

## **II FORUM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU** **Instytut Transportu Samochodowego, 31 maja 2012**

### **1. Wprowadzenie**

Z początkiem tego roku Instytut Transportu Samochodowego zainicjował nową formułę dyskusji na temat kluczowych problemów transportu. W tym celu utworzył forum bezpieczeństwa transportu; cykl spotkań umożliwiających wymianę wiedzy i doświadczeń osób, instytucji i organizacji statutowo zaangażowanych w tę problematykę. W założeniach organizatorów efektem każdego spotkania powinno być wspólne stanowisko jako obiektywna opinia ekspertów na temat dyskutowanego problemu, która powinna stanowić pomoc przy podejmowaniu ważnych decyzji dotyczących funkcjonowania systemu bezpieczeństwa transportu.

Pierwsze Forum Bezpieczeństwa Transportu odbyło się 1 marca br i było poświęcone problematyce bezpieczeństwa w polityce transportowej Unii Europejskiej oraz IV Programowi BRD UE. W efekcie dyskusji powstał raport, który opublikowaliśmy na stronie [www.its.waw.pl](http://www.its.waw.pl). Taka forma dyskusji i publikowania jej efektów cechuje się łatwością wymiany poglądów oraz osiągania konsensusu między specjalistami i decydentami. Przystudiowaliśmy także protokół z posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury, poświęconego problematyce bezpieczeństwa transportu (Kom. Infrastruktury nr 17, 1 marca 2012), na którym Pan minister Nowak przedstawił swą wizję działań na rzecz poprawy brd w najbliższych latach, a przede wszystkim koncepcję nowego programu pod nazwą „Narodowy Program BRD 2013-2020”, która ma być wkrótce przedstawiona opinii publicznej. Głównym przedmiotem dyskusji na Forum miała być koncepcja, która powinna uwzględniać obecne stan brd w naszym kraju, a także warunki wynikające z trzech ważnych dokumentów ponadnarodowych jakimi są; Deklaracja ONZ, Polityka Transportowa UE oraz IV Program BRD UE.

Biorąc zatem pod uwagę konieczność metodycznego podejścia do założeń systemu zarządzania brd w Polsce, a zwłaszcza do analizy przyczyn stosunkowo niskiej efektywności dotychczasowych działań prewencyjnym, w programie II Forum BT zaplanowano cztery następujące po sobie prezentacje na temat doświadczeń oraz autorskich propozycji zmian w obecnie funkcjonującej krajowej strukturze zarządzania brd w Polsce. Prezentacje te były przedstawione przez specjalistów ze środowiska naukowego, organizacji pozarządowych oraz samorządów terytorialnych i odnosiły się do krajowego i regionalnych szczebli zarządzania. Oto rekapitulacja wystąpień wprowadzających do dyskusji, synteza dyskusji i wpływające z niej wnioski.

### **2. Wystąpienia wprowadzające do dyskusji**

Do przygotowania prezentacji wprowadzających do dyskusji na temat kierunków dalszych działań, które należałoby podjąć w celu usprawnienia systemu zarządzania brd w Polsce, w tym skuteczniejszego niż dotychczas sposobu wdrażania krajowego programu brd na poziomie centralnym i regionalnym, zaproszenie przyjęli i przygotowali swe prezentacje

- Maciej Wroński, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego - „System zarządzania brd w Polsce”,
- Jan Unarski, Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie - „Zintegrowany system bezpieczeństwa Transportu”,
- Stanisław Gaca, Politechnika Krakowska i Kazimierz Jamroz, Politechnika Gdańska - „Problemy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce”,

- Krzysztof Piskorz, WORD Olsztyn i Joanna Żukowska, Politechnika Gdańska - „Koncepcja procesu wdrażania programów brd w Polsce – wnioski z poziomu regionalnego”.

Ponadto do raportu końcowego włączono indywidualny raport o stanie bezpieczeństwa i koniecznych działaniach na rzecz poprawy brd na drogach samorządowych, opracowany przez Andrzeja Szóstka, dyrektora WORD w Olsztynie. Tę formę prezentowania opinii w ramach Forum zastosowano wyjątkowo (po wcześniejszym otrzymaniu materiału), gdy okazało się, że sprawy losowe uniemożliwią autorowi zapowiedziane osobiste uczestnictwo w dyskusji.

### **3. Syntezy przedstawionych prezentacji**

#### **Temat 1. „System zarządzania brd w Polsce”**

System Zarządzania BRD w Polsce powinien działać jako element systemu zarządzania państwem, a zatem powinien mieć swoje umocowanie nie tylko we władzy wykonawczej, ale również w ustawodawczej i sądowniczej. Jednakże wielodyscyplinarność działań prewencyjnych powoduje, że najważniejszym miejscem na instytucje związane z systemem brd jest władza wykonawcza. Dokładna analiza kompetencji poszczególnych organów wskazuje, iż najszerszy zakres uprawnień ma Rada Ministrów (RM) i podległe jej organy administracji rządowej. Administracja rządowa bowiem działa w następujących obszarach:

- działalność legislacyjna; inicjatywa ustawodawcza oraz wydawanie aktów wykonawczych,
- działalność prawno-administracyjna; wydawanie decyzji administracyjnych i innych indywidualnych rozstrzygnięć,
- działalność organizacyjno-techniczna; m.in. interesujące z punktu brd działania w zakresie rozbudowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury drogowej oraz zarządzanie ruchem na tej sieci,
- nadzór nad samorządem terytorialnym w zakresie wyznaczonym przez ustawodawstwo.

Dlatego wskazane byłoby, aby centrum systemu zarządzania brd było umiejscowione na centralnym szczeblu administracji rządowej. Zważywszy na uwarunkowania społeczno-gospodarcze oraz nastawienie opinii publicznej i większości liczących się sił politycznych, obecnie raczej trudne wydaje powołanie całkowicie nowej instytucji pełniącej funkcje nowego, centralnego organu administracji rządowej. Dodatkowo należy przyjąć założenie o konieczności możliwie najszerszego wykorzystania doświadczeń wyniesionych z funkcjonowania obecnych struktur zarządzania brd.

W dotychczasowym systemie zarządzania brd najbardziej eksponowaną rolę pełni Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KR BRD). Eksponowaną, ale nie kluczową, albowiem jej ustawowo określone kompetencje sprowadzają się do wykonywania wyłącznie takich funkcji jak: inicjowanie, opracowywanie, opiniowanie i analizowanie. KR BRD nie ma żadnych kompetencji władczych wobec poszczególnych resortów. Tym samym zadania w tym zakresie wykonuje w teorii sama Rada Ministrów. Do tych zadań należy: określanie programów poprawy brd, koordynacja działań poszczególnych resortów i nadzór nad wykonaniem zadań krótko, średnio i długoterminowych. Niestety dotychczasowe doświadczenia pokazują, iż RM wywiązuje się prawidłowo jedynie z pierwszego z nich. RM dwukrotnie przyjęła Krajowy Program Poprawy BRD; GAMBIT 2000 i GAMBIT 2005. Niestety, żaden z nich nie został wyposażony w stabilne źródło finansowania. Zawodzi także koordynacja i nadzór nad realizacją programu. W praktyce każdy z resortów, a nawet poszczególnych instytucji w ramach jednego resortu, działa samodzielnie wykonując tylko niektóre zadania określone w przyjętych programach, zgodnie z własnymi priorytetami.

Dlatego też proponuje się, aby powołać faktyczne centrum zarządzania systemem brd, jako organ wykonawczy KR BRD. Powinien to być stały zespół roboczy, składający się z odelegowanych czasowo ekspertów resortowych. KR BRD mogłaby powoływać ad hoc - do wykonywania konkretnych zadań – także inne zespoły robocze, a ponieważ większość zadań z zakresu brd należy do kompetencji resortu transportu, wiodącą rolę w systemie powinien w nim pełnić minister właściwy ds. transportu. To na nim powinna spoczywać obsługa organizacyjno-techniczna KR BRD i stałego zespołu roboczego. Prawidłowe wykonywanie zadań określonych dla centrum systemu brd wymaga jednocześnie zapewnienia możliwości dostępu do wszelkich danych i informacji związanych z brd (a także ich przetwarzania) oraz zapewnienia współpracy z zapleczem naukowym. Ponieważ jednym z elementów skutecznego wdrażania programów brd jest akceptacja społeczna i współpraca z organizacjami pozarządowymi, wskazanym byłoby utworzenie platformy dla współpracy ze społeczeństwem, np. w postaci społecznej rady konsultacyjnej przy KR BRD.

## **Temat 2. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu”**

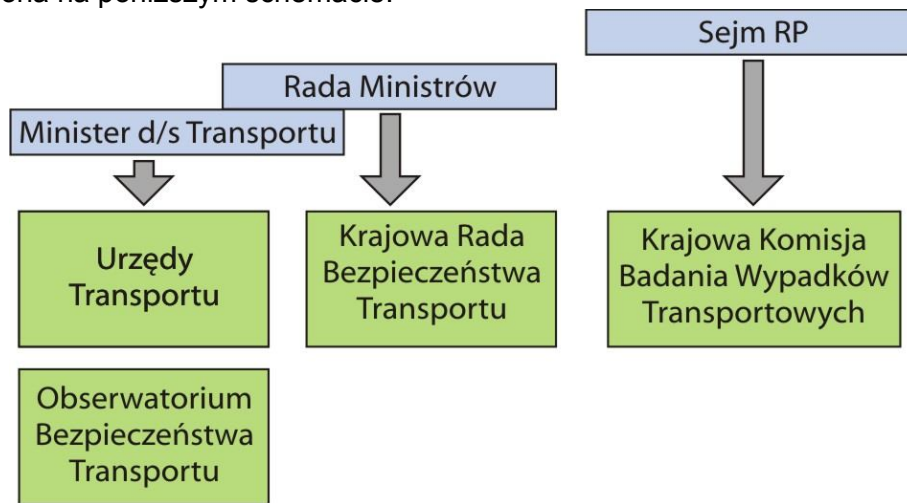
Jest rzeczą powszechnie znaną, że społeczeństwa na określonym etapie rozwoju decydują się na ponadstandardowe wysiłki w celu osiągnięcia sukcesu na określonym polu. U schyłku XX wieku takim wspólnym celem narodów Europy stało się zapewnienie bezpieczeństwa transportu - dziedziny życia, która w pokojowym świecie pochłania najwięcej ofiar. Na początku obecnego wieku Komisja Europejska przyjęła dokument „Polityka Transportowa UE na lata 2001-2010”, w którym głównym celem brd było zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50%. Wprawdzie cel ten został całkowicie osiągnięty jedynie przez trzy kraje członkowskie UE, ale mimo to został powtórzony w nowym dokumencie na lata 2011-2020. Równocześnie lansowano długofalową politykę bezpieczeństwa transportu pod nazwą „Wizja Zero”, zainicjowaną przez Szwecję w roku 1997, którą przyjęto jako cel na rok 2050.

Jednym z podstawowych założeń „Wizji zero” jest zwiększenie odpowiedzialności państwa i jego ustawowych organów za zapewnienie bezpieczeństwa. Zdając sobie sprawę z tego, że dalsza poprawa bezpieczeństwa w transporcie i zmniejszenie liczby wypadków będą wymagały nie tylko kontynuowania, ale i zwiększenia wysiłków finansowych, konieczne stały się wprowadzenie zmian organizacyjnych w systemie bezpieczeństwa, a w szczególności w transporcie drogowym. Wzorcem takich zmian powinny być instytucje narodowe i kraje, w których wprowadzono kompleksowe rozwiązanie tych problemów łącząc wysiłki wszystkich form transportu. Na bazie doświadczeń wyniesionych z tych prac powstał projekt noszący akronim ZEUS – „Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu”, w którym zaprojektowano strukturę organizacyjną systemu.

Konieczne zatem staje się w tym względzie umocowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu jako bezpośredniej agencji podległej Radzie Ministrów i wyposażeniu jej na mocy ustawy w kompetencje dające jej możliwość monitorowania bezpieczeństwa wszystkich rodzajów transportu oraz formułowania polityki i kierunkowych zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa transportu wraz ze wskazaniem wykonawców tych zaleceń oraz możliwością koordynacji wysiłków w szczególności wchodzących w skład spraw wewnętrznych, zdrowia i edukacji. Wykonawcami powinny być odpowiednie urzędy podległe ministrowi właściwemu ds. transportu, które w tym celu powinny uzyskać odpowiednie kompetencje i stabilne źródło finansowania. Obecnie istnieją dwie takie instytucje; Urząd Transportu Kolejowego i Urząd Lotnictwa Cywilnego. Trzeci, właściwy dla transportu wodnego, jest w budowie na bazie wytycznych zawartych w projekcie ZEUS. Dramatycznie natomiast wygląda sytuacja w ruchu drogowym, gdzie właśnie brakuje odpowiedniego urzędu, co powoduje, że niemałe nakłady na poprawę bezpieczeństwa są rozproszone i nie mogą być efektywnie wykorzystane.

Właśnie do tego obszaru odnosi się ostatnia proponowana zmiana, a mianowicie konieczność stworzenia Krajowej Komisji Badania Wypadków Transportowych (dla wszystkich czterech form transportu: drogowego, lotniczego, kolejowego i wodnego) poprzez wyprowadzenie z ministerstwa właściwego ds. transportu istniejących oraz dodanie brakujących form takiej komisji. Komisja ta podlegałaby bezpośrednio Sejmowi RP. Wyłączenie jej z władzy wykonawczej jest warunkiem koniecznym zapewnienia niezależności i niezawisłości od innych organów państwa, tym bardziej, że istnieje prawdopodobieństwo konieczności świadczenia przeciw innym organom. Konieczność powołania takiej komisji wynika z zaleceń Komisji Europejskiej (ERSO - Recommendations for Transparent and Independent Road Accident Investigation).

Zgodnie z tą koncepcją opisana najkrócej struktura tych instytucji wyglądałaby jak ta przedstawiona na poniższym schemacie.



Awangardowe propozycje zaprezentowane powyżej mają na celu wprowadzenie systemu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem transportu i powstały w oparciu o najlepszą wiedzę specjalistów z zakresu bezpieczeństwa, którzy jako niezależni obserwatorzy przestrzeni publicznej widzą istotne zagrożenie dla efektywności działań poprzez rozpraszanie sił i środków. Do takich należy m.in. dezintegracja działań poprzez powrót do przestarzałej już formuły **3E**, kiedyś dzielącej obszary aktywności prewencyjnej na edukację (**E**ducation), inżynierię (**E**ngineering), nadzór nad ruchem (**E**nforcement). Obecnie tworzy się nowe obszary i poprzez dodawanie ich do poprzednich powstaje formuła **nxE**, będąca lichym substytutem nowoczesności, błędnie uznawanym za postęp w metodyce działań prewencyjnych.

### Temat 3. „Problemy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce”

Krajowe programy bezpieczeństwa ruchu drogowego składają się najczęściej z następujących elementów: diagnozy brd, strategii brd jako programu długookresowego, programów operacyjnych i realizacyjnych jako programów krótkookresowych i wykonawczych. Zatem ogólny układ narodowego programu brd, sporządzony na bazie rozwiązania modelowego, zalecanego do realizacji wg najnowszych źródeł wiedzy, publikowanych przez OECD, Bank Światowy i ETSC powinien być następujący:

**Diagnoza;** zawierająca wnioski z realizacji poprzedniego Programu oraz ocenę sytuacji w Polsce na tle innych krajów europejskich. One to właśnie wraz z bieżącymi analizami powinny stanowić zestaw wytycznych dla nowego programu na następne lata.



**Uwarunkowania;** a) Zewnętrzne, czyli płynące z dokumentów o zasięgu światowym bądź europejskim, jak: Program „Dekada ONZ”, Polityka Transportowa UE oraz IV Program BRD UE oraz b) Wewnętrzne, tj. krajowe: Polityka Transportowa Państwa oraz Strategia Rozwoju Transportu. Ponadto powinna być sporządzona analiza SWOT oraz wnioski z niej płynące.

**Strategia brd na dekadę 2012-2020;** która powinna mieć sformułowaną misję, wizję realizacji programu oraz określone cele strategiczne; główne i cząstkowe. W strategii powinny zostać ustalone priorytety nadawane poszczególnym kierunkom działania. Konieczne jest podtrzymanie przyjętej wcześniej Wizji Zero, tj. brak ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. Wizja ta obecnie proponowana jest jako dalekosiężny cel UE, który powinien być osiągnięty do roku 2050. Głównym ilościowym celem strategicznym powinno być zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w roku 2020 o 50% w stosunku do roku 2010, tj. nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

**Cele szczegółowe** powinny obejmować zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w roku 2020 o 60% w stosunku do roku 2010, dla sieci dróg krajowych, pieszych uczestników ruchu oraz uczestników wypadków spowodowanych przez osoby będące pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Realizacja tak przyjętych celów strategicznych wymaga podjęcia wielokierunkowych i zintegrowanych działań strategicznych. Zgodnie z zaleceniami ONZ i praktyką stosowaną w innych krajach oraz w krajowych i regionalnych programach brd w Polsce proponuje się przyjęcie pięć kierunków działań strategicznych z dwoma priorytetami, dla każdego kierunku strategicznego. Są to:

- \* **System zarządzania brd;** obejmujący rozwój struktur brd (kadry i instytucje zarządzające brd na poziomie centralnym, regionalnym i lokalnym). Ponadto powinien on obejmować rozwój narzędzi systemowego zarządzania brd (metody i procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, procedury zarządzania ryzykiem itp.).
- \* **Bezpieczny człowiek;** Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu oraz ochronę użytkowników dróg; w szczególności pieszych i rowerzystów.
- \* **Bezpieczny pojazd;** obejmujący zagadnienia związane z budową i eksploatacją pojazdów.
- \* **Bezpieczna droga;** obejmujący problematykę rozwoju sieci bezpiecznych dróg oraz tworzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
- \* **System ratownictwa;** obejmujący ratownictwo na drogach oraz pomoc ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom.

Proponowane kierunki działań strategicznych i priorytety wynikają z diagnozy brd w Polsce iczęściowej oceny realizacji Krajowego Programu BRD (zaprezentowanych na IX Seminarium GAMBIT 2012 w kwietniu br oraz opublikowanych w czasopiśmie Transport Miejski i Regionalny nr 04/2012).

**Programy realizacyjne;** powinny obejmować zestaw działań zaplanowanych do wykonania w kolejnych fazach realizacji Programu, czyli krótko, średnio i długoterminowe. Przewiduje się, że Plany Realizacyjne BRD będą zawierały:

- Cele ilościowe i jakościowe, będące uzupełnieniem celów strategicznych.
- Działania priorytetowe (przewidziane dla okresu realizacji programu).
- Wybór projektów gwarantujących osiągnięcie celów (identyfikacja projektów, ocena skuteczności, efektywności i wykonalności; ustalenie listy projektów).
- Uwarunkowania wdrożeniowe (zasady zarządzania projektami, harmonogramy realizacji, zasady monitorowania efektów zrealizowanych projektów, instytucje odpowiedzialne).

Pierwszy Program Realizacyjny powinien być nakierowany na dokończenie działań i projektów rozpoczętych wcześniej oraz podjęcie działań i projektów najbardziej skutecznych i efektywnych, a także na prowadzenie badań umożliwiających wdrożenie ich wyników

w następnych latach realizacji programu. Następne Programy Realizacyjne powinny być nakierowane na realizację nowych działań i projektów realizujących priorytety poszczególnych Programów realizacyjnych.

**Zasady wdrażania programu;** stanowią zestaw reguł, obejmujących wybór lidera i instytucji wdrażających program, system stałego finansowania działań, zasady wyboru realizatorów poszczególnych zadań, monitorowanie realizacji programu oraz promocję wyników, ocenę efektywności podejmowanych działań oraz organizowanie wsparcia naukowego dla realizatorów programu. Narodowy Program BRD powinien zatem uzyskać znacznie większe niż dotychczas wsparcie prawne w inicjatywach legislacyjnych, np. ustawa o ochronie zdrowia i życia w ruchu drogowym, ustawa o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz wynikające z nich zapewnienia stabilnego źródła finansowania. Realizacja Krajowego Programu BRD wymaga:

- powołania wiodącej i kompetentnej organizacji zajmującej się wdrażaniem Programu, (np. na wzór szwedzkiej Agencji Transportu czy angielskich oficerów brd),
- określenia czytelnego sposobu finansowania poszczególnych zadań wynikających z przyjętego Programu,
- wyposażenia systemu brd w odpowiednie narzędzia: oprzyrządowanie legislacyjne (np. ustawa o systemie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego), skuteczne metody zarządzania brd (z uwzględnieniem zarządzania systemowego i zarządzanie ryzykiem), zapewnione finansowanie, właściwe programy brd, system monitorowania stanu brd i prowadzonych działań dla wykonywania okresowej korekty Strategii brd, system komunikowania o bezpieczeństwie, metody wyboru skutecznych, efektywnych i wykonalnych działań, opracowania harmonogramu działań z uwzględnieniem instytucji realizujących je;
- stworzenie warunków do prowadzenia działań na rzecz brd przez różnych partnerów (instytucje rządowe i samorządowe, organizacje pozarządowe, biznes, media itp.),
- zaangażowanie zespołów badawczych do naukowego wsparcia realizacji przygotowywanego programu brd.

Wśród wielu uwarunkowań prawidłowego planowania i wyboru najbardziej efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego istotną rolę odgrywają badania procesów ruchu oraz okoliczności wypadków drogowych. Konieczne jest zatem podjęcie badań bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. w zakresie: efektywności stosowania różnych środków poprawy bezpieczeństwa, źródeł zagrożeń niechronionych uczestników ruchu drogowego i możliwych środków poprawy ich bezpieczeństwa, metod prognozowania zagrożeń bezpieczeństwa na różnych elementach, wpływu infrastruktury drogowej nowych rozwiązań technicznych pojazdu oraz technik informacyjnych na wymagania projektowe i organizację ruchu.

#### **Temat 4. „Koncepcja procesu wdrażania programów brd w Polsce – wnioski z poziomu regionalnego”**

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionalnym w obecnie funkcjonującym systemie zarządzania brd w Polsce ustawowo koordynowane są przez Wojewódzkie Rady BRD. W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego Sekretariat tej rady funkcjonuje w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego – Regionalnym Centrum BRD w Olsztynie, który od niemal 10 lat efektywnie i systemowo realizuje regionalną politykę brd. Doświadczenia zebrane w tym okresie pozwalają wskazać kilka najważniejszych wniosków i zadań, których realizacja jest niezbędna dla usprawnienia obecnie funkcjonującego, niedoskonałego systemu, co warunkuje dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Oto najważniejsze z nich:

- Proces wdrażania strategii regionalnych musi być integralną częścią długofalowej wizji i polityki, zmierzających do zapewniania wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu w kraju.
- Warunkiem wprowadzenia systemowych rozwiązań oraz skuteczności wdrażania strategii na poziomie wojewódzkim winna być przyjęta i realizowana strategia krajowa.
- Planowanie procesu wdrażania strategii na poziomie regionalnym musi zakładać - na samym wstępie - precyzyjne określenie czasu, zakresu interwencji i budżetu.
- Kontrola ww. parametrów, monitoring postępów oraz sporządzenie właściwej oceny realizacji, wymaga wskazania jednostki odpowiedzialnej, a następnie wyposażenia jej w niezbędny zestaw narzędzi wspomagających i oddziaływujących.

Obecny status prawny Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, a także uwarunkowania organizacyjne i finansowe, powodują, że zasadne staje się rozważenie możliwości przypisania funkcji koordynującej politykę brd na poziomie regionalnym wytypowanym WORDom. W celu zapewnienia wysokiej efektywności i synergii podejmowanych działań konieczne byłoby wzmocnienie ich potencjału merytorycznego oraz określenie zasad stałej, opartej na jasno określonych zasadach współpracy pomiędzy poszczególnymi ośrodkami. Proponowany model, zakładający utworzenie sieci takich „regionalnych centrów brd” umożliwiłby klarowne określenie zasad współdziałania na wszystkich poziomach – od centralnego po lokalny, a w efekcie w bardzo pozytywny sposób uzupełniłby istniejący system zarządzania brd w Polsce.

### Tekst zgłoszony do Raportu z II Forum BT

*Polska wdrażając dyrektywę unijną w zakresie metod zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (2008/96/WE) ogranicza się do działań wyłącznie na sieci TENT, czego najlepszym przykładem jest przyjęta przez Sejm ustawa o audycie. W praktyce rząd przekazując system nadzoru automatycznego nad prędkością Inspekcji Transportu Drogowego, w sposób jednoznaczny dał do zrozumienia, że problem bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych go nie interesuje. Sieć fotoradarów stacjonarnych na drogach wojewódzkich praktycznie jest nieaktywna i skazana na likwidację. Na ile jest to sprawa ważna, niech świadczy statystyka wypadków drogowych z „dobrego” 2010 roku:*

<b>Kategoria drogi</b>	<b>Wypadki ogółem</b>	<b>Zabici</b>
Ogółem	48.952	3.907
Krajowe	13.023	1.495
Wojewódzkie	8.673	830
Powiatowe i gminne	27.256	1.582

*Prawie 62% wypadków śmiertelnych ma miejsce na drogach samorządowych. Tylko ten wskaźnik, pomijając inne względy, powinien skłonić rząd do zajęcia się problemem dróg publicznych – a więc nie tylko krajowych.*

**Niezbywalnym konstytucyjnym obowiązkiem rządu jest dbanie o bezpieczeństwo publiczne.** Można rzucić na samorządy wiele zadań i odpowiedzialności z wyjątkiem tego właśnie zadania, jak i dbania o porządek prawny w samorządach. Wydaje się, że wobec takiej sytuacji do najpilniejszych zadań wymagających szybkiej realizacji należą:

- Rozszerzenie obowiązku wykonywania audytu inwestycyjnych zadań na drogach samorządowych, przynajmniej na etapie projektowania (doświadczenia wyniesione z realizacji programu „Likwidacja Miejsc Niebezpiecznych” dowodzą, że wiedza o wpływie rozwiązań projektowych na bezpieczeństwo jest u wielu projektantów znikoma).
- Rozszerzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem na co najmniej drogi wojewódzkie. Jeśli byłoby to systemowo niemożliwe, stworzenie samorządom możliwości stosowanie tego środka poza systemem centralnym.

- *Zdecydowane zajęcie się problemem „twardego” otoczenia drogi, ponieważ obecny zapis ustawy nie jest jednoznaczny.*
- *Wprowadzenie ustawowego obowiązku posiadania elementów odblaskowych przez niechronionych uczestników ruchu poruszających się jezdnią po zmierzchu.*
- *Wprowadzenie obowiązku organizacji szkoleń oraz tworzenia instrukcji i wytycznych przede wszystkim w zakresie projektowania ze szczególnym zwróceniem uwagi na problematykę brd. W sposób szczególny należałoby potraktować zagadnienia organizacji ruchu drogowego.*

*I tu po raz kolejny jawi się potrzeba tworzenia stałych permanentnie zasilanych funduszy brd. Może przy prowadzone debacie o nowym, zintegrowanym systemie egzaminowania, - przy dobrej woli resortu – takie wojewódzkie fundusze powstaną.*

#### **4. Podsumowanie**

Autorzy prezentacji, reprezentujący różne grupy specjalistów brd, otrzymali zaproszenie do przygotowania syntetycznych materiałów o objętości umożliwiającej prezentację w ciągu 10 min. Zadanie zostało określone następująco:

- a. Kluczowy slajd zawierający schemat organizacyjny koncepcji systemu zarządzania brd w Polsce, na którym będzie można przede wszystkim wykazać położenie Krajowej Rady BRD w strukturze państwa, wyjaśnić sposób wdrażania Krajowego Programu BRD, czyli zlecenia zadań, kontrolę ich realizacji oraz ocenę efektywności i zalecenia co do korekty Programu.*
- b. Kilka slajdów wytycznych dla nowego Programu, bo z protokołu z posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury wynika raczej zagrożenie dla opracowywanej przez lata (i przez nas) metodyki tworzenia programów brd.*
- c. Odniesienie się do wytycznych wpływających z dokumentów ONZ, KE i polskich.*

Z dyskusji po przedstawieniu prezentacji wynikało, że zasadniczo nie ma rozbieżności na temat najważniejszych zadań, które należałoby zawrzeć w projekcie nowego Krajowego Programu BRD, a mianowicie:

- Pierwszym wnioskiem z kilkunastu lat doświadczeń, zdobytych w czasie realizacji kolejnych programów krajowych; GAMBIT'96, 2000 oraz 2005, jest brak stabilnego źródła finansowania działań prewencyjnych zaplanowanych w tych programach. W tej kwestii wszyscy uczestnicy II Forum byli zgodni ze stanowiskiem min. T. Jarmuzewicza wyrażonym na posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 1 marca 2012.
- Drugi wniosek dotyczy ustawowego zapisu kompetencji Krajowej Rady BRD, z którego wynikają przesłanki określające nieskuteczność działań Rady.
- Trzeci wniosek odnosi się do koncepcji usytuowania zagadnień bezpieczeństwa transportu w strukturze organizacyjnej Państwa, którą przedstawiono w projekcie ZEUS „Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu”.
- Czwarty wniosek dotyczy konieczności powołania jednostki jednoznacznie odpowiedzialnej za realizację Programu BRD, czyli gromadzenia środków i ich podział między realizatorów, zasad kontraktowania i kontroli prawidłowości realizacji umów. Ponadto znaczącej uwagi wymagają procedury monitorowania procesu poprawy brd oraz oceny efektywności zastosowanych środków.
- Dalsze wnioski dotyczyły takich problemów jak, że wymienię najważniejsze:  
a) Destrukcyjny dla całego drogownictwa rozdział kompetencji między poszczególnych zarządców dróg krajowych i samorządowych, miejskich i zamiejskich; b) Brak koncepcji



programowego powiązania dwóch najważniejszych w ratownictwie instytucji; Państwowej Straży Pożarnej oraz Państwowego Ratownictwa Medycznego, c) Koncepcji zmian legislacyjnych w tak ważnym sektorze, jak kształcenie i egzaminowanie kierowców; d) Edukacja dzieci i młodzieży szkolnej; e) Współpraca z organizacjami pozarządowymi.

Wnioskiem wspólnym z obu spotkań na Forum Bezpieczeństwa Transportu jest, że wypadki w transporcie są tak złożonym zjawiskiem, iż jakiegokolwiek usiłowanie rozwiązania tego problemu metodą prób i błędów jest z góry skazane na niepowodzenie. Świadczy o tym dobitnie historia badań przyczyn i okoliczności katastrof, dziś już bardzo bogato udokumentowana.

Ryszard Krystek  
Warszawa, 31 lipca 2012