

# MIĘDZYNARODOWE DOBRE PRAKTYKI W ZARZĄDZANIU BEZPIECZEŃSTWEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Radosław Czapski

Na podstawie prac zespołu:  
Chika Sakashita, Michael de Ross, Hans Wahlstrom, Liljana  
Sekerinska, Veronica Raffo, Magda Niewęglowska



**WORLD BANK GROUP**  
Transport & ICT

Safe. Clean. Affordable  
**TRANSPORT**

III Warmińsko-Mazurskie  
Forum Drogowe

25-27 września 2016  
Olsztyn

# Plan prezentacji

- Procedury Zarządzania Bezpieczeństwem Infrastruktury Drogowej
- Zarządzanie Bezpieczeństwem Infrastruktury w UE
- Dobre Praktyki Międzynarodowe - Wnioski i Rekomendacje

# Zarządzanie Bezpieczeństwem Infrastruktury Drogowej- BID

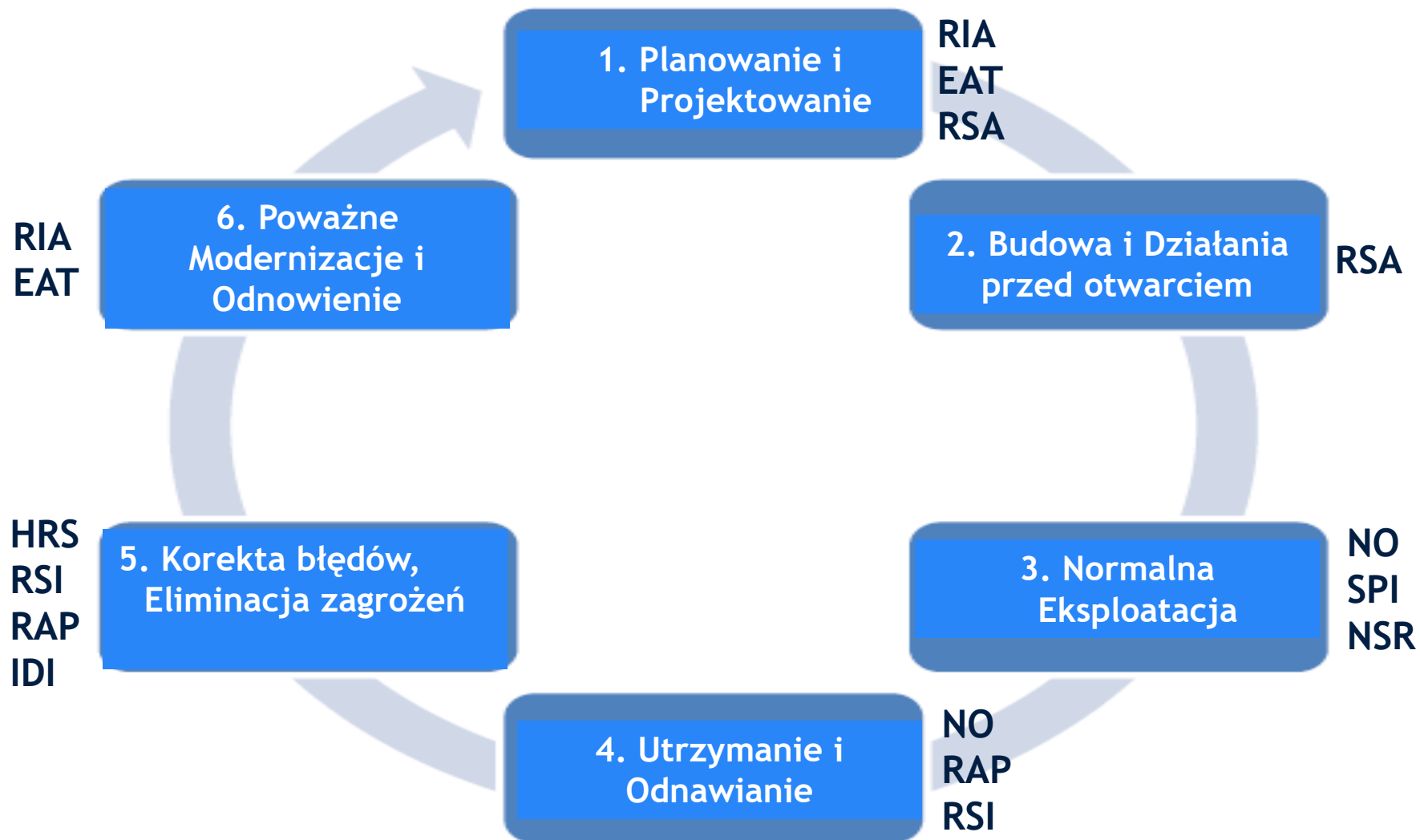
- Tzw. systemowe podejście (Bezpieczny System) uznawane jest globalnie za nowoczesne spojrzenie na zarządzanie BRD oraz BID będącym jego istotną częścią
- Definicja wg. Raportu OECD/ITF 2015: Zestaw procedur, które wspierają organ zarządzający drogami w podejmowaniu decyzji związanych z poprawą bezpieczeństwa drogowego na sieci dróg
- System zarządzania BRD reguluje też norma ISO39001 – przyjęta w 2012 i od tego czasu wdrożona i stosowana przez wiele instytucji publicznych i firm prywatnych w wielu krajach świata

# Uznane Międzynarodowo Procedury Zarządzania BID

- Ocena Wpływu na Bezpieczeństwo Drogowe (RIA)
- Narzędzia Oceny Skuteczności (EAT)
- Audyt Bezpieczeństwa Drogowego (RSA)
- Eksploatacja Sieci (NO)
- Wskaźniki Wyników Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej (SPI)
- Ranking Bezpieczeństwa Sieci (NSR)
- Programy Oceny Drogi (RAP)
- Inspekcja Bezpieczeństwa Drogowego (RSI)
- Lokalizacje Wysokiego Ryzyka (HRS)
- Dogłębne Dochodzenie (IDI)

Źródło: OECD/ITF 2015

# Etapy Cyklu Życia infrastruktury Drogowej i Procedury BRD



Źródło: OECD/ITF 2015

# Zarządzanie BID w Unii Europejskiej

Prawne wymogi zawarte są w Dyrektywie 2008/96/WE  
Parlamentu Europejskiego i Rady

Dotyczy infrastruktury drogowej na Trans-Europejskiej Sieci  
drogowej (TEN-T)

Zawiera minimalne wymogi dotyczące m.in.: oceny skutków  
inwestycji na BRD, audyty i inspekcje bezpieczeństwa dróg,  
ocena i ranking pod kątem BRD

**WNIOSEK: Prawo UE wymaga tylko części uznanych  
procedur i wyłącznie w odniesieniu do sieci TEN-T**

# Dobre praktyki: systemowe podejście do poprawy BID

- Odpowiedzialność Administracji Drogowej za zapewnienie bezpiecznych dróg i infrastruktury towarzyszącej, które wybaczą nieuniknione błędy ludzkie
- Koncentracja na zmniejszaniu liczby związanych z drogą ofiar i obrażeń, a nie liczby wypadków
- **Efektywne kosztowo rozwiązania** ukierunkowane na bezpieczeństwo na każdym etapie cyklu życia infrastruktury drogowej

# Dobre praktyki: metody identyfikacji zabiegów poprawy BID

Działania skoncentrowane np. na „czarnych punktach” - skuteczne ale mają ograniczenia w stosowaniu

- na drogach o niskiej liczbie wypadków drogowych trudno jednoznacznie zidentyfikować czarne punkty

Działania masowe oparte o odcinkowe klasyfikacje BRD dla całej sieci (typu iRAP/EuroRAP) – są zalecane, ale

- mogą prowadzić do działań w lokalizacjach, w których żaden poważny wypadek by się nie zdarzył

**Praktyczne podejście często jest dwutorowe = mieszanka działania masowego (ocen/klasyfikacji brd) oraz prac naprawczych typu „czarne punkty”**



# *Dobre praktyki: potencjał szybkiej możliwości poprawy*

- Uwzględnianie istniejących Programów Inżynierskiej Poprawy Bezpiecznego Infrastruktury na etapu planowania działań i projektowania infrastruktury aby wziąć np. drogi 2+1; rondo; bariery zamiast szerokich pasów rozdzielających i szerokich poboczy; odpowiednie limity prędkości;
- Uwzględnianie drogi i otoczenia (w pasie ruchu) oraz wpływ na niechronionych użytkowników drogi (np. pieszych i rowerzystów) zamiast skupiania się w procesie identyfikacji problemu i rozwiązaniach pod kątem użytkowników pojazdów;
- Regularne monitorowanie wyników bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, koncentrując się na unikaniu ofiar i poważnych obrażeń, a nie na unikaniu wypadków, oraz unikaniu obciążania winą ofiar

# Dobre praktyki: do regularnego stosowania

- Stosowanie inżynierskich rozwiązań do zarządzania prędkością;
- Realizacja szkoleń brd dla całego personelu od wyższej kadry kierowniczej poprzez personel techniczny odpowiedzialny za drogi krajowe, regionalne i lokalne;
- Regularne prowadzenie ocen i badań pod kątem brd aby zmierzyć wpływ podejmowanych decyzji na bezpieczeństwo drogowez zakresu planowania i projektowania infrastruktury drogowej;
- Rozpowszechnianie praktycznej wiedzy na temat bezpieczeństwa drogowego i sprawdzonych skutecznych rozwiązań;
- Opracowanie skutecznych i przyjaznych użytkownikowi procesów operacyjnych;
- Wprowadzanie procedur zarządzania BID jako obowiązkowych w ramach ogólnego systemu zarządzania.

# Warunki sukcesu w procesie poprawy BID

- Dane o bezpieczeństwie drogowym dla identyfikacji problemu, monitorowania wyników w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz oceny rozwiązań infrastrukturalnych
- Uwzględniać bezpieczeństwo drogowe w pełnym cyklu od planowania poprzez projektowanie, budowę, działania przed otwarciem do pełnej eksploatacji, utrzymania i odnawiania
- Odpowiedni poziom finansowania
- Wspieranie regulacji technicznych & aktualizacji standardów
- Zaangażowanie polityczne aby zapewnić wagę bezpieczeństwa drogowego i formułować ambitne cele w tym zakresie
- Odpowiedni instytucjonalny potencjał zarządczy wspierający planowanie i wdrażanie efektywnych innowacyjnych interwencji

# Rekomendacje systemowe (1)

Krytyczne znaczenie ma tworzenie ogólnokrajowej struktury zarządzania skupionej na skutecznej i trwałej poprawie bezpieczeństwa:

- przyjmując zasady Bezpiecznego Systemu jako rdzeń dla wizji i strategii oraz programów infrastruktury drogowej, w tym zarządzania prędkością;
- tworząc klarowne ramy i rozwiązania prawne określające cele bezpieczeństwa drogowego, zapewniające niezbędne zasoby i odpowiedzialność za rezultaty;
- Wprowadzając mechanizmy sprawozdawczości dla decydentów różnych szczebli w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego;

## Rekomendacje systemowe (2)

- Wypracowanie i utrzymywanie dobrej bazy danych bezpieczeństwa drogowego z precyzyjną lokalizacją miejsc wypadków;
- Wdrażanie minimalnych standardów i dobrych praktyk bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oparte na zasadach Bezpiecznego Systemu;
- Stosowanie dedykowanych narzędzi systemowych opracowanych w celu wsparcia Bezpiecznego Systemu w stosunku do zarządzania infrastrukturą, np. ISO390001;
- Regularne porównania bezpieczeństwa infrastruktury drogowej pomiędzy regionami oraz do dobrych praktyk w innych krajach wspierające zmiany oparte na sprawdzonej i praktycznej wiedzy;

# DZIĘKUJĘ PAŃSTWU ZA UWAGĘ

**Radosław Czapski**

Na podstawie prac zespołu:  
Chika Sakashita, Michael de Ross, Hans Wahlstom, Liljana  
Sekerinska, Veronica Raffo, Magda Niewęłowska



**WORLD BANK GROUP**

Transport & ICT

Safe. Clean. Affordable

**TRANSPORT**

Biuro Banku Światowego  
w Warszawie

Tel: +48 22 520 80 00

Fax: +48 22 520 80 01