krakowska; Politechnika Warszawska; Stowarzyszenie Alter-Ego; Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego; Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy; Stowarzyszenie Towarzystwo Trzeźwości Transportowców; Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.; Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Biuro Drogownictwa i Komunikacji; Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie; Wydział Nauk Technicznych PAN oraz Instytut Transportu Samochodowego – organizator Forum.

2. Wystąpienia wprowadzające do dyskusji

Temat 1. Polityka transportowa UE

Biała Księga, opublikowana w 2011 roku, jest ważnym, ale nie jedynym dokumentem, w którym sformułowane zostały kierunki polityki transportowej UE, w tym dotyczące bezpieczeństwa transportu. Największym współczesnym wyzwaniem jest pogodzenie wspomaganie mobilności i rozwoju sektora transportu (jako jednego z kluczowych działów gospodarki), z oszczędnością energii, obniżeniem

emisji gazów cieplarnianych i liczby ofiar wypadków. Szczególnie trudne będzie osiągnięcie dwóch ostatnich. W roku 2030, w krajach EU27, mimo szybkiego wzrostu liczby podróży i przewozów ładunków, emisja gazów cieplarnianych z transportu powinna być niższa o 20% od emisji w roku 2008. Celem dla roku 2050 jest „osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym”; zgodnie z powyższym UE dąży do celu pośredniego w postaci zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r.

Z analizy unijnej polityki transportowej wynikają następujące wnioski dla Polski:

1. Cele dotyczące konsumpcji energii (źródła, ilość) i emisji gazów cieplarnianych wymagają działań dotyczących rozwiązań technicznych (pojazdy, infrastruktura) i organizacyjnych (efektywność procesów). Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu powinny sprzyjać wzrostowi udziału energooszczędnych form transportu (podział zadań przewozowych). Działania te nie wystarczą jednak dla osiągnięcia ambitnych celów.
2. Konieczne jest ograniczenie tempa wzrostu transportochłonności (mobilność i transport ładunków) przez: (a) właściwe planowanie przestrzenne i inne działania powstrzymujące proces niekontrolowanego rozprzestrzeniania się miast; (b) racjonalizację procesów produkcji i dystrybucji; (c) działania wpływające na zachowania (jak często, dokąd, i czym będziemy podróżować).
3. Wielkim wyzwaniem jest radykalna poprawa bezpieczeństwa transportu. Najtrudniejsze do osiągnięcia są cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierunki działań wymienianych w dokumentach to: bezpieczny pojazd; „wybacząca” droga; zaawansowane rozwiązania ITS (inteligentne systemy transportu); prawo i jego egzekucja oraz edukacja i wychowanie. Szczególna waga powinna być przywiązywana do bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Temat 2. Polityka bezpieczeństwa ruchu drogowego UE

Komisja Europejska podkreśliła znaczenie mobilności dla spójności społecznej, gospodarki bardziej przyjaznej środowisku, edukacji i innowacji dla Europy. Cele te powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w różnych aspektach europejskiej polityki transportowej, której głównym zadaniem powinno być zapewnienie zrównoważonej mobilności dla wszystkich obywateli, ograniczenie emisji dwutlenku węgla w transporcie i pełne wykorzystanie postępu technologicznego. Bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie stanowić kluczowy element przygotowywanej białej księgi dotyczącej polityki transportowej do roku 2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wśród użytkowników dróg jest kluczowym zadaniem w zakresie poprawy ogólnych parametrów systemu transportowego oraz spełnieniem oczekiwań obywateli.

Politykę brd UE określają trzy dokumenty: Biała Księga w sprawie transportu, IV Ramowy Program BRD oraz raport Parlamentu Europejskiego. Głównym celem tej polityki jest zmniejszenie o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do roku 2020 oraz zbliżenie się do celu programu „Wizja Zero”, czyli zero zabitych na drogach w 2050 roku. W dokumentach tych zapowiedziano także, po ujednoczeniu w Unii definicji, wprowadzenie dodatkowego celu działań, dotyczącego redukcji liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Komisja Europejska zaleciła koncentrację działań na realizacji 7 celów szczegółowych, obejmujących następujące obszary: szkolenie i edukacja użytkowników dróg; poprawa egzekwowania przepisów; bezpieczniejsza infrastruktura drogowa; bezpieczniejsze pojazdy; wykorzystanie nowoczesnych technologii (ITS); poprawa systemu ratownictwa i opieki nad ofiarami wypadków oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

3. Tematy do dyskusji

Po prezentacji referatów wprowadzających do dyskusji Maria Dąbrowska-Loranc, kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, zaproponowała, by w dyskusji skupić się nad dwoma głównymi tematami:

Temat I. Założenia, jakie należy przyjąć do budowy programu dla Polski na lata 2013-2020, by był on spójny z wytycznymi unijnymi; Polityką Transportową na lata 2011-2020 oraz IV Programem BRD, przy zachowaniu głównych wytycznych wynikających z dokumentów krajowych; projektem URM „Strategia Rozwoju Kraju 2030”, „Polityką Transportową 2006-2025” MI oraz „Strategią Rozwoju Transportu do 2030” MI.

Temat II. Wielodyscyplinarny zespół autorski nowego „Programu BRD 2013-2020”, utworzony z przedstawicieli władz państwowych (parlament, rząd, administracja samorządowa), organizacji pozarządowych oraz ekspertów z instytucji naukowych, jako warunek konieczny do zrealizowania celu strategicznego przyjętego w IV Programie BRD UE.

4. Dyskusja

Obecne na spotkaniu posłanki Beata Bublewicz (Przewodnicząca Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) oraz Beata Małecka-Libera (Zastępca przewodniczącego Komisji Zdrowia) wyraziły zdanie, że zarówno tematyka spotkania jak i wyniki dyskusji mogą stanowić dobry punkt wyjścia do dalszych prac nad nową strategią działania dla Polski w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Problem ten także powinien znaleźć odpowiednie miejsce w propozycjach dotyczących zdrowia publicznego. Obie posłanki zadeklarowały swoją pomoc w przygotowaniu i wprowadzeniu pod obrady Sejmu najważniejszych propozycji, a także objęcia patronatem spotkań autorów nowych propozycji z przedstawicielami rządu, administracji lokalnych i organizacji pozarządowych.

Dyskusja nad założeniami do nowego programu skoncentrowała się na kilku głównych wątkach. Powszechne było przekonanie, że zanim rozpocznie się prace nad nowym programem, należałoby ocenić efekty realizacji poprzednich, w tym przede wszystkim rządowego programu GAMBIT 2005. Wypowiedzi osób zabierających głos w dyskusji wskazywały, że w tej kwestii zdania są podzielone. Jedna grupa dyskutantów była zdania, że programu GAMBIT nigdy nie udało się wdrożyć. Wprawdzie realizowane były pewne działania, które zawierał program GAMBIT, ale raczej na zasadzie instrumentalnej wykorzystując nazwę programu jako dodatkowy argument na rzecz konieczności zrealizowanego działania. Wśród przyczyn tej sytuacji wymieniano przede wszystkim brak zainteresowania ze strony władz państwowych wdrożeniem programu, brak jednostki odpowiadającej za realizację programu i koordynującej działania różnych podmiotów oraz brak odpowiedniego i stabilnego budżetu na realizację programu.

Druga grupa dyskutantów była zdania, że program GAMBIT został profesjonalnie opracowany, zawiera wiele dobrych propozycji rozwiązań prewencyjnych i w wielu przypadkach został wdrożony (np. automatyczny nadzór nad prędkością). Dowodem na skuteczność podjętych działań są osiągnięte wyniki. W latach 2006 – 2010 rejestrowano w Polsce stały spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i dopiero mało przemyślana decyzja o podniesieniu limitów prędkości na polskich drogach spowodowała odwrócenie się tych tendencji. Zdaniem przedstawicieli tej grupy w przyszłości należałoby skorygować niektóre cele programu, nieco zmodyfikować istniejący zakres programu i skoncentrować się na realizacji tych zadań, które jeszcze nie zostały wdrożone.

Drugi z zaproponowanych przez organizatorów temat: budowa wielodyscyplinarnego zespołu, który mógłby przygotować nowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wzbudził zainteresowania osób uczestniczących w spotkaniu. Ich zdaniem jest za wcześnie, aby dyskutować takie problemy, nie bardzo bowiem wiadomo, jakie są plany nowego kierownictwa resortu transportu. Na razie, po blisko 20 latach działania, zdegradowano ostatnio Sekretariat Krajowej Rady BRD, z którego odeszła większość zatrudnionych tam specjalistów. Sam Sekretariat został włączony do Departamentu Dróg i Autostrad i nie bardzo wiadomo, jak zostanie określona jego nowa rola.

Wszystkie występujące w dyskusji osoby podzielały pogląd, że w Polsce potrzebna jest jakaś organizacja, która będzie koordynować i kontrolować realizację nowego, krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Różnice pojawiły się przy określeniu formy takiej organizacji. Część dyskutantów była zdania, że należałoby utrzymać rozwiązanie wprowadzone w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym (Krajowa i Wojewódzkie Rady BRD), ale warto zmodyfikować zakres obowiązków tych Rad i wyposażyć je w skuteczniejsze narzędzia oddziaływania na inne podmioty. Z kolei inne osoby były zdania, że należałoby rozważyć możliwość powołania nowej instytucji na poziomie administracji rządowej, która przejęłaby odpowiedzialność za wdrożenie nowego programu w życie, czy szerzej - za realizację polityki państwa w tym obszarze. Najbardziej zaawansowaną propozycją była koncepcja odwołania się do wyników projektu ZEUS (Zintegrowany System bezpieczeństwa Transportu) i stworzenia w Polsce Agencji Transportu (na przykład na wzór szwedzkiej Agencji Transportu), w ramach której funkcjonowałby organ zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Realizacja któregokolwiek z wymienionych wyżej modeli zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego zależeć będzie od przyjęcia przez administrację rządową odpowiedzialności za zagrożenia występujące w transporcie drogowym. Na razie dominuje w Polsce pogląd, że za bezpieczeństwo ruchu drogowego odpowiadają użytkownicy systemu transportu, bo to w ich interesie leży ochrona zdrowia i życia. To podejście musi ulec zmianie, jeżeli Polska chce w najbliższych latach włączyć się do realizacji celów zawartych w Polityce Transportowej Unii Europejskiej i w IV Unijnym Programie BRD.

Dyskusję podsumował prof. Krystek, który odniósł się do niektórych poruszonych w dyskusji problemów. Wyraził żal, że dyskusja o modelu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, która toczy się w Polsce od 20 lat, nie doprowadziła do wypracowania jednej koncepcji i wdrożenia jej w życie. Osobiście wypowiedział się za podjęciem działań „rekonstruujących formułę zapisaną w przepisach”. Jego zdaniem propozycje tworzenia nowych instytucji rządowych, są z uwagi na kryzys skazane na porażkę.

Ponadto stwierdził że, warunkiem skutecznych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa całego systemu transportu, obejmującego wszystkie gałęzie transportu, jest wdrożenie systemowego podejścia wraz z odpowiednimi strukturami organizacyjnymi i gwarantowanymi środkami finansowymi na jego realizację. Założenia dla takiego systemu zostały sformułowane w projekcie pt. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – ZEUS” opracowanym na wniosek Komitetu Transportu PAN, sfinansowanym przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, zrealizowanym pod protektoratem Ministerstwa Infrastruktury. Zapowiedział także kontynuowanie cyklicznych spotkań Forum poświęconych kolejnym problemom (np. relacjom między bezpieczeństwem ruchu drogowego a ochroną środowiska).

Niniejszą syntezę wypowiedzi w dyskusji opracowała Ilona Buttler z Instytutu Transportu Samochodowego.

5. Wnioski

Obecne problemy transportu można podzielić na trzy grupy; (a) ograniczenie zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, (b) ograniczenie tempa wzrostu transportochłonności oraz (c) bezpieczeństwo transportu osób i towarów.

W ostatnio publikowanych dokumentach Komisja Europejska stwierdziła, że osiągnięcie celów założonych na rok 2020 (z perspektywą 2050) oraz wybór strategii realizacji programu brd będzie głównie zależeć od decyzji rządów krajów członkowskich. Komisja będzie wspierać te wysiłki przez: upowszechnianie wiedzy o sprawdzonych w praktyce rozwiązaniach prewencyjnych, harmonizację zasad zbierania danych, finansowanie niektórych rozwiązań oraz kontrolę wdrażania Dyrektyw UE. Z dokumentów przedstawionych w dwóch prezentacjach wprowadzających wynikają następujące wnioski:

- Proponowane kierunki polityki tworzą plan ewentualnych działań w Polsce, przewidzianych na najbliższą dekadę. Komisja szczególnie podkreślała, że określenie ram działania i ustanowienie ambitnych celów przyczyniły się do stymulacji starań na wszystkich poziomach i umożliwiły osiągnięcie znaczących wyników.
- Proponowane kierunki polityki zapewniają ogólne ramy, na podstawie których można podejmować określone inicjatywy na różnych poziomach — europejskim, krajowym, lub lokalnym.
- Rola Komisji będzie polegać na przedstawianiu propozycji w obszarach właściwości UE, a we wszystkich pozostałych przypadkach na wspieraniu inicjatyw podejmowanych na różnych poziomach w celu zachęcania do wymiany informacji, identyfikowania i propagowania najlepszych rezultatów oraz uważnej obserwacji postępów.
- Warunkiem koniecznym zrealizowania celów jest zwiększenie zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron w proces wdrażania programu brd oraz stworzenie narzędzi monitorowania i oceny skuteczności zastosowanych działań prewencyjnych.

Dyskusja natomiast umożliwiła sformułowanie grup zagadnień, które powinny być wykorzystane jako merytoryczna podstawa ustanowienie głównych celów w projekcie Krajowego Programu BRD na lata 2013 - 2020:

- Cel 1: Stworzenie rozwiązań prawnych zapewniających efektywne, długofalowe działania dla realizacji polityki transportowej państwa w zakresie bezpieczeństwa, obejmujących: organizację zarządzania bezpieczeństwem, struktury zarządzania oraz programy sektorowe. Stworzenie mechanizmów wsparcia ze strony społeczności lokalnych dla działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
- Cel 2: Kształtowanie kultury bezpieczeństwa w Polsce poprzez poprawę edukacji użytkowników systemu transportu drogowego oraz szkolenie projektantów i zarządców, ze szczególnym uwzględnieniem zasad funkcjonowania audytu i inspekcji technicznej. Takie działania powinny przynieść poprawę zachowań w ruchu drogowym, a zwłaszcza w zakresie respektowania przepisów ruchu drogowego. Należy tu wyróżnić główne czynniki sprawcze wypadków drogowych, a mianowicie: nadmierna prędkości, używanie substancji psychoaktywnych, niestosowanie urządzeń ochronnych, a także zmęczenie i rozproszenie uwagi w ruchu drogowym.
- Cel 3: Poprawa jakości systemu transportowego; infrastruktury drogowej i jej otoczenia oraz stanu technicznego pojazdów. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań ITS. Modernizacja systemu transportu publicznego oraz przestrzeni dla pieszych. Szczególna troska o bezpieczne funkcjonowanie w systemie transportu osób w podeszłym wieku.

* * *

W Polsce społeczno-gospodarcze skutki wypadków drogowych ciągle stanowią problem o niezwykle dużym znaczeniu, który w odbiorze społecznym jest także miarą niewystarczającej troski państwa o jakość życia obywateli. Koszt tego braku szacuje się na ponad 30 mld PLN oraz około 4 tys. śmiertelnych ofiar rocznie. Ostatnie wyniki oceny stanu brd w krajach członkowskich UE wystawiają bardzo złą ocenę Polsce. Po siedmiu latach powolnego, lecz jednostajnego, spadku liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, rok 2011 przyniósł wzrost liczby śmiertelnych ofiar o 7,2% (282 osoby) w porównaniu do roku poprzedniego. Najnowszy raport KE – DG Move z marca 2012 wskazuje Polskę jako kraj o najwyższym wskaźniku zabitych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Przy średniej unijnej, wynoszącej 61 zabitych na 1 mln mieszkańców w roku 2011 oraz najbardziej bezpiecznym kraju, Wielkiej Brytanii, mającej wskaźnik 32 zabitych (następne to Holandia i Szwecja po 34 zabitych), Polska zajmuje ostatnie miejsce. Jesteśmy bowiem jedynym krajem UE mającym wynik trzycyfrowy, czyli 109 zabitych na 1 mln mieszkańców rocznie.

Nie ma więc potrzeby dalszych uzasadnień, że podejmowane do tej pory działania na rzecz poprawy brd w Polsce nie były wystarczające, a zatem ich kontynuacja nie gwarantuje osiągnięcia celów wyznaczonych w IV programie BRD UE, których realizacji oczekuje polskie społeczeństwo. Dlatego konieczne są usprawnienia istniejącego systemu działań na rzecz poprawy brd. Należy przy tym wykorzystać dorobek środowisk naukowych i praktyków osiągnięty przy wdrażaniu dotychczasowych programów brd. Podstawą usprawnień powinna być przede wszystkim obiektywna ocena efektywności dotychczasowych działań, a także odpowiedź na pytanie o przyczyny zaniechania działań wskazanych w poprzednich Krajowych Programach BRD. Tylko bowiem rzeczowa analiza przyczyn niepowodzeń poprzednich programów może doprowadzić do podjęcia właściwych decyzji, by uniknąć dalszych niepowodzeń.

Konieczne jest zatem opracowanie Krajowego Programu BRD na lata 2013 - 2020, z perspektywą do roku 2030, który powinien uzyskać, znacznie większe niż dotychczas, wsparcie prawne w inicjatywach legislacyjnych oraz stabilne źródło finansowania. Do realizacji tego Programu powinna być powołana specjalna organizacja, której zadaniem powinno być wdrażanie programu i podział środków na realizację poszczególnych zadań. Ponadto należy stworzyć niezależny od tej organizacji system kontroli realizacji Programu oraz oceny efektywności zastosowanych rozwiązań. Na podstawie wyników tej oceny powinna być wykonywana okresowa korekta Programu, mająca na celu wzrost efektywności podejmowanych działań.

Ryszard Krystek

Warszawa, 5 kwietnia 2012

Materiały źródłowe:

Biała Księga (2011): *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu Transportu*. KOM(2011) 144, Bruksela, 28 marca 2011.

EC (2010): *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020; "Towards a European Road Safety Area: Policy orientations on Road Safety 2011-2020*, EC, Brussels, 20th July 2010.

ETSC (2008): *Road Safety as a right and responsibility for all – A Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020*. European Transport Safety Council. Brussels 2008. www.etsc.eu.

ETSC (2010): *Future Road Safety in the EU At stake? ETSC Response to the EC Communication "Towards a European Road Safety Area: Policy Orientations on Road Safety 2011-2020"*. Brussels, September 2010. www.etsc.eu

MI (2005): *GAMBIT 2005 – Polska Wizja Zero. Program bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2005-2007-2013*. Ministerstwo Infrastruktury. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 8 maja 2005. www.krbrd.gov.pl

MI (2005): *Polityka transportowa na lata 2006-2025*. Ministerstwo Infrastruktury Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005.

MI (2020): *„Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Infrastruktury, 30 marca 2011. www.transport.gov.pl.

UE (2010): *EUROPA 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Bruksela, 3 marca 2010. KOM (2010) 2020 wersja ostateczna.

UE (2011): *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*. Bruksela, 19 października 2011. KOM(2011) 650 wersja ostateczna.

UN (2010): *46th Session; Global road safety crisis*. 46th Session of General Assembly, 24 February 2010.

URM (2011): *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Polska 2030*. Tom 1 i 2. Red. Michał Boni – Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 17 listopada 2011. www.zds.kprm.gov.pl