



Zadaniem projektowanego w 2002 roku SIS miało być dostarczanie informacji pozwalających: zdiagnozować stan brd na poziomach centralnym i lokalnym, wyselekcjonować najważniejsze problemy brd, określić strategię działań i opisać działania naprawcze, sprawdzić skuteczność podjętych działań. - To z kolei wskazało co powinno się znaleźć w bazie systemu, a więc przede wszystkim dane o wypadkach, informacje demograficzne oraz o drogach i ruchu, przebiegach pojazdów. Zatem chodziło o te podstawowe dane niezbędne do analiz – podkreśla Maria Dąbrowska-Loranc.

Ponadto w bazie SIS planowano zawrzeć informacje charakteryzujące główne problemy brd i opis działań służących redukcji zagrożeń na drogach. Zatem SIS miał pokazać co należy zrobić, by zmienić istniejący stan. Również miał być punktem informacyjnym dla instytucji odpowiedzialnych za brd. Na etapie tamtego projektu przygotowano też rodzaj biznesplanu systemu, a punkt informacji był w nim brany pod uwagę jako źródło dochodów.

- Poza planem samego systemu opracowano również wskazówki dotyczące tych spraw, na które należy zwrócić szczególną uwagę. One nadal pozostają aktualne. Pierwsza wskazówka mówiła, że dane zawarte w bazie muszą być najwyższej jakości, czyli systematycznie uwiarygodniane – mówi Maria Dąbrowska-Loranc. Poza weryfikowaniem danych w ramach różnych systemów oraz koniecznością ich ujednolicania, wskazywano też na zagadnienia interpretacji danych odbywającej się na jednym poziomie SIS, by uniemożliwić w ten sposób wyciąganie fałszywych wniosków. Inna wskazówka kładła natomiast nacisk na konieczność stałego monitorowania głównych problemów brd i analizowania trendów wypadkowych. We wskazówkach do SIS podkreślano ponadto wagę badań opinii społecznej o

problemach brd i podejmowanych w tym zakresie działaniach. - Inne z kolei wskazówki skierowane były do instytucji i organizacji działających na rzecz brd i wdrażających działania z tego zakresu. Otóż zalecały, by w opisach skutecznych działań brd ujmować aspekty praktyczne, tj.: koszty, oczekiwane rezultaty, organizację wdrożenia, szanse i zagrożenia, sposoby ewaluacji. Ponadto zwracano uwagę na znaczenie kontaktów z użytkownikami systemu – podkreśla Maria Dąbrowska-Loranc. W tym przypadku chodziło nie tylko o rodzaj kierowanych do użytkowników publikacji, ale także udzielaną im pomoc w korzystaniu z SIS oraz badanie ich stopnia zadowolenia w korzystaniu z zawartości systemu.

W ramach SIS zostały opisane główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do dzisiaj ten katalog pozostaje taki sam jak na początku pierwszej dekady nowego tysiąclecia. Zatem już wówczas hierarchia tych zagadnień była następująca: nadmierna prędkość, młodzi kierowcy, niechronieni uczestnicy ruchu, nietrzeźwi uczestnicy ruchu, ciężkość wypadków, przejścia przez małe miejscowości, miejsca szczególnie niebezpieczne. Równocześnie dla danego problemu wskazano zakres podstawowych informacji, jakie powinny się znaleźć w systemie. Na przykład dla problemu nadmiernej prędkości zakres istotnych informacji wyznaczyły następujące zagadnienia: zależność pomiędzy prędkością a wypadkami, dane statystyczne, pogłębione analizy wypadków, monitoring prędkości, sposoby ograniczania prędkości. Z kolei w przypadku młodych kierowców zakres podstawowych informacji, poza statystykami i analizami, objął zagadnienia skłonności młodych kierowców i przyczyn powodowania przez nich wypadków oraz sposoby rozwiązywania tych problemów.

Koncepcja SIS nie została zrealizowana, ale na pewno dokonała ona przełomu w podejściu do problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Istotnego, ponieważ w Europie prace nad skutecznym rozwiązaniem problemów brd nabrały tempa. W ramach inicjatyw europejskich dopracowywane były projekty służące podnoszeniu poziomu brd i zapobieganiu zagrożeniom na drodze. Przede wszystkim najistotniejszy był realizowany w latach 2004-2008 projekt SafetyNet. To właśnie jego zadaniem było utworzenie Europejskiego Obserwatorium BRD. Od tego momentu miejsce pojęcia „sytemu informacji brd” zajmuje szersze określenie: „obserwatorium brd”. Równie ważnym jak SafetyNet był realizowany w latach 2010-2012 projekt DaCoTA. Dzięki temu przedsięwzięciu powstał system zbierania, transferu i analizy danych o brd.

W Polsce pierwsze dziesięciolecie nowego stulecia również przyniosło kilka istotnych inicjatyw i działań. W 2003 roku Instytut Transportu Samochodowego wytypowany został jako przedstawiciel Polski do Europejskiej Bazy Danych CARE (Community data base on Accidents on the Roads in Europe). Natomiast w 2005 roku ogłoszono Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 (program zatwierdzony przez premiera rządu). W zadaniach tego programu operacyjnego, rozpisanego na lata 2005-2007, założono utworzenie Polskiego Obserwatorium BRD (w ramach programu GAMBIT pojawiło się po raz pierwszy określenie Polskie Obserwatorium BRD). W 2006 roku w ITS opracowano założenia do tworzenia baz danych dla POBR (zlecenie Sekretariatu KRBRD). I ten projekt

Tworzenie systemu informacji brd w Polsce cz. II

Utworzono: czwartek, 26, czerwiec 2014 09:35 Agnieszka Serbeńska

znów pozostał w sferze koncepcji, do czasu, gdy w 2009 roku pozyskano z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko środki na realizację Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - POBR. Przygotowanie i realizacja tego systemu informatycznego przypadło na lata 2010-2013, a faktyczne uruchomienie nastąpiło w maju tego roku.

POBR stał się elementem systemu zarządzania brd w kraju. Stanowi ono ciało doradcze Sekretariatu Krajowej Rady BRD. POBR współpracuje z Wojewódzkimi Radami BRD oraz z lokalnymi Obserwatoriami BRD. Na poziomie krajowym zadaniami PORD są: gromadzenie i analizy danych, konsultacje, informacja (strona internetowa). Natomiast zadania Wojewódzkich PORD, a więc na poziomach regionów, polegają na: monitorowaniu stanu brd w oparciu o dane POBR, prowadzeniu ewaluacji działań, informowaniu, współpracy z WRBRD i z POBRD szczególnie w zakresie weryfikacji danych i przekazywania informacji o podejmowanych działaniach.

- Nadrzędnym celem Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu jest zmniejszenie liczby ofiar wypadków na naszych drogach. Cel jest ambitny. Zdajemy sobie sprawę, że jest to dopiero początek, który daje podstawę do podjęcia właściwych działań. Udostępniając dane i analizy chcemy być wsparciem dla władz centralnych i lokalnych w procesie zarządzania brd przez dostarczanie im rzetelnych danych i wiedzy. Bardziej niż centralne, chcemy jednak wesprzeć władze lokalne, a więc te poziomy administracji, gdzie nie ma specjalistów ukierunkowanych w brd, by tam pomóc podejmować właściwe decyzje – dodaje Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. Ponadto podkreśla, że POBR jako taki właściwie działa już od dawna, bo przecież funkcjonował w postaci Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS i Sekretariatu Krajowej Rady BRD. Natomiast obecne, formalne uruchomienie POBR wiąże się z uruchomieniem systemu informatycznego, czyli narzędzia pozwalającego stworzyć instytucję czy organ, z którego informacji i danych będą mogli korzystać wszyscy.

AS

Materiał na podstawie wystąpień Marii Dąbrowskiej-Loranc i Anny Zielińskiej z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, podczas Ogólnopolskiej Konferencji Otwierającej Polskie Obserwatorium BRD, która odbyła się 22 maja 2014 r. w Warszawie.