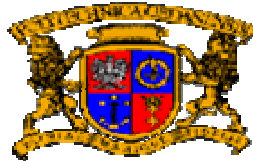


**KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT 2008**
Politechnika Warszawska, 11 grudnia 2008

**SYSTEM ZARZĄDZANIA
BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU
DROGOWEGO**

*Prof. Ryszard Krystek
Dr Joanna Żukowska*



Politechnika Gdańska

Motto:

***„Bo wypadek to dziwna rzecz, nigdy
go nie ma dopóki się nie wydarzy”***

A.A.Milne, 1928

Konsekwencje wypadków drogowych

- ***1,3 mln zabitych na świecie (wg WHO)***
- ***50 tys. zabitych w UE***
- ***5,5 tys. zabitych w Polsce***
- ***200 mld EUR – koszt wypadków w UE***
- ***30 mld PLN - koszt wypadków w Polsce***

Deklaracja Praw Człowieka

Paryż, 10 grudnia 1948

Art. 3

***„Każdy człowiek ma prawo
do życia, wolności
i bezpieczeństwa swojej osoby”***

Konstytucja RP

Art. 83

***„Każdy obywatel ma obowiązek
przestrzegania prawa
Rzeczypospolitej Polskiej”***

Czynniki wpływające na zachowania uczestników ruchu:

- ***Niewystarczająca koncentracja na ruchu drogowym; rozkojarzenie różnymi sprawami osobistymi,***
- ***ograniczona percepcja - zażywanie lekarstw, używek,***
- ***Ograniczona sprawność psychomotoryczna osób w podeszłym wieku,***
- ***Niepełna sprawność ruchowa – niemożliwość dostosowania się do parametrów ruchu wyznaczanych przez większość sprawną fizycznie,***
- ***Psychiczne niezrównoważenie - osoby z tym problemem nie nadążają, ale też nie mogą być wykluczone z uczestnictwa w ruchu drogowym.***

Problem demograficzny

(Osoby w wieku >60 lat w USA)

1900 - 4%

1986 - 15%

2030 - 22%

Problem demograficzny

(Średnia długość życia wg WHO)

- ***1900 - 31 lat***
- ***1950 - 48***
- ***2005 - 66***
- ***2030 - 85***

Konieczność tworzenia systemów zarządzania

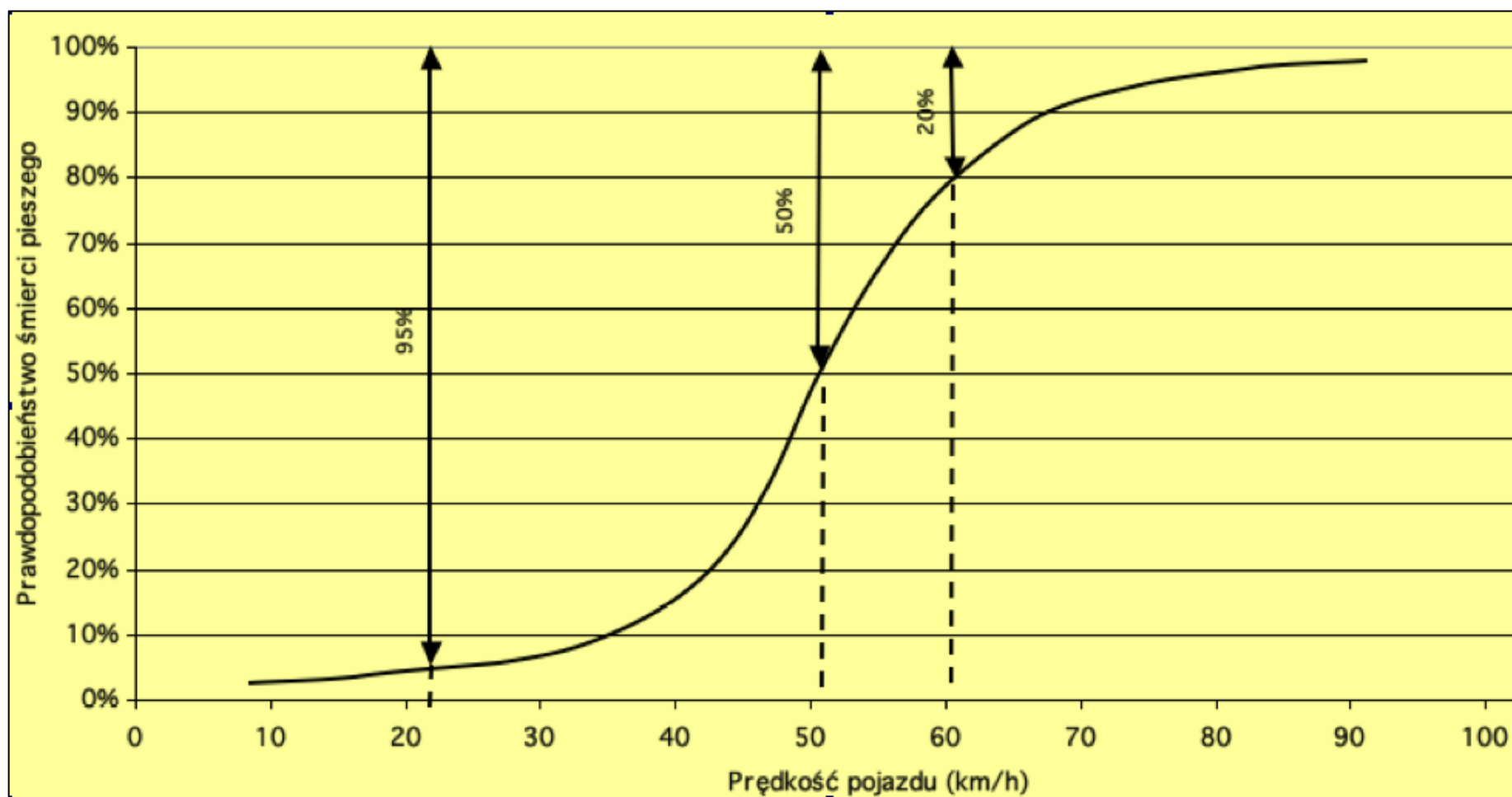
- ***Spoleczne zapotrzebowanie na mobilność nadal rośnie***
- ***Ogromne koszty wypadków - straty moralne i materialne***
- ***Możliwość prognozowania wielkości strat***
- ***Konieczność wdrażania programów poprawy***

Same programy nie wystarczą do osiągnięcia sukcesu!

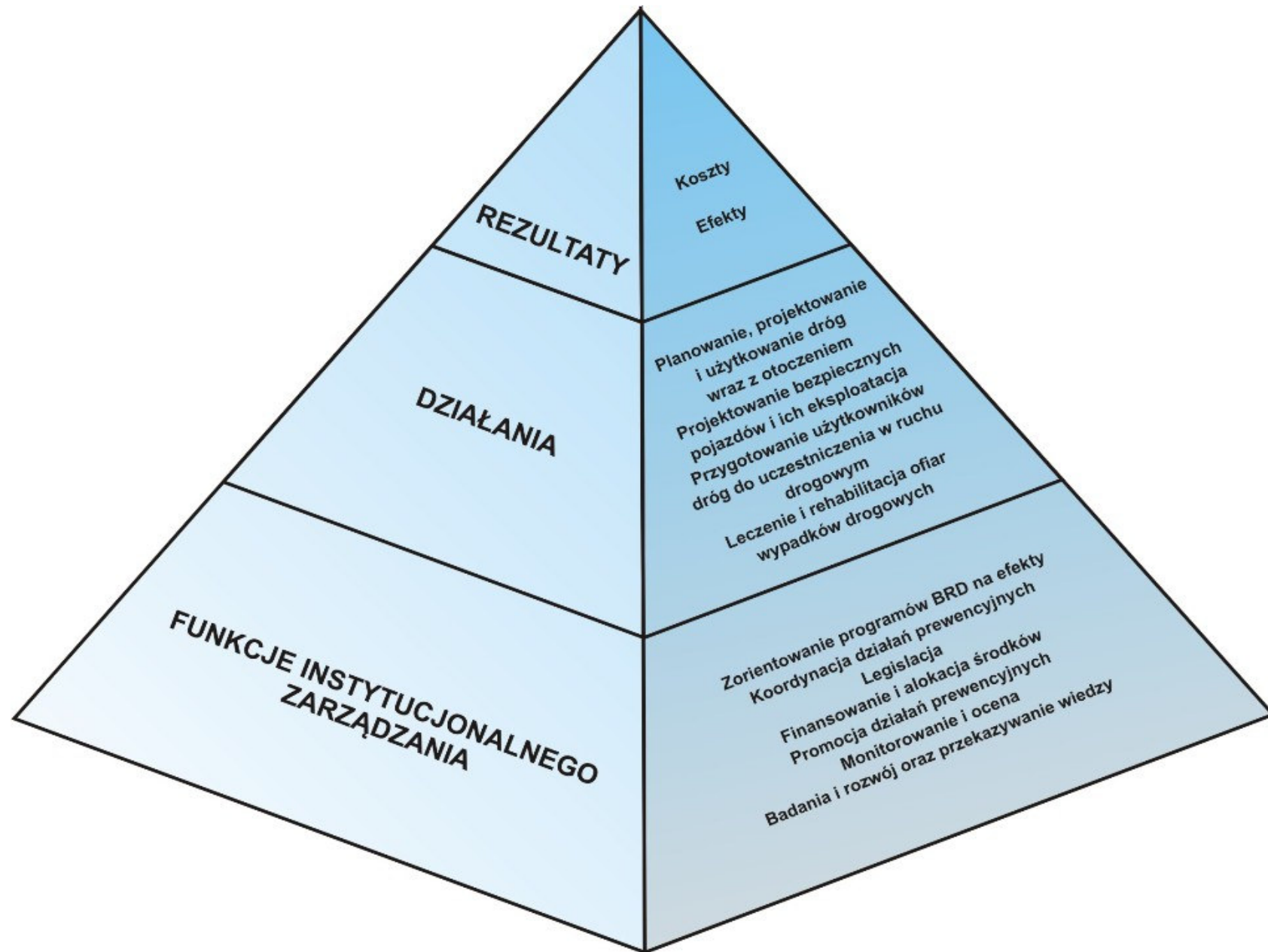
Elementy struktury systemów zarządzania:

- ***Jednostka zarządzająca bezpieczeństwem ruchu drogowego,***
- ***Ciało międzyresortowe nadzorujące działania tej jednostki,***
- ***Jasny podział ról poszczególnych uczestników procesu poprawy brd i ich odpowiedzialności,***
- ***Stabilne źródło finansowania działań prewencyjnych.***

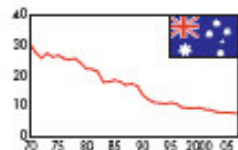
Ryzyko śmierci pieszego w kolizji z pojazdem



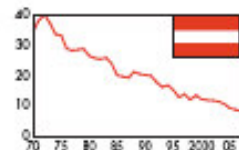
Struktura systemu zarządzania



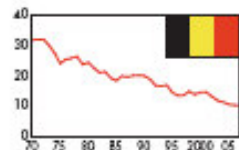
Australia



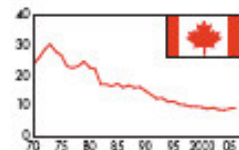
Austria



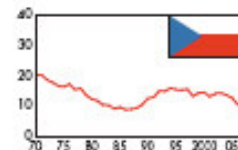
Belgium



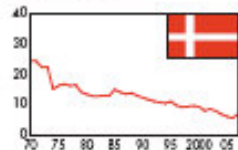
Canada



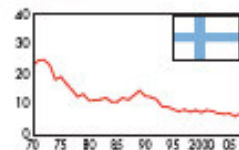
Czech Republic



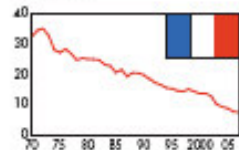
Denmark



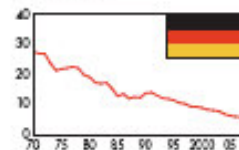
Finland



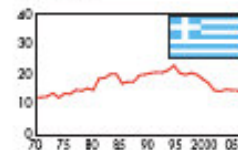
France



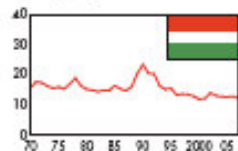
Germany



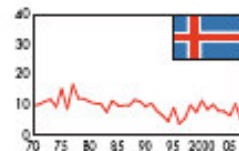
Greece



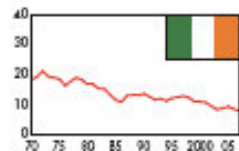
Hungary



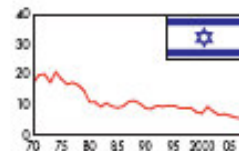
Iceland



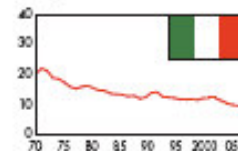
Ireland



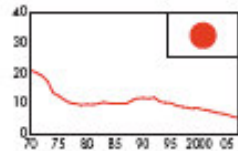
Israel



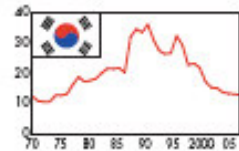
Italy



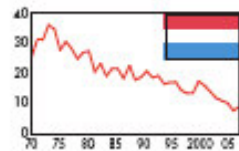
Japan



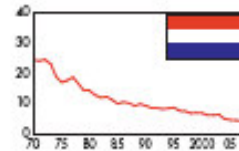
Korea



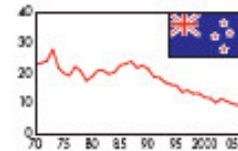
Luxembourg



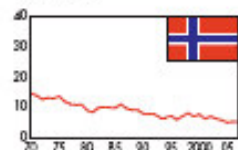
the Netherlands



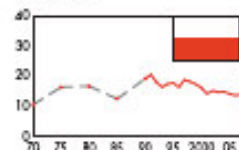
New Zealand



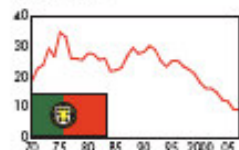
Norway



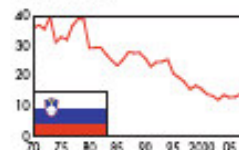
Poland



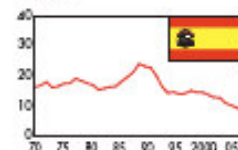
Portugal



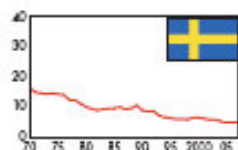
Slovenia



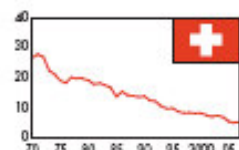
Spain



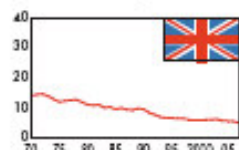
Sweden



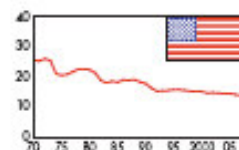
Switzerland



United Kingdom



United States



Source: IRTAD, 2008

Rozwój systemów zarządzania brd

Faza 1: Koncentracja uwagi na użytkownikach

Faza 2: Początki działań systemowych

Faza 3: Działania systemowe o zasięgu interdyscyplinarnym

Faza 4: Nowa koncepcja działania „Wspólna odpowiedzialność”

Macierz Haddona

<i>Faza</i>	<i>Człowiek</i>	<i>Pojazd</i>	<i>Droga</i>
<i>Przed wypadkiem</i>	<i>Kontrola trzeźwości użytkowników dróg</i>	<i>Kontrola techniczna pojazdu</i>	<i>Oznakowanie drogi, stan jej utrzymania</i>
<i>W momencie wypadku</i>	<i>Pasy bezpieczeństwa</i>	<i>Wytrzymałość na zderzenia</i>	<i>Bariery ochronne</i>
<i>Po wypadku</i>	<i>Ratownictwo techniczne i medyczne</i>	<i>Odporność na pożar</i>	<i>Telefony przydrożne</i>

Sytuacja w Polsce

- ***1993 - raport Gerondeau, powstaje KRBRD***
- ***1996 - Zintegrowany Program Poprawy BRD - GAMBIT'96***
- ***1996 - 2005 Regionalne i lokalne programy GAMBIT***
- ***2000 - Krajowy Program GAMBIT 2000***
- ***2004 - Polityka Transportowa na lata 2005 -2103***
- ***2005 - Krajowy Program GAMBIT 2005 na lata 2005-2007-2013 – Wizja Zero***
- ***2007 – GAMBIT – Drogi krajowe***

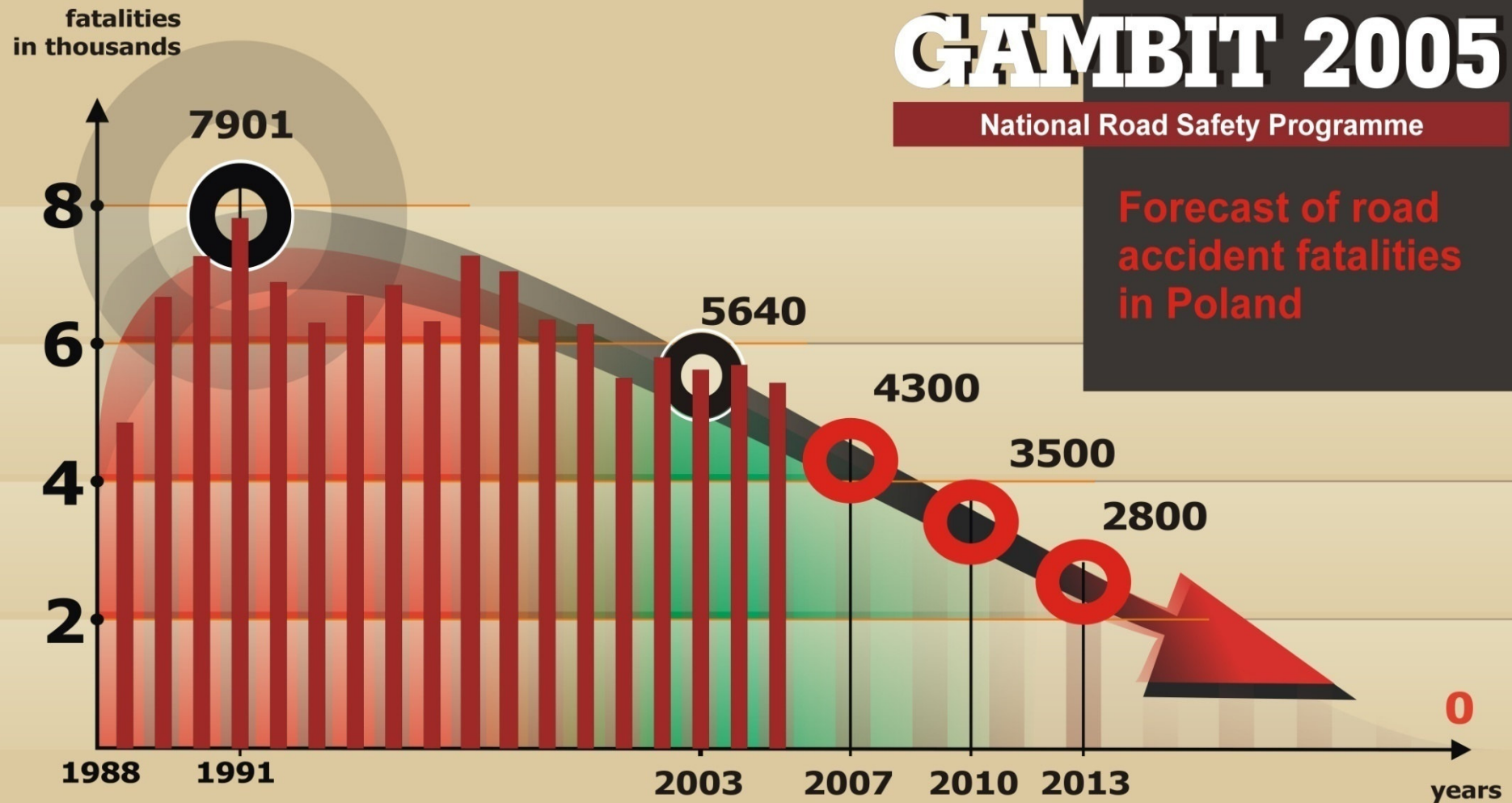
Wizja Zero - założenia

- ***Mimo ciągłej działalności prewencyjnej użytkownicy dróg pozostaną nieodporni na uderzenia, a kolizje pojazdów z pieszymi nadal będą się zdarzały***
- ***Twórcy systemu transportu drogowego ponoszą odpowiedzialność za jego jakość pod względem bezpieczeństwa***
- ***Bezpieczeństwo człowieka w ruchu drogowym powinno być traktowane na równi z innymi warunkami stawianymi systemom o znacznie szerszym zasięgu***

GAMBIT 2005

National Road Safety Programme

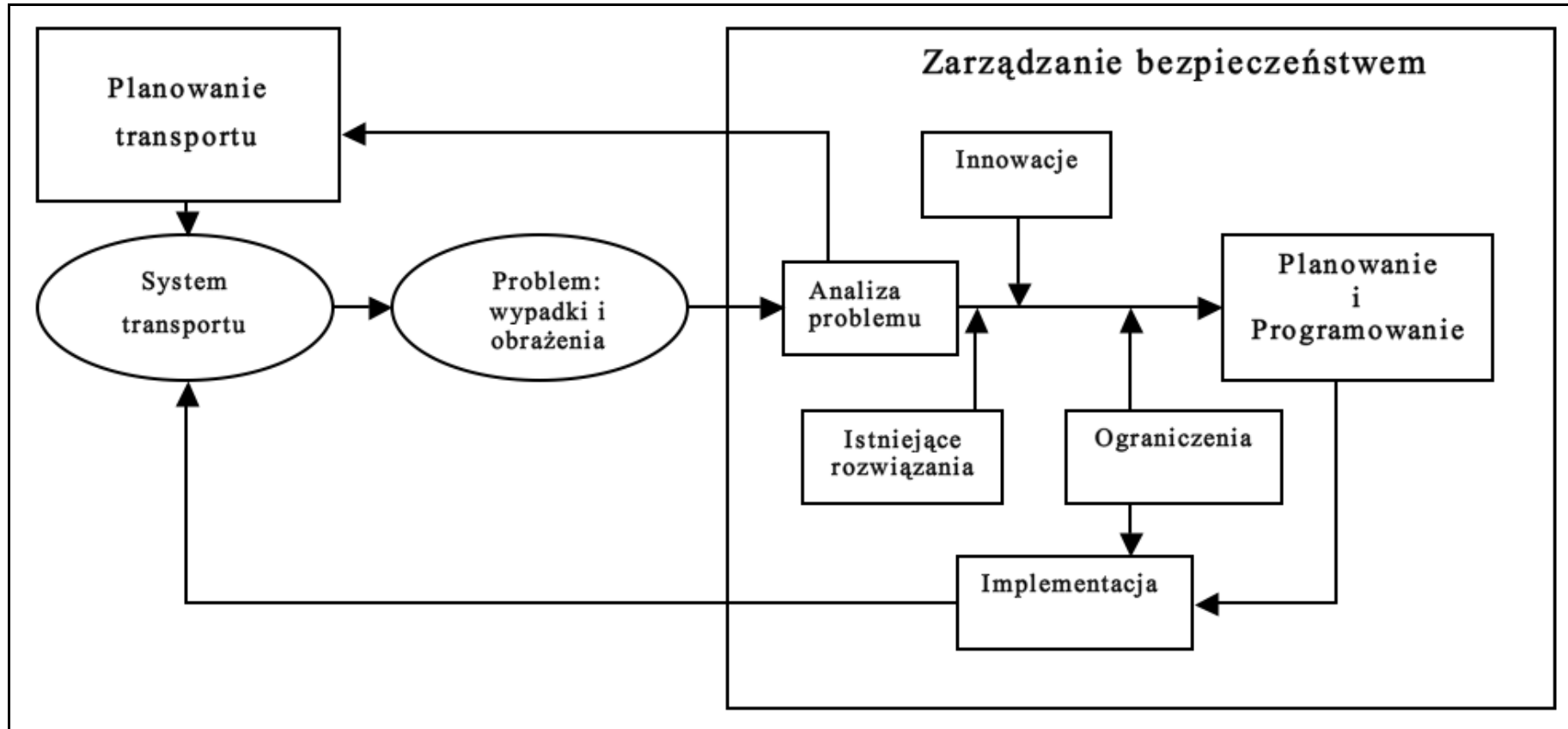
Forecast of road accident fatalities in Poland



GAMBIT 2005

Cele		Priorytety		
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd	1.1 Struktury organizacyjne brd	1.2 Zarządzanie brd	1.3 Działania sektorowe
2.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	2.1 Prędkość	2.2 Pasy bezpieczeństwa	2.3 Alkohol
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	3.1 Piesi	3.2 Dzieci	3.3 Rowerzyści
4.	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej	4.1 Rozwój działań kontrolnych	4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic	4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym
5.	Zmniejszenie ciężkości wypadków	5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe	5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców	5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „Łańcucha przeżycia”

STRUKTURA SYSTEMU BRD



Konkluzja

Mamy dzisiaj trzy kluczowe dokumenty:

- III Program BRD Unii Europejskiej***
- Politykę Transportową 2006-2025***
- Krajowy Program GAMBIT 2005***
oraz programy regionalne i lokalne

Czas na decyzję!

Time to decide!

Motto:

„Wszyscy uważają, że latanie jest niebezpieczne i może dlatego jest ono tak bezpieczne”

National Transportation Safety Board, USA



joe-ks.com

DZIĘKUJĘ
ZA
UWAGĘ