

ANDRZEJ SZÓSTEK

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego-
Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Olsztynie
a.szostek@word.olsztyn.pl

REGIONALNE CENTRUM BRD - POTRZEBA CZY KONIECZNOŚĆ

REGIONAL ROAD SAFETY CENTER – NEED OR NECESSITY

Streszczenie. W opracowaniu dokonano oceny stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez pryzmat systemu istniejącego w kraju, w dziedzinie organizacji ruchu. W konkluzji stwierdzono, że nie istnieje w Polsce instytucjonalny system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, co przejawia się nieskoordynowanym, mało efektywnym działaniem wielu instytucji. Na przykładzie Regionalnego Centrum BRD w Olsztynie pokazano jedną z możliwych dróg prowadzących do stworzenia właściwego systemu.

Abstract. The paper presents the evaluation of road traffic safety condition in reference to existing system of traffic organization in Poland. The conclusion is that the properly operating management system of road safety does not exist in Poland, which manifests itself in a non co-ordinate and low-effective actions conducted by many institutions. The example of RC BRD in Olsztyn shows one of the methods to create properly working system.

1. Poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

Ze statystyk opartych o bazy danych policji wynika, że liczba wypadków drogowych w naszym kraju na przestrzeni ostatnich 10 lat waha się rocznie w granicach 55,4 tysięcy, z liczbą ofiar śmiertelnych – 6138,75, a rannych - 69388,25. O ile w latach 1995 – 2002 utrzymywała się tendencja spadkowa, o tyle w roku 2003 i 2004 zagrożenie na drogach nie tylko nie zmalało, ale co jest niezwykle niepokojące wykazuje tendencję wzrostową. I to w okresie w którym funkcjonuje już Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT oraz w ramach programów sektorowych kierowane są znacznie większe niż na początku podanego okresu środki finansowe na poprawę infrastruktury drogowej oraz nadzór nad ruchem drogowym.

Analizując tę sytuację trzeba dojść do wniosku, że dysponowanie większymi możliwościami finansowymi oraz ogólnokrajowym programem poprawy brd nie jest warunkiem wystarczającym, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach. Więcej - nie jest warunkiem wystarczającym aby odwrócić niekorzystne tendencje występujące w komunikacji drogowej.

2. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Moim zdaniem **instytucjonalnego systemu** zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce nie ma, co oczywiście wcale nie oznacza, że problem jest traktowany marginalnie. Bezpieczeństwem ruchu w naszym kraju zajmuje się bardzo wiele instytucji. Wspólnym mianownikiem tych instytucji jest ich związek, z szeroko rozumianą motoryzacją. Wśród nich są:

- zarządzające drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi,
- czuwające nad bezpieczeństwem na drogach (policja i straż miejska),
- przygotowujące użytkowników dróg do bezpiecznego w nim uczestniczenia (władze oświatowe, stowarzyszenia zmotoryzowanych, urzędy administracji państwowej i samorządowej, czy wreszcie ośrodki szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców).

W niektórych z nich istnieje nawet specjalny fundusz przeznaczony na te działania (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, Polski Związek Motorowy).

Dla większości instytucji troska o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z wielu realizowanych zadań. Istnieją dwa główne obszary współpracy między instytucjami, a mianowicie uzgadnianie różnych rozwiązań drogowych i przedsięwzięć z zakresu organizacji ruchu drogowego (nota bene z miernym często skutkiem, czego obrazem była weryfikacja przez Krajową Radę BRD projektów likwidacji miejsc niebezpiecznych, do sfinansowania środkami Banku Światowego w br.) oraz realizacja wspólnych przedsięwzięć związanych z popularyzacją zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego, najczęściej wśród dzieci i młodzieży. Liczba i różnorodność instytucji zaangażowanych w proces ograniczania zagrożeń w ruchu drogowym jest niewątpliwie cechą pozytywną, sytuacja ta ma jednak wiele niekorzystnych stron. Do najbardziej istotnych mankamentów należy:

- rozproszenie odpowiedzialności i brak instytucji odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- brak struktur administracyjnych i społecznych, które dysponując odpowiednimi funduszami, mogłyby prowadzić programową, konsekwentną i długofalową działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- **trudności w koordynowaniu działań i wypracowaniu jednolitego, wspólnego dla wszystkich instytucji, programu działań.**

- brak jednolitej, zweryfikowanej bazy danych o wypadkach i kolizjach drogowych stanowiącej podstawę analiz, na których budować można optymalne programy i plany poprawy,
- brak lokalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, na bazie których możliwe jest tworzenie Lokalnych Planów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego umożliwiającym kompleksowe działanie we wszystkich obszarach odpowiedzialnych za brd.

3. Propozycja budowy systemu w oparciu o Regionalne Centrum BRD.

O tym, że gwarancją sukcesu w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest stworzenie sprawnie działającego systemu zarządzania tymże ruchem, nie trzeba nikogo przekonywać. Jednakże, aby system prawidłowo działał, niezbędne jest ustanowienie centrum, które w sposób merytoryczny i systematyczny zajmować się będzie monitorowaniem i koordynowaniem działań przyjętych w systemie a niezbędnych dla osiągnięcia założonych poziomów bezpieczeństwa.

Prawidłowo zorganizowany regionalny system brd powinien zawierać co najmniej trzy podstawowe elementy:

- struktury organizacyjne,
- narzędzia realizacji działań,
- narzędzia wspomagające.

Tworzenie sprawnych i kompetentnych struktur organizacyjnych na bazie instytucji rządowych oraz samorządowych na wszystkich szczeblach administracji, angażujących do współpracy inne organizacje publiczne i prywatne, to zadanie dla organów władzy odpowiedzialnych na bezpieczeństwo publiczne. Takie struktury oparte o Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT są w trakcie tworzenia i należy przyjąć, że proces ich optymalizacji będzie trwał.

Aby realizować zadania z zakresu brd niezbędne są narzędzia. Skutecznymi narzędziami podstawowymi są:

- krajowe przepisy prawne dostosowane do standardów UE
- rządowe programy poprawy brd,
- strategie rozwoju i plany zagospodarowania przestrzennego,
- wojewódzkie, powiatowe i gminne strategie i programy działań na rzecz brd,
- projekty środków poprawy brd.

Trafność decyzji i przydatność ww. narzędzi uwarunkowana jest jakością środków wspomagających system brd, do których należą bazy danych, metody i systemy angażujące najbardziej aktualną wiedzę i najnowocześniejszą technologię. Do takich narzędzi zaliczyć należy:

- bazy danych o zdarzeniach drogowych,
- metody oceny stanu brd,
- metody prognozowania brd,
- metody oceny efektywności zastosowanych środków zaradczych,
- metody monitorowania i kontroli działań,
- audyt brd,
- systemy ekspertowe,
- automatyczne systemy zarządzania,
- systemy internetowe on line.

Wymienione narzędzia wymagają stworzenia lub usprawnienia. Dotychczasowy zakres badań i wdrożeń w tym zakresie jest nieadekwatny do skali problemu. Nie można też w

prosty sposób przenosić doświadczeń zagranicznych, gdyż w wielu przypadkach czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu w Polsce znacznie różnią się od występujących w krajach o niskim poziomie zagrożenia w ruchu drogowym. Mając to na uwadze niezbędne staje się angażowanie instytucji naukowo-badawczych, bez udziału których stworzenia takich narzędzi jest niemożliwe.

Sprawny i kompetentny system musi zawierać w sobie struktury decyzyjne, wdrażające i badawcze. Moim zdaniem dwie ostatnie funkcje jest w stanie realizować instytucja o zasięgu regionalnym, posiadająca sporą autonomię, ustawowo zobowiązana do zajęcia się tą problematyką oraz będąca w stanie zabezpieczyć finansowo realizację tych zadań. W obecnej sytuacji zadaniu temu mogą sprostać wyłącznie Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, poprzez utworzenie na bazie wybranego w województwie Ośrodka - Regionalnego Centrum BRD.

Wypadki drogowe są problemem zbyt złożonym, a ich skutki zbyt kosztownym ekonomicznie i społecznie, aby można było go rozwiązać działaniami nieprofesjonalnymi, bazującymi na subiektywnych ocenach, czy na opiniach obiegowych osób i instytucji potencjalnie zaangażowanych w problematykę. Dlatego niezbędne jest koordynowanie działań instytucji, organizacji oraz osób zaangażowanych w proces poprawy brd. Konieczne jest również permanentne prowadzenie oceny stanu bezpieczeństwa, efektywności zastosowanych środków poprawy oraz monitorowanie i kontrola działań. Bez wyspecjalizowanej instytucji, w której koncentrować się będą te funkcje osiągnięcie założonych efektów moim zdaniem nie będzie możliwe.

4. Doświadczenia WORD-Regionalnego Centrum BRD w Olsztynie.

Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie zostało utworzone przez Zarząd Województwa w czerwcu 2003 roku na bazie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Do tego czasu w olsztyńskim Ośrodku realizowane były niektóre funkcje systemowe poprzez działalność Sekretariatu Wojewódzkiej Rady BRD umieszczonego właśnie w Ośrodku.

Obecnie Regionalne Centrum BRD działa w oparciu o Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT Warmińsko-Mazurski, opracowany przez zespół pracowników Politechniki Gdańskiej uzupełniony specjalistami miejscowymi. Program uchwałą Sejmiku Województwa stał się częścią strategii województwa. Na bazie Programu przyjęto Wojewódzki Plan Operacyjny na lata 2004-2006. W ramach tego planu realizowane są projekty w następujących obszarach:

- A – budowa systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez tworzenie zintegrowanej bazy o zdarzeniach drogowych, inicjowanie i wspieranie tworzenia powiatowych programów brd, szkolenie powiatowych liderów, monitorowanie brd w regionie, emitowanie informacji o brd na różnych poziomach oraz „organizowanie” systemu finansowania,
- B – edukacja społeczeństwa w zakresie wychowania komunikacyjnego na wszystkich poziomach, począwszy od szkoły, poprzez szkolenie kandydatów na kierowców, kierowców aż do kształcenia kadry organizacyjnej w zakresie brd.
- C – ścisłe współdziałanie ze służbą drogową policji, strażami miejskimi oraz ITD w zakresie metod i narzędzi służących modyfikacji zachowań uczestników ruchu drogowego,
- D – opracowanie materiałów pomocniczych, wspomagających planowanie i projektowanie bezpiecznych konstrukcji drogowych takich jak: zasady prowadzenia przeglądu dróg po kątem brd, zasady prowadzenia audytu brd czy opracowanie lokalnych zasad tworzenia stref ruchu uspokojonego.

- E – tworzenie warunków do maksymalnego przyspieszenia organizacji Centrów Powiadamiania Ratunkowego oraz wyposażenia służb ratunkowych w niezbędny sprzęt umożliwiający utrzymanie odpowiednich standardów w ratownictwie.

Regionalne Centrum BRD zgodnie z przyjętymi założeniami skupia w sobie szereg funkcji, które w sposób bezpośredni bądź pośredni pozwalają wpływać na wszystkie obszary objęte Programem. W systemie organizacyjnym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego – Regionalnego Centrum BRD funkcjonują następujące komórki organizacyjne:

1. Dział Organizacji Egzaminów
2. Dział Egzaminatorów
3. Dział Szkoleń
4. Zespół Auditorów brd
5. Zespół Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego
6. Stacja Kontroli Pojazdów Samochodowych
7. Pracownia Psychologiczna
8. Sekretariat Wojewódzkiej Rady BRD
9. Dział brd – Baza danych (uruchomienie bazy – 30.06.2005 r.)
10. Szkoła Doskonalenia Jazdy (jeszcze bez płyty poślizgowej)
11. Centrum Badań Kierowców (uruchomienie III/IV kwartał 2005 r.)
 - obok badań kierowców, w Centrum prowadzone będzie szkolenie na trzech różnych poziomach, w zakresie udzielania I-szej pomocy przed medycznej. Szkolenie ma na celu wyposażenie społeczeństwa w niezbędną wiedzę i umiejętności, gwarantujące podtrzymanie funkcji życiowych do czasu nadejścia pomocy medycznej.

Dwuletnie doświadczenia olsztyńskie pozwalają na stwierdzenie, że Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego utworzone na bazie wybranego w województwie WORD-u daje wszelkie szanse na oparcie systemu brd w województwie na jednostce, która spełnia podstawowe warunki po temu poprzez:

- ustawowo działa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- posiada znaczną autonomię organizacyjną i finansową,
- z mocy ustawy zysk musi lokować w działania związane z brd,
- w całej swej masie, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przy odpowiedniej polityce centrum, mogą stanowić stabilne źródło finansowania zadań niezbędnych do realizacji nadrzędnego celu jakim powinno być ZDROWIE I ŻYCIE OBYWATELI RP.

LITERATURA

- [1] Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce