

Joanna ŻUKOWSKA

INNOWACYJNE NARZĘDZIA ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM TRANSPORTU DROGOWEGO NA POZIOMIE REGIONALNYM

Streszczenie

W referacie przedstawiono założenia i cele Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego funkcjonującego w regionie Warmii i Mazur. Obserwatorium jest pierwszą taką jednostką w Polsce – zarówno na poziomie regionalnym, jak centralnym. Zostało powołane zgodnie z metodyką zaproponowaną w europejskim projekcie SafetyNet i wspólnie z Krajowym Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, realizowanym przez Instytut Transportu Samochodowego, wejdzie w skład europejskiej sieci obserwatoriów współdziałających z ERSO. Koncepcja Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium BRD powstała w 2010 roku na zamówienie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego - Regionalnego Centrum BRD w Olsztynie. Prace nad jej wdrożeniem trwały do jesieni 2012 i w listopadzie 2012 obserwatorium oficjalnie udostępniono użytkownikom.

WSTĘP

Złożony charakter zjawiska powstawania wypadków drogowych sprawia, że skuteczne działania prewencyjne powinny być prowadzone w sposób długofalowy, skoordynowany i uporządkowany z zaangażowaniem spójnego zespołu metod oraz odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych. Oznacza to, że niezbędna jest budowa systemu bezpieczeństwa, który jest zdolny do ciągłego usprawniania się i upewniania, że wszystkie okazje służące poprawie bezpieczeństwa są prawidłowo rozpoznawane i wdrażane. Sprawne zarządzanie tym systemem wymaga opracowania i wdrożenia narzędzi (wspierających system i oddziałujących na użytkowników) we wszystkich obszarach jego funkcjonowania.

Wypracowanie odpowiednich struktur organizacyjnych, form i metod zarządzania oraz realizacja działań w ujęciu sektorowym (obszarowym) warunkują efektywne i długofalowe funkcjonowanie takiego systemu. Jednym z kluczowych obszarów modelowego systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu jest system informacji o bezpieczeństwie, który w nowoczesnym podejściu przyjmuje formę sieci Obserwatoriów Bezpieczeństwa Transportu (Ruchu Drogowego) operujących na dowolnym poziomie zarządzania [1].

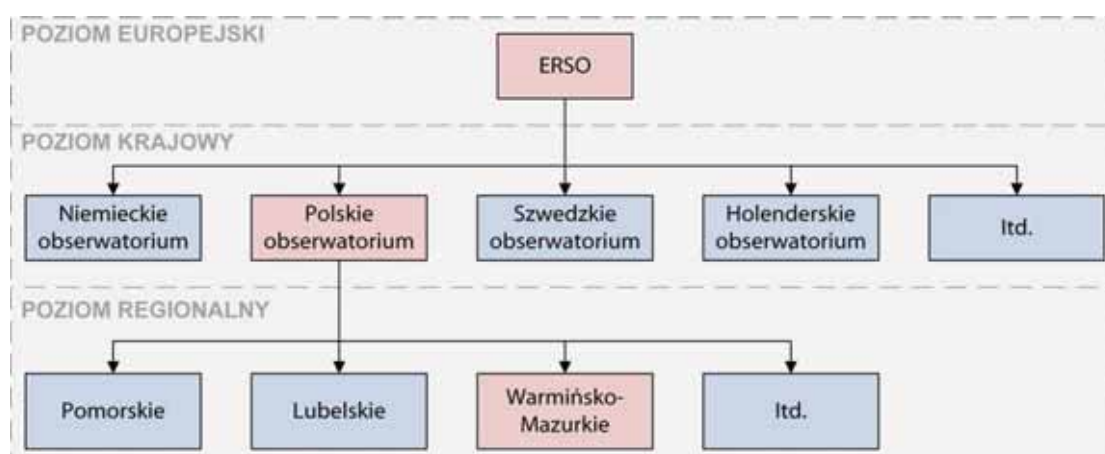
Zadania i cele funkcjonujących obecnie na świecie obserwatoriów bezpieczeństwa transportu zależą od poziomu ich działania: europejskiego, krajowego czy regionalnego, oraz obszaru zainteresowań (gałęziowe lub zintegrowane) jednak można wyróżnić wspólne cechy łączące te instytucje. W optymalnej formie obserwatorium to palcówka naukowa, w której prowadzi się systematyczne obserwacje i badania w zakresie bezpieczeństwa transportu oraz formułuje się projekty wytycznych i zaleceń dla instytucji ustanawiających prawo oraz odpowiadających za wdrażanie strategii i programów prewencyjnych, w zależności od

struktury systemu bezpieczeństwa transportu funkcjonującego w danym kraju. Szczególny nacisk kładzie się na formułowanie i rozpowszechnianie wiedzy, tak by była ona łatwo dostępna i zrozumiała nie tylko dla naukowców i ekspertów, ale przede wszystkim bardzo syntetyczna dla polityków, decydentów i administracji. Jednym z najstarszych, i najbardziej doświadczonych jednostek tego typu jest francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pracujące głównie dla Międzyresortowego Komitetu – odpowiednika polskiej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [2]. Niniejszy referat jest syntezą doświadczeń polskich i zagranicznych w organizowaniu tego rodzaju narzędzia wspierającego zarządzanie bezpieczeństwem transportu drogowego i prezentuje przykład jego aplikacji na poziomie regionalnym.

1. UWARUNKOWANIA SYSTEMU INFORMACJI O BEZPIECZEŃSTWIE

1.1. Perspektywa europejska

Europejska polityka transportowa jest kluczowym uwarunkowaniem dla powstających w państwach członkowskich strategii bezpieczeństwa transportu oraz narzędzi wspierających ich realizację. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego szczególnie ważnym uwarunkowaniem jest wydana we wrześniu 2001 r. tzw. „Biała Księga Polityki Transportowej – Czas na decyzję” [3], wskazująca cel do jakiego dążyć powinny programy poprawy bezpieczeństwa - zarówno krajowe jak i regionalne – oraz rozwiązania, których wdrożenie - po dostosowaniu do uwarunkowań lokalnych i w odpowiednio mniejszej skali - pozwoli na usprawnienie struktur systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jedno z takich rozwiązań stało się przedmiotem zrealizowanego w latach 2004-2008 europejskiego projektu SafetyNet [4]. Jego produktem końcowym było „Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” (ERSO – European Road Safety Observatory), jako narzędzie wspomagające zarządzanie bezpieczeństwem poprzez ujednoczenie procedur i metod analizowania danych o bezpieczeństwie w całej Europie oraz dostarczenie wiedzy o skutecznych metodach działań prewencyjnych.



Rys. 1. Schemat sieci obserwatoriów brd wg projektu SafetyNet [4]

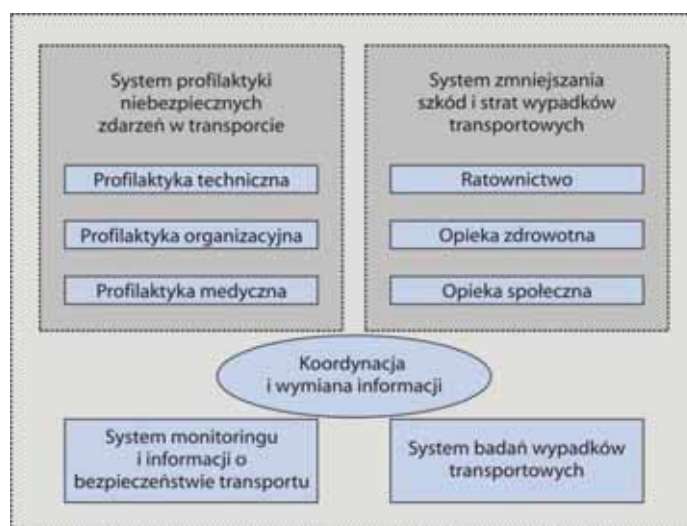
Źródło: [12]

Zgodnie z rekomendacjami projektu SafetyNet w każdym kraju członkowskim Unii Europejskiej powstać powinno, powiązane z ERSO, krajowe obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego, współpracujące z siecią obserwatoriów regionalnych. W Polsce realizację tego pomysłu na szczeblu krajowym rozpoczął Instytut Transportu Samochodowego, który na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowuje koncepcję

funkcjonowania Krajowego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Całą polską sieć obserwatoriów regionalnych stworzyć powinno natomiast 16 dodatkowych jednostek umiejscowionych po jednej w każdym regionie (Rys. 1). Województwo Warmińsko-mazurskie jest jedynym, jak do tej pory regionem, gdzie w wyniku inicjatywy oddolnej obserwatorium takie powstało i z powodzeniem funkcjonuje. Niniejszy referat opisuje koncepcję i pierwsze doświadczenia z wdrażania tego narzędzia.

1.2. Podejście systemowe

W ogólnym pojęciu funkcje każdego systemu, w tym systemu bezpieczeństwa transportu, wynikają z celów, jakim ma on służyć, zarówno w stanie istniejącym, jak i planowanym. Funkcje stanowią działania i określają jego własności, w tym strukturę działań. Skuteczne funkcjonowanie takiego systemu warunkowane jest uzyskaniem takich jego własności, które będą gwarantowały powszechność, długofalowość, trwałość i efektywność działań zaradczych [5]. Poniżej przedstawiono podstawowe elementy systemu bezpieczeństwa transportu, które dzięki prawidłowej koordynacji oraz zapewnieniu przepływu informacji gwarantują efektywność podejmowanych działań (Rys. 2).



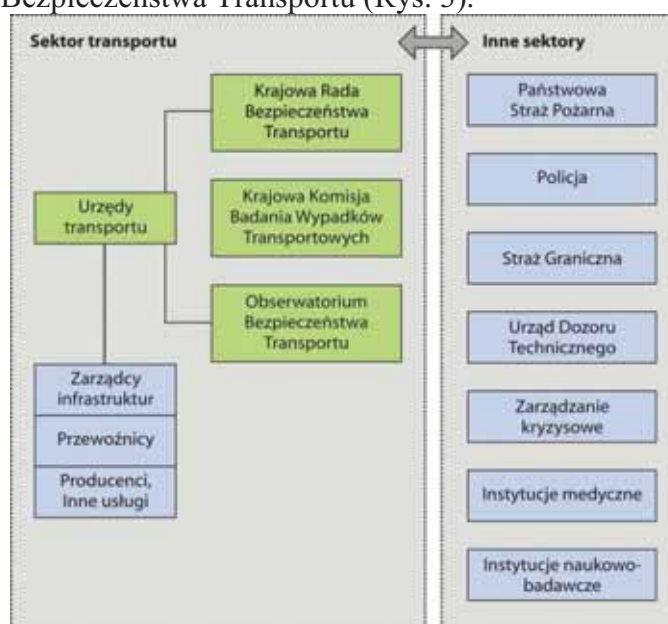
Rys. 2. Elementy systemu bezpieczeństwa transportu wg koncepcji ZEUS [5]

Źródło: [5]

Funkcje systemu bezpieczeństwa transportu można podzielić na podstawowe oraz wspomagające. Do funkcji podstawowych zalicza się działania profilaktyczne - mające zapobiegać pojawianiu się wypadków - oraz powypadkowe, służące zmniejszaniu szkód i strat w sytuacji, gdy pomimo stosowanych zabezpieczeń, wypadek się pojawił. Funkcje wspomagające służą zapewnieniu wysokiej jakości i skuteczności realizacji funkcji podstawowych. Uwarunkowane są one obiektywną, pogłębioną wiedzą o przyczynach powstawania wypadków, jak i społecznym uczestnictwem w identyfikacji zagrożeń i poszukiwaniu skutecznych środków zaradczych. Służyć temu powinien system badań wypadków transportowych oraz system monitoringu i informacji o bezpieczeństwie. Do podstawowych zadań takiego systemu należeć powinny: zbieranie i przetwarzanie danych, analizy efektywności (oceny), monitorowanie realizacji programów i strategii oraz przygotowanie i rozpowszechnianie informacji o bezpieczeństwie.

Przykładem struktury instytucjonalnej tak zbudowanego systemu jest koncepcja opracowana w ramach projektu „Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu” o akronimie ZEUS zrealizowanego w latach 2008-2010 na zamówienie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego przez konsorcjum pod kierownictwem Politechniki Gdańskiej [4].

Zgodnie z nią, jednostką realizującą zadania systemu informacji o bezpieczeństwie powinno być Obserwatorium Bezpieczeństwa Transportu (Rys. 3).



Rys. 3. Struktura instytucjonalna systemu bezpieczeństwa transportu wg koncepcji ZEUS [5]

Źródło: [5]

Doświadczenia państw, które osiągnęły duże sukcesy w redukcji zagrożenia w ruchu drogowym wyraźnie wskazują na konieczność informowania społeczeństwa i wzbudzania jego motywacji do konkretnych działań prewencyjnych. W ten sposób uczestnicy ruchu czują się odpowiedzialni za stan bezpieczeństwa w miejscu, w którym żyją, a mając na uwadze własne zdrowie i życie, chcą ten stan sukcesywnie poprawiać. Kluczem do wypracowania takiego zachowania jest jakość procedur informowania społeczeństwa o sytuacji, problemach, planowanych działaniach, a także umożliwienie uzyskiwania opinii społeczeństwa o tym, czego ono oczekuje. Komunikacja ze społeczeństwem powinna być bowiem dialogiem, a nie jedynie procesem informowania jednej ze stron o zadaniach dla drugiej. Dlatego system informacji o bezpieczeństwie ruchu powinien korzystać z nie tylko z baz danych o zdarzeniach drogowych, ale także z innych baz zawierających dane o zachowaniach uczestników ruchu, stosowanych środkach prewencji czy projektach realizowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa czy instytucjach je prowadzących.

1.3. System bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim

Województwo warmińsko-mazurskie pod względem działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego może być uznane za region modelowy, jako że od kilku lat, systematycznie budowane są tam struktury organizacyjne systemu zarządzania bezpieczeństwem. Te działania mają charakter inicjatywy oddolnej (tzw. bottom-up approach), która sprawdza się zwykle w sytuacji braku woli politycznej dla działań odgórnych (top-down approach). Jej słabością jest jednak brak pewności, co do trwałości tych działań w perspektywie długoterminowej. Głównym zagrożeniem jest brak umocowań prawnych i jasnej polityki państwa w odniesieniu do podejmowanych inicjatyw, co powoduje, że prowadzone działania są wynikiem szczególnego zaangażowania określonej grupy osób i w sytuacji braku tego zaangażowania system przestanie funkcjonować. Pomimo tej słabości w ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła w regionie warmińsko-

mazurskim o niemal 50% zbliżając się w ten sposób do poziomu, jaki w 2001 wyznaczyła państwom członkowskim Komisja Europejska.

Od 2004 roku w regionie Warmii i Mazur realizowany jest Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski [6]. Jego cel strategiczny, w ślad za uwarunkowaniami płynącymi z Unii Europejskiej, zakłada zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% do roku 2013. Wiele wskazuje na to, że cel ten zostanie osiągnięty. Region Warmii i Mazur charakteryzuje się bardzo wysokim na tle innych województw spadkiem liczby zabitych w ostatnich latach. W okresie 2004-2011 przy średniej dla kraju 26%, w województwie spadek ten wyniósł aż 43%. Znamienne jest także, iż w tym czasie ciężkość wypadków w regionie zmniejszyła się o 31%. W chwili rozpoczęcia realizacji programu wskaźnik ciężkości, czyli liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków wynosiła 15,8, natomiast w roku 2011 wskaźnik ten był na poziomie 10,9.

Kluczowym czynnikiem mającym wpływ na osiągnięcie powyższych efektów było – w pierwszej kolejności - stworzenie właściwych podstaw organizacyjnych i metodycznych dla systemowego i skoordynowanego działania: według ustalonego programu, z określonym celem, priorytetami oraz źródłami finansowania. Stało się to możliwe dzięki utworzeniu w 2003 roku, pierwszego w skali kraju, Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zostało ono umiejscowione w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Olsztynie, gdzie funkcjonuje również sekretariat Warmińsko-Mazurskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W ten sposób zbudowano podwaliny dla systemowych działań na rzecz bezpieczeństwa w regionie. W pierwszej fazie zostały one skierowane na usprawnienie działań z obszaru edukacji i nadzoru - zidentyfikowanych jako najbardziej efektywne, a jednocześnie najmniej kapitałochłonne.

Po kilku latach funkcjonowania Centrum, posiłkując się aktualną wiedzą i trendami światowymi, a także bazując na własnych doświadczeniach z realizacji Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski [6], określono obszary działań wymagające dalszego usprawniania. Przeprowadzone analizy wskazywały iż słabym ogniwem jest nadal system bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania, które powinny wspierać jego funkcjonowanie. O ile wdrażanie priorytetowych działań z zakresu edukacji i komunikacji społecznej, nadzoru nad ruchem drogowym czy infrastruktury drogowej przebiegało stosunkowo sprawnie i zgodnie z przyjętymi planami, to zauważalny był brak skutecznie funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, ze wszystkimi niezbędnymi narzędziami wspierającymi ten system.

Doświadczenia państw o wysokim poziomie bezpieczeństwa na drogach oraz wnioski z projektu ZEUS [5] wskazywały, że jednym z takich narzędzi powinien być system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, funkcjonujący jako obserwatorium bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ślad za tą rekomendacją, w roku 2010, pojawiła się idea powstania Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

2. KONCEPCJA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO OBSERWATORIUM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

2.1. Cele i uwarunkowania

Głównym celem powołania Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego było wsparcie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez ustanowienie platformy wymiany informacji o stanie i wiedzy na temat bezpieczeństwa ze szczególnym uwzględnieniem aspektów charakterystycznych dla województwa warmińsko-mazurskiego. Projekt ten stanowi pierwszą fazę budowy Systemu Informacji o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego w województwie, zaplanowanego w ramach

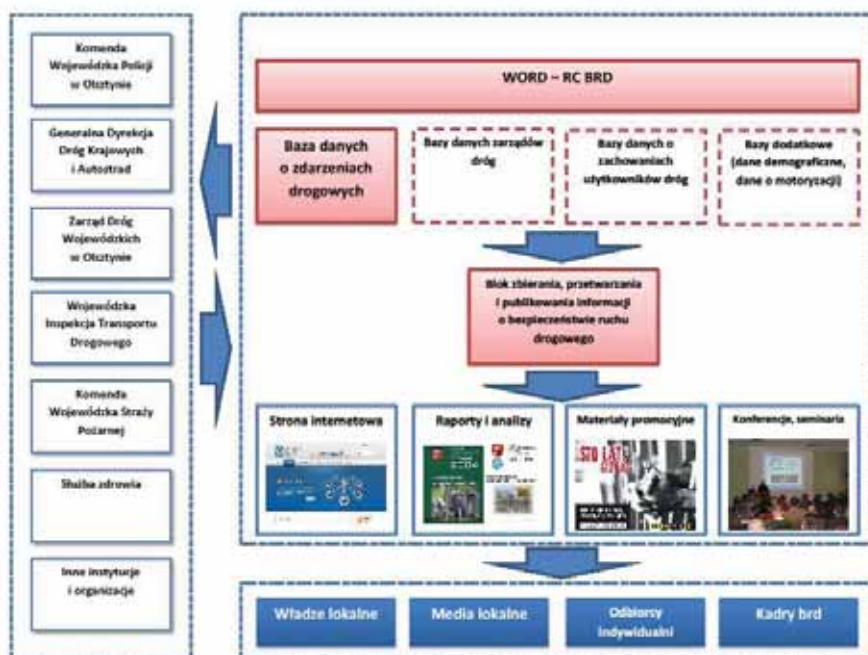


III Programu Operacyjnego dla Warmii i Mazur na lata 2010–2012 [7]. Powyższy cel ma zostać osiągnięty poprzez przygotowanie, uruchomienie i nieprzerwane funkcjonowanie strony internetowej opracowanej i zarządzanej przez wyznaczonych w tym celu specjalistów, wspieranych analizami i ocenami ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działanie to jest zgodne z zapisami Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 [8] oraz Wojewódzkiego Programu BRD GAMBIT Warmińsko-Mazurski [6]. Wpisuje się także w założenia Projektu „Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu ZEUS” [5].

Misją Warmińsko – Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WMOBRD) jest rozpowszechnianie informacji i analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także udostępnianie wiedzy o nowoczesnych rozwiązaniach prewencyjnych bazujących na nauce i najlepszych doświadczeniach krajowych i zagranicznych. Efektywność i ciągłość funkcjonowania każdego obserwatorium, w tym również W-MOBRD, zależą będzie od jego statusu i umocowania prawnego. Odpowiedni stopień sformalizowania zwiększa bowiem szanse na długotrwałe i nieprzerwane działanie. W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego, regionalne obserwatorium umiejscowione jest na stałe w strukturach Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie. Finansowanie W-MOBRD oparte jest o środki pochodzące z budżetu Regionalnego Centrum, z części przeznaczonych – zgodnie z zapisami prawa – na działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie. Poziom finansowania powinien uwzględniać obecne i przyszłe wydatki, warunkując w ten sposób ciągłość i aktualność zasobów W-MOBRD. Dlatego podejmowane są działania w kierunku pozyskania finansowania z innych instytucji partnerskich, a także środków centralnych i unijnych.

2.2. Funkcje

Zakłada się, że w swojej docelowej formie W-MOBRD posiadać będzie trzy główne funkcje: gromadzenia danych, analiz danych oraz rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. W zależności od stopnia rozbudowania obserwatorium funkcje te realizować będzie, odpowiednio rozbudowany, zespół pracowników oraz ekspertów zewnętrznych.



Rys. 5. Struktura funkcjonalna Warmińsko-Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Ważnym elementem struktury funkcjonalnej W-MOBRD będzie system gromadzenia danych (Rys.5). Powinien być tak zaprojektowany, aby możliwe było jego dowolne rozbudowywanie, w zależności od pojawiania się nowych potrzeb. Chociaż w formie przejściowej główną funkcją obserwatorium będzie system informacji bazujący na stronie internetowej, to pożądane jest równoległe rozwijanie wszystkich funkcji, zwłaszcza zaś systemu analiz danych oraz wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego, dzięki którym użytkownicy strony internetowej obserwatorium będą mieli nie tylko aktualne dane na temat stanu bezpieczeństwa, ale również wiedzę o mechanizmach i przyczynach obserwowanych zjawisk. Odpowiednio zaprojektowany system informacji umożliwił będzie natomiast skuteczne rozpowszechnianie tej wiedzy. Istnieje wiele sposobów jej przekazywania. Głównie poprzez stronę internetową, ale także: cykliczne raporty, sprawozdania, materiały informacyjne, materiały prasowe.

2.3. Partnerzy

Ważnym ogniwem funkcjonowania całego systemu informacji o bezpieczeństwie, w tym obserwatoriów, są partnerzy. Ich identyfikacja i motywacja do współpracy jest będzie miała wpływ na budowę systemu i jego efektywność. Istotne jest by główni partnerzy projektu zostali podzieleni wg roli jaką mogą pełnić na etapie tworzenia, a następnie funkcjonowania obserwatorium. Taki podział pozwoli na określenie potencjalnych zadań i zobowiązań partnerów projektu dając im jednocześnie pełną wiedzę na temat celu, zakresu i możliwości wynikających z jego realizacji. W przypadku Warmii i Mazur budowa obserwatorium odbywa się przy wsparciu merytorycznym wielu instytucji i organizacji, głównie szczebla regionalnego. W gronie instytucji spoza regionu należy wymienić Politechnikę Gdańską – twórcę koncepcji obserwatorium oraz Instytut Transportu Samochodowego, który w momencie uruchomienia Krajowego Obserwatorium powinien wspierać działania obserwatoriów regionalnych, szczególnie w wymiarze rozpowszechniania metodyki, narzędzi i wytycznych dla funkcjonowania tych obserwatoriów. Do najważniejszych partnerów, z którymi Regionalne Centrum od wielu lat współpracuje i którzy współtworzą obserwatorium zaliczyć:

- Komendę Wojewódzką i Miejską Policji w Olsztynie,
- Zarząd Dróg Regionalnych w Olsztynie,
- Michelin Polska,
- Komendę Miejską i Wojewódzką Straży Pożarnej w Olsztynie,
- Lokalne media.

3. APLIKACJA KONCEPCJI – PIERWSZA FAZA WDROŻENIOWA

3.1. Strona internetowa

Bazując na analizie potrzeb partnerów regionalnych oraz możliwościach Regionalnego Centrum BRD przyjęto, że pierwszym elementem budowanego w regionie Warmii i Mazur systemu informacji o bezpieczeństwie transportu drogowego będzie ogólnodostępna strona internetowa zawierająca szeroki zakres informacji o stanie bezpieczeństwa, a także specjalnie w tym celu zbudowaną bazę wiedzy o problematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego. Strona internetowa obserwatorium dzieli się na dwie główne części – część danych i informacji o regionie oraz część bazy wiedzy, czyli uniwersalnego kompendium doświadczeń i najlepszych praktyk w działaniach prewencyjnych na rzecz redukcji zagrożenia w ruchu drogowym.

Baza danych statystycznych zbudowana jest w oparciu o informacje dostarczane przez policję, ale w przyszłości planowane jest rozbudowanie jej również o inne dane, np. o zachowaniach w ruchu drogowym (pasy, alkohol, telefony komórkowe), dane zarządców

informacja o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Stałym elementem funkcjonowania obserwatorium będą też wydawane cyklicznie newslettery oraz corocznie organizowana konferencja promująca problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie.

3.3. Promocja bezpieczeństwa ruchu drogowego

Obserwatorium dużą rolę kładzie również na kwestie promocji bezpieczeństwa i prawidłowych zachowań w ruchu drogowym. Dlatego w swoją działalność zaangażowało regionalne media i szerokie grono partnerów, ułatwiając w ten sposób rozpowszechnianie wyników analiz i informacji o bezpieczeństwie w regionie. Obserwatorium powinno stać się rozpoznawalną marką i traktowane jako wiarygodne źródło informacji oraz miejsce, gdzie łatwo nawiązać kontakt z potencjalnymi partnerami – czy to instytucjami państwowymi i samorządowymi, czy organizacjami pozarządowymi lub przedsiębiorcami.

Pełniąc rolę platformy wymiany wiedzy i doświadczeń z zakresu problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego obserwatorium planuje organizowanie cyklicznych konferencji i seminariów poświęconych różnym problemom brd w regionie. Raz w roku odbywała się będzie konferencja podsumowująca rok, podczas której wręczane będą nagrody dla powiatów i społeczności lokalnych szczególnie wyróżniających się pod względem działalności na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomysł ten bazuje na Konferencji PIN corocznie organizowanej przez European Transport Safety Council w Brukseli, cieszącej się dużym zainteresowaniem i wzbudzającej wśród państw członkowskich UE pozytywną rywalizację o laur w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego [9].

PODSUMOWANIE

Dokładna wiedza o przyczynach, okolicznościach i miejscu wypadków i kolizji drogowych jest warunkiem koniecznym do podejmowania prawidłowych działań na rzecz poprawy stanu brd. Konieczne jest również okresowe zbieranie danych o zachowaniach uczestników ruchu, takich jak: dane o stopniu stosowania pasów bezpieczeństwa, udziale kierowców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, czy udziale kierowców przekraczających dozwoloną prędkość. Ponadto dobrze jest zbierać dane o stosowanych środkach zaradczych i ich efektywności. Wszystkie te dane powinny być ujęte w ramach jednolitej i ogólnodostępnej bazy danych, o wypadkach drogowych i środkach zaradczych, i wykorzystywane przez system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego [10].

Źródłami danych w tworzeniu systemu informacji powinny być instytucje zajmujące się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie krajowym i wojewódzkim. Mając do dyspozycji informacje zgromadzone od instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zintegrowane bazy danych o zdarzeniach drogowych, bazę danych demograficznych oraz bazę o sieci i ruchu drogowym, można uzyskać wystarczająco dużo informacji do wykonywania wszelkiego rodzaju analiz, opracowań czy raportów.

Dodatkowym ważnym elementem udostępnianych baz powinna być baza wiedzy. Wiele instytucji i organizacji oczekuje pomocy w zdobywaniu wiedzy o dobrych praktykach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też należy istniejące zainteresowanie wykorzystać w celu szerzenia wiedzy oraz propagowania sprawdzonych już rozwiązań. Informacje te powinny docierać do zainteresowanych nie tylko podczas incydentalnych szkoleń, ale także w sposób ciągły chociażby poprzez dostęp do stron internetowych, na których znaleźć można dobre praktyki, publikacje i materiały specjalistyczne oraz wszelkiego rodzaju broszury, raporty i opracowania. Wszystkie te zadania, w odpowiednio

zorganizowanym systemie mogłyby być realizowane przez Obserwatoria Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na każdym szczeblu zarządzania.

Projekt Warmińsko–Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest doskonałym przykładem regionalnych, systemowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego [11]. Poprzez stworzenie źródła szeroko dostępnej, aktualnej i wiarygodnej wiedzy o zagrożeniach w transporcie drogowym, wpisuje się w długofalowy proces, przyjęty, realizowany i postrzegany przez Unię Europejską jako priorytet: ograniczenie zewnętrznych kosztów transportu, w szczególności kosztów towarzyszących wypadkom w transporcie drogowym [12].

BIBLIOGRAFIA

1. Zukowska, J., *Rozwój i integracja systemu bezpieczeństwa transportu drogowego*. Rozdział 3, II tom monografii pt. Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa
2. Chapelon, J., Lassarre, S. *Road safety in France: The hard path toward science-based policy*. Safety Science, Volume 48, Issue 9, November 2010, Pages 1151-1159
3. *White Paper on "European transport policy for 2010: time to decide"*. European Commission, Brussels
4. Thomas, P., *SafetyNet Final Activity Report*. Integrated Project No. 506723: SafetyNet "Building the European Road Safety Observatory". Vehicle Safety Research Centre, Loughborough University, 2010
5. Michalski, L. *Koncepcja ogólna Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa Transportu*. Rozdział 3, III tom monografii, pt. Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 2010
6. *Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski*. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie, 2004
7. *III Program Operacyjny dla Warmii i Mazur na lata 2010–2012*. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie, 2009
8. *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, 2005
9. *6th Road Safety PIN Report - A Challenging Start Towards the EU 2020 Road Safety*. European Transport Safety Council, Brussels
10. Holló, P., Eksler, V., Zukowska, J., *Road safety performance indicators and their explanatory value: A critical view based on the experience of Central European countries*. Safety Science 2010, 48, p. 1142-1150
11. *Warmińsko-Mazurskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. www.obserwatorium.word.olsztyn.pl
12. Zukowska, J., *Obserwatoria bezpieczeństwa ruchu drogowego – element systemowego działania na rzecz brd*. Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 6-8 grudnia 2011, Toruń

INNOVATIVE TOOLS FOR TRANSPORT SAFETY MANAGEMENT AT THE REGIONAL LEVEL

Abstract

The paper presents the principles and objectives of the Road Safety Observatory operating in the

region of Warmia and Mazury. The observatory is the first such unit in Poland - both at the regional level, as central. It has been established in accordance with the methodology proposed in the European project SafetyNet, and together with the National Road Safety Observatory, being developed by the Institute of Road Transport, will form part of the European network of cooperating observatories of ERSO. The concept of Warmia and Mazury Road Safety Observatory was committed in 2010 by the Road Traffic Centre - Regional Road Safety Centre in Olsztyn. The work on implementing it lasted until the autumn of 2012 and in November 2012 the observatory was officially launched.

Autor:

dr inż. **Joanna Żukowska** – Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej, ul. Narutowicza 11, 80-233 Gdańsk