

Załącznik C

OPIS REALIZACJI ZADAŃ W WYBRANYCH OBSZARACH DZIAŁAŃ

Spis treści:

C.1 DZIAŁANIA CENTRALNE.....	1
C.1.1 System zarządzania brd	1
C.1.2 Działania legislacyjne.....	2
C.1.3 Finansowanie działań na rzecz brd.....	3
C.1.4 Badania naukowe	5
C.1.5 Monitorowanie realizacji zadań	7
C.2 DZIAŁANIA SEKTOROWE	8
C.2.1 Edukacja brd	8
C.2.2 Szkolenie i egzaminowanie kierowców	12
C.2.3 Nadzór nad ruchem drogowym.....	14
C.2.4 Wymiar sprawiedliwości	17
C.2.5 Stan techniczny pojazdu	18
C.2.6 Infrastruktura drogowa	19
C.2.7 Ratownictwo na drogach.....	20
C.2.8 Pomoc ofiarom wypadków	26
C.3 DZIAŁANIA REGIONALNE I LOKALNE.....	27

C.1 DZIAŁANIA CENTRALNE

C.1.1 System zarządzania brd

Doświadczenia krajów o wysokim poziomie brd jednoznacznie wskazują, że poprawę bezpieczeństwa ruchu można uzyskać tylko przez prowadzenie kompleksowych i skoordynowanych działań, a podstawą sukcesu jest dobrze przygotowany i konsekwentnie wdrażany program. Ponieważ okoliczności wypadków drogowych są bardzo złożone, poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) wymaga działań wielodyscyplinarnych.

Dlatego też główny wysiłek należy skierować na tworzenie systemu zarządzania brd w celu znacznie lepszego niż dotychczas, wykorzystania zasobów przeznaczonych na działania prewencyjne. Oznacza to konieczność intensyfikacji i koordynacji działań prowadzonych przez instytucje rządowe i samorządowe na różnych szczeblach, których nie wiąże podległość strukturalna.

Zgodnie z tymi założeniami podstawowym zadaniem jakie należy wykonać w ramach programu realizacyjnego na lata 2006 - 2007 jest stworzenie struktur organizacyjnych umożliwiających konsekwentne wdrażanie programu na wszystkich szczeblach administracyjnych państwa oraz w instytucjach bezpośrednio związanych z poprawą brd – w tym Policji, Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W tym celu należy opracować podręcznik wdrażania Programu (KZ-12-31), rozpocząć prace zmierzające do przygotowania podstaw prawnych do ochrony życia, zdrowia i mienia w transporcie (KZ-11-11), zmiany statusu Krajowej i Wojewódzkich Rad BRD, oraz określenie zasad finansowania tych instytucji (KZ-11-12, KZ-11-13, KZ-11-21, KZ-11-111, KZ-11-112) oraz stworzenia podstaw prawnych do powoływania powiatowych rad brd (KZ 11-22). Jednocześnie należy stworzyć warunki do powstania wojewódzkich i powiatowych instytucji realizujących postanowienia rad (KZ-11-23). Stanowi to podstawowy warunek skutecznego ich funkcjonowania oraz realizacji ich postanowień.

Aby struktury organizacyjne wszystkich szczebli systemu brd mogły prawidłowo realizować powierzone zadania niezbędne jest dostarczenie im narzędzi umożliwiających ich funkcjonowanie (bazy danych, baz wiedzy, przewodniki i katalogi dobrych praktyk itp.). Do podstawowych zadań związanych z tworzeniem takich narzędzi należą:

- Utworzenie krajowej, zintegrowanej bazy danych o brd jako elementu obserwatorium brd (KZ-12-53)
- Wspieranie tworzenia ogólnodostępnych baz danych o zdarzeniach drogowych w województwach i powiatach (KZ-12-54)
- Dostosowanie policyjnego systemu zbierania i gromadzenia danych (SEWIK) do standardów i praktycznych potrzeb prewencyjnych i badawczych (KZ-12-51)
- Wprowadzenie nowoczesnych technologii do lokalizacji zdarzeń drogowych (KZ-12-52)
- Utworzenie centralnego systemu informacji o brd jako elementu obserwatorium brd (KZ-12-71)
- Wspieranie rozwoju systemów informacji na poziomie regionalnym i lokalnym (KZ-12-72)
- Opracowanie procedur przygotowywania i weryfikacji sektorowych i regionalnych programów brd (KZ-12-32)
- Tworzenie i rozpowszechnianie materiałów informacyjnych dla kadr brd (KZ-12-22)
- Opracowanie i rozpowszechnienie przewodników, katalogów i przykładów dobrej praktyki (KZ-12-102)

- Wprowadzenie obowiązkowego wykonywania audytu brd na drogach publicznych (KZ-12-91, KZ-12-92, KZ-12-93)

Podstawą do opracowania narzędzi systemu, a w szczególności tworzenia przewodników, katalogów i przykładów dobrej praktyki, a także dla potrzeb tworzenia baz wiedzy w centralnym systemie informacji o brd, powinny być wyniki monitorowania stanu brd oraz badań zachowań uczestników ruchu drogowego i wpływu określonych czynników na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wszystkie podejmowane działania poprawy brd powinny się zatem opierać o sprawdzone już działania i mieć solidne podstawy w badaniach naukowych. W ten sposób możliwe będzie maksymalne wykorzystanie środków finansowych oraz zwiększenie skuteczności podejmowanych działań. Dlatego też należy stworzyć warunki do monitorowania stanu brd oraz prowadzenia badań naukowych poprzez:

- Utworzenie polskiego obserwatorium brd (KZ-12-61)
- Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu (KZ-12-62)
- Utworzenie centralnego systemu monitorowania działań prowadzonych na rzecz brd i realizacji programów brd (KZ-12-63)
- Utworzenie polskiej platformy badawczej brd (KZ-12-81)
- Opracowanie wieloletniego programu badań brd (KZ-12-82)
- Przystąpienie do europejskiej platformy badawczej brd (KZ-12-83)

Naturalną konsekwencją tworzenia struktur brd jest zorganizowanie systemu szkolenia w zakresie pozyskiwania wiedzy o środkach poprawy brd oraz umiejętności pracy z narzędziami systemu (bazami danych, systemem informacji itp.). W tym zakresie w latach 2005- 2007 przewiduje się realizację następujących zadań:

- Organizowanie cyklicznych szkoleń członków krajowej, wojewódzkich i powiatowych rad brd oraz instytucji wykonawczych brd (KZ-12-21)
- Wspieranie merytoryczne i techniczne regionalnych i powiatowych programów brd (KZ-12-12)
- Organizowanie współpracy międzynarodowej (KZ-12-13).

Koszt realizacji zadań systemowych wyniesie 99.9 mln zł.

C.1.2 Działania legislacyjne

Powszechne, jednolite i możliwie szybkie wprowadzanie działań brd uwarunkowane jest obowiązującymi przepisami prawnymi i możliwością ich egzekwowania. Jak dotąd, bezpieczeństwo ruchu drogowego jest terminem pojawiającym się polskim prawodawstwie w sposób nieadekwatny do skali problemu. Inne gałęzie transportu, chociaż ich udział w liczbie ofiar wypadków transportowych jest niewielka, są znacznie bardziej wyposażone w ustawowe zapisy określające ich system bezpieczeństwa. Podstawowy dokument prawny w zakresie brd jakim jest ustawa Prawo o ruchu drogowym, pomimo wielu zmian jest z punktu widzenia brd przepisem mało wyrazistym dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Mało precyzyjne lub niedostosowane do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych regulacje prawne mogą utrudniać wprowadzanie nowych rozwiązań i środków poprawy brd. Także przepisy prawa powinny odzwierciedlać wyniki naukowych badań skuteczności różnych środków poprawy brd.

Założeniem Programu GAMBIT 2005 jest dążenie do ustawowego wskazania brd jako ważnego problemu społecznego poprzez wprowadzenie ustawy o ochronie życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym, jako podstawowego aktu prawnego umożliwiającego funkcjonowanie skutecznego i efektywnego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W tym celu niezbędne jest merytoryczne przygotowanie się do zapisów takiej

ustawy biorąc pod uwagę kontekst prawny Unii Europejskiej i przygotować projektu ustawy (KZ-11-11) a następnie przeprowadzić proces legislacyjny (KZ-12-41).

Jest wiele istniejących przepisów prawa, które wiążą się bezpośrednio lub pośrednio z systemem brd. Dlatego prace należy rozpocząć od analiz zmierzających do określenia niezbędnego zakresu zmian prawa gwarantującego ich spójność, możliwość wdrażania nowych środków poprawy brd i skuteczne funkcjonowanie konstruowanego systemu zarządzania brd, a następnie na tej podstawie przygotować propozycje i projekty zmian odpowiednich ustaw i rozporządzeń.

W szczególności analizy zmian aktów prawnych dotyczyć powinny:

- Usprawnień struktur organizacyjnych brd na poziomie centralnym (KZ-11-12, KZ-11-13), regionalnym i lokalnym (KZ-11-21, KZ-11-22),
- Wprowadzenia systemu obligatoryjnych procedur audytu brd na drogach (KZ-12-91) i zagospodarowania planowanych obiektów szkolnych (KZ-32-41),
- Wprowadzenia stabilnego systemu finansowania brd (KZ-12-111, KZ-12-112),
- Doskonalenia systemu szkolnej edukacji motoryzacyjnej (KZ-13-11),
- Doskonalenia systemu szkolenia i egzaminowania kierowców (KZ-13-21, KZ-13-22, KZ-13-23, KZ-13-24),
- Organizacyjnego wzmocnienia policyjnej służby ruchu drogowego (KZ-13-31),
- Usprawnienia technicznej kontroli pojazdów (KZ-13-51, KZ-13-52),
- Usprawnienia służb zarządzania ruchem (KZ-13-61, KZ-31-11),
- Kompetencji podmiotów ratowniczych (KZ-13-71),
- Systemu pomocy i informacji ofiarom wypadków drogowych (KZ-13-82),
- Modyfikacji systemu sankcjonowania naruszeń związanych z nadmierną prędkością (KZ-21-11),
- Używania środków działających podobnie do alkoholu przez uczestników ruchu (KZ-23-11),
- Pierwszeństwa pieszych i pojazdów na przejściach dla pieszych (KZ-31-11),
- Bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły (KZ-32-11),
- Wykonywania przeglądów dróg (KZ-41-11),
- Wprowadzenia standardów brd do planowania przestrzennego (KZ-42-12) i odnów nawierzchni drogowej (KZ-42-14),
- Weryfikacji warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (KZ-42-21),
- Standaryzacji wyposażenia pojazdów w środki pierwszej pomocy (KZ-51-22),
- Wprowadzenia alarmowego numeru ratunkowego 112 (KZ-53-11) i automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych (KZ-53-12).

Jednostką koordynującą wdrażanie poszczególnych zadań powinien być Minister właściwy ds. transportu.

C.1.3 Finansowanie działań na rzecz brd

Zmiany prawne oraz stabilne źródła finansowania są podstawowymi narzędziami wdrażania programów brd. Kraje, które zadbały o taki system finansowania działań na rzecz brd i zapewniały sukcesywnie odpowiednie środki finansowe mają oczywiście odpowiednio duże efekty. Na przykład w Wielkiej Brytanii w roku 1997 nakłady roczne na działania na rzecz brd to kwota ok. 2,2 mld funtów (ok. 37 funtów / mieszkańca), z czego 40 % nakładów pochodziło bezpośrednio z budżetu centralnego. Należy dodać, że Wielka Brytania miała wówczas wskaźnik ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców WZd = 6,3 tj. ponad dwukrotnie mniejszy niż Polska w roku 2003. Kraje członkowskie OECD na zapewnienie

bezpieczeństwa w ruchu drogowym wydają średnio 2 - 3 % wszystkich wydatków na drogi, a na realizację programów brd 5 - 7 % wielkości strat społecznych i materialnych ponoszonych w wyniku wypadków drogowych. W roku 2003 koszty kolizji i wypadków drogowych w Polsce wyniosły ponad 30 mld zł. Aby osiągnąć zamierzony cel Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 do roku 2013 na działania na rzecz brd należy wydać ok. 25 mld zł, w tym do roku 2007 (włącznie) 6 mld zł. Tak duże potrzeby finansowe wymagają stworzenie stabilnego i przejrzystego sposobu finansowania działań na rzecz brd, gwarantującego konsekwentne wdrażanie Krajowego Programu BRD „GAMBIT 2005”. Biorąc pod uwagę doświadczenia UE przyjęto, że finansowanie brd powinno być wspierane przez rząd, czyli planowane także w budżecie państwa. Powinno być także wspierane przez budżety regionalne, będące w gestii urzędów marszałkowskich, oraz przez budżety lokalne (powiatowe i gminne) jako część ich zobowiązań na rzecz poprawy jakości życia tamtejszych mieszkańców. Szczególną rolę w tym obszarze powinny pełnić towarzystwa ubezpieczeniowe, które w krajach wysoko zmotoryzowanych są liderami wielu programów prewencyjnych, gdyż są największymi beneficjentami działań na rzecz brd. Istotne jest także zaangażowanie sektora prywatnego w realizację programów poprawy brd.

Jednostki lokalne nie powinny mieć odczucia, że finansowanie poszczególnych działań jest jednorazowe i nie ma nic wspólnego z systemem brd i z wdrażaniem Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005. Mogą ubiegać się o dofinansowanie wybranych przedsięwzięć ze środków kredytów międzynarodowych instytucji finansowych. Należy zatem stworzyć przejrzysty system dofinansowania regionalnych i lokalnych działań brd, aby jednostki samorządu terytorialnego odczuwały konieczność tworzenia własnych programów oraz budowy lokalnego systemu brd.

Zwiększenie finansowania działań na rzecz brd powinno umożliwić wykonanie między innymi następujących zadań:

- Modyfikacja zasad funkcjonowania Krajowej Rady BRD (KZ-11-11)
- Zmiana statusu wojewódzkich i lokalnych rad brd i określenie zasad finansowania ich zadań statutowych (KZ-11-21)
- Rozwój systemu finansowania brd (KZ-12-111),
- Opracowanie mechanizmu finansowego wspierania działań regionalnych i lokalnych w zakresie brd (KZ-12-112)

W świetle stosowane są trzy modele finansowania działań na rzecz brd:

- System sektorowy. Każdy sektor finansuje swoje zadania samodzielnie
- Fundusz BRD. Utworzony jest fundusz brd, z którego finansowane są poszczególne zadania
- System mieszany, zadania finansowane częściowo w ramach działań każdego sektora i regionu, wspierany finansowaniem z funduszu centralnego BRD, na z góry określonych zasadach

System sektorowy. Każdy sektor i administracja terytorialna tworzą w swoich budżetach pozycję „poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego”, zgodnie z zadaniami wynikającymi z Programu Krajowego oraz Programów Regionalnych i Lokalnych BRD. Zaletą tego systemu jest przejrzystość finansowania w poszczególnych resortach i samorządach terytorialnych. Wadą tego systemu jest brak możliwości bezpośredniego oddziaływania Głównego Koordynatora Programu (KRBRD) na poszczególnych realizatorów.

Fundusz BRD. Tworzy się fundusze brd: centralny, regionalny i lokalny. Fundusze te utworzone są z: dotacji budżetowych, środków na realizację programów realizacyjnych poszczególnych sektorów, funduszy prewencyjnych firm ubezpieczeniowych, nawiązek sądowych za przestępstwa drogowe, części podatku od paliw, części akcyzy paliwowej itp. Należy zauważyć, że wypadki drogowe są bezpośrednio związane z drogami i ruchem

drogowym, a największymi beneficjentami oprócz obywateli będą firmy ubezpieczeniowe, które powinny partycypować w ponoszeniu kosztów działań na rzecz brd.

Zaletą tego systemu jest duża możliwość oddziaływania Głównego Koordynatora Programu (w Polsce byłaby to KRBRD) na poszczególnych realizatorów oraz przejrzystość finansowania w poszczególnych resortach i samorządach terytorialnych.

System mieszany. Każdy sektor i administracja terytorialna tworzą w swoich budżetach pozycję „poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego”, zgodnie z zadaniami wynikającymi z Programu Krajowego oraz Programów Regionalnych i Lokalnych BRD. Równolegle tworzy się fundusze brd: centralny, wojewódzkie i powiatowe. Fundusze te utworzone są z: dotacji budżetowych, ze środków na realizację programów operacyjnych poszczególnych sektorów, kwot z funduszy prewencyjnych firm ubezpieczeniowych, nawiązek sądowych za przestępstwa drogowe, części podatku od paliw, części akcyzy paliwowej oraz darowizn firm prywatnych, organizacji pozarządowych itp. Poszczególne zadania realizowane przez sektory, zgodnie z Programem Krajowym były by wspierane z Funduszu BRD (np. na według zasady 50 / 50 %). Zaletą tego systemu jest dość duża przejrzystość finansowania w poszczególnych resortach i samorządach terytorialnych oraz dość duża możliwość bezpośredniego oddziaływania Głównego Koordynatora Programu BRD na poszczególnych realizatorów.

Należy zatem zmierzać do wypracowania w Polsce zasad finansowania działań na rzecz brd według systemu mieszanego.

Oprócz środków wymienionych, wchodzących w skład Funduszu BRD istnieje duża pula środków wydawanych każdego roku na inwestycje drogowe oraz utrzymanie dróg. Z analizy sposoby finansowania brd w innych krajach wynika, że zarządy drogowe wydają na działania związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu 2- 5 % wszystkich środków przeznaczonych na swoją działalność. Ponadto duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych tkwi w zapewnieniu standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich działaniach planistycznych, projektowych inwestycyjnych i utrzymaniowych prowadzonych przez poszczególnych zarządców dróg. Wzorem innych krajów, środki budżetowe powinny oscylować w zakresie 5 – 10 % wielkości rocznych strat materialnych i społecznych wypadków oraz kolizji drogowych.

Jednostką koordynującą wdrażanie poszczególnych zadań powinien być Minister właściwy ds. transportu w zakresie zadań KZ-11-11, KZ-11-12, KZ-11-21, KZ-12-111 i KZ-12-112 przy współpracy Ministra właściwego ds. finansów.

C.1.4 Badania naukowe

Zdarzenia w ruchu drogowym są zjawiskiem bardzo złożonym, determinowanym przez kompleks czynników, wśród których najważniejszymi są zachowania uczestnika ruchu, szeroko rozumiane rozwiązania infrastruktury drogowej, regulacje prawa i nadzór jego stosowania oraz stan pojazdu. Dodatkowo pomiędzy tymi czynnikami zachodzą interakcje, co jeszcze bardziej utrudnia poznanie i zrozumienie mechanizmu ich działania. Poznanie to jest konieczne w celu podejmowania jakichkolwiek racjonalnych działań prewencyjnych. Dlatego bardzo ważnym elementem programu GAMBIT'2005 są badania naukowe, które powinny być ukierunkowane na:

- poznawanie podstawowych mechanizmów i zależności determinujących stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- identyfikację funkcjonowania poszczególnych elementów składowych z kompleksu czynników wpływających na brd,
- wieloaspektowe oceny skutków zdarzeń drogowych,

- budowę narzędzi pozwalających opisywać poznane prawidłowości, w tym prognozować zmiany stanu brd, jako reakcji na zmiany w kompleksie determinant tego stanu,
- diagnozowanie zagrożeń i dobór środków zapobiegawczych,
- szczegółowe oceny efektywności różnych środków poprawy brd.

Podana powyżej problematyka badań wynika z dotychczasowych diagnoz zagrożeń brd oraz z projektowanych działań prewencyjnych. Podstawowym celem badań jest doskonalenie narzędzi analiz i programowania działań na rzecz poprawy brd, a także ich ocena i modyfikacja w dostosowaniu do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych. Tylko obiektywna wiedza o zagrożeniach brd i sposobach ich eliminacji pozwoli na podejmowanie racjonalnych decyzji bez obciążeń subiektywnymi sądami. Wyniki badań naukowych są także podstawą formułowania praktycznych zaleceń w tym w formie podręczników.

Część z podanych zagadnień była i jest przedmiotem badań podejmowanych w kraju przez różne jednostki naukowe. Mają one jednak charakter ograniczonych badań wycinkowych, związanych głównie z profilem prac tych jednostek i zainteresowaniami naukowymi poszczególnych pracowników. Wyniki badań zagranicznych mają w wielu przypadkach ograniczoną przydatność w warunkach krajowych. Wynika stąd potrzeba stworzenia kompleksowego programu badań prowadzącego do całościowego opisu problemu brd z uwzględnieniem specyfiki warunków krajowych oraz stopniowej realizacji tych badań. Takie kompleksowe badania są planowane w ramach programu długoterminowego GAMBIT'2005. Jednak już w programie krótkoterminowym konieczne jest ich rozpoczęcie, z zachowaniem następujących kryteriów wyboru tematyki badań:

- aktualne braki wiedzy w odniesieniu do zidentyfikowanych głównych źródeł zagrożeń brd charakteryzujących się specyfiką krajową. Występowanie takiej specyfiki istotnie ogranicza możliwość wykorzystywania doświadczeń i wyników badań zagranicznych,
- możliwości natychmiastowego wykorzystania wyników badań w praktyce, w tym do rozwoju narzędzi podejmowania decyzji i zarządzania brd,
- stosunek kosztów do możliwych zysków z wdrożenia wyników badań,
- możliwości realizacyjne, przy uwzględnieniu aktualnego doświadczenia i potencjału krajowych jednostek naukowo-badawczych,
- zgodność z innymi niż GAMBIT'2005 krajowymi programami i priorytetami w dziedzinie transportu, umożliwiającymi uzyskanie zewnętrznych źródeł finansowania.

Dodatkowe uwarunkowania realizacyjne proponowanego programu badań, to:

- realizacja zadań programu GAMBIT'2005 obejmujących rozwój i doskonalenie baz danych jako jednego ze źródeł wiedzy o brd,
- powierzenie zadań koordynacji badań wybranej jednostce. Koordynacja badań z innymi badaniami realizowanymi i planowanymi w poszczególnych resortach, które nawiązują do badań kompleksu czynników determinujących brd,
- współpraca z istniejącymi i tworzonymi platformami technologicznymi obejmującymi problematykę transportu i jego bezpieczeństwa,
- włączenie badań krajowych do europejskich programów badawczych i inne formy współpracy zagranicznej,
- kreowanie rozwoju kadry i rozbudowa potencjału naukowo-badawczego centralnej jednostki badań brd.

Uwzględniając podane uwarunkowania jako priorytetowe należy przeprowadzić następujące grupy badań:

1. Rozwój modeli oceny i prognozowania zagrożeń brd w skali makro i mikro (KZ-42-41, KZ-42-42)
2. Badania efektywności różnych środków oddziaływania na postawy uczestników ruchu:

- edukacja szkolna (KZ-13-15)
 - szkolenia kandydatów na kierowców (KZ-13-25)
 - nadzór nad ruchem (KZ-13-36, KZ-21-52)
 - wybór prędkości w ruchu drogowym (KZ-21-51)
 - stosowanie pasów bezpieczeństwa (KZ-22-41, KZ-22-42)
 - uczestniczenie w ruchu pod wpływem alkoholu i podobnie działających środków (KZ-23-41, KZ-23-42)
3. Badania efektywności różnych drogowych środków poprawy brd (KZ- 42-41)
 4. Zagrożenia brd niechronionych uczestników ruchu (KZ-31-51, KZ-32-51, KZ-33-51)
 5. Badania wpływu wypadków na jakość życia ich ofiar i środki pomocy (KZ-13-81)

Wdrażanie programu GAMBIT'2005 w zakresie badań naukowych nad brd wymaga zaangażowania następujących instytucji i organizacji:

- Ministerstwo Transportu
- Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
- Komenda Główna Policji
- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- Firmy ubezpieczeniowe

Szacunkowy koszt niezbędnych prac badawczych, przewidzianych do realizacji w ramach Programu Realizacyjnego BRD na lata 2005 – 2007 wyniesie 19,9 mln zł.

Uruchomienie programu badań naukowych związane jest z podjęciem następujących działań:

- Powołanie jednostki inicjującej i koordynującej badania naukowe z zakresu brd (w pierwszym okresie powierzenie zadań takiej jednostki wybranej instytucji)
- Opracowanie resortowych programów badań wraz z ich koordynacją
- Przygotowanie wniosków do europejskich programów badawczych
- Ogłoszenie konkursów na realizację projektów badawczych
- Włączenie do finansowania i realizacji badań sektora prywatnego
- Rozwój współpracy międzynarodowej
- Publikacje i promocja wyników badań do zastosowań praktycznych

Procedura ustanawiania projektowanych do realizacji badań naukowych, finansowanych z budżetu państwa, przebiegać będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

C. 1.5 Monitorowanie realizacji zadań

Działania służące poprawie brd wymagają stałej obserwacji, oceny i w razie potrzeby modyfikacji. Jest to szczególnie ważne w świetle przyjętego celu zmniejszenia liczby zabitych o 50% w ciągu 10 lat. Rzetelna wiedza o zachowaniach uczestników ruchu drogowego jest warunkiem podstawowym podejmowania skutecznych działań prowadzących do zmiany istniejącej sytuacji. W Polsce brak jest system ciągłego monitorowania zachowań uczestników ruchu. A prowadzone obecnie badania ograniczają się do monitorowania stosowania pasów bezpieczeństwa oraz prędkości. Istnieje, zatem konieczność zdefiniowania wybranych zachowań uczestników ruchu oraz ich ciągłego monitorowania również w celu sprawdzenia efektywności podejmowanych działań

Jednym z zaleceń wynikających z realizacji europejskiego programu Safety-Net jest tworzenie europejskiej sieci Obserwatoriów BRD, których zadaniem ma być: zbieranie i gromadzenie danych o brd, ruchu drogowym itp., oraz danych o podejmowanych działaniach; monitorowanie prowadzonych działań na rzecz brd i realizacji programów brd

oraz propagowanie i rozpowszechnianie uzyskanych danych. Integralnymi elementami obserwatoriów są bazy danych, systemy monitorowania i systemy informacji o brd.

Jako podstawowe zadanie w celu wprowadzenia jednolitego systemu monitoringu w Polsce jest utworzenie Polskiego Obserwatorium BRD (KZ-12-61). W pierwszej etapie Obserwatorium powinno rozwinąć się na bazie wybranej, istniejącej instytucji, jego działalność rozpocząć się od stworzenia krajowej bazy danych o bezpieczeństwie ruchu (wypadki, inne dane, prowadzone prace, wyniki badań itp.). Dla funkcjonowania Obserwatorium konieczne jest podpisanie umów i porozumień z potencjalnymi właścicielami poszczególnych danych oraz określenie zasad pozyskiwania danych. Wyniki prac Obserwatorium powinny być propagowane poprzez umieszczenie ich w internecie.

W zakresie systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (KZ-12-62), prace powinny rozpocząć się od opracowania szczegółowej koncepcji rozwoju systemu monitorowania zachowań uczestników ruchu i identyfikacji głównych kierunków prowadzenia monitoringu, uwzględniając przy tym prowadzone już lub planowane działania poprawy brd. Dla wybranych zachowań powinna zostać szczegółowo opracowana metodyka prowadzenia badań na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Z uwagi na fakt, że w wdrażanie Programu GAMBIT 2005 zaangażowane będą różne instytucje, organizacje, jednostki rządowe i samorządowe, monitorowanie poprawności podejmowanych działań będzie procesem skomplikowanym i wymagającym opracowania procedur standaryzujących zbieranie danych źródłowych i ich przetwarzania w celu uzyskania faktycznego stanu realizacji Programu GAMBIT. Z tego powodu konieczne jest utworzenie centralnego systemu monitorowania działań prowadzonych na rzecz brd, wdrażanego i nadzorowanego przez jedną instytucję, której głównym zadaniem będzie przygotowanie okresowej oceny wdrażania programu GAMBIT (KZ-12-63). W ramach tego systemu następować będzie zbieranie informacji o działaniach podejmowanych w ramach realizacji Programu Krajowego w instytucjach wdrażających oraz jednostkach regionalnych i lokalnych. W efekcie powstawać powinny okresowe raporty realizacji programu GAMBIT, przedkładane następnie Krajowej Radzie BRD.

Jednostką koordynującą wdrażanie poszczególnych zadań w obszarze monitorowania powinien być Minister właściwy ds. transportu, natomiast instytucją wdrażającą Sekretariat KRBRD.

C.2 DZIAŁANIA SEKTOROWE

C.2.1 Edukacja brd

Najczęściej jest tak, że to człowiek ma decydujący wpływ na powstawanie wypadków drogowych. Priorytetowe działania związane z człowiekiem to działania edukacyjne: dydaktyczne, wychowawcze i opiekuńcze zawierające się w tym sektorze. Dlatego edukacja stanowi istotne ogniwo systemu działań na rzecz brd. Jest tym z obszarów, który ma ważną misję kształcenia postaw obywatelskich i odpowiedzialności w przestrzeganiu prawa i zachowaniach na drogach. Objąć może jednocześnie całą populację dzieci i młodzieży, włączając rodziców, opiekunów i nauczycieli.

W ramach Programu na lata 2006-2007 zaplanowano do realizacji zadania, które mają na celu stworzenie w sektorze edukacji podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd, kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego oraz ochronę dzieci i młodzieży jako pieszych, pasażerów i rowerzystów. Są to następujące zadania:

- wprowadzenie szkolnego nauczania brd dzieci i młodzieży,
- ustawiczne kształcenie i doskonalenie kadr oświatowych wszystkich szczebli,
- wyposażanie i wspomaganie rozwoju bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół,
- wspieranie pozaszkolnej edukacji dzieci i rodziców,
- prowadzenie badań skuteczności i efektywności podejmowanych działań,
- wprowadzenie do programów szkolnych modułów istotnych dla brd (prędkość, pasy bezpieczeństwa w pojeździe, jazda pod wpływem alkoholu, zachowania pieszych),
- wprowadzenie jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerzystów,
- podniesienie bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły i przewozach zbiorowych.

W następnej kolejności należy przystąpić do realizacji projektów prowadzących do zapewnienia powszechnej szkolnej edukacji brd dla wszystkich grup wiekowych dzieci i młodzieży (KZ-13-11), jako zadania niezbędnego do wykształcenia na całe życie, świadomego, kulturalnego, przestrzegającego prawo uczestnika ruchu drogowego. Edukacja w zakresie brd powinna być wyraźnie widoczna w tekstach legislacyjnych oraz w sposób zdecydowany i jednoznaczny zapisana w dokumentach regulujących pracę szkół i placówek (statuty). Realizacja zadania powinna rozpocząć się od analizy dokumentów oświatowych i przykładów dobrej praktyki innych krajów, dających się przenieść do polskiego systemu oświaty. Na tej podstawie powinny zostać przygotowane projekty nowelizacji aktów prawnych i monitorowanie ich wprowadzenia do programów nauczania. Szczegółowe warunki realizacji edukacji brd we wszystkich typach szkół i placówek określą wytyczne MEN. Wzrosnąć powinna także odpowiedzialność nadzoru pedagogicznego i administracji samorządowej za działania edukacyjne na rzecz brd.

Kolejnym zadaniem, podnoszącym skuteczność edukacyjnych działań, jest przygotowanie kadry posiadającej obiektywną i nowoczesną wiedzę w zakresie brd. W zadaniu proponuje się ustawiczne kształcenie i doskonalenie kadr oświatowych (KZ-13-12) wszystkich szczebli, zarówno decyzyjnych, zarządzających, nadzorujących, jak i wykonawczych. Należy przygotować standardy szkoleń (programy, zasady organizacji, materiały szkoleniowe i sposób ewaluacji). Następnie przeprowadzić szkolenia pilotażowe dla różnych grup szkolonych, z różnych typów szkół i placówek, także wykładowców szkół wyższych, szczególnie kierunków pedagogicznych. Opracowane standardy i wytyczne pozwolą na prowadzenie szkoleń na poziomie województwa. Powinny być one ewaluowane i monitorowane przez nadzór pedagogiczny. Wytypowana w drodze konkursu placówka do prowadzenia szkoleń powinna spełniać wymogi określone w standardach. Jest to istotne dla powodzenia zadania KZ-13-11 i uzyskiwania oczekiwanego poziomu efektywności i skuteczności kształcenia dzieci i młodzieży.

W działaniach edukacyjnych na rzecz brd ważne jest wyposażanie i wspieranie rozwoju bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół (KZ-13-13) i upowszechnianie: programów, podręczników, czasopism, innych materiałów edukacyjnych, informacyjnych, promocyjnych do podejmowania przez szkoły i placówki działań w zakresie brd. Przygotowanie standardów wyposażenia techniczno-dydaktycznego i metodycznego szkół i placówek pozwoli na ocenę i weryfikację stanu wyposażenia szkół i określenie faktycznych potrzeb. Wspieranie merytoryczne, finansowe i organizacyjne w zakresie rozwoju bazy, tworzenia pracowni, szkolnych stron internetowych brd, wyposażenia w sprzęt (rowery, motorowery) w istotnym stopniu zaktywizuje działania szkół oraz podniesie jakość i skuteczność procesu edukacji brd. W realizacji zadania należy uwzględnić propozycje angażowania podmiotów lokalnych na rzecz brd, organizacji pozarządowych, instytucji, firm paliwowych, samochodowych i organizacji gospodarczych zawarte w KZ-12-103.

Wspieranie pozaszkolnej edukacji dzieci i rodziców w zakresie brd (KZ-13-14) jako formy poszerzenia i uzupełnienia szkolnych działań edukacyjnych kształtujących właściwą wiedzę, postawy i zachowania rodziców. Poprzez otwarte konkursy szkoły będą miały możliwości proponowania i realizowania programów edukacji rodziców i uwzględniania w nich wsparcia i współpracy z instytucjami, organizacjami i stowarzyszeniami. Propozycje konkursów mają na celu pozyskiwanie rodziców do społecznych działań na rzecz brd i tworzenie klubów rodziców jako rzeczników brd. Doświadczenia innych krajów i przykłady dobrej praktyki powinny posłużyć do opracowania materiałów, programów i projektów edukacyjnych.

By proponowany w sektorze edukacji systemowy program osiągnął zamierzone cele należy dla podejmowanych działań prowadzić badania skuteczności i efektywności szkolnej oraz pozaszkolnej edukacji dzieci i młodzieży w zakresie brd (KZ-13-15). Mierzyć ją należy przede wszystkim zmianami postaw i zachowań uczestników ruchu, dzieci, młodzieży, ich rodziców i nauczycieli. W projektach zadania określić trzeba standardy do oceny różnych form działań. Działania organizowane przez różne podmioty i kierowane do dzieci i młodzieży powinny spełniać przede wszystkim wymogi pedagogiki. Wprowadzenie standardów badania skuteczności i efektywności pozwoli na stosowanie i ciągłe poszukiwanie najlepszych rozwiązań, a także ekonomiczne gospodarowanie środkami finansowymi.

Kształtowanie prawidłowych zachowań i postaw wśród dzieci i młodzieży jako uczestników ruchu drogowego powinno być realizowane poprzez kształcenie w zakresie wiedzy teoretycznej, umiejętności i sprawności oraz zachowań kulturowych i społecznych. Istotne będzie tu wprowadzenie modułów związanych z prędkością, pasami bezpieczeństwa w pojeździe, alkoholem i innymi środkami działającymi podobnie do alkoholu do programów wszystkich typów szkół i placówek. W realizacji zadania konieczne jest doposażenie szkół i nauczycieli w materiały dydaktyczno-metodyczne związane z proponowanymi modułami programowymi. Opracowaniem takich materiałów powinien zająć się interdyscyplinarny zespół specjalistów brd, a wprowadzeniem do szkół MEN według przyjętych procedur. Tę problematykę podejmują zadania: KZ-21-21, KZ-22-21 i KZ-23-21.

Reforma systemu edukacji spowodowała zwiększenie liczby dzieci i młodzieży poruszających się samodzielnie pieszo do i ze szkoły. Istotne jest zatem, aby ich ruch po drogach odbywał się w sposób prawidłowy i bezpieczny. W programie szkół wszystkich typów powinien znaleźć się moduł kształtujący prawidłowe postawy dzieci i młodzieży jako pieszych uczestników ruchu drogowego (KZ-31-21), przedstawiający ich możliwości i ograniczenia jako mało jeszcze doświadczonych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie wymienionych modułów wymaga opracowania zasad, wytycznych oraz projektów wspomagania dydaktyczno-metodycznego nauczycieli.

Bezpieczeństwo dzieci w drodze do i ze szkoły zależy od działań i decyzji podejmowanych przez dorosłych na każdym szczeblu zarządzania. W realizacji tego zadania potrzebna jest nowelizacja aktów prawnych i wprowadzenie zapisów prawnych podnoszących bezpieczeństwo dzieci w drodze do szkoły (KZ-32-11). W zadaniu zaproponowano określenie standardów, wytycznych i zapisy prawne do ustawy i rozporządzeń. Standardy i wytyczne powinny określić zadania, obowiązki i zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za program organizacji bezpiecznej drogi do szkoły. Zadanie przewiduje także monitorowanie wprowadzonych zmian oraz ocenę współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami, gwarantującą spełnienie standardów bezpieczeństwa.

Na podstawie opracowanych wytycznych w proponowanych zadaniach założono wdrożenie projektów pilotażowych, umożliwiających wybór najbardziej optymalnych i efektywnych rozwiązań oraz monitorowanie projektów już w realizacji.

Ważnym zagadnieniem dla poprawy brd jest bezpieczeństwo rowerzystów i motorowerzystów, coraz częściej pojawiających się na drogach. Brak jednolitego krajowego

programu szkolenia skutkuje różnorodnym ich przygotowaniem do udziału w ruchu drogowym. Celem tego zadania jest podniesienie poziomu jakości i efektywności szkoleń poprzez wprowadzenie jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerzystów (KZ-33-21). Realizacja zadania wymaga przygotowania standardów szkolenia uczniów i nauczycieli jako kadry szkolącej oraz wsparcia szkół, przede wszystkim w zakresie bazy dydaktyczno-technicznej i metodycznej (KZ-13-13). Ustawiczne szkolenia nauczycieli powinny być prowadzone przez uprawnione jednostki szkolące i nadzorowane ze strony właściwych instytucji oświatowych. Programy szkoleniowe wprowadzone być powinny także do programów uczelni przygotowujących przyszłych pedagogów – nauczycieli.

W edukacyjnych działaniach na rzecz brd konieczna jest współpraca nadzoru i samorządów prowadzących szkoły oraz koordynacja w podejmowanych projektach instytucji statutowo zajmujących się brd. W celu kontroli realizacji poszczególnych zadań konieczne jest opracowanie zasad monitorowania realizacji poszczególnych projektów. Proponuje się przygotowywanie okresowych raportów, zawierających i określających zakres wykonywanych prac oraz analizę finansową nakładów do założonych i oczekiwanych efektów działań edukacyjnych. Chodzi o wpływ wprowadzonych rozwiązań (program, akcja, zmiany organizacyjne i legislacyjne) na poziom i jakość kształcenia, wyrażające się w postawach dzieci i młodzieży w rzeczywistym ruchu drogowym jako świadomych, kulturalnych, respektujących prawo i szanujących prawa innych uczestników ruchu drogowego.

Wszystkie zadania z obszaru edukacji szkolnej koordynować powinno ministerstwo właściwe ds. oświaty i wychowania, przy wsparciu merytorycznym Sekretariatu KR BRD. Natomiast wdrażaniem i realizacją poszczególnych zadań i proponowanych w nich projektów zająć się powinny następujące podmioty:

- Ministerstwo Edukacji Narodowej wszystkie zadania, które związane są ze zmianami prawnymi w dokumentach oświatowych i ustalaniem krajowych standardów KZ-13-11, KZ-13-15, KZ-33-21,
- Sekretariat KR BRD we współpracy z MEN projekty związane z merytorycznym wsparciem w przygotowywaniu programu sektorowego dla edukacji, programów i modułów nauczania, standardów kształcenia i doskonalenia kadr, materiałów promujących brd, weryfikacji treści zapisów prawnych KZ-13-12, KZ-21-21, KZ-22-21, KZ-23-21,
- Kuratoria Oświaty jako organ terenowy MEN sprawujący nadzór pedagogiczny na obszarze województwa wszystkie zadania związane już z wprowadzaniem i bezpośrednią realizacją edukacyjnych działań na rzecz brd w nadzorowanych szkołach i placówkach oświatowych: KZ-13-11, KZ-13-12, KZ-13-14, KZ-13-15, KZ-21-21, KZ-22-21, KZ-23-21, KZ-31-21, KZ-32-11, , KZ-33-21,
- Wojewódzkie Rady BRD te wszystkie zadania i projekty, które promują i upowszechniają brd, przewidują wsparcie merytoryczne, organizacyjne i finansowe dla realizowanych w województwie projektów, konkursów, materiałów brd, a także wspierają działania Kuratorium Oświaty i samorządów lokalnych: KZ-13-12, KZ-13-13, KZ-13-14,
- Jednostki samorządu lokalnego jako organy prowadzące szkoły i placówki te wszystkie zadania i projekty, które będą wprowadzane do podległych im szkół i placówek (przedszkoli, ośrodków metodycznych i doskonalenia nauczycieli) i są w gestii ich zadań statutowych: KZ-13-12, KZ-13-13, KZ-13-14, KZ-21-21, KZ-22-21, KZ-23-21, KZ-31-21, KZ-32-11, , KZ-33-21,
- Placówki doskonalenia nauczycieli i ośrodki metodyczne zadania związane z ustawicznym doskonaleniem nauczycieli, wsparciem metodycznym i realizacją projektów edukacyjnych promujących brd: KZ-13-12, KZ-31-21, , KZ-33-21,

- Ośrodki ruchu drogowego zadania związane z doskonaleniem kadr oświatowych, wspieraniem merytorycznym, organizacyjnym i finansowym kształcenia rowerzystów i motorowerystów, realizacją projektów, konkursów, wspieraniem rozwoju bazy dydaktyczno-technicznej: KZ-13-12, KZ-13-13, KZ-13-14, KZ-21-21, KZ-22-21, KZ-23-21, KZ-33-21,
- Komenda Główna Policji wsparcie w tych zadaniach, które są związane z wprowadzeniem do programów szkolnych modułów dotyczących prędkości, pasów bezpieczeństwa, jazdy pod wpływem alkoholu oraz opieką nad dziećmi i młodzieżą w czasie drogi do szkoły oraz przewozów zbiorowych: KZ-21-21, KZ-22-21, KZ-23-21, KZ-31-21, KZ-32-11,.

C.2.2 Szkolenie i egzaminowanie kierowców

System szkolenia kierowców jest niewątpliwie jednym z najważniejszych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i jako taki powinien podlegać doskonaleniu. Konieczne jest prowadzenie stałej oceny istniejących rozwiązań oraz ich doskonalenia w celu realizacji podstawowych celów szkolenia, a więc przygotowania kierujących do bezpiecznego poruszania się po drogach. Jednym z najważniejszych kryteriów zmian powinna być jakość. System szkolenia kierowców składa się z działań w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, ustawicznego szkolenia kierowców, reedukacji kierowców. Do każdego etapu szkolenia powinny być określone programy, a więc cele, treści, metody, formy i środki oraz sposoby kontroli i oceny wyników nauczania. Bardzo ważne również jest zapewnienie odpowiednich zasad przeprowadzania egzaminów.

Aby zapewnić skuteczną realizację wszystkich tych zadań trzeba zapewnić odpowiednie warunki zarówno, jeśli chodzi o wykwalifikowaną kadrę realizującą szkolenie i egzaminowanie jak i bazę szkoleniową. To wszystko jest warunkiem odpowiedniej jakości usługi, jaką jest szkolenie kandydatów na kierowców i kierowców, co bezpośrednio ma wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Doskonalenie systemu szkolenia kierowców ma coraz częściej wymiar międzynarodowy. W sytuacji, gdy istnieją coraz bardziej powszechne i nieograniczone możliwości przemieszczania się, zapewnienie właściwego przygotowania kierowców, aby potrafili oni bezpiecznie poruszać się po drogach różnych krajów bez względu na to skąd pochodzą i gdzie byli szkoleni, nabiera szczególnego znaczenia. W kontekście integracji wielu krajów w Unii Europejskiej, gdzie istnieje swobodny przepływ usług i osób, szczególnego znaczenia nabiera problem wprowadzenia norm jakościowych do obszaru edukacji, w tym do szkolenia kierowców. Zapewnienie jakości w szkoleniu kierowców można osiągnąć między innymi poprzez standaryzację procesu kształcenia oraz standaryzację kwalifikacji zawodowych. W tym celu są tworzone dyrektywy (wytyczne) Unii Europejskiej w stosunku do szkolenia kandydatów na kierowców jak i kierowców zawodowych i w tym zakresie system obowiązujący w Polsce powinien być zgodny z tymi wytycznymi.

Usprawnienie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców powinno umożliwić wykonanie następujących zadań:

- Standaryzacja w systemie szkolenia kandydatów na kierowców (KZ-13-21)
- Usprawnienie systemu reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego(KZ-13-22)
- Organizacja i rozwój systemu szkolenia egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy w zakresie brd (KZ-13-23)
- Zorganizowanie systemu ustawicznego szkolenia kierowców ze szczególnym uwzględnieniem kierowców zawodowych (KZ-13-24)

- Prowadzenie badań skuteczności i efektywności szkolenia kierowców (KZ-13-25).

Celem realizacji zadań w tym zakresie jest więc stworzenie podstaw do funkcjonowania i stałego doskonalenia systemu szkolenia i egzaminowania kierowców.

Standaryzacja systemu szkolenia kandydatów na kierowców w oparciu o najnowsze wyniki badań międzynarodowych ma stanowić gwarancję oczekiwanego poziomu jakości szkolenia oraz służyć porównywalności kwalifikacji.

Sprawny system reedukacji kierowców powinien powstrzymać kierowców naruszających przepisy ruchu od popełniania kolejnych wykroczeń dzięki odpowiednio opracowanym i realizowanym programom edukacyjnym i terapeutycznym.

System szkolenia instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów powinien być stale doskonalony i modyfikowany, odpowiednio do zmieniającej się roli i zadań wynikających z wykonywania tych zawodów. W celu zapewnienia korelacji pomiędzy edukacją a rynkiem pracy należy tworzyć i okresowo weryfikować standardy kwalifikacji zawodowych i standardy edukacyjne dla w/w zawodów. Standardy w odniesieniu do instruktorów są tworzone na szczeblu Komisji Europejskiej i Polska będzie musiała je wdrożyć.

Zorganizowanie systemu ustawicznego szkolenia kierowców ma bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stale zmieniający się ruch drogowy, wymaga odpowiednich szkoleń mających na celu z jednej strony podtrzymanie prawidłowych postaw, a z drugiej uwrażliwienie na niebezpieczeństwa występujące w ruchu drogowym odpowiednio do rozwoju techniki i technologii. Ponadto Dyrektywa Unii Europejskiej nr 2003/59/WE w sprawie wstępnych kwalifikacji i okresowych szkoleń kierowców przewożących rzeczy lub osoby narzuca, na tę grupę zawodową, obowiązek ustawicznego kształcenia.

Prowadzenie badań skuteczności i efektywności szkolenia kierowców poprzez stałą ocenę poszczególnych jego elementów ma zapewnić prawidłowe jego funkcjonowanie i systematyczne wprowadzanie wszystkich stosownych zmian i korekt, odpowiednio do zmieniających się warunków i potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednocześnie, kładąc duży nacisk na szkolenie kierowców w zakresie zrozumienia i odpowiednich zachowań wobec głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidziano opracowanie szczegółowe szeregu modułów edukacyjnych obejmujących następującą tematykę:

- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk jazdy z bezpieczną prędkością (KZ-21-22)
- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk jazdy z zapiętymi pasami bezpieczeństwa (KZ-22-22)
- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk „trzeźwej jazdy” (KZ-23-22)
- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność pieszych w ruchu drogowym (KZ-31-22)
- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność dzieci w ruchu drogowym (KZ-32-22)
- Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących prawidłowe reakcje na obecność rowerzystów w ruchu drogowym (KZ-33-22).

Realizacja każdego modułu polegać będzie na przygotowaniu pakietu edukacyjnego obejmującego materiały do realizacji zajęć przeznaczone dla osoby prowadzącej, dla słuchaczy oraz materiały do realizacji zajęć.

Jednostką koordynującą wdrażanie poszczególnych zadań ma być Minister właściwy ds. transportu. Wdrażaniem poszczególnych zadań powinny zająć się:

- Ministerstwo Transportu (KZ-13-21, KZ-13-22, KZ-13-23, KZ-13-24, KZ-13-25, KZ-21-22, KZ-22-22, KZ-23-22, KZ-31-22, KZ-32-22, KZ-33-22)
- Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KZ-13-21, KZ-13-22, KZ-13-23, KZ-13-24, KZ-13-25, KZ-21-22, KZ-22-22, KZ-23-22, KZ-31-22, KZ-32-22, KZ-33-22)
- Ośrodki Szkolenia Kierowców (KZ-21-22, KZ-22-22, KZ-23-22, KZ-31-22, KZ-32-22, KZ-33-22).

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie usprawnienia systemu szkolenia i egzaminowania kierowców wyniesie 3,3 mln zł, a dodatkowe moduły programu szkolenia 1.0 mln zł – łącznie 4, 3 mln zł.

Przewidziano realizację zadań z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Transportu i środki unijne.

C.2.3 Nadzór nad ruchem drogowym

Człowiek, który jest sprawcą ponad 95 % wypadków i ofiar na drogach, powoduje największe zagrożenie na drodze dla siebie samego i innych uczestników ruchu drogowego. Nadzór nad ruchem, jako jeden z czterech niewralgicznych sektorów, których funkcjonowanie wpływa na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ma za zadanie ograniczyć to negatywne zjawisko.

Nadzór nad ruchem drogowym należy rozumieć jako całokształt przedsięwzięć i działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działalność na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna być skoncentrowana na ograniczeniu do minimum negatywnych zjawisk, które stanowią o poziomie zagrożenia na drogach. Do zjawisk tych niewątpliwie należy zaliczyć powstawanie wypadków drogowych. Zwiększanie oraz lepsza organizacja służb nadzoru nad ruchem, jest jedną z najskuteczniejszych dróg do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

W ramach Programu Realizacyjnego na lata 2006- 2007 przewidziano do wykonania kilka zadań i projektów, których celem jest zwiększenie skuteczności prowadzenia nadzoru nad ruchem. Pierwszym działaniem, które należy wdrożyć jest usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym poprzez:

- Przygotowanie sektorowego programu brd dotyczącego nadzoru nad ruchem drogowym (KZ-13-30),
- Organizacyjne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego (KZ-13-31),
- Osobowe i techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego (KZ-13-32),
- Wspieranie techniczne i merytoryczne innych służb nadzoru ruchu (KZ-13-33),
- Organizacja i rozwój systemu szkoleń służb nadzoru w zakresie brd (KZ-13-34),
- Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (KZ-13-35),
- Prowadzenie badań efektywności działań służb nadzoru nad ruchem drogowym (KZ-13-36).

W celu usystematyzowania działań na rzecz brd w sektorze nadzoru nad ruchem, w pierwszej kolejności, należy stworzyć sektorowy program brd, który uwzględni wszystkie instytucje upoważnione do realizowania działań zawartych w programie realizacyjnym (KZ-13-30). W pierwszej części powinien zawierać diagnozę funkcjonowania obecnego systemu. Na jej podstawie powinno się opracować długoterminowy i krótkoterminowy program. Program długoterminowy powinien przedstawiać przyszły model funkcjonowania systemu

nadzoru oraz cele, do jakich system ten dąży. Program krótkoterminowy powinien natomiast precyzować zadania do wykonania, harmonogram realizacji i sposób monitorowania realizacji programu.

Policja, a w szczególności policja ruchu drogowego, odgrywa największą rolę w kształtowaniu nadzoru nad ruchem drogowym, dlatego też należy zwiększyć ich „siłę rażenia” poprzez przeorganizowanie służby ruchu drogowego, zwiększenie rangi problematyki brd w kryteriach oceny (KZ-13-31) oraz wzrost liczby policjantów ruchu drogowego i doposażenie w nowoczesny sprzęt wspomagający ich pracę (KZ-13-32). Rozwój współczesnej techniki pozwolił na automatyzację niektórych działań w nadzorze nad ruchem. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że jest to jeden z najskuteczniejszych środków zwiększenia poziomu brd na drogach. Należy jednak opracować koncepcję działania takiego systemu w skali kraju, zasad karania, czy lokalizacji sprzętu oraz stworzyć centralne biuro (Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem), które będzie zajmowało się wynikami pracy tych urządzeń oraz nakładaniem kar (KZ-13-35).

Do kontroli ruchu, oprócz Policji uprawnione są jeszcze służby: Inspekcja Transportu Drogowego oraz Straż Graniczna. Również i one powinny zostać włączone do zadań realizowanych w tym sektorze (KZ-13-33). Ustawiczne szkolenie wszystkich służb nadzoru ruchu, ukazujące ich rolę w kształtowaniu poziomu brd oraz stworzenie wzorcowych programów szkoleń pozwoli na zwiększenie skuteczności ich pracy (KZ-13-34). Prowadzenie badań efektywności i skuteczności pozwoli wybrać rozwiązania, które przynoszą największe efekty. Umożliwią one powstanie wytycznych stosowania najskuteczniejszych rozwiązań w tym zakresie, a prowadzenie badań przez niezależne instytucje pozwoli na analizę i ocenę wprowadzanych rozwiązań na system nadzoru nad ruchem oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach (KZ-13-36).

Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu jest główną przyczyną wypadków w Polsce (w roku 2004 prawie 24% wypadków i 30 % ofiar). Dane te pokazują na małą skuteczność aktualnie stosowanych działań prewencyjnych oraz uzasadniają stwierdzenie, że bez efektywnego przeciwdziałania tej przyczynie zdarzeń, nie uda się uzyskać znaczącej poprawy poziomu brd. W programie realizacyjnym przyjęto zmniejszenie liczby kierowców przekraczających dozwoloną prędkość do 34 % z obecnych 45%. Zadanie to należy realizować poprzez:

- Modyfikację systemu sankcjonowania wykroczeń związanych z nadmierną prędkością (KZ-21-11),
- Usprawnienie tradycyjnych form kontroli prędkości (KZ-21-31),
- Organizację systemu automatycznej kontroli prędkości (KZ-21-32),

Zwiększenie skuteczności w redukcji nadmiernej prędkości nastąpi poprzez organizację systemu automatycznej kontroli prędkości (KZ-21-32). Realizację tego zadania należy poprzedzić zmianą systemu sankcjonowania wykroczeń związanych z nadmierną prędkością, w szczególności wykroczeń rejestrowanych automatycznie (KZ-21-11). Opracować projekty zmian prawnych, które pozwolą nakładać kary w drodze decyzji administracyjnych. Równolegle należy zorganizować system automatycznej kontroli prędkości (KZ-21-32). Jednym z jego elementów, niezbędnym do sprawnego funkcjonowania takiego systemu, jest stworzenie CANaR (KZ-13-35). W pierwszej kolejności powinna zostać opracowana koncepcja całego systemu. Następnie opracowanie zapotrzebowania na urządzenia do automatycznej kontroli prędkości, które pozwoli na wdrażanie systemu na najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg. Kolejnym krokiem jest opracowanie wytycznych sposobu prowadzenia takiej kontroli, które pozwolą na zwiększenie skuteczności podjętych działań. Wsparciem tych działań powinno być doposażenie służb policji w fotorejestratory rejestrujące pojazdy wjeżdżające za sygnalizator w czasie wyświetlania sygnału czerwonego, zamontowane na najbardziej niebezpiecznych skrzyżowaniach. System

automatycznej kontroli prędkości powinien być wspierany przez sprzęt mobilny, który zwiększy zasięg działania punktów stałych oraz o tradycyjną kontrolę prędkości. Ta ostatnia powinna być lokalizowana poza siecią w stałych punktów kontrolno-pomiarowych, w miejscach wzmożonego ruchu pieszego (KZ-21-31). Kontrole takie pozwolą na zwiększenie skuteczności prowadzonych działań oraz zwiększą poczucie nieuchronności wykrycia i poniesienia kary w przypadku przekroczenia prędkości przez kierowców.

Prowadzenie tradycyjnej kontroli prędkości należy łączyć z innymi zadaniami kontrolnymi: kontrolą stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci (KZ-22-31) oraz losową kontrolą trzeźwości kierujących (KZ-23-32). Zwiększając liczbę osób stosujących pasy z obecnego poziomu 66% do 80% w prosty i tani sposób możemy zwiększyć poziom biernego bezpieczeństwa użytkowników dróg. Kontrola tych elementów i jazdy pod wpływem alkoholu powinna stać się podstawowym działaniem podczas kontroli każdego zatrzymanego pojazdu.

Nietrzeźwość uczestników ruchu pozostaje nadal jednym z czynników zwiększających możliwość powstania zagrożenia na drodze. Zwiększenie liczby kontroli trzeźwości kierowców oraz taka kontrola w przypadku naruszenia przepisów ruchu drogowego pozwoli na zmniejszenie problemu uczestnictwa w ruchu kierowców będących pod wpływem alkoholu. Działania takie wymuszają jednak zakup dodatkowych urządzeń do kontroli oraz sukcesywne odtwarzanie przyrządów zużytych, przestających spełniać wymogi metrologiczne (KZ-23-31). Zadania te powinny obejmować wszystkie odcinki dróg i ulic, także te pozostające poza stałym nadzorem profesjonalnej służby ruchu drogowego.

W ostatnich latach pojawił się nowy problem uczestnictwa w ruchu osób będących pod działaniem środków działających podobnie do alkoholu, głównie narkotyków. O ile sprawy związane z jazdą pod wpływem alkoholu mają precyzyjne unormowanie prawne, to kara za jazdę pod wpływem narkotyków oraz dopuszczalny ich poziom ze względu na ich różnorodność nie jest do końca dobrze opisana w prawie (KZ-23-11).

Niechronieni uczestnicy ruchu (piesi i rowerzyści) stanowią ponad 50% wszystkich ofiar na drogach. Zadaniem, które należy wdrożyć w celu zwiększenia ochrony tej grupy użytkowników dróg są:

- Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w celu modyfikacji nieprawidłowych zachowań pieszych i kierowców w obszarach przejść dla pieszych (KZ-31-31),
- Usprawnienie systemu nadzoru nad ruchem dzieci na obszarach szkolnych (KZ-32-31),
- Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w celu modyfikacji nieprawidłowych zachowań rowerzystów i kierowców w miejscach ich wspólnego przebywania (KZ-33-31).

Realizacja przedstawionych powyżej działań powinna zmierzać w dwóch kierunkach: ograniczenia niebezpiecznych zachowań kierujących oraz wymuszania na pieszych i rowerzystach poprawnego zachowania się na drodze. W pierwszej kolejności należy opracować zasadę określania niebezpiecznych przejść i przejazdów rowerowych (miejsc „styku” kierowcy i pieszego), a następnie zintensyfikować w tych miejscach nadzór nad ruchem. Do wykonania tych zadań należy włączyć Straże Gminne, które są uprawnione do kontroli zachowań rowerzystów i pieszych.

Wszystkie zadania zwiększające nadzór nad ruchem powinny być poprzedzane kampaniami społecznymi ukazującymi wpływ tych problemów na poziom brd (KZ 21-23, 22-23, 23-23, 32-23, 32-24), oraz szkoleniem kierowców kształtującym „dobre” nawyki np. jazda z zapiętymi pasami bezpieczeństwa czy prawidłowe reakcje na obecność pieszych a drodze (KZ 22-22, 23-22, 32-22, 33-23).

W zakresie nadzoru nad ruchem drogowym zadania koordynować powinien Minister właściwy ds. wewnętrznych. Wdrażaniem poszczególnych zadań powinny zająć się następujące podmioty:

- Komenda Główna Policji (KZ 13-30, KZ 13-31, KZ 13-32, KZ 13-33, KZ 13-34, KZ 13-35, KZ 13-36, KZ-21-11, KZ-21-31, KZ-21-32, KZ-22-31, KZ-23-11, KZ-23-31, KZ-23-32);
- Komendy Wojewódzkie i Powiatowe Policji (KZ 13-30, KZ 13-31, KZ 13-32, KZ 13-33, KZ 13-34, KZ 13-35, KZ-21-31, KZ-21-32, KZ-22-31, KZ-23-31, KZ-23-32, KZ-31-31, KZ-32-31, KZ-33-31);
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego (KZ 13-30, KZ 13-33, KZ 13-34, KZ 13-35, KZ-22-31, KZ-23-31);
- Straże Gminne (KZ 13-30, KZ 13-33, KZ 13-34, KZ 13-35, KZ-21-32, KZ-22-31, KZ-23-31, KZ-31-31, KZ-32-31, KZ-33-31);
- Sekretariat KRBRD (KZ 13-31, KZ 13-32, KZ 13-34, KZ 13-35, KZ 13-36, KZ-21-31, KZ-21-32, KZ-22-31, KZ-23-11, KZ-23-31, KZ-23-32).

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym wyniesie 1.350 mln złotych (w tym 1.245 mln zł z budżetu państwa i 105 mln zł z budżetów jednostek samorządu terytorialnego). Przewidziano realizację zadań z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Edukacji Narodowej, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz inne środki unijne; firmy ubezpieczeniowe, budżety samorządowe – regionalne i lokalne.

C.2.4 Wymiar sprawiedliwości

Prowadzenie postępowań przygotowawczych w sprawach o wypadki drogowe wymaga posiadania oprócz wiedzy prawniczej, przygotowania z zakresu techniki pojazdów i ruchu drogowego. Powszechność wypadków drogowych daje szansę wyodrębnienia w większych miastach zespołów prokuratorskich ds. wypadków drogowych dających rękojmię wysokiej fachowości i sprawności postępowania.. Jeden taki zespół prokuratorski już istnieje we Wrocławiu.

Rozwijająca się technika samochodowa, przepisy ruchu drogowego oraz ich interpretacja, a także zmieniające się możliwości analiz i rekonstrukcji wypadków drogowych wskazują na konieczność okresowego szkolenia prokuratorów i sędziów w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych. Prowadzony monitoring dotychczasowego szkolenia wskazuje na celowość aktualnych form nauki. Konieczne jest zwiększenie jego zakresu, tak, aby każdy sędzia i prokurator przeszedł takie szkolenie przynajmniej 1 raz na kilka lat.

Działanie to będzie realizowane za pomocą dwóch zadań:

- Określenie potrzeb tworzenia przy prokuraturach zespołów ds. wypadków drogowych (KZ-13-41)
- Organizacja systemu szkoleń sędziów i prokuratorów w zakresie brd (KZ-13-42)

Duża ilość postępowań w sprawach o wypadki drogowe w większych miastach daje możliwość utworzenia zespołów kilkuosobowych, dzięki czemu zachowana może być zasada losowego doboru przez prokuratorów poszczególnych spraw. Zespoły te mogłyby również przejmować prowadzenie trudniejszych spraw (np: katastrof) z terenu swojego działania. W pierwszej kolejności należy opracować zasady tworzenia zespołów prokuratorskich ds. wypadków drogowych. Następnie, tam gdzie właściwi prokuratorzy uznają to za konieczne, przygotować wdrożenie pilotażowe. Na bazie oceny działań pilotażowych wspierać

ewentualne tworzenie zespołów prokuratorskich, w pierwszej kolejności w dużych miastach. Należy prowadzić monitoring realizacji zadania.

Dla realizacji zadania należy określić standardowy zakres potrzebnej wiedzy i opracować program i formy szkolenia (studium podyplomowe, średnie i krótkie kursy) w zakresie brd dla sędziów i prokuratorów. Należy przewidzieć w programie kursów: wykłady, ćwiczenia i dyskusyjne zajęcia seminaryjne). Następnie należy wspierać prowadzenie szkoleń w zakresie brd sędziów i prokuratorów. Szacuje się, że do roku 2007 należy przeszkolić ponad 300 sędziów i prokuratorów. Realizacja zadania powinna być monitorowana.

Podstawową instytucją koordynującą zadania powinien być Minister Sprawiedliwości, natomiast jako główne instytucje wdrażające zadania przewiduje się: Ministerstwo Sprawiedliwości, Sekretariat KRBRD i KGP.

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie sektora wymiar sprawiedliwości wyniesie 1,8 mln zł. Przewidziano realizację zadań z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Sprawiedliwości, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz inne środki unijne.

C.2.5 Stan techniczny pojazdu

Pojazd jego budowa i wyposażenie oraz stan techniczny mają bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Prawidłowe funkcjonowanie systemu dopuszczania pojazdu do ruchu pełni ogromną rolę z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zasady dopuszczania pojazdu do ruchu mają oczywiście znaczenie międzynarodowe, głównie ze względu na swobodny przepływ pojazdów i towarów między poszczególnymi krajami. Z tego względu istnieje cały szereg uregulowań międzynarodowych dotyczących obowiązkowego wyposażenia i stanu technicznego poszczególnych zespołów i części samochodowych. Bardzo ważne jest również, aby pojazd dopuszczony do ruchu, zachowywał właściwe parametry techniczne bez względu na sposób jego prowadzenia, czy wcześniejsze uczestniczenie w wypadkach czy kolizjach drogowych. Pojazdy, które nie spełniają określonych kryteriów powinny być eliminowane z ruchu.

Dla spełnienia powyższych założeń przyjęto do realizacji w programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego następujące zadania:

- Analiza i weryfikacja zasad badań powypadkowych pojazdów (KZ-13-51)
- Usprawnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu (KZ-13-52)
- Promowanie stosowania rozwiązań bezpieczeństwa czynnego w pojazdach (KZ-51-11)
- Wprowadzenie standaryzacji wyposażenia pojazdów samochodowych w środki pierwszej pomocy (KZ-51-22).

Zadania realizowane w ramach sektora pojazd powinien koordynować Minister właściwy ds. transportu. Wdrażaniem poszczególnych zadań powinny zająć się następujące instytucje:

- Ministerstwo Transportu (KZ-13-51, KZ-13-52, KZ-51-11)
- Sekretariat Krajowej Rady BRD (KZ-13-51, KZ-13-52, KZ-51-11, , KZ-51-22)
- Transportowy Dozór Techniczny (KZ-13-52)
- Samorzady lokalne (KZ-13-51)
- Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej (KZ-51-22).
- Ministerstwo Zdrowia (KZ-51-22)
- Ministerstwo Gospodarki (KZ-13-51, KZ-13-52, ,)
- Towarzystwa ubezpieczeniowe (KZ-51-11)
- Podmioty gospodarcze (KZ-51-11, KZ-51-22).

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie sektora pojazd wyniesie 2,5 mln PLN. Przewidziano realizację zadań z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Transportu, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, instytucje pozarządowe, podmioty gospodarcze.

C.2.6 Infrastruktura drogowa

Jakość infrastruktury drogowej jest jednym z decydujących czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednak same inwestycje drogowe bez odpowiedniego wsparcia działaniami związanymi z innymi obszarami systemu brd (działania organizacyjne, edukacja, kontrola i nadzór ruchu, ratownictwo), nie przyniosą zdecydowanej poprawy stanu brd w Polsce. Tylko systemowe wdrażanie zadań ze wszystkich obszarów przyniesie zakładany cel, czyli zmniejszenie liczby ofiar na polskich drogach.

Zadania związane z obszarem infrastruktury drogowej są niezbędne do realizacji wszystkich celów szczegółowych Programu. W celach 1, 2, 3 i 5 stanowią uzupełnienie dla zadań z innych obszarów, natomiast cel 4 oparty jest wyłącznie na zadaniach związanych z infrastrukturą drogową.

Dla realizacji celu 1 – „Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd”, jest to podjęcie działań związanych z realizacją sektorowych programów dla dróg oraz usprawnieniem służb zarządzania ruchem wraz z programem ich szkolenia w zakresie brd (KZ-13-60, KZ-13-61, KZ-13-62).

Dla realizacji celu 2 – „Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego”, jest to podjęcie działań związanych z weryfikacją limitów prędkości i uspokojeniem ruchu (KZ-21-41, KZ-21-42).

Dla realizacji celu 3 – „Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów”, będą to zadania związane ze stosowaniem drogowych środków poprawy bezpieczeństwa pieszych, w tym osób w podeszłym wieku, niepełnosprawnych i dzieci oraz rowerzystów (KZ-31-41, KZ-31-42, KZ-31-43, KZ-32-41, KZ-32-42, KZ-33-41, KZ-33-42).

Najliczniejsza grupa zadań związanych z infrastrukturą drogową została przewidziana dla realizacji celu 4 – „Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej”. Są to zadania związane przede wszystkim z działaniami kontrolnymi (przeglądy dróg, audyt, analizy brd, identyfikacja miejsc niebezpiecznych), rozwojem bezpiecznej sieci dróg i ulic (hierarchizacja, kontrola dostępności, projektowanie, budowa lub modernizacja dróg tak, aby spełniały standardy brd, poprawa jakości nawierzchni drogowych i wyposażenia dróg, analizy i badania jakości stosowanych rozwiązań) oraz nowoczesnym zarządzaniem ruchem drogowym (monitorowanie ruchu, rozwój służb zarządzania ruchem, stosowanie nowoczesnych rozwiązań, zarządzanie mobilnością) (KZ-41-11, KZ-41-12, KZ-41-21, KZ-41-22, KZ-41-31, KZ-41-32, KZ-42-11, KZ-42-12, KZ-42-13, KZ-42-14, KZ-42-21, KZ-42-22, KZ-42-23, KZ-42-24, KZ-42-31, KZ-42-32, KZ-42-41, KZ-42-42, KZ-43-11, KZ-43-12, KZ-43-21, KZ-43-22, KZ-43-31, KZ-43-32).

Dla realizacji celu 5 – „Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych”, będą to zadania związane z zabezpieczeniem lub usuwaniem niebezpiecznych obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni oraz kształtowanie bezpiecznego pasa drogowego (KZ-52-11, KZ-52-12, KZ-52-21, KZ-52-22).

Zadania z obszaru infrastruktury drogowej przewidywane do realizacji w programie GAMBIT 2005 można podzielić na 5 głównych grup, ze względu na formę realizacji: działania

organizacyjne, przygotowanie materiałów, zasad, katalogów i ustaw, szkolenia kadry, działania inwestycyjne, badania efektywności stosowanych działań. Część zadań zawiera projekty, które dotyczą kilku z tych grup.

W pierwszej kolejności należy zrealizować zadania z pierwszych trzech grup (organizacja, szkolenia, materiały), ich wdrożenie warunkuje skuteczne i efektywne realizowanie zadań związanych z inwestycjami na sieci dróg i ulic. Każda inwestycja musi podlegać badaniom efektywności, co umożliwi stałe podnoszenie jakości stosowanych środków. Wśród zadań inwestycyjnych można wyróżnić dwie grupy. Pierwsza to zadania do wdrożenia na sieci dróg krajowych, natomiast druga grupa to zadania związane z wspieraniem działań na drogach samorządowych (wojewódzkich, powiatowych, gminnych i w powiatach grodzkich).

Podstawową instytucją koordynującą zadania powinien być Minister właściwy ds. transportu, natomiast jako główne instytucje wdrażające zadania przewiduje się:

- Ministerstwo Transportu: KZ-21-41, KZ-21-42, KZ-41-21, KZ-41-22, KZ-42-11, KZ-42-21, KZ-42-22, KZ-42-23, KZ-42-24, KZ-42-31, KZ-42-32, KZ-43-11, KZ-43-12, KZ-43-21, KZ-43-22, KZ-43-32, KZ-52-11, KZ-52-12, KZ-52-21, KZ-52-22, KZ-13-61, KZ-42-13, KZ-42-41, KZ-42-42
- Sekretariat KRBRD BRD: KZ-13-60, KZ-13-61, KZ-13-62, KZ-21-41, KZ-21-42, KZ-31-41, KZ-31-42, KZ-31-43, KZ-32-41, KZ-32-42, KZ-33-41, KZ-33-42, KZ-41-11, KZ-41-12, KZ-41-21, KZ-41-22, KZ-41-31, KZ-41-32, KZ-42-11, KZ-42-12, KZ-42-14, KZ-42-21, KZ-42-22, KZ-42-23, KZ-42-24, KZ-42-31, KZ-42-41, KZ-42-42, KZ-43-11, KZ-43-12, KZ-43-21, KZ-43-22, KZ-43-31, KZ-43-32, KZ-52-11, KZ-52-12, KZ-52-21, KZ-52-22,
- Generalna Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad: KZ-21-42, KZ-31-41, KZ-31-42, KZ-31-43, KZ-32-41, KZ-32-42, KZ-33-41, KZ-33-42, KZ-41-11, KZ-41-12, KZ-41-21, KZ-41-22, KZ-41-31, KZ-41-32, KZ-42-11, KZ-42-12, KZ-42-13, KZ-42-14, KZ-42-21, KZ-42-22, KZ-42-23, KZ-42-24, KZ-42-31, KZ-42-32, KZ-43-11, KZ-43-12, KZ-43-21, KZ-43-22, KZ-52-11, KZ-52-12, KZ-52-21, KZ-52-22,
- Polskie Linie Kolejowe: KZ-42-22,
- Zarządcy Dróg Samorządowych: KZ-13-61, KZ-21-41, KZ-21-42, KZ-31-41, KZ-31-42, KZ-31-43, KZ-32-41, KZ-32-42, KZ-33-41, KZ-33-42, KZ-41-11, KZ-41-12, KZ-41-21, KZ-41-22, KZ-41-31, KZ-41-32, KZ-42-11, KZ-42-12, KZ-42-13, KZ-42-14, KZ-42-21, KZ-42-22, KZ-42-23, KZ-42-24, KZ-42-31, KZ-42-32, KZ-43-11, KZ-43-12, KZ-43-21, KZ-43-22, KZ-43-32, KZ-52-11, KZ-52-12, KZ-52-21, KZ-52-22,
- Kuratoria Oświaty: KZ-32-41, KZ-32-42
- Komenda Główna Straży Pożarnej: KZ-43-21, KZ-43-22.

Część zadań jest już realizowana, część, zwłaszcza zadania związane z inwestycjami została przewidziana na okres 2008-2013 – czyli w kolejnych programach realizacyjnych. Wykonanie pierwszego programu realizacyjnego dotyczy okresu 2006 – 2007.

Całkowity koszt 39 zadań związanych z infrastrukturą drogową w pierwszym Programie Realizacyjnym wyniesie 4.396 mln zł (w tym 3.721 mln zł będzie pochodzić z budżetu państwa i środków unijnych, a 675 mln z budżetów samorządów regionalnych i lokalnych)). Jako główne źródła finansowania dla zadań z zakresu infrastruktury drogowej wskazano budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Transportu, środki UE, środki przewidziane w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko i inne środki unijne oraz budżety samorządów.

C.2.7 Ratownictwo na drogach

Ratownictwo na drogach jest jednym z czterech newralgicznych sektorów, których funkcjonowanie wpływa na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Duża liczba przewidywanych do zrealizowania zadań oraz podmiotów biorących udział w akcji ratowniczej wymaga systemowego podejścia do ich rozwiązywania. W ramach programu na lata 2006 – 2007 przewidziano do realizacji szereg zadań i projektów, które mają na celu stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd (w priorytecie – instytucje sektorowe działające na rzecz brd) oraz zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych (w priorytecie - optymalizacja działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia”).

Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach wymaga realizacji wielu zadań w celu:

- usystematyzowania działań na rzecz brd w sektorze ratownictwa na drogach (KZ-13-70),
- zwiększenia skuteczności działań ratowniczych poprzez stworzenie podstaw prawnych do integracji działań ratowniczych na drogach oraz sprecyzowania zakresu praw, obowiązków i odpowiedzialności podmiotów będących ogniwami służb ratowniczych (KZ-13-71),
- skrócenia czasu rozpoczęcia akcji ratowniczej (KZ-13-72, KZ-13-73),
- zwiększenia skuteczności działań ratowniczych poprzez doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy (KZ-13-74).

W celu usystematyzowania działań na rzecz brd w sektorze ratownictwa na drogach, związanego ze szczegółowym określeniem potrzeb oraz skutecznym zarządzania procesem zmian oraz monitorowaniem efektów, konieczne jest opracowanie sektorowego programu brd dla ratownictwa na drogach (KZ-13-70), uwzględniającego wszystkie upoważnione do realizacji tego zadania podmioty. Program taki umożliwi konsekwentne wdrażanie wieloletniej strategii brd dla ratownictwa na drogach. Zadanie powinno rozpocząć się od szczegółowego opracowania diagnozy funkcjonowania systemu ratownictwa na drogach w Polsce w zakresie brd oraz opracowania na tej podstawie programu długo i krótkoterminowego. Program długoterminowy powinien przedstawiać zasady działań na rzecz brd. Program krótkoterminowy powinien natomiast precyzować zadania do wykonania, harmonogram realizacji i sposób monitorowania realizacji programu oraz sprecyzowanie potrzeb i niezbędnych środków finansowych. Program powinien zostać przyjęty przez MSWiA a jego realizacja monitorowana.

Zwiększenie skuteczności działań ratowniczych nastąpi poprzez uregulowanie kompetencji podmiotów ratowniczych powszechnego systemu ratowniczego (KZ-13-71). Diagnoza aktów prawnych regulujących kwestie ratownictwa na drogach wykazała szereg braków i nieścisłości w ustawodawstwie, w związku z którymi niezbędne jest wprowadzenie ustawy precyzującej zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności podmiotów będących ogniwami służb ratowniczych (np. ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym, rozporządzenie MSWiA w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego) oraz spięcie tych przepisów z ustawą o Krajowym Systemie Ratowniczym. Należy zatem stworzyć podstawy prawne do prowadzenia działań na rzecz brd sprzyjających koordynacji i integracji działań w zakresie ratownictwa na drogach. Nowelizacji wymaga rozporządzenie MSWiA w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, natomiast opracowania ustawa o Krajowym Systemie Ratowniczym. Nie można zapominać o konieczności nadania ratownictwu rangi powszechnego obowiązku społecznego, z czym wiąże się z kolei konieczność nadania działaniom ratowniczym waloru działania na rzecz bezpieczeństwa wewnętrznego w państwie.

Utworzenie systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej (KZ-13-72) przyczyni się do skrócenia czasu akcji ratowniczej. Diagnoza edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, wykazała konieczność utworzenia systemu edukacji w celu skrócenia akcji ratowniczej w ramach

okresu „złotej godziny” poprzez rozpoczęcie czynności przedlekarskich przez osoby przeszkolone w zakresie „pierwszej pomocy”. Szkoleniami powinna być objęta jak największa grupa osób – w pierwszej kolejności służby drogowe oraz kierowcy pojazdów dostawczych, nauczyciele oraz dzieci w wieku szkolnym. Realizacja zadania wymaga opracowania koncepcji systemu powszechnej edukacji społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy, opracowania programu szkolenia i standardowych materiałów szkoleniowych oraz certyfikowania osób uprawnionych do prowadzenia szkolenia. Niezbędne będzie wsparcie przeprowadzenia szkoleń przedstawicieli służb publicznych w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Konieczna będzie również weryfikacja i uzupełnienie szkolnych programów nauczania (włączenie do programu zajęć szkolnych pierwszej pomocy i zachowań w stanach nagłego zagrożenia) oraz przygotowanie materiałów szkoleniowych do prowadzenia szkolnych zajęć z pierwszej pomocy.

Skrócenie czasu akcji ratowniczej możliwe jest również poprzez organizację szkolenia zawodowych i społecznych ratowników w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej (KZ-13-73). Ważną kwestią jest odpowiednie przeszkolenie policjantów, którzy często przybywają na miejsce wypadku jako pierwsi, jak również innych służb współdziałających w systemie (GOPR, TOPR, WOPR, PCK, PZMOT). W celu integracji czynności ratownictwa medycznego należy intensyfikować szkolenia ratowników w zakresie przedlekarskich czynności ratowniczych. Pozwoli to na skuteczne podjęcie przedlekarskich czynności ratowniczych przez strażaków – ratowników. Również w przypadku szkoleń grup ratowniczych ważna jest standaryzacja programów szkolenia ratowników poprzez opracowanie koncepcji, programu szkolenia wraz ze standardowymi materiałami szkoleniowymi oraz wspieranie wdrażania i rozwoju systemu szkolenia. Przygotowanie programu szkoleń i ciągłe szkolenia jednostek ratowniczych pozwolą na szybkie i sprawne reagowanie w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego, w szczególności przez społeczne organizacje ratownicze np. OSP, aspirujące do włączenia i udziału w krajowym systemie ratowniczym.

Sprzęt ratowniczy musi być w stałej gotowości do użycia. Sprzęt ten zużywa się w trakcie prowadzenia akcji ratowniczych i starzeje się. Aby zwiększać skuteczność działań ratowniczych, każdego roku należy odtwarzać zużyty i wymieniać przestarzały sprzęt. Ponadto sprzęt medyczny, wykorzystywany przez PSP powinien być zintegrowany ze sprzętem ratowniczych służb medycznych w celu zachowania ciągłości procesu ratowniczego od miejsca zdarzenia do szpitalnego oddziału ratunkowego zgodnie z zasadą „jednych noszy”. W dalszym ciągu należy, zatem doposażać jednostki PSP oraz jednostki OSP w sprzęt ratownictwa medycznego oraz inny asortyment ratowniczy (KZ-13-74). W tym celu konieczne jest coroczne identyfikowanie potrzeb w zakresie wyposażenia i wymiany zużytego sprzętu (w szczególności sprzętu do ratownictwa na drogach) zarówno jednostek PSP jak i OSP, a warunkiem efektywnego doposażenia w sprzęt jest przygotowanie centralnego programu wsparcia powiatów w sprzęt ratowniczy na podstawie analiz zabezpieczenia operacyjnego w zakresie ratownictwa na drogach. Wymagana jest również pomoc finansowa w sukcesywnym zakupie i doposażeniu poszczególnych jednostek OSP i PSP w celu spełnienia standardów sprzętowych opracowanych przez KG PSP.

Skrócenie czasu wykrycia i powiadomienia o zdarzeniu drogowym oraz skrócenie czasu dojazdu na miejsce wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego oraz standaryzacja działań na miejscu wypadku (w ramach optymalizacji działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”) wymaga realizacji wielu zadań w celu:

- zwiększenia skuteczności akcji ratowniczej (KZ-53-11, KZ-53-12),
- zmniejszenia ciężkości wypadków (KZ-53-21, KZ-53-22),
- polepszenia efektywności działania służb i podmiotów ratowniczych (KZ-53-31),
- doskonalenia współpracy między poszczególnymi podmiotami ratowniczymi (KZ-53-32).

Należy również pamiętać o konieczności polepszenia usług medycznych wobec ofiar wypadków drogowych poprzez rozwój wyspecjalizowanych jednostek medycznych (KZ-53-41). Niezbędna jest również ocena efektywności i kierunków rozwoju zintegrowanego ratownictwa oraz analiza i ocena wykorzystania środków finansowych, przeznaczonych na poszczególne projekty w ramach tworzenia powszechnego systemu ratowniczego poprzez monitoring efektywności działań (KZ-53-51).

Zwiększenie skuteczności działań ratowniczych nastąpi poprzez wspieranie tworzenia Centrów Powiadamiania Ratunkowego opartych na alarmowym numerze ratunkowym 112 (KZ-53-11). Przyjęcie jednego numeru telefonu alarmowego, zamiast trzech jest podstawą koordynacji i integracji przedsięwzięć w zakresie organizacji i funkcjonowania systemu ratowniczego na drogach oraz zachowania spójności ratownictwa medycznego z innymi dziedzinami ratownictwa. Ujednoczenie numeru telefonu alarmowego związane jest z koniecznością rozwoju budowy Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego wraz z Centrami Powiadamiania Ratunkowego. Warunkiem wprowadzenia jednego numeru wywoławczego „112” jest utworzenie Centrów Powiadamiania Ratunkowego, które swym zasięgiem obejmą obszar całego kraju. Realizacja zadania powinna rozpocząć się od szczegółowej oceny systemu wymiany informacji o zdarzeniu drogowym w Polsce oraz opracowania zasad tworzenia i funkcjonowania CPR - ich struktury, zakresu działania i kompetencji. Na tej podstawie powinny zostać przygotowane projekty nowelizacji aktów prawnych oraz źródła finansowania, które wesprą budowę Centrów. Aby zapewnić skuteczność prowadzonych działań niezbędny jest spójny system łączności dla wszystkich podmiotów ratowniczych. Dlatego należy zebrać informacje o stanie systemu łączności, a następnie na tej podstawie opracować standardy takiego systemu. Niezwykle ważne jest monitorowanie realizacji wymienionych projektów.

Równie ważnym zadaniem, które podniesie skuteczność działań ratowniczych, jest wspieranie rozwoju inteligentnych systemów transportowych w zakresie automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych (KZ-53-12). Skrócenie czasu wykrycia wypadku przyczynia się również do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i znacznie redukuje konsekwencje zdrowotne poszkodowanych. Skrócenie czasu wykrycia wypadku możliwe jest między innymi dzięki wdrażaniu urządzeń telematyki, służących szybkiej detekcji zdarzeń drogowych (różnego rodzaju detektory, oprogramowanie i systemy powiadamiania), które reagują na zmiany parametrów ruchu na drodze, wywołane zdarzeniem drogowym. Zastosowanie inteligentnych systemów transportowych wymaga jednakże wypracowania odpowiedniej struktury logicznej systemu zarządzania zdarzeniami drogowymi. Struktura logiczna systemu zarządzania zdarzeniami drogowymi z wykorzystaniem urządzeń telematyki powinna precyzować sposoby i miejsce automatycznego wykrywania wypadków w akcji ratowniczej oraz sposoby przekazywania informacji podmiotom ratowniczym. Opracowanie struktury logicznej systemu zarządzania zdarzeniami drogowymi z wykorzystaniem urządzeń telematyki jest warunkiem ich wdrażania. Wspieranie budowy inteligentnych systemów transportu w zakresie zarządzania akcjami ratowniczymi na drogach należy powiązać z zadaniem KZ-43-22.

Wspieranie działań służących optymalizacji rozmieszczenia podmiotów ratowniczych na obszarach powiatów (KZ-53-21) ma na celu skrócenie czasu dojazdu do miejsca zdarzenia, a co za tym idzie zmniejszenie ciężkości wypadków. W celu skrócenia czasu dojazdu zespołów ratowniczych do miejsca wypadku należy przeprowadzić weryfikację, optymalizację i dyslokację rozmieszczenia baz podmiotów ratowniczych ze względu na czas dojazdu do poszczególnych obszarów miejskich lub zamiejskich, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim prawdopodobieństwie wystąpienia wypadku. Realizacja zadania powinna rozpocząć się zatem od przygotowania narzędzi informatycznych za pomocą których nastąpi weryfikacja planów rozmieszczenia sił i środków poszczególnych podmiotów ratowniczych oraz opracowania zasad rozmieszczenia sił i środków

poszczególnych służb i podmiotów ratowniczych. Szczególny nacisk należy położyć na rozwój OSP, które mogą stanowić uzupełnienie Krajowego Systemu Ratownictwa na drogach. Należy zatem przeprowadzić kategoryzację jednostek OSP uwzględniającą pakiet zadań dla OSP oraz standaryzację sprzętową służb PSP. Opisywane projekty należy opracowywać w powiązaniu z projektami z zadania KZ 13-73.

Również wspieranie rozwoju Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (KZ-53-22) ma na celu skrócenie czasu dotarcia do miejsca zdarzenia, a co za tym idzie zmniejszenie ciężkości wypadków. Aby Lotnicze Pogotowie Ratunkowe funkcjonowało sprawnie i szybko należy wyposażać helikoptery w mapy cyfrowe oraz umożliwić lokalizację zdarzeń podawaną za pomocą współrzędnych geograficznych, które znacznie ułatwią lokalizację miejsca zdarzenia oraz usprawnią możliwość dotarcia do tego miejsca. Konieczne jest zatem opracowanie koncepcji systemu wspomaganie lokalizacji wypadków dla potrzeb Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz wspieranie rozwoju tego systemu (poprzez pomoc w wyposażeniu pojazdów w odpowiednie oprogramowanie i mapy).

Wspieranie usprawnień organizacji ruchu, służących poprawie warunków ruchu pojazdów ratowniczych, ma na celu podniesienie skuteczności prowadzonych działań przez siły ratownicze środkami drogowymi poprzez skrócenie czasu ich dotarcia do miejsca zdarzenia drogowego oraz dotarcia z miejsca zdarzenia do szpitala. Czas dojazdu do miejsca zdarzenia można zredukować poprzez zastosowanie środków telematyki - systemów automatycznej lokalizacji pojazdów służb ratowniczych i prowadzenia ich najkrótszą drogą do miejsca wypadku oraz systemów sterowania z uwzględnieniem priorytetów dla pojazdów służb i podmiotów ratowniczych (sygnalizacja wzbudzana przez pojazdy służb medycznych - „fireline”), jak również poprzez zastosowanie środków drogowych ułatwiających dotarcie do miejsca wypadku (np. wydzielone pasy dla pojazdów służb i podmiotów ratowniczych, kształtowanie otoczenia drogi w sposób umożliwiający ustąpienie pierwszeństwa tym pojazdom). Zastosowanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem pojazdów niebezpiecznych (monitorowanie przewozu, autolokalizacja pojazdu) przyczyni się do zmniejszenia zagrożenia skażenia środowiska naturalnego i wystąpienia wypadków wtórnych. Wprowadzenie wymienionych rozwiązań organizacji ruchu, wymaga opracowania zasad i wytycznych organizacji ruchu drogowego dla pojazdów ratowniczych w miejscach szczególnie zatłoczonych, opracowania projektów systemu wspomaganie decyzji kierowcy (komputery pokładowe z oprogramowaniem umożliwiającym pomoc kierowcy w wyborze trasy przejazdu, sygnalizujących uszkodzenie pojazdu itp.), opracowania projektów lokalizacji pojazdów niebezpiecznych oraz pojazdów służb ratowniczych. Na podstawie opracowanych wytycznych założono wdrożenie projektów pilotażowych, które umożliwią wybór najbardziej efektywnych rozwiązań).

W celu polepszenia efektywności działania służb i podmiotów ratowniczych należy wdrażać wspólne procedury ratownicze wszystkich podmiotów ratowniczych (KZ-53-31). Konieczne jest tutaj określenie zadań, obowiązków i odpowiedzialności poszczególnych uczestników akcji ratowniczej (standaryzacja działań na miejscu wypadku) oraz integracja funkcjonalno-sprzętowa wyposażenia służb ratowniczych zgodnie z zasadą „jednych noszy”. Realizacja zadania powinna rozpocząć się od ustalenia procedur działań i zakresu odpowiedzialności dla wszystkich służb i podmiotów ratowniczych na miejscu zdarzenia oraz określenia standardów i zapotrzebowania na kompatybilny sprzęt ratowniczy. Należy wspierać sukcesywne wyposażenie służb ratowniczych w kompatybilny sprzęt ratowniczy (między innymi poprzez zapewnienie wymienności sprzętu ratowniczego np. kołnierzy ratunkowych, desek - celem zachowania zasady „jednych noszy”). Należy także monitorować realizację zadania.

Efektywność działań służb i podmiotów ratowniczych należy podnosić ponadto poprzez wspieranie organizacji ćwiczeń wszystkich podmiotów ratowniczych (KZ-53-32). Jest to

warunek konieczny, służący integracji i koordynacji działań tych podmiotów. Wspólne ćwiczenia podnoszą sprawność i przyczyniają się do skracania czasu trwania akcji ratowniczych. W celu podnoszenia efektywności i usprawnienia organizacji akcji ratowniczej należy koordynować i integrować działania poszczególnych podmiotów ratowniczych biorących w niej udział (również poprzez rozpowszechnienie standardów działań w miejscu zdarzenia). Powyższe wymaga wspólnych ćwiczeń podmiotów ratowniczych, co powinno być poprzedzone przygotowaniem programu szkoleń i opracowaniem materiałów szkoleniowych oraz zasad organizacji i ewaluacji efektywności szkoleń. Należy również sprawdzać i oceniać skuteczność współpracy pomiędzy poszczególnymi jednostkami ratowniczymi oraz wspierać (merytorycznie i finansowo) realizację wymienionych zadań.

W celu polepszenia usług medycznych wobec ofiar wypadków drogowych należy wspierać tworzenie Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych (KZ-53-41). Podniesienie efektywności akcji ratowniczej wymaga doposażenia ratowniczych służb medycznych w sprzęt, który z jednej strony pozwoli im zwiększyć skuteczności działań, z drugiej zaś umożliwi integrację z innymi służbami, biorącymi udział w procesie ratowniczym. Usprawnienie systemu ratownictwa w zakresie ratownictwa medycznego wymaga również organizowania Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych, ich wyposażenia w sprzęt niezbędny do funkcjonowania jak również usprawnienie systemu wywołań, a także wyszkolenia personelu medycznego. Na początku należy opracować standardy jakim powinny odpowiadać Szpitalne Oddziały Ratunkowe (SOR), zweryfikować ich lokalizację w stosunku do map wypadków drogowych i zidentyfikować potrzeby sprzętowe. Następnie należy sukcesywnie wspierać doposażenie SOR w niezbędny sprzęt potrzebny do ratowania życia ofiarom wypadków drogowych. Należy także opracować program szkoleń oraz materiały szkoleniowe, dzięki którym personel medyczny będzie szkolony ustawicznie. Należy wspierać szkolenia tego personelu. Szkolenia powinny odbywać się ustawicznie, ponieważ zapewni to usługi medyczne świadczone w SOR zgodne z istniejącymi standardami. Należy także sprawować nadzór poprzez monitorowanie realizacji zadania.

W celu umożliwienia oceny efektywności i kierunków rozwoju zintegrowanego ratownictwa oraz analizy i oceny wykorzystania środków finansowych, przeznaczonych na poszczególne projekty w ramach tworzenia powszechnego systemu ratowniczego należy utworzyć system monitorowania jakości prac służb ratowniczych (KZ-53-51). W celu kontroli realizacji poszczególnych zadań konieczne jest opracowanie zasad monitorowania, wyznaczenie osób odpowiedzialnych za monitorowanie oraz osób odpowiedzialnych za poszczególne projekty, które będą przygotowywały raporty zawierające zakres wykonanych prac oraz ich analizę finansową i wdrożenie systemu monitoringu. Powyższe warunkowane jest opracowaniem metodyki oceny efektywności działań służb i podmiotów ratowniczych oraz badaniami skuteczności i efektywności wybranych działań związanych z ratownictwem na drogach. Badania te pozwolą na sformułowanie wytycznych stosowania skutecznych i efektywnych działań związanych z ratownictwem na drogach. Należy również monitorować okresowo działania służb i podmiotów ratownictwa na drogach poprzez opracowywanie raportów o wpływie zastosowania wprowadzanych rozwiązań na jakość systemu ratownictwa na drogach.

Zadania w zakresie ratownictwa na drogach koordynować powinny następujące instytucje:

- Minister właściwy ds. wewnętrznych (KZ-13-70, KZ-13-71, KZ-13-72, KZ-13-73, KZ-13-74, KZ-53-11, KZ-53-12, KZ-53-21, KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-51)
- Minister właściwy ds. transportu (KZ-53-22)
- Minister właściwy ds. zdrowia (KZ-53-41).

Wdrażaniem poszczególnych zadań powinny zająć się następujące podmioty:

- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (KZ-13-70, KZ-13-71, KZ-13-72, KZ-13-73, KZ-13-74, KZ-53-11, KZ-53-12, KZ-53-21, KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-41, KZ-53-51)
- Komenda Główna PSP (KZ-13-70, KZ-13-71, KZ-13-72, KZ-13-73, KZ-13-74, KZ-53-11, KZ-53-12, KZ-53-21, KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-51)
- Sekretariat Krajowej Rady BRD (KZ-13-70, KZ-13-71, KZ-13-72, KZ-13-73, KZ-13-74, KZ-53-11, KZ-53-12, KZ-53-21, KZ-53-22, KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-51)
- PCK (KZ-13-72)
- Ministerstwo Edukacji Narodowej (KZ-13-72)
- Samorządy regionalne i lokalne (KZ-13-72, KZ-13-74, KZ-53-11, KZ-53-12, KZ-53-21, , KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-41)
- Urząd Lotnictwa Cywilnego (KZ-53-22)
- Komenda Główna Policji (KZ-53-22)
- Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (KZ-53-22)
- Ministerstwo Zdrowia (KZ-53-22, KZ-53-31, KZ-53-32, KZ-53-41, KZ-53-51).

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie usprawnienia ratownictwa na drogach w latach 2005 – 2007 wyniesie 77,0 mln zł (w tym 57,0 mln zł z budżetu państwa i środków unijnych, a 20 mln zł z budżetów jednostek samorządu terytorialnego). Przewidziano realizację zadań z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Transportu, Narodowy Fundusz Zdrowia, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz inne środki unijne, firmy ubezpieczeniowe, budżety jednostek samorządu terytorialnego.

C.2.8 Pomoc ofiarom wypadków

Wypadki drogowe są przyczyną wielu problemów społecznych. Poza stratami materialnymi ofiary ponoszą konsekwencje wypadków w postaci trudności, jakie powstają w procedurze administracyjnej, w pracy zawodowej, procesach sądowych oraz ubezpieczeniowych. Stres wywołany tymi trudnościami znacząco pogarsza stan psychiczny, prowadząc często do sytuacji krytycznej ofiary.

W Polsce obecnie poszkodowany w wypadku drogowym nie wie, gdzie uzyskać informacje o przysługujących mu prawach i pomocy. Generalnie rzecz biorąc, nie istnieją struktury administracyjne, które byłyby w stanie zapewnić skuteczną pomoc ofiarom ruchu drogowego. Po wypadku pozostają one samotnie ze swoimi problemami formalno-prawnymi, zdrowotnymi i ekonomicznymi. Jedynym z rozwiązań są organizacje pozarządowe, które w Polsce dopiero rozpoczynają swe działanie, oferując wsparcie materialne i prawne ofiarom ruchu drogowego. Powinny one wspierać działanie instytucji zabezpieczenia społecznego.

Podstawowym założeniem funkcjonowania systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych jest dostarczenie takiego wsparcia, które przyczyni się do jak najszybszego powrotu poszkodowanego do normalnego funkcjonowania w społeczeństwie. W tym celu bardzo istotne jest utworzenie sprawnie funkcjonującego systemu docierania do ofiar wypadków z informacją o tym, gdzie i na jakich zasadach można otrzymać odpowiednią pomoc prawną, medyczną, psychologiczną czy materialną.

Zadania związane z realizacją systemowej pomocy ofiarom wypadków drogowych w Polsce powinny się zatem rozpocząć od:

- przeprowadzenia badań wpływu wypadków na jakość życia ofiar wypadków drogowych (KZ 13-81),
- rozwoju systemu pomocy i informacji ofiarom wypadków drogowych (KZ 13-82)

Wypadek drogowy jest zdarzeniem o bardzo skomplikowanych przyczynach, powstającym w złożonych okolicznościach. Trudno, zatem liczyć na skuteczność prostych metod przeciwdziałania, bazujących tylko na intuicji i subiektywnych opiniach. Dlatego też badania naukowe powinny być fundamentem systemowych działań także w tym kierunku. Dokładne poznanie wszystkich konsekwencji wypadku wymaga, bowiem pogłębionych badań specjalistycznych. Naukowe podejście do problemu wymaga z kolei odpowiednich narzędzi zbierania danych, modelowania i wnioskowania o okolicznościach, przebiegu i skutkach wypadku drogowego, a także ich społecznych i ekonomicznych kosztach. Konieczna jest także ocena skuteczności różnych metod i form niesienia pomocy ofiarom wypadków.

Aby ułatwić poszkodowanym otrzymanie samej pomocy powinny powstać jednostki operujące na poziomie lokalnym, specjalizujące się w udzielaniu bezpłatnych porad i pomocy w zakresie prawa, medycyny, psychologii oraz, jeśli to konieczne, wspierające ofiary wypadków oraz ich rodziny materialnie. Zaleca się, by w tym celu zaangażować w funkcjonowanie systemu jednostki samorządu terytorialnego dla udzielenia ewentualnej pomocy prawnej i materialnej oraz system opieki zdrowotnej dla udzielenia pomocy medycznej i psychologicznej. Art. 7 ustawy o pomocy społecznej (Dz. U. Nr 64, poz. 593) mówi bowiem, że „ Pomocy społecznej udziela się osobom i rodzinom w szczególności z powodu: [...] 14) zdarzenia losowego i sytuacji kryzysowej [...]”

Podstawową instytucją koordynującą zadania powinien być Minister właściwy ds. zabezpieczenia socjalnego oraz Minister właściwy ds. zdrowia, natomiast jako główne instytucje wdrażające zadania przewiduje się:

Sekretariat KRBRD, jednostki samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe.

Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań w zakresie sektora pomocy ofiarom wyniesie 3,2 mln zł. Realizację zadań przewidziano z następujących źródeł: budżet państwa będący w dyspozycji MPlPS, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, środki unijne, budżety jednostek samorządowych terytorialnego, organizacje pozarządowe, firmy ubezpieczeniowe.

C.3 DZIAŁANIA REGIONALNE I LOKALNE

Działania te będą prowadzone na poziomie województw, powiatów i gmin, realizowane w ramach formułowanych na tych poziomach programach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te powinny przede wszystkim odzwierciedlać lokalną specyfikę problemów i zagrożeń w następujących obszarach: budowa regionalnych i lokalnych struktur brd, edukacja brd, nadzór nad ruchem drogowym, infrastruktura drogowa i ratownictwo drogowe, pomoc ofiarom wypadków drogowych. Programy te powinny także realizować cele krajowe, z koniecznym wsparciem tych działań z poziomu centralnego. Oszacowano, że całkowity koszt realizacji zadań wymagających wsparcia z budżetów samorządów regionalnych i lokalnych powinien wynieść 800 mln zł.