

KORDYNACJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

ROZWIĄZANIA INSTYTUCJONALNE NA ŚWIECIE
ORAZ WSTĘPNE PROPOZYCJE DLA POLSKI



26 lutego 2015
KRAKOWSKIE DNI
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO 2015
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.
- Poprawa BRD jest jednym z globalnych priorytetów Banku Światowego
- Global Road Safety Facility – wsparcie finansowe w upowszechnianiu sprawdzonych praktyk międzynarodowych

Grupa Banku Światowego

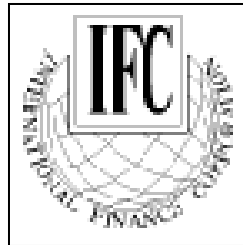
IBRD



IDA



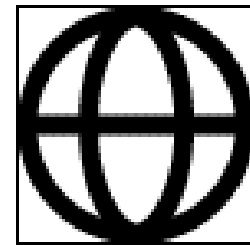
IFC



MIGA



ICSID



- Organizacja Międzynarodowa – non-profit:
 - ✓ specjalistyczna agenda Narodów Zjednoczonych zarządzana niezależnie
 - ✓ utworzona w 1944 r., aby wspierać odbudowę Europy i Japonii ze zniszczeń drugiej wojny światowej
 - ✓ własność 186 państw członkowskich (Polska jest państwem założycielskim, wycofała się w 1950, wstąpiła ponownie w 1986)
 - ✓ Obecnie jedno z największych na świecie źródeł pomocy rozwojowej

Bank Światowy a BRD w Polsce

- Początek lat 90 – raport oceniający stan BRD i rekomendacje dla Polski → ramy legislacyjne i KRBRD
- Lata 2000-2011 - pomoc finansowa na inwestycje drogowe, sprzęt, pomoc techniczną i wzmacnianie instytucji (SKRBRD, GDDKiA) - > poprawa stanu dróg, kampanie informacyjno-promocyjne,
- 2011 – pomoc techniczna: Przegląd Potencjału Zarządczego BRD dla Warszawy – rekomendacje
- Od połowy 2012 – pomoc techniczno-analityczna: Przegląd Potencjału Zarządczego BRD dla Polski, wsparcie przygotowaniu i wdrażaniu Narodowego Programu BRD, rozwiązania instytucjonalne

Doświadczenia międzynarodowe



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

Międzynarodowe doświadczenia - Instytucja Wiodąca ds. BRD

- Trwałe sukcesy odnoszą kraje gdzie funkcjonują **silne Instytucje Wiodące odpowiedzialne za BRD** o 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

Międzynarodowe doświadczenia – rodzaje struktur Instytucji Wiodących

- Samodzielne Instytucje Wiodące
 - Land Transport Safety Authority Nowa Zelandia
 - National Highway Traffic Administration, USA
 - Biuro Bezpieczeństwa Drogowego, Zachodnia Australia
- Ministerstwo Transportu jako Instytucja Wiodąca
 - Departament Transportu, UK
 - Ministerstwo Transportu, Robót Publicznych i Zarządzania Zasobami Wodnymi, Holandia
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych/Policja:
 - Hiszpania
 - Francja

Instytucja Wiodąca ds.BRD – niezbędne funkcje

- *Zorientowanie na wyniki*
- *Koordinacja*
- *Ustawodawstwo*
- *Finansowanie oraz alokacja zasobów*
- *Działalność promocyjna (i edukacyjna)*
- *Monitoring i ocena*
- *Prace badawczo-rozwojowe oraz transfer wiedzy*

Wstępne propozycje dla Polski



Instytucja Wiodąca rekomendowana była dla Polski już w 2013 r.

Przegląd Potencjału Zarządzania BRD w Polsce (2013)

Wniosek - *brak organizacji które nie ma silnego mandatu przywódczego, brakuje jasnego podziału kompetencji i koordynacji oraz poczucia odpowiedzialności*

Rekomendacja - konieczne jest utworzenie Instytucji Wiodącej, wyposażonej w uprawnienia umożliwiające skuteczne prowadzenie działań, monitorowanie i zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego przy pomocy:

- stabilnego finansowania
- personelu o stosownych umiejętnościach
- kompetencji i uprawnień wynikających z przepisów
- dostępu do baz danych i wiedzy na temat wypadków oraz wyników badań i analiz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

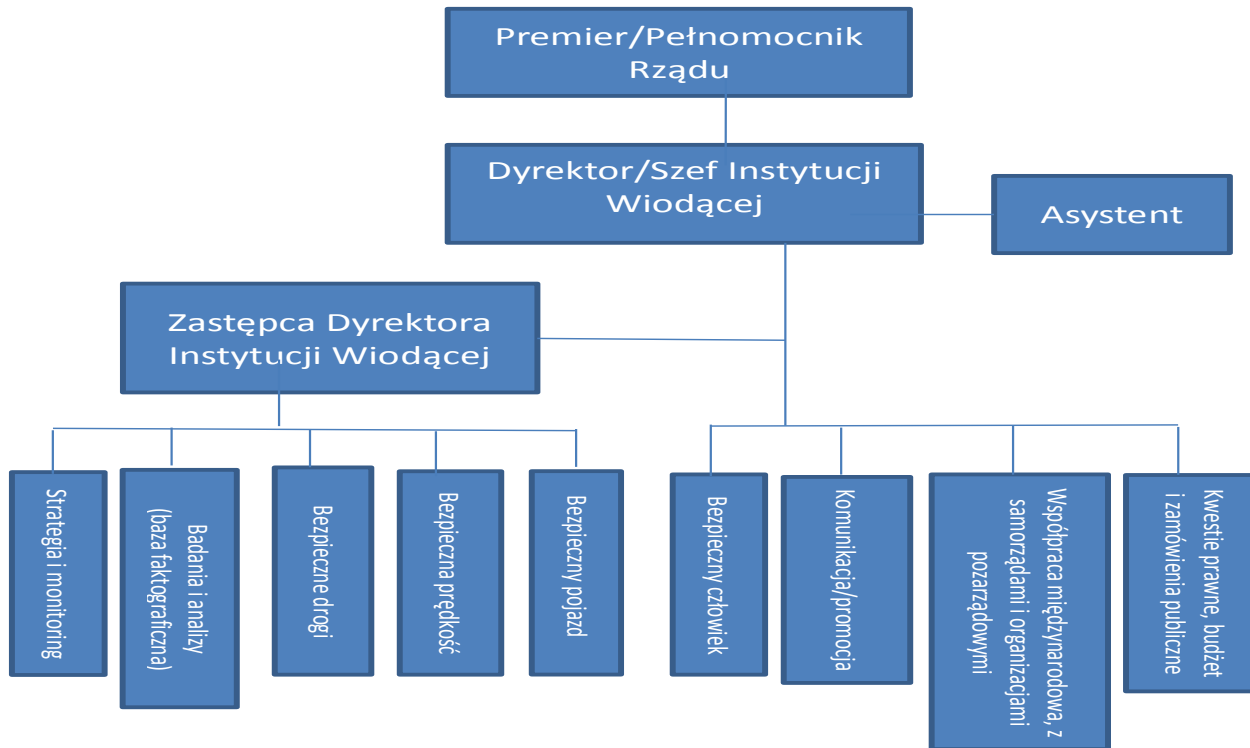
Wstępne propozycje dla Polski (1)

- Docelowa struktura powinna być samodzielna i ulokowana ponadresortowo tj. podlegać bezpośrednio Premierowi
- 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

Wstępne propozycje dla Polski (2)

- 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 KRBD
- Potrzebne jest szybkie wzmocnienie obecnej struktury Sekretariatu KRBRD

Wstępna propozycja struktury



UWAGI:

1. struktura jest skalowalna i będzie wymagać zmian w miarę rozwoju
2. alokacja działów pomiędzy kierownictwem jest jedynie przykładowa

Zapraszam do dyskusji

- Czy potrzebne i możliwe jest silniejsze wsparcie rządowe na wysokim szczeblu?
- Czy Pełnomocnik ds. BRD jest dobrym rozwiązaniem?
- Czy potrzebna jest wzmocniona Instytucja Wiodąca?
- Jak powinna być ulokowana w strukturze rządu?
- Jakie powinna mieć podstawowe kompetencje?
- Czy potrzebna jest osobna ustawa o brd?

Dziękuję za uwagę

