

Joanna Żukowska¹Krzysztof Piskorz²

PROJEKT SOL – KOMPLEKSOWA STRATEGIA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W EUROPIE

SOL PROJECT – A COMPREHENSIVE ROAD SAFETY STRATEGY FOR CENTRAL EUROPE

Wprowadzenie

SOL (Save Our Lives) – to projekt współfinansowany z Programu Operacyjnego – Europa Środkowa, w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Program dla Europy Środkowej jest programem Unii Europejskiej wspierającym współpracę transnarodową pomiędzy państwami tej części Europy w celu poprawy innowacyjności, dostępności, stanu środowiska, konkurencyjności i atrakcyjności miast i regionów. Program jest finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) na lata 2007–2013 [3].

Biorąc pod uwagę złożoność problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd), jakim muszą stawić czoła państwa należące do obszaru Europy Środkowej i cele programu dla tej części Europy, kilka instytucji doświadczonych w pracach na rzecz brd i pochodzących z tego regionu aplikowało o realizację projektu, który dzięki swojemu zasięgowi i doświadczeniu zaangażowanych partnerów mógłby pozytywnie wpłynąć na zmianę sytuacji w ruchu drogowym. Projekt ten został pozytywnie oceniony przez Wspólny Sekretariat Techniczny Programu w Wiedniu i w ten sposób w marcu 2010 rozpoczęły się pierwsze prace w ramach inicjatywy SOL [4]. Projekt zakończy się w marcu 2013 roku.

Podjęcie przez realizatorów projektu SOL tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego rozwoju transportu wynikało z następujących przesłanek:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego ciągle nie jest doceniane przez decydentów w krajach Europy Środkowej, a jeśli jest, to bardzo często staje się ono przedmiotem sporów oraz potyczek politycznych;
- nakłady finansowe kierowane są głównie w stronę rozwoju infrastruktury drogowej, ale już niekoniecznie w stronę zrównoważonego rozwoju transportu;

- brakuje profesjonalistów – ludzi z odpowiednią wiedzą i umiejętnościami, którzy umieliby podejmować efektywne działania na rzecz kreowania zrównoważonego transportu;
- brakuje systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, obserwuje się brak koordynacji, planowania i ewaluacji działań, w szczególności na poziomie lokalnym.

Pomimo powyższych braków istnieje w krajach Europy Środkowej bardzo wiele przykładów realizacji dobrych i skutecznych programów oraz działań rozwiązujących problemy zrównoważonego transportu. Ambicją projektu SOL jest stać się jednym z nich.

Cele i oczekiwane rezultaty projektu SOL

Nadrzędnym celem projektu SOL jest promowanie w krajach Europy Środkowej zrównoważonego podejścia do rozwoju transportu i mobilności oraz wzrost świadomości związanej z problemami niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, co zdecydowanie przyczyni się do wzrostu jakości życia społeczeństw krajów partnerskich projektu.

Partnerzy projektu zamierzają osiągnąć ten cel poprzez opracowanie uniwersalnej metodyki tworzenia i wdrażania strategii i programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, bazującej na najlepszych światowych doświadczeniach, która będzie łatwo adaptowalna w zróżnicowanych warunkach krajów Europy Środkowej [4]. Metodyka ta jest dedykowana działaniom na poziomie regionalnym oraz lokalnym i zakłada tworzenie w ramach tych społeczności kompetentnych struktur zarządzających brd, odpowiedzialnych za rozwiązywanie problemów związanych z negatywnymi skutkami funkcjonowania transportu drogowego na swoim terenie.

Dodatkowo zakłada się również, że lokalni partnerzy projektu zostaną przeszkoleni i otrzymają szerokie wsparcie w zakresie technik komunikacji i promocji strategii poprawy brd i wdrażanych planów działań. Ważny jest również fakt, że projekt zakłada budowę porozumień partnerskich,

¹ Dr inż., Katedra Inżynierii Drogowej, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Politechnika Gdańska, jzukowska@pg.gda.pl

² Mgr inż., Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum BRD w Olsztynie,

struktur i powiązań, która zapewni kontynuację podejmowanych działań nawet po zakończeniu jego realizacji w wybranych miejscach pilotażowych.

Oczekiwanymi rezultatami projektu są:

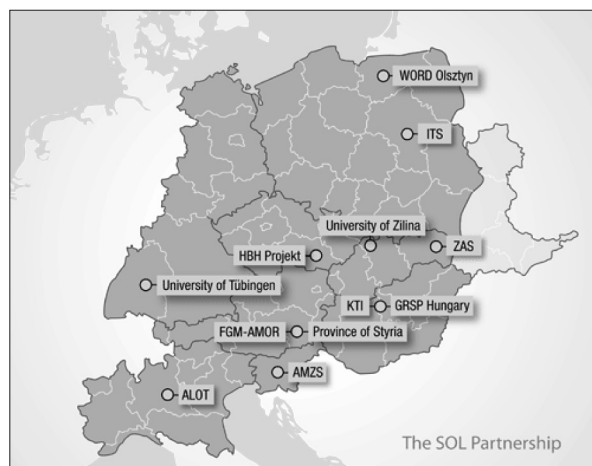
- lepsze i skuteczniejsze planowanie działań z zakresu brd w miastach i regionach pilotażowych projektu;
- skoordynowana, wielosektorowa i multidyscyplinarna współpraca w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego transportu w miastach i regionach pilotażowych;
- wdrażanie projektów, których realizacja wynika z rzetelnych analiz i badań, a nie z niczym nie popartych decyzji arbitralnych;
- rozwój międzynarodowej sieci współpracy i powiązań osób oraz instytucji mających wspólną wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- stworzenie zestawu narzędzi dla pozostałych miast i regionów Europy Środkowej, pozwalającego na samodzielne wdrażanie idei i założeń projektu SOL w przyszłości.

Partnerstwo w projekcie SOL

W projekt SOL zaangażowanych jest 12 partnerów z obszaru Europy Środkowej: z Włoch, Austrii, Niemiec, Czech, Polski, Słowacji, Słowenii, Węgier. Partnerem wiodącym jest włoska agencja ALOT (Agency of East Lombardy for Transport and Logistic). Polscy partnerzy to: Instytut Transportu Samochodowego (ITS) z Warszawy i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum BRD (WORD–RCBRD) z Olsztyna (rys.1).

Instytut Transportu Samochodowego jest odpowiedzialny za realizację pakietu zadaniowego dotyczącego oceny stanu i systemu brd w obszarze Europy Środkowej, a także analizę interesariuszy projektu na każdym poziomie jego realizacji. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Regionalne Centrum BRD natomiast za pilotażowe wdrożenie strategii i planów działań na rzecz brd opracowanych dla wybranych społeczności lokalnych w regionie warmińsko-mazurskim.

Projekt SOL realizowany jest zgodnie z wizją, którą w początkowej fazie prac projektowych stworzyli jego partnerzy



Rys. 1. Instytucje uczestniczące w projekcie SOL (www.sol-project.eu).

(rys. 2). Długofalowa wizja SOL zakłada, iż miasta i regiony, w których realizowane będą działania pilotażowe, staną się obszarami wolnymi od śmiertelnych i ciężko rannych ofiar. Opiera się również na założeniu, że tylko na podstawie dokładnych danych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, badań i analiz można stworzyć innowacyjne programy i strategie brd. Do tego celu należy efektywnie wykorzystywać możliwości komunikacji i rozpowszechniania informacji oraz istniejące dobre praktyki w tym zakresie. Istotnym elementem jest również budowanie partnerstwa obejmującego przedstawicieli różnych sektorów zainteresowanych realizacją programów brd. Kolejną ważną kwestią jest zaangażowanie społeczności lokalnych, aktywnych i zdeterminowanych w dążeniu do celu i zainteresowanych budową efektywnego systemu zarządzania brd. Ostatnim elementem wizji jest stworzenie transnarodowej sieci powiązań, która pomoże w jej skutecznej realizacji zamierzeń poprzez wymianę wiedzy, doświadczeń, dobrych praktyk oraz szeroko rozumianą współpracę, również już po zakończeniu realizacji projektu SOL.



Rys. 2. Wizja Projektu SOL (www.sol-project.eu).

Współpraca partnerska w działaniach bezpieczeństwa ruchu drogowego ma ogromne znaczenie z punktu widzenia metodyki przyjętej w projekcie SOL. Chociażby z tego względu, że brd to problem multidyscyplinarny i multisektorowy (m.in. infrastruktura, technologie, uczestnicy ruchu drogowego). Tylko kooperacja między poszczególnymi sektorami przynosi najlepsze efekty. Stąd w Programie dla Europy Środkowej i w projekcie SOL działania w bardzo dużej mierze oparte są na współpracy regionów. Współdziałanie na poziomie społeczności lokalnych ma zawsze ogromne znaczenie, bo mobilizuje tych, których podejmowane działania bezpośrednio dotyczą, gdyż w gruncie rzeczy pracując na rzecz projektu, pracują oni dla samych siebie. Zgodnie z regułą subsydiarności wprowadzoną przez traktat w Maastricht w 1992 roku, [10] jedną z podstawowych zasad ustrojowych Unii Europejskiej jest fakt, że spo-

łeczności lokalne powinny odgrywać główną rolę w działaniach zmierzających do redukcji liczby ofiar wypadków drogowych. Zasada ta mówi, że na szczeblu wspólnotowym należy podejmować tylko te działania, których przeniesienie na wyższy szczebel oznacza większą skuteczność i efektywność niż w przypadku, gdyby prowadzenie stosownych akcji pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów poszczególnych państw członkowskich [7].

Właśnie dlatego projekt SOL zakłada stworzenie sieci zaangażowanych społeczności lokalnych, które wymieniać się będą dobrymi praktykami i doświadczeniami. Aktywność tej sieci to również mobilizowanie ludzi do działań zmierzających do redukcji liczby ofiar wypadków drogowych na swoim terenie i wypracowanie efektywnych rozwiązań w kontekście zrównoważonego transportu. Dodatkowo partnerzy projektu SOL wesprą działania w ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.erscharter.eu). Założyli bowiem, że każdy z partnerów projektu wskaże co najmniej trzy lokalne instytucje współdziałające we wdrażaniu projektu SOL w miejscowościach pilotażowych, które przystąpią następnie do podpisania Europejskiej Karty BRD.

Metodyka prowadzenia projektu

Wszystkie działania realizowane w projekcie SOL podzielono na sześć pakietów zadaniowych (WP – Working Package). Liderem każdego pakietu została inna instytucja partnerska (tab. 1). Partnerzy, których zadaniem w projekcie jest wdrożenie działań pilotażowych, nie koordynują realizacji pakietów zadaniowych, biorą natomiast w nich aktywny udział. Tematyka poszczególnych pakietów zadaniowych projektu SOL obejmuje następujące zagadnienia:

- WP 1 – koordynacja i zarządzanie projektem,
- WP 2 – komunikacja, zarządzanie wiedzą i rozpowszechnianie informacji,
- WP 3 – analiza i ocena stanu i systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- WP 4 – opracowanie strategii i planów działań,
- WP 5 – wdrożenie planów działań, monitoring i ewaluacja ich realizacji,
- WP 6 – zapewnienie ciągłości wdrożonych działań.

W tabeli 1 zestawiono instytucje partnerskie projektu SOL i role, jakie zostały im przypisane w projekcie.

W Polsce za opracowanie strategii brd i wdrożenie działań pilotażowych w wybranych miejscowościach odpowiada WORD Olsztyn, który jest koordynatorem tych działań w województwie warmińsko-mazurskim i podobnie jak pozostali partnerzy przyjął wspólną metodykę zarządzania projektem. Zgodnie z nią realizacja zadań w wymiarze zarządzania i koordynacji projektu (WP 1) w całości spoczywa na WORD-zie, jego zapleczu administracyjnym oraz Regionalnym Centrum BRD. Prace w pozostałych pakietach roboczych wykonywane są natomiast wspólnie z zespołami lokalnymi reprezentującymi wybrane miejscowości pilotażowe: Barczewo, Nidzicę i Olsztyn. Zespołom tym przewodniczą koordynatorzy wybrani spośród lokalnych

Tabela 1

Instytucje partnerskie projektu SOL i ich rola			
Partner projektu	Nazwa instytucji	Kraj	Rola w projekcie
PP1 (lider projektu)	A.L.O.T. – Agencja Transportowo-Logistyczna we wschodniej Lombardii	Włochy	Lider WP1: Koordynacja i zarządzanie projektem
PP2	FGM-AMOR – Austriacki Instytut Badawczy Mobilności	Austria	Lider WP2: Komunikacja, zarządzanie wiedzą i rozpowszechnianie informacji
PP3	Prowincja Styrii – Wydział Ruchu drogowego	Austria	Wdrożenie działań pilotażowych
PP4	Instytut Geografii – Uniwersytet Tubingen	Niemcy	Lider WP6: Zapewnienie ciągłości wdrożonych działań
PP5	HBH Project	Czechy	Wdrożenie działań pilotażowych
PP6	ITS – Instytut Transportu Samochodowego	Polska	Lider WP3: Analiza i ocena stanu i systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego
PP8	Uniwersytet w Zilinie	Słowacja	Wdrożenie działań pilotażowych
PP9	GRSP Hungary – Globalne Partnerstwo dla BRD na Węgrzech	Węgry	Lider WP4: Opracowanie strategii i planów działań
PP10	KTI – Instytut Naukowy Transportu	Węgry	Lider WP5: Wdrożenie planów działań, monitoring i ewaluacja ich realizacji
PP11	AMZS – Automobilklub	Słowenia	Wdrożenie działań pilotażowych
PP12	ZAS – Stowarzyszenie Szkół Nauki Jazdy	Słowacja	Wdrożenie działań pilotażowych
PP13	WORD Olsztyn	Polska	Wdrożenie działań pilotażowych

partnerów. Pewien zakres działań realizowany jest również wspólnie z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie, który jest łącznikiem prac lokalnych i krajowych, w tym związanych z funkcjonowaniem Krajowej Rady SOLAB i promocją projektu.

Rada konsultacyjna SOLAB

Bardzo ważnym założeniem realizacji projektu SOL jest powołanie tzw. Rad Konsultacyjnych (SOL Advisory Board). Rady takie powstaną na każdym szczeblu zarządzania projektem, tj. międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Ich celem jest nadzór nad zgodnością kierunków realizacji projektu SOL z europejską, krajowymi i regionalnymi strategiami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspieranie prac w projekcie poprzez budowanie silnych porozumień z odpowiednimi partnerami w miejscach pilotażowych, ocena postępów realizacji projektu oraz wykorzystanie doświadczeń i rezultatów realizacji projektu, a także powielanie ich w innych miastach i regionach pilotażowych [7].

Rada Konsultacyjna SOL pełni następujące funkcje:

- monitoruje działania realizowane w ramach projektu SOL,
- zapewnia harmonizację z odpowiednimi programami krajowymi,
- rozpowszechnia rezultaty projektu,
- pomaga w pozyskaniu partnerów do współpracy,
- wykorzystuje efekty projektu do promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na poziomie międzynarodowym w skład rady weszli przedstawiciele następujących kluczowych dla brd instytucji europejskich:

- ETSC – European Transport Safety Council – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, Bruksela (Belgia) – Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i plany działań;
- GRSP – Global Road Safety Partnership of the International Red Cross – Światowe Partnerstwo Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Międzynarodowym Czerwonym Krzyżu, Genewa (Szwajcaria) – Szkolenia z zakresu tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Cities for Mobility CfM – Światowa sieć interesariuszy działająca na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach, Stuttgart (Niemcy) – Bezpieczeństwo ruchu drogowego i zrównoważona mobilność;
- Cities for Children CfC – Europejska sieć interesariuszy działająca na rzecz bezpieczeństwa dzieci na drogach, Stuttgart (Niemcy) – Bezpieczeństwo dzieci;
- FAI – Italian Federation of Truck Transporters, Rzym (Włoch) – Bezpieczeństwo transportu ładunków.

Krajowa Rada Konsultacyjna ma zadania bardzo zbliżone do europejskich, odnoszące się jednak do perspektywy każdego państwa. W przypadku Polski w skład Rady Konsultacyjnej wchodzi przedstawiciele następujących instytucji:

- Sejm RP, Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- OSK pod Patronatem ITS,
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie,
- Sekretariat Krajowej Rady BRD,
- Departament Analiz i Nadzoru MSWiA.

Obszary pilotażowe i partnerzy lokalni

WORD-RCBRD w Olsztynie – realizator projektu SOL w województwie warmińsko-mazurskim – wytypował trzy miejscowości jako obszary działań pilotażowych. Są to: Barczewo, Nidzica i Olsztyn. Wybór ten nie był przypadkowy. Przystępując do projektu, wskazano bowiem na trzy główne problemy bezpieczeństwa, które WORD Olsztyn powinien podjąć. Były to: problem nadmiernej prędkości, niebezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym oraz problem uczestnictwa w ruchu drogowym pod wpływem alkoholu.

W przypadku tego ostatniego naturalnym partnerem z regionu warmińsko-mazurskiego był olsztyński Miejski Zespół Profilaktyki i Terapii Uzależnień, stąd miasto Olsztyn. Jeśli zaś chodzi o zagadnienie bezpieczeństwa dzieci wybrano dwa z najbardziej aktywnie działających Centrów BRD, stworzonych kilka lat wcześniej w ramach współpracy z Wojewódzką Radą BRD. Są to centra funkcjonujące przy szkołach w Barczewie i Nidzicy. Problem prędkości włączono w kompleksowe programy poprawy brd w otoczeniu tych szkół.

W każdej z trzech miejscowości pilotażowych powstały następnie grupy robocze, w skład których weszli:

- przedstawiciele administracji lokalnej, na czele których stanęli prezydent Olsztyna i burmistrzowie Barczewa i Nidzicy;
- przedstawiciele regionalnej i lokalnej administracji drogowej;
- policjanci (KWP, KPP, KMP);
- strażacy;
- nauczyciele;
- pracownicy MZPiTU (w przypadku Olsztyna);
- pracownicy WORD Olsztyn.

Wszystkie te osoby czynnie uczestniczą w pracach projektowych, spotkaniach, konferencjach i szkoleniach.

Zakres realizowanych działań

Metodologia realizacji projektu SOL oparta jest na zaleceniach Światowej Organizacji Zdrowia i Banku Światowego [1] wskazujących na następujące warunki konieczne zapewniające powodzenie działań na rzecz poprawy brd :

- utworzenie wielosektorowej grupy interesariuszy na obszarze, gdzie zostaną przeprowadzone działania pilotażowe;
- przeprowadzenie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście lub regionie pilotażowym;
- podnoszenie kompetencji kadr i instytucji zajmujących się problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- opracowanie nowej lub wzmocnienie istniejącej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i planów działań przy pomocy lokalnych grup wsparcia;
- wdrożenie programów mających na celu ograniczanie liczby zabitych i rannych, a także przyczynianie się do wzrostu aktywnej i zrównoważonej mobilności poprzez: kampanie edukacyjne, wzmocnienie nadzoru nad ruchem drogowym i przestrzeganiem prawa;
- wspieranie lokalnych grup roboczych w opracowywaniu planów działania;
- monitorowanie i ewaluacja postępów i rezultatów realizacji projektu.

Dodatkowe działania polegają na informowaniu o projekcie SOL w Polsce i na świecie, budowaniu sieci kontaktów na różnych poziomach, dzieleniu się doświadczeniami, opracowaniu materiałów i wytycznych z realizacji projektu. Takie też zadania stanęły przed zespołami roboczymi projektu SOL na Warmii i Mazurach, koordynowanymi przez WORD Olsztyn.

Ogólny harmonogram realizacji regionalnych działań w projekcie SOL przewiduje kluczowe działania wskazane w tabeli 2. Ich realizacja wiąże się z podjęciem wielu innych działań, których nie wskazano w tabeli, łącznie z całym zestawem zadań informacyjno-promocyjnych.

Założenia kompleksowej strategii brd

Jednym z systemowych elementów podejścia do brd jest działanie zgodnie z długofalową strategią poprawy brd i dlatego opracowanie tego typu dokumentu dla każdej z miejscowości pilotażowych stało się również jednym z głównych

Tabela 2

Wykaz wybranych działań projektu SOL w województwie warmińsko-mazurskim	
Termin	Działanie
XI 2010	– organizacja I Krajowej Konferencji SOL
II 2011	– powołanie Rady Krajowej SOLAB
III–VIII 2011	– wykonanie analizy i oceny stanu i systemu brd w regionie warmińsko-mazurskim i miastach pilotażowych
VI–IX 2011	– organizacja warsztatów wprowadzających w problem bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego transportu – organizacja warsztatów nt. diagnozy stanu i systemu brd w regionie warmińsko-mazurskim – organizacja II Konferencji Krajowej SOL
X 2011–II 2012	– organizacja warsztatów roboczych nt. tworzenia strategii i planów działań – opracowanie strategii i planów działań w zakresie poszczególnych grup ryzyka
III 2012	– organizacja szkolenia nt. głównych problemów brd
III–IX 2012	– wdrożenie planów działań ukierunkowanych na prędkość, bezpieczeństwo dzieci oraz przeciwdziałanie uczestnictwu w ruchu drogowym pod wpływem alkoholu – przeprowadzenie kampanii społecznych w tych obszarach – monitoring realizacji zadań – organizacja III Konferencji Krajowej SOL
X 2012–I 2013	– ewaluacja realizacji zadań w obszarach pilotażowych – ocena skuteczności działań
II 2013	– organizacja IV Konferencji Krajowej SOL

celów realizacji projektu SOL na poziomie lokalnym. W ramach pakietu zadaniowego WP4 przedstawiono zestaw materiałów, wytycznych i założeń, zgodnie z którymi należy przygotowywać strategię brd. Zorganizowano też w tym celu specjalne warsztaty, które posłużyły opracowaniu tych dokumentów dla Barczewa, Nidzicy i Olsztyna.

Ważnym założeniem strategii brd, jako dokumentu politycznego, jest jego jak najwyższe umocowanie w lokalnych strukturach administracyjnych. Im wyższą zyska rangę, tym większa szansa na realizację strategii i jej należyte finansowanie. Dlatego projekt SOL rekomenduje, by inicjatorem i osobą kierującą taki dokument do potencjalnych instytucji wdrażających oraz mieszkańców, jako podmiotu podejmowanych działań, był sam władca miasta, w naszym przypadku: prezydent Olsztyna i burmistrzowie Barczewa i Nidzicy. W ten sposób każda strategia powinna rozpoczynać się listem władz miasta do jego mieszkańców oraz instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie strategii, w którym władze wyrażają swoje zainteresowanie i poparcie dla działań na rzecz brd oraz dobrą wolę dla ich realizacji. Jest to niezwykle ważny element podejścia do brd, inspirujący i zachęcający innych do wspólnych, akceptowanych przez władze miasta działań.

Kolejny element strategii to syntetyczna diagnoza aktualnego stanu i systemu brd. Nie można bowiem proponować określonych działań naprawczych bez wiedzy o tym, co naprawy rzeczywiście wymaga. Należy zatem wskazać, jakie są główne problemy związane z ruchem drogowym w mieście, które grupy użytkowników dróg są szczególnie narażone, jakie mogą być tego przyczyny oraz jakie trendy są obserwowane dzisiaj, a jakich można spodziewać się w przyszłości.

Następnym krokiem jest analiza uwarunkowań, w których tworzona jest strategia. Chodzi zarówno o uwarunko-

wania zewnętrzne, jak i wewnętrzne. Pierwsze dotyczą wszystkich istniejących strategii i programów działań, w jakikolwiek sposób związanych z tworzonym przez nas dokumentem, wyznaczając cele i zadania, które należy uwzględnić, działając na rzecz brd i w nie się wpisać. Przykładem może być Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007–2013 [9], Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 [6], czy na poziomie regionalnym – Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego [8] i GAMBIT Warmińsko-Mazurski [5]. Drugim rodzajem uwarunkowań są uwarunkowania lokalne – wewnętrzne, a zatem te programy i dokumenty, które realizowane są na terenie miasta i które również trzeba wziąć pod uwagę, tworząc lokalną strategię brd. Mogą to być programy prozdrowotne, edukacyjne czy związane z bezpieczeństwem mieszkańców.

Mając wiedzę o stanie brd i uwarunkowaniach, można przejść do określenia długofalowej wizji. W przypadku miast Barczewa, Nidzica i Olsztyn zaproponowano powszechnie przyjętą Wizję Zero [11], a zatem „zero śmiertelnych i ciężko rannych ofiar wypadków drogowych”. Następnie, po wykonaniu prognozy trendu zmian liczby ofiar wypadków drogowych, należy wyznaczyć ilościowe cele strategii: krótkoterminowe i długoterminowe. Pozwoli to monitorować i w przyszłości oceniać efektywność podejmowanych działań. Uwzględniając uwarunkowania zewnętrzne, w tym program ONZ „Dekada Działań na Rzecz Brd 2011–2020”, jako długofalową perspektywę czasową, należałoby przyjąć rok 2020 [2].

W końcu, na bazie przeprowadzonej diagnozy, należy zaproponować działania naprawcze, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia postawionych wcześniej celów ilościowych. Proponowane działania powinny wskazywać pewne priorytety, których realizacja jest konieczna w pierwszej kolejności. Należy również przeprowadzić ekonomiczną analizę kosztów i korzyści, jakie przyniesie wdrożenie strategii, a także zdefiniować sposób zarządzania, realizacji, monitorowania, wskazać partnerów odpowiedzialnych i harmonogram czasowy.

Wskazane powyżej założenia są rekomendacjami liderów projektu SOL i bazują na dobrych praktykach realizacji oraz wdrażania strategii i programów brd w krajach, gdzie zagrożenie życia i zdrowia w ruchu drogowym jest na najniższym poziomie. Powstające strategie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Barczewa, Nidzicy i Olsztyna bazują na tych właśnie standardach.

Podsumowanie

Założeniem projektu SOL jest, by wdrażane programy pilotażowe nie były jedynie działaniami akcyjnymi, ale stanowiły część całego, systemowego podejścia do brd w miejscowościach pilotażowych i regionie Warmii i Mazur. Podejście to bazuje na najlepszych doświadczeniach pochodzących z krajów i regionów, które osiągnęły znaczący postęp w poprawie brd w ostatnich latach. Stąd też duży nacisk w projekcie kładziony jest na: budowę sieci interesariuszy brd na poziomie lokalnym, wzmocnienie

struktur zarządzania brd, pozyskanie woli politycznej – głównie ze strony przedstawicieli władz miast i instytucji zaangażowanych w poprawę bezpieczeństwa. Projekt zakłada też, że przedstawiciele tych jednostek wezmą udział w szkoleniu o tematyce związanej z głównymi problemami brd. Wreszcie, że odpowiednia motywacja sprawi, że sami poczują się odpowiedzialni za stan bezpieczeństwa w swoim otoczeniu i dzięki temu działania pilotażowe staną się początkiem systematycznych prac na rzecz poprawy brd w tych miastach.

Literatura

1. J. Breen, T. Bliss, *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, World Bank Report, 2009.
2. *Dekada Działań na Rzecz BRD*, Organizacja Narodów Zjednoczonych, www.dekadabrd.pl
3. *Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego na lata 2007–2013*, www.funduszeuropejskie.gov.pl
4. *Europejski Projekt SOL „Save our Lives”*, www.sol-project.eu
5. *GAMBIT Warmińsko-Mazurski*, Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Olsztyn 2004.
6. *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2005.
7. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część I: Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
8. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część II: Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
9. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część III: Koncepcja zintegrowanego systemu bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2010.
10. Krystek R. (ed) *An integrated system of transport safety – synthesis*, Motor Transport Institute, Warsaw 2012.
11. *Newsletter nr 4 Projektu SOL*, Instytut Transportu Samochodowego, www.sol-project.eu
12. *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego*, Urząd Marszałkowski w Olsztynie, 2004.
13. *Strategia Rozwoju Transportu do Roku 2020*, Ministerstwo Infrastruktury, 2011.
14. *Traktat z Maastricht*, Traktat o Unii Europejskiej, 1992, www.wikipedia.pl
15. *Wizja Zero*, www.visionzeroinitiative.com

Dokończenie tekstu ze strony 22

Podsumowanie

Dotychczasowe studia literatury pokazały, że zagadnienie modelowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionalnym jest nadal rozwijane. Przedstawiona w niniejszym artykule wstępna analiza czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwach jest jedynie pierwszym etapem w procesie poszukiwania zależności między miarami ryzyka i czynnikami charakteryzującymi regiony. Zależności te będą stanowiły podstawę do budowy modeli opisowych i prognostycznych dla wybranych miar ryzyka. Jednakże należy zwrócić uwagę, że jednoczynnikowe analizy zależności są niewystarczające do budowy takich modeli, gdyż jest to zagadnienie złożone i wielowymiarowe. Dlatego budowane modele muszą uwzględniać wiele czynników i zależności. Te zagadnienia będą tematem dalszych prac badawczych, które staną się merytorycznym wsadem do opracowania narzędzi umożliwiających skuteczniejsze zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego na poziomie województwa.

Literatura

1. Eksler V., Lassarre S., Thomas I., *The regional analysis of road mortality in Europe A Bayesian ecological regression model*, 46th Congress Of European Regional Science Association Ersas, Volos, Greece, 30 August–3 September 2006.
2. Eksler V., *Road mortality in Europe – How sensitive is it to demographic structure and population dynamics*, IATSS Research Volume: 31 Issue Number 1, International Association of Traffic and Safety Sciences.
3. Lassarre S., Thomas I., *Exploring road mortality ratios in Europe: national versus regional realities*, J R Stat Soc [Ser A], 2005.
4. Clark DE, Cushing BM., *Rural and urban traffic fatalities, vehicle miles, and population density*, *Accid Anal Prev*, 2004.
5. Zhang W. i inni, *Road safety in China: Analysis of current challenges*, „Journal of Safety Research”, nr 41, 2010.
6. Fridstrom L, i inni, *Measuring the contribution of randomness, exposure, weather, and daylight to the variation in road accident counts*, *Accid Anal Prev*, 1995.
7. Wasiutyński Z., *O kształtowaniu układów komunikacyjnych*, PWN, 1959.
8. Clark DE, Cushing B., *Predicting regional variations in mortality from motor vehicle crashes*, *Acad Emerg Med*, 1999.
9. Baker S., Whitfield RA, O'Neill B., *Geographic variations in mortality from motor vehicle crashes*, *N Engl J Med*, 1987.
10. Clark D.E., *Effect of population density on mortality after motor vehicle collisions*, *Accid Anal Prev*, 2003.
11. Ewans A.W., *Estimating transport fatality risk from past accident data*, *Accid Anal Prev*, 2003.
12. Jamroz K., *Metoda zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, 2011.
13. Yen-Hui Y. i inni, *Gender and age distribution of occupational fatalities in Taiwan*, *Accid Anal Prev*, 2008.
14. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część I: Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
15. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część II: Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
16. Krystek R. i inni, *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – Część III: Koncepcja zintegrowanego systemu bezpieczeństwa transportu w Polsce*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2010.
17. Krystek R. (ed) *An integrated system of transport safety – synthesis*, Motor Transport Institute, Warsaw 2012.