

Lech Hyb

Bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej w aspekcie transportu drogowego Polska a Unia Europejska



BEZPIECZEŃSTWO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ASPEKCIE
TRANSPORTU DROGOWEGO

POLSKA A UNIA EUROPEJSKA

LECH HYB

BEZPIECZEŃSTWO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ASPEKCIE
TRANSPORTU DROGOWEGO

POLSKA A UNIA EUROPEJSKA



KRAKÓW 2022

Lech Hyb

 <https://orcid.org/0000-0002-2945-5514>

 hyb.lech@op.pl

© Copyright by Lech Hyb, 2022

Recenzent

prof. dr hab. Roman Kochnowski, UP

Opracowanie redakcyjne

Justyna Wójcik, Agnieszka Adamczyk-Karwowska

Projekt okładki

Marta Jaszczuk

Źródło ilustracji na okładce:

AdobeStock

ISBN 978-83-8138-660-9 (druk)

ISBN 978-83-8138-661-6 (PDF)

<https://doi.org/10.12797/9788381386616>

WYDAWNICTWO KSIĘGARNIA AKADEMICKA

ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków

tel.: 12 421-13-87; 12 431-27-43

e-mail: publishing@akademicka.pl

Księgarnia internetowa: <https://akademicka.com.pl>

SPIS TREŚCI

Wstęp	7
Rozdział I	
Bezpieczeństwo wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej i jego uwarunkowania.....	13
1.1. Pojęcie bezpieczeństwa.....	13
1.2. Perspektywa ogólna bezpieczeństwa.....	26
1.3. Uwarunkowania szczegółowe bezpieczeństwa wewnętrznego.....	28
1.4. Społeczne postrzeganie problematyki bezpieczeństwa wewnętrznego – poczucie bezpieczeństwa	38
1.5. Istota i zakres bezpieczeństwa wewnętrznego – możliwe scenariusze	51
Rozdział II	
Bezpieczeństwo transportu i podróży – aksjomaty	55
2.1. Problemy ratownictwa drogowego w Polsce	58
2.2. Polityczno-ekonomiczne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	71
2.3. Społeczno-kulturowe zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	91
2.4. Nadzór i kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce	99
Rozdział III	
Członkostwo Polski w Unii Europejskiej a bezpieczeństwo transportu drogowego w Rzeczypospolitej Polskiej.....	117
3.1. Transport jako dział gospodarki narodowej	118
3.2. Polityka transportowa – istota i cele	120
3.3. Polska w Unii Europejskiej – proces integracji w odniesieniu do polskiego transportu drogowego.....	124
3.4. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej a rozwój infrastruktury drogowej	128
3.5. Diagnoza stanu polskiego transportu – ocena dostępności transportowej obszaru Polski.....	133
3.6. Stan bezpieczeństwa transportu drogowego w Rzeczypospolitej Polskiej na tle Unii Europejskiej.....	138
3.7. Wzija rozwoju transportu drogowego w Polsce i aspekty jego bezpieczeństwa ...	142

Podsumowanie	151
Bibliografia.....	159
Wykaz tabel.....	169
Summary.....	171
Indeks osobowy	173

WSTĘP

Każde państwo realizuje własną politykę państwową. Priorytetem polityki państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa w różnych aspektach działalności państwa i społeczeństwa. Jednym z obszarów bezpieczeństwa państwa jest bezpieczeństwo wewnętrzne, a więc zapewnienie stanu niezagrożonego spokoju społecznego, w zakresie braku zagrożeń zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych państwa. Działania państwa polegają na eliminacji niepożądanych i szkodliwych zagrożeń bezpieczeństwa państwa i obywateli oraz porządku i ładu społecznego, a także przeciwdziałaniu im. Dotyczą różnego rodzaju procesów zaspokajania potrzeb i interesów społecznych, w szczególności związanych z bezpieczeństwem publicznym i powszechnym w zakresie ochrony porządku prawnego, życia i zdrowia społeczeństwa oraz majątku narodowego, a także ochrony przed klęskami żywiołowymi, katastrofami naturalnymi i awariami technicznymi.

Bezpieczeństwo to jedna z najważniejszych potrzeb człowieka w wymiarze indywidualnym, grupowym, społecznym, lokalnym, regionalnym i państwowym. Zaspokojenie tej potrzeby określa warunki funkcjonowania i rozwoju cywilizacyjnego państwa. Problematyka ta od dawna stanowi przedmiot dociekań naukowych i badawczych, a także jest obszarem nieustannego poszukiwania rozwiązań prowadzących do optymalizacji (w danych warunkach) poziomu bezpieczeństwa dla całego szeregu podmiotów, społeczności międzynarodowych oraz grupowych pojedynczych państw, grup społecznych i jednostek. Nie oznacza to jednak, że w obszarze teorii bezpieczeństwa wszystkie problemy podejmowane są w sposób równie intensywny i konsekwentny. Jednym z zagadnień, które nie doczekało się, jak dotąd, kompleksowych analiz i opracowań teoretycznych, jest pojmowanie bezpieczeństwa wewnętrznego. Sytuację komplikuje fakt, że pojęcie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, powszechnie używane zarówno w języku potocznym, jak i w terminologii naukowej, urzędniczej i politycznej, niestety nader rzadko jest definiowane i adekwatnie opisywane¹.

¹ M. Brzeziński, *Rodzaje bezpieczeństwa państwa*, [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, Elipsa, Warszawa 2009, s. 40.

Pojęcie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa przedstawia polski ustawodawca w art. 135 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, mówiąc o Radzie Bezpieczeństwa Narodowego, która stanowi organ doradczy Prezydenta RP w zakresie bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego. Natomiast art. 146 ust. 4 pkt. 7 Konstytucji RP stanowi o tym, że Rada Ministrów zapewnia bezpieczeństwo wewnętrzne państwa oraz porządek publiczny. Należy zwrócić uwagę także na art. 230, w którym co prawda pojęcie to nie pojawia się wprost, ale wymienione są w nim, w kontekście ochrony przed zagrożeniami, jego istotne składniki, takie jak ustrój państwa, bezpieczeństwo obywateli, porządek publiczny².

Polityka państwa w zakresie bezpieczeństwa obejmuje również bezpieczeństwo transportu, w tym transportu drogowego, który stanowi bardzo ważny dział gospodarki narodowej. Dotychczas nie wypracowano jednej i jednoznacznej definicji transportu. Tak więc transport stanowi pojęcie interdyscyplinarne i jest pojęciem wieloznacznym. Transport należy rozumieć jako wykonywanie pewnych czynności dotyczących przemieszczania różnorodnych towarów, osób i przedmiotów w przestrzeni, przy zastosowaniu określonych środków transportu oraz drogi wraz z jej infrastrukturą. Bardzo ważnym czynnikiem transportu jest człowiek. „Transport jest ściśle związany z wykorzystaniem określonych środków transportu oraz infrastruktury i suprastruktury transportowej, występowaniem określonych podmiotów gospodarczych, które świadczą usługi transportowe oraz uzyskują wynik finansowy związany z prowadzeniem działalności transportowej”³.

Rozwój transportu warunkuje wzrost gospodarczy państwa, co stanowi pozytywny oraz bardzo istotny element rozwoju cywilizacyjnego i motoryzacyjnego. Niestety generuje także bardzo poważne konsekwencje w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Motoryzacja to „wprowadzenie do transportu pojazdów mechanicznych, także ogół zagadnień z tym związanych: motoryzacja kraju, rozwój motoryzacji, ekspansja motoryzacji, entuzjaści motoryzacji, wróg motoryzacji”⁴. Rozwojowi motoryzacji towarzyszą negatywne konsekwencje, takie jak wzrost emisji spalin i substancji szkodliwych, hałas, niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia w wypadkach drogowych. Wypadek i zdarzenie drogowe należy rozpatrywać w schemacie: uczestnik ruchu drogowego (którym jest człowiek) – pojazd – infrastruktura drogowa. System bezpieczeństwa

² Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

³ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 11.

⁴ S. Dubisz (red.), *Uniwersalny słownik języka polskiego PWN*, t. 2, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 724.

drogowego uzależniony jest przede wszystkim od człowieka jako jego uczestnika – zarówno kierującego pojazdem, jak i pieszego.

Drugim bardzo ważnym czynnikiem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest pojazd silnikowy. W tej kategorii mieszczą się samochody osobowe, samochody ciężarowe, autobusy, samochody o masie całkowitej do 3,5 tony, motocykle, motorowery itp., wraz z ich cechami konstrukcyjnymi i stanem technicznym. Stan techniczny pojazdu ma bardzo istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pojazd w ruchu drogowym powinien być sprawny i nie posiadać żadnych usterek. Współczesne innowacje technologiczne warunkują wysoki stopień bezpieczeństwa i są wyposażone w wysokiej klasy systemy zabezpieczające, które zmniejszają ryzyko wystąpienia wypadku dzięki układom bezpieczeństwa biernego i czynnego, układowi bezpieczeństwa przewencyjnego oraz zintegrowanym systemom bezpieczeństwa.

Trzecim bardzo istotnym czynnikiem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest droga. Każdy wypadek i zdarzenie drogowe ma miejsce na drodze. Droga jest podstawowym elementem infrastruktury drogowej. Bezpieczna droga powinna spełniać wyznaczoną dla niej funkcję w zależności od jej kategorii oraz stanowić element hierarchicznej sieci drogowej o zróżnicowanej dostępności. Powinna także spełniać wymagania kwalifikujące do danej klasy technicznej drogi oraz dopuszczalnych natężeń ruchu, posiadać oznakowanie pionowe i poziome zgodne z przepisami, czytelne, widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy, umożliwiać jazdę z określoną prędkością, wraz z jej otoczeniem – czyli infrastrukturą. Ważnym aspektem w bezpieczeństwie ruchu drogowego jest odpowiednia szorstkość nawierzchni drogi, bez kolein i zabrudzeń lokalnych, a także dwupoziomowe przejazdy kolejowe i optymalne formy skrzyżowań lub węzłów. W celach bezpieczeństwa w ruchu drogowym droga powinna być oddzielona od ruchu pieszego⁵.

Infrastruktura drogowa stanowi zapewnienie warunków rozwoju systemu społeczno-gospodarczego oraz drogowego wchodzącego w skład transportu drogowego. Infrastruktura drogowa to stworzone przez człowieka trwale zlokalizowane urządzenia dróg (infrastruktura liniowa) oraz punktów transportowych (infrastruktura punktowa). Ma wpływ na dogodne warunki przemieszczania się osób i towarów w formie bezpośredniej i pośredniej. Ważnym aspektem ekonomicznym infrastruktury drogowej jest publiczny charakter świadczonych przez nią usług (poza wyjątkami infrastruktury drogowej własności prywatnej). Centralnym organem administracji rządowej odpowiedzialnym za drogi krajowe, nadzorującym je i zarządzającym nimi

⁵ S. Gaca, W. Suchorzewski, M. Tracz, *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999, s. 53.

jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), która podlega pod nadzór Ministra Infrastruktury. Zarządcami pozostałych dróg publicznych są Wojewódzkie Zarządy Dróg, Powiatowe Zarządy Dróg oraz Gminne Zarządy Dróg.

Po integracji Polski z Unią Europejską w 2004 r. stan infrastruktury drogowej na terenie Polski uległ zdecydowanej poprawie. Nastąpił znaczny rozwój nowoczesnej infrastruktury drogowej, co zdecydowanie poprawiło stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Bezpieczeństwo wewnętrzne oznacza całość problematyki stabilności stosunków wewnętrznych w ramach struktur unijnych. Podkreślić trzeba, że nie da się wyliczyć wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa, które mogą wystąpić w życiu. Na skutek rozwoju cywilizacyjnego pojawiają się coraz to nowe stosunki społeczne, niosące nowe, nieznane stany zagrożenia dla poszczególnych jednostek lub dla całego społeczeństwa. Ogólnie sformułowanie bezpieczeństwa odnosi się do wszelkich stanów braku zagrożenia, tych, które dzisiaj potrafimy szczegółowo wymienić, i tych, które dopiero się pojawiają w bliższej lub dalszej przyszłości.

Mając na uwadze znaczenie wartości dla bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, bezpieczeństwa transportu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, analizując wyżej przedstawione zagadnienia na podstawie własnych zainteresowań naukowych i doświadczeń zawodowych oraz na podstawie analizy literatury przedmiotu i realizacji własnych badań, istotne zagadnienie, godne zainteresowania naukowego i badawczego, stanowi bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej w aspekcie transportu drogowego – Polska a Unia Europejska, które jest tematem niniejszej monografii.

Monografia składa się ze wstępu, który wprowadza w zagadnienie tematyczne, oraz trzech rozdziałów. Rozdział pierwszy przedstawia pojęcie bezpieczeństwa wewnętrznego Rzeczypospolitej Polskiej i jego uwarunkowania. Wyjaśnia pojęcie bezpieczeństwa, ukazuje jego perspektywę ogólną i uwarunkowania szczegółowe w zakresie bezpieczeństwa ustrojowego, publicznego i transportu drogowego. Opisuje społeczny odbiór problematyki bezpieczeństwa wewnętrznego, jego poczucie oraz istotę i zakres. Prognozuje scenariusze problematyki bezpieczeństwa wewnętrznego możliwe w przyszłości.

Rozdział drugi prezentuje bezpieczeństwo transportu i podróży jako aksjomaty, w szczególności w zakresie problematyki ratownictwa drogowego w Polsce, polityczno-ekonomicznych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz społeczno-kulturowych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawia funkcjonowanie nadzoru i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Rozdział trzeci przedstawia członkostwo Polski w Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa transportu drogowego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie transportu jako działu gospodarki narodowej i polityki transportowej – jej istoty i celu. Ukazuje

Polskę w aspekcie procesu integracji europejskiej w odniesieniu do rozwoju polskiego transportu drogowego oraz rozwoju infrastruktury drogowej. Stawia diagnozę stanu polskiego transportu i dokonuje oceny dostępności transportowej Polski. Prezentuje stan bezpieczeństwa transportu drogowego w Rzeczypospolitej Polskiej na tle innych krajów Unii Europejskiej. Prognozuje przyszłościową wizję rozwoju transportu w Polsce oraz aspekty jego bezpieczeństwa.

W zakończeniu opracowania dokonano podsumowania przedstawionej tematyki teoretycznej i badawczej monografii. Na końcu umieszczona została literatura przedmiotu wykorzystana do przygotowania niniejszego opracowania. Na końcu opracowania zamieszczono wykaz tabel.

Książka ma stanowić kompendium wiedzy o bezpieczeństwie Rzeczypospolitej Polskiej w aspekcie transportu drogowego oraz przedstawia Polskę na tle innych państw Unii Europejskiej. Jest adresowana do wszystkich uczestników ruchu drogowego, podmiotów i instytucji zajmujących się szeroko rozumianym bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego, ochroną życia i zdrowia. Może stanowić podręcznik akademicki i być podstawą kształcenia w dziedzinie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, a także transportu, logistyki i zarządzania.

Przekazując Państwu tę publikację, pragnę wyrazić nadzieję, że przedstawiona problematyka wzbudzi zainteresowanie szerokich rzesz czytelników środowisk akademickich, elit politycznych, ekspertów, przedstawicieli instytucji i gospodarki transportowej.

W zakończeniu pragnę zauważyć, że przedstawiony w tej książce problem nie był dotychczas badany i powinien stanowić przedmiot dalszego zainteresowania naukowego instytucji specjalizujących się w tej dziedzinie.

BIBLIOGRAFIA

Akty prawne:

- Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, [on-line:] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144> (dostęp: 17.10.2021).
- Dekret z dnia 20 lipca 1954 r. o Milicji Obywatelskiej (Dz.U. 1954, nr 34, poz. 143 z późn. zm.).
- Dekret z dnia 21 grudnia 1955 r. o organizacji i zakresie działania Milicji Obywatelskiej (Dz.U. 1955, nr 46, poz. 311 z późn. zm.).
- Globalna strategia UE na rzecz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa przyjęta przez Radę Europejską 28 czerwca 2016, [on-line:] oide.sejm.gov.pl/oide/images/files/pigulki/globalna%20strategia_2016.pdf (dostęp: 17.10.2021).
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”, Bruksela, 20.07.2010, KOM(2010) 389 wersja ostateczna, [on-line:] [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2010\)389&clang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2010)389&clang=pl) (dostęp: 17.10.2021).
- Koncepcja Strategiczna obrony i bezpieczeństwa członków Organizacji Traktatu Północno-atlantycznego, przyjęta przez szefów państw i rządów w dniu 19 listopada 2010 r. w Lizbonie, [on-line:] <https://www.bbn.gov.pl/download/1/15758/koncepcjastrategicznanato.pdf> (dostęp: 17.10.2021).
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483 z późn. zm.).
- Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz.U. 1988, nr 5, poz. 40 z późn. zm.).
- Ministerstwo Infrastruktury, Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025, Warszawa, 27 czerwca 2005.
- Obwieszczenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 listopada 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzonej ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz.U. 2018, poz. 2230 z późn. zm.).

- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 2001 roku, I KZP 27/01, OSNKW 2002/1/5.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2002 r., I KZP 32/01, Orz. Prok. i Pr. 2002/4/2.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01, OSP 2002/7-8/110).
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2002 r., I KZP 4/02, OSNKW 2002/5-6/37.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 29 sierpnia 2007 r., I KZP 23/07, OSNKW 2007/9/65.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2017, poz. 1319 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. 2019, poz. 2141).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 września 2014 r. w sprawie zakresu, szczegółowych warunków i trybu włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2014, poz. 1317 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.Urz. UE L 348/2013).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja przekształcona) (Dz.Urz. UE L 300/2009).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 marca 1928 r. o Policji Państwowej (Dz.U. 1928, nr 28, poz. 257).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1992 r. w sprawie zakresu i trybu korzystania z praw przez kierującego działaniem ratowniczym (Dz.U. 1992, nr 54, poz. 259 z późn. zm.).
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 5 dnia listopada 2014 r., [online:] https://www.bbn.gov.pl/ftp./dok/03/KUPIECKI_33-2015.pdf (dostęp: 17.10.2021).
- Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
- Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. 2013, poz. 75).
- Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (M.P. 2013, poz. 121).
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. 2012, poz. 882).
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4/33.
- Ustawa z dnia 24 lipca 1919 r. o policji państwowej (Dz.Pr.P.P. 1919, nr 61, poz. 363 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz.U. 2021, poz. 2008, 2052, 2269, 2328); akt obowiązujący od 1 stycznia 2022 r.
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (Dz.U. 1980, nr 3, poz. 6 z późn. zm.).

SUMMARY

Security of the Republic of Poland in the Scope of Road Transport: Poland and the European Union

All countries implement their own policies in the scope of protection from threats, both external and internal. The policies include the security of transport, including road transport. The development of road transport is a necessary condition of every country's economic and civilizational growth.

Security depends, in particular, on securing stability and internal harmony of a state by means of protecting and multiplying goods that constitute the greatest value for the country and its citizens. It refers to the following: population, territory, system of power. The transport and road traffic security system is developed by all entities, institutions and organizations, as well as services operating in various fields of the transport sector of the economy. Following Poland's accession to the European Union, the country has obtained financial support which has enabled effective growth of the road transport sector and modernization of road infrastructure. Although the development of road transport in Poland is optimistic, it carries certain threats connected with loss of life or health. The said threats constitute a priority challenge for the policies of individual countries, the European Union and the modern world.

KEYWORDS: security in road transport, road transport, transport policy, transport infrastructure, diagnosis of the condition of Polish transport, vision of transport development, road transport – Poland and the European Union

Zapewnienie bezpieczeństwa w różnych aspektach działalności państwa i społeczeństwa to priorytetowe zadanie państwa. Dotyczy to różnego rodzaju procesów zaspokajania potrzeb oraz interesów społecznych, w szczególności tych związanych z bezpieczeństwem publicznym i powszechnym w transporcie osób, mienia i rzeczy. Transport warunkuje wzrost gospodarczy i rozwój cywilizacyjny państwa. Niniejsza monografia porusza zagadnienie bezpieczeństwa transportu oraz ruchu drogowego, które mają bardzo poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa państwa. Autor zwraca uwagę, że najważniejszym czynnikiem w kwestii bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego jest człowiek, który w ruchu drogowym występuje w dwojakiej roli: kierującego pojazdem oraz pieszego. Uczestnik ruchu drogowego może być zarówno sprawcą wypadku lub zdarzenia drogowego, jak i ofiarą. Drugim istotnym czynnikiem bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego jest pojazd silnikowy i jego stan techniczny, trzecim – droga z całą otaczającą infrastrukturą drogową, która powinna spełniać wyznaczoną jej funkcję i w zależności od kategorii stanowić element hierarchicznej sieci drogowej o zróżnicowanej dostępności. W monografii przedstawiono problem bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej w aspekcie transportu drogowego i ruchu drogowego, który nabrał szczególnego znaczenia po integracji Polski z Unią Europejską, gdy uzyskane wsparcie finansowe przyczyniło się do efektywnego rozwoju w zakresie gospodarki transportu drogowego i unowocześnienia infrastruktury drogowej.



Dr inż. Lech Hyb – doktor nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce. Autor wielu publikacji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym i transporcie, czynny uczestnik międzynarodowych konferencji naukowych, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Jego zainteresowania naukowe dotyczą m.in. problematyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym i transporcie w aspektach krajowym i globalnym; bezpieczeństwa osób, mienia i rzeczy; bezpieczeństwa wewnętrznego, zewnętrznego i międzynarodowego; zarządzania kryzysowego; funkcjonowania instytucji i organizacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.



<https://akademicka.pl>

