

Bezpieczeństwo drogowe w Polsce: wyzwania i priorytety

OBSERWACJE I SUGESTIE BANKU ŚWIATOWEGO



Radosław Czapski

Kontekst międzynarodowy

Narastający problem globalny - rocznie ginie ok. 1,3 mln ludzi, a ok. 50 mln jest rannych

Polska jest jednym z najgorszych spośród wszystkich krajów UE pod względem śmiertelności w wypadkach drogowych

Dekada Bezpieczeństwa Drogowego: 2011-2020 – proklamowana przez ONZ w 2011 r.

Zobowiązanie Unii Europejskiej do redukcji o 50% liczby ofiar wypadków drogowych do 2020r. w stosunku do 2010r.

Global Road Safety Facility w ramach Banku Światowego – wspiera finansowo w upowszechnianiu sprawdzonych praktyk międzynarodowych

Poprawa BRD jest jednym z globalnych priorytetów Banku Światowego

Wyzwania stojące przed Polską

- wyniki przeglądu



Program GAMBIT

Odegrał ważną rolę

Niestety nie odniósł pełnego sukcesu pomimo właściwego wyboru środków zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze względu na:

Słabość potencjału zarządczego;

Brak zdecydowania i odpowiedzialności;

Brak klarownego podziału kompetencji;

Brak stabilnego finansowania i zasobów.

Przegląd Banku Światowego z 2013 r. dotyczący potencjału instytucjonalnego odniósł się do tych kwestii.

Systemowe podejście do BRD (Safe System Approach)

- **Błędy ludzkie będą się zdarzać**, a wszystkie elementy systemu mają chronić przed tragicznymi ich konsekwencjami
- **Wszyscy w systemie odpowiadają za bezpieczeństwo** - projektanci, operatorzy i użytkownicy wszystkich jego składników
- **Ograniczenia biomechaniczne człowieka muszą być uwzględnione** we wszystkich elementach systemu
- **Wszyscy mają zobowiązanie moralne wobec użytkowników** – śmierć lub obrażenia w wypadkach drogowych nie mogą być traktowane jako „koszt” zapewnienia mobilności
- **Bezpieczeństwo na drogach można zapewnić („wyprodukować”)** poprzez skuteczne zarządzanie wszystkimi elementami systemu

Główne sugestie



Główne sugestie

1. Potrzeba silnej rządowej Instytucji Wiodącej

Diagnoza:

- *Brak Instytucji Wiodącej w zakresie BRD doprowadził do powstania organizacji BRD pozbawionej jasnego przywództwa, odpowiedzialności, jasnego podziału kompetencji i koordynacji.*

Rekomendacje:

- Konieczne jest utworzenie Instytucji Wiodącej, wyposażonej w uprawnienia umożliwiające skuteczne prowadzenie, monitorowanie i zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego; instytucja taka musi dysponować odpowiednim:
 - Finansowaniem
 - Liczbą personelu o stosownych umiejętnościach
 - Uprawnieniami
 - Możliwością rozliczania partnerów z prowadzonych działań

Główne sugestie

2. Dane są kluczem do sukcesu

Diagnoza:

- *Brak możliwości szerokiego i otwartego dostępu do danych o wypadkach (oraz innych danych BRD) ogranicza możliwość :*
 - *zrozumienia charakteru problemów;*
 - *dokonywania wyboru działań w oparciu o fakty;*
 - *oceny i doskonalenia polityk i programów;*
 - *zorientowania działań na trwałe wyniki połączone z odpowiedzialnością za rezultaty działań.*

Rekomendacje:

- Międzysektorowa grupa robocza ds. danych, prowadzona przez SKBRD nadzorująca opracowanie systemów zbierania i przetwarzania danych aby zapewnić:
 - lepszy dostęp do danych i lepsze powiązania pomiędzy nimi;
 - systematyczne zbieranie danych o rezultatach pośrednich (prędkość, pasy bezpieczeństwa, etc);
 - systematyczne analizy kosztów i korzyści działań BRD.

Główne sugestie

3. Konieczne jest sprawne monitorowanie i koordynacja działań

Diagnoza:

- *Wielostopniowe zarządzanie tworzy ryzyko rozproszenia wiedzy, działań, zasobów, odpowiedzialności i rozliczania z działań związanych z BRD.*
- *Brak jest monitoringu dobrej koordynacji, współpracy i komunikacji*

Rekomendacje:

- Zmobilizowanie samorządów do wzięcia na siebie odpowiedzialności za BRD i podjęcia działań dla realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Poprawa komunikacji i koordynacji pomiędzy agendami rządowymi a NGO oraz instytucjami naukowo-badawczymi.

Główne sugestie

4. Dialog społeczny i komunikacja powinny wspierać działania

Diagnoza:

- *Brakuje strategii systematycznej komunikacji w zakresie BRD.*
- *Brakuje również zainteresowania opinii publicznej kwestiami bezpieczeństwa ruchu drogowego i postulatów pod adresem rządu w zakresie zapewnienia większego bezpieczeństwa; pozwala to rządowi na unikanie odpowiedzialności.*

Rekomendacje:

- Potrzebna jest strategia komunikacji w celu zapewnienia systematycznego podejścia do kwestii komunikacji i podnoszenia świadomości społecznej.
- NGO powinny być bardziej zaangażowane w pośrednictwo oraz stawianie postulatów pod adresem rządu w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa na drogach (w ramach wspólnej odpowiedzialności).

Instytucja Wiodąca - propozycje dla Polski



Instytucja Wiodąca ds. BRD

Międzynarodowe doświadczenia

IW

Trwałe sukcesy odnoszą kraje gdzie funkcjonują **silne rządowe Instytucje Wiodące odpowiedzialne za BRD** o silnych i jasnych kompetencjach

Bardzo **zróżnicowane** struktury wynikają z :

różnych systemów konstytucyjnych i prawnych;

różnych kultur i tradycji administracyjnych;

różnych uwarunkowań politycznych w momencie tworzenia lub wzmacniania Instytucji.

Instytucja Wiodąca ds. BRD

Niezbędne kluczowe funkcje

Zorientowanie
na wyniki

Koordinacja

Ustawodawstwo

Finansowanie
oraz alokacja
zasobów

Działalność
promocyjna
[i edukacyjna]

Monitoring i
ocena

Prace
badawczo-
rozwojowe oraz
transfer wiedzy

Instytucja Wiodąca ds. BRD

Wstępne propozycje dla Polski (1)

IW

Docelowa struktura rządowa powinna być ulokowana ponadresortowo np. podlegać bezpośrednio Premierowi i posiadać odrębność i niezależność instytucjonalną.

Docelowe rozwiązanie instytucjonalne i mechanizmy koordynacyjne powinny być wprowadzone ustawowo.

Kompetentne kierownictwo należy wyłaniać konkursowo i oceniać w oparciu o osiągnięte rezultaty w zakresie BRD.

Niezbędne jest zapewnienie stabilnego i przewidywalnego wieloletniego finansowania Instytucji Wiodącej.

Instytucja Wiodąca ds. BRD

Wstępne propozycje dla Polski (2)

IW

Działania Instytucji Wiodącej powinny być zorientowane na wyniki .

Należy przemyśleć rolę KRBRD w nowej strukturze zarządzania BRD.

Pełnomocnik Rządu ds. BRD jest rozwiązaniem korzystnym, ale przejściowym.

Przejściowo dopuszczalna jest możliwość ulokowania Instytucji Wiodącej w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju i oparcie jej o Sekretariat KRBRD.

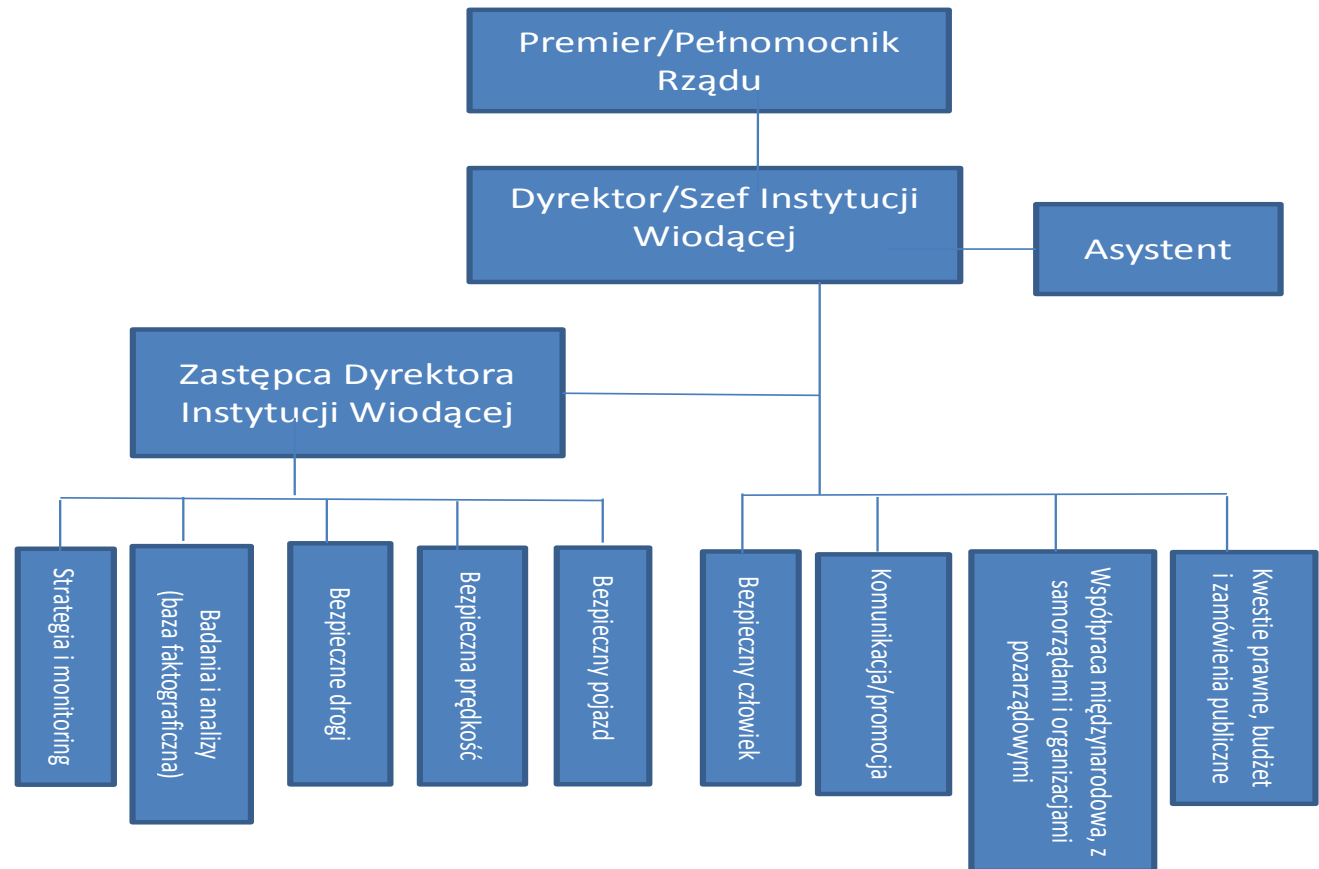
Potrzebne jest szybkie wzmocnienie obecnej struktury Sekretariatu KRBRD.

Instytucja Wiodąca ds. BRD

Wstępna propozycja struktury

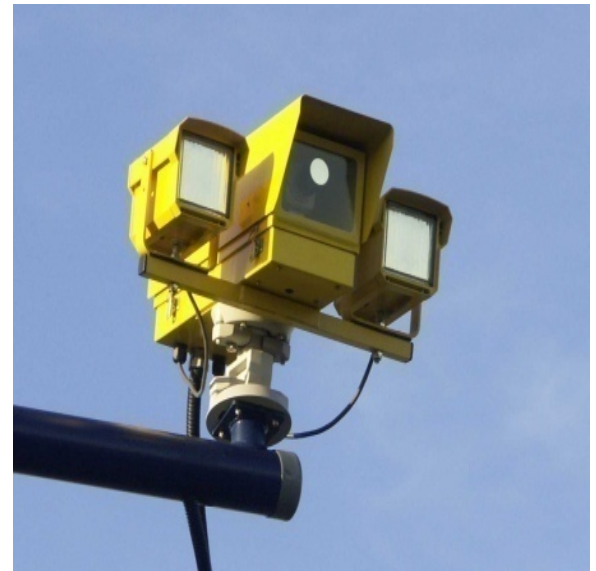
Struktura jest skalowalna i będzie wymagać zmian w miarę rozwoju.

Alokacja działów jest jedynie przykładowa.



Dane dotyczące BRD

– klucz do trwałego sukcesu



Kontekst europejski

Wymagania UE oraz dostępne wsparcie w zakresie systemów danych BRD

Europejskie ramy prawne i procesy standaryzacyjne

Wymagania sprawozdawczo-monitoringowe

Możliwość dofinansowania

Wymiana doświadczeń i dobrych praktyk

Współpraca lub tzw. *twinning*:

- Z krajami UE
- Z krajami OECD
- Z organizacjami: IRTAD, ETSC

Doświadczenia międzynarodowe

Cechy systemu docelowego

Systemy danych/obserwatoria funkcjonują w krajach odnoszących szczególne sukcesy w BRD (Szwecja, Hiszpania, Wielka Brytania, Australia).

Systemy bazy danych wypadków i innych danych są konsekwentnie prowadzone zwykle przez rządowe Instytucje Wiodące.

Stabilne wsparcie i finansowanie systemu baz danych jest konieczne.

Doświadczenia krajowe

Osiągnięcia i potencjał do wykorzystania

Dostępna jest dobra i aktualna baza danych o wypadkach (SEWIK) prowadzona przez Policję.

Krajowe Obserwatorium POBR stworzone przez Instytut Transportu Samochodowego jest rozwijane.

Dostępne są i możliwe do wykorzystania branżowe zdolności badawcze i analityczne.

Wiele innych istotnych dla BRD i aktualnych baz danych funkcjonuje w instytucjach rządowych.

Zauważalna jest coraz silniejsza motywacja i potrzeba dostępu do danych o BRD w Polsce

Doświadczenia krajowe

Problemy z obecnym systemem baz danych brd

Brak formalnej rządowej koordynacji i nadzoru nad danymi skutkuje danymi: niekompletnymi, niespójnymi, niezweryfikowanymi;

Motywacje partnerów do prowadzenia baz danych są często inne niż związane z poprawą brd (prawne, administracyjne, zarządzanie majątkiem, specjalistyczne badania etc.)

Finansowanie baz danych pozostaje wyzwaniem

Dane są udostępniane instytucjom rządowym, ale nie są dostosowane do konkretnych potrzeb

Baza danych o wypadkach jest wielokrotnie duplikowana

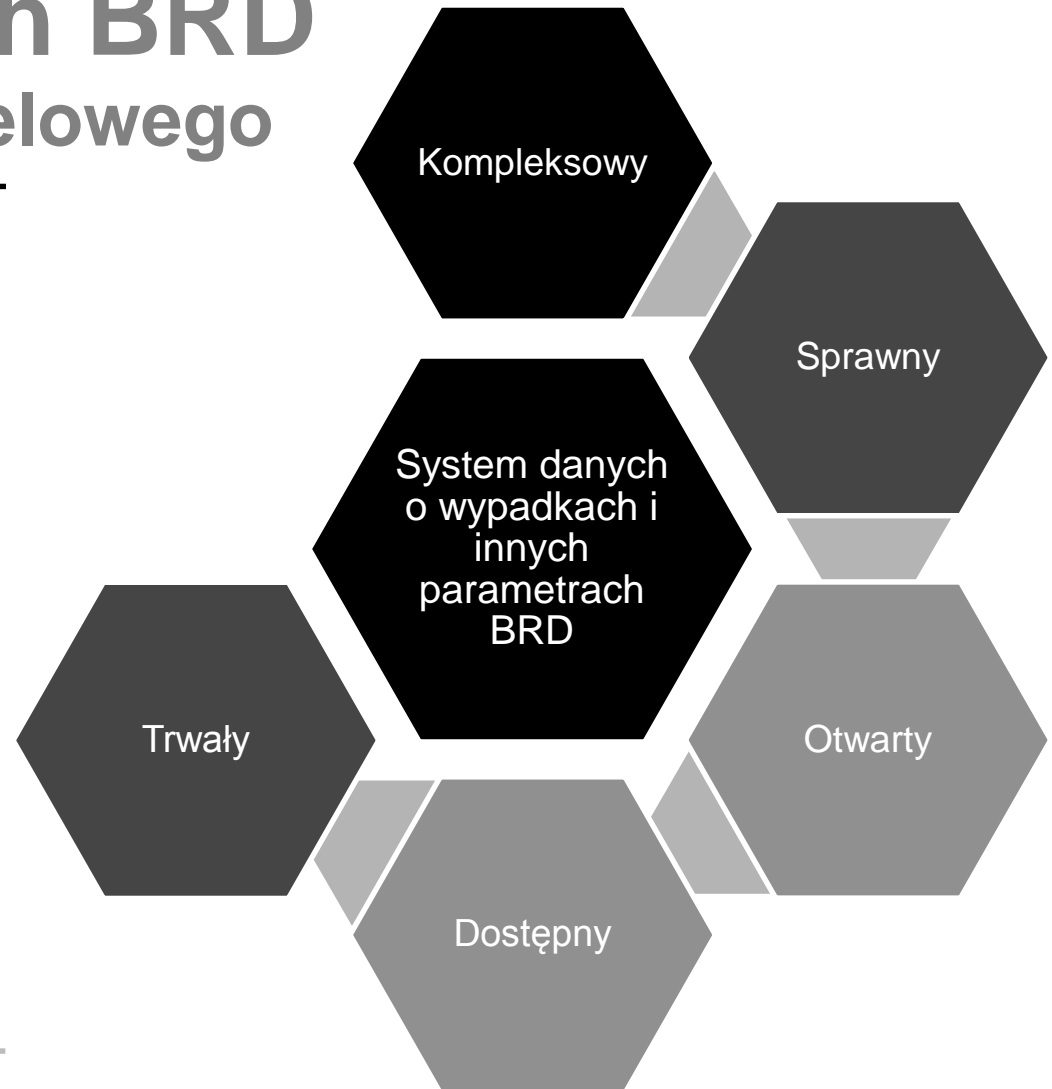
Połączenia z innymi danymi są bardzo ograniczone

Pojawiają się zastrzeżenia do jakości danych o wypadkach

System danych BRD

Cechy systemu docelowego

Cel Umożliwienie zarządzania, monitorowania postępów i efektów działań oraz profesjonalne analizy.



System danych BRD

Proponowane działania

Wypracowanie koncepcji zmian i usprawnień w systemach bazach danych

Uzyskanie stabilnego finansowania

Zorganizowanie wsparcia środowiska eksperckiego

Współpraca z partnerami, w tym z ITS

Wzmocnienie kompetencji w zakresie baz w SKBRD/Instytucji W

iodącej

Wsparcie dla niezależnego „weryfikatora” danych (data “watchdog”)

Dziękujemy za uwagę.

