

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.02-1
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	a, b, c, d,
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	A, B, C
Data aktualizacji wpisu:	2021.03.24
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T02 Poprawa BRD w miastach
Autorzy:	Anna Zielińska, współpraca: Paweł Górny
Grupa ekspercka:	Mobilność i transport

### 1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:

**Wizja Zero** – systemowe, zintegrowane działania mające na celu (w długiej perspektywie) uzyskanie zero ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych (*opcjonalnie rozwiązanie można nazwać „Bezpieczny System” Safe System Approach*)

### 2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest problemem globalnym, w którym miasta mają do odegrania kluczową rolę. Przyjęcie podejścia "Wizja zero" wymaga przywództwa politycznego, jasności strategicznej i zdecydowanych działań, a także zaangażowania wszystkich zainteresowanych - wybranych urzędników, osób zawodowo zajmujących się transportem i obywateli.

Śmierć i poważne obrażenia nie są nieuniknionym produktem ubocznym mobilności w mieście. Wypadki drogowe i ryzykowne zachowania mają przyczyny strukturalne, na które miasta mogą reagować. Podejście oparte na "bezpiecznym systemie" dotyczy interakcji między użytkownikami dróg, pojazdami i infrastrukturą. Wszystkie elementy tego systemu muszą zostać ulepszone. Jeśli ludzie popełniają błędy lub jedna część systemu zawodzi, uczestnicy ruchu nadal powinni być chronieni.

Rzetelne dane są podstawą rozsądnej polityki. Podmioty publiczne muszą współpracować i przeznaczyć odpowiednie środki na gromadzenie i analizowanie danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu. Społeczeństwo obywatelskie (w tym obywatele, środowisko naukowe i prasa) ma prawo do łatwego dostępu do istotnych informacji na temat wypadków drogowych i ich ofiar w celu lepszego zrozumienia przyczyn zagrożeń. Otwartość w zakresie danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu leży w interesie publicznym i przyczynia się do poprawy sytuacji. Dla właściwego wnioskowania o przyczynach i skali zagrożeń potrzebne są także dane o ruchu i zachowaniach (prędkość, prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu, stosowanie pasów bezpieczeństwa, kasków, używanie telefonów komórkowych) mieszkańców miast.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

### 3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Realizacja Wizji Zero polega na ustaleniu celu liczbowego, planu działań, zaangażowania instytucji miejskich oraz społeczności lokalnych. Skuteczne wdrożenia programu wymaga następujących działań:

3.1. Przygotowanie podręcznika opisującego warunki do wdrożenia Wizji Zero na poziomie lokalnym (miasta), zawierającego następujące elementy:

- Ustalenie wiodącej roli prezydenta bądź burmistrza, który jest inicjatorem i koordynatorem (wola polityczna)
- Ustalenie celu: zero ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do 2050 roku, cel pośredni: 50% do 2030 roku
- Przeprowadzenie dokładnej identyfikacji problemów (analizy wypadków, badania ruchu, badanie zachowań), lokalizacją ciągów/ulic/obszarów o największym zagrożeniu
- Ustalenie priorytetów i stworzenie kompleksowego planu działań
- Stworzenie koalicji instytucji miejskich ściśle współpracujących
- Włączenie społeczności lokalnej od etapu planowania do wdrożenia

3.2. Zapewnienie źródeł finansowania, np. poprzez stworzenie funduszu celowego dla miast realizujących zintegrowane zadania zgodnie z długofalowym planem<sup>4</sup>

3.3. Dostarczenie samorządom narzędzi do wdrażania działań poprawiających brd – wytyczne, przykłady dobrych praktyk

3.4. Stworzenie platformy dla rozpowszechniania informacji i gromadzenia opinii społeczności lokalnej [forma komunikacji z mieszkańcami]

3.5. Stworzenie modelu (wzorca) miejskiego/lokalnego Obserwatorium Mobilności umożliwiające systematyczny monitoring realizacji programu, w tym stworzenie zintegrowanego systemu zbierania danych o zagrożeniach w ruchu drogowym, uwzględniającego weryfikację na podstawie danych szpitalnych, badania ruchu i badania zachowań uczestników ruchu drogowego (wypadki, ofiary, zachowania komunikacyjne, wskaźniki efektywności działań KPIs – Key Performance Indicators)

3.6. Stworzenie sieci miast w Polsce realizujących Wizję Zero – wymiana doświadczeń [pilotowane przez: Sekretariat KRBRD/ZMP/instytut badawczy].

### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

- Minister właściwy ds. transportu
- sekretariat KRBRD
- Samorzady miejskie [jako adresaci]
- Instytuty badawcze [jednostki badawczo-naukowe]

### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

1. Zaplanowanie działań w oparciu o diagnozę zagrożeń w obszarze miasta (KPIs, wypadki, ocena infrastruktury)

---

<sup>4</sup> Wdrożenie w zauważalnej skali polityk zarządzania drogami i przestrzeniami miejskimi realizującymi Wizję ZERO wymaga zapewnienia finansowania projektów przebudowy ulic spełniających reżymy bezpiecznej infrastruktury drogowej. Aby uniknąć sytuacji gdy środki są wykorzystywane jedynie na poprawę przepustowości i stanu technicznego dróg, co może pogorszyć BRD należy doprowadzić do powstania wieloletniego systemu przygotowania, finansowania i realizacji projektów dla Gmin, które zdecydują się realizować Wizję ZERO w oparciu o zestandaryzowane procedury.

Na projekty związane z poprawianiem BRD powinna być przeznaczona co najmniej jedna trzecia środków KFD, FDS, rezerwy subwencji ogólnej BP. Było by znakomicie, gdyby udało się wynegocjować z KE możliwość przeznaczanie części środków Funduszu Spójności i FRR na projekty związane z poprawą BRD.

2. Stworzenie mechanizmów finansowania
3. Stworzenie wzorcowego modelu planowania i realizacji działań,
4. Stworzenie wzorcowych rozwiązań w zakresie Obserwatorium Mobilności i zintegrowanego systemu zbierania danych
5. Pilotażowe wdrożenie miejskiego/lokalnego Obserwatorium Mobilności

### **6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):**

Zmniejszenie liczby zabitych i ciężko rannych jako element wpływu na poprawę BRD

### **7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:**

Problem SEWIKu – weryfikacja poprawności statystycznej wprowadzanych tam danych oraz konieczność podawania dokładnej lokalizacji (współrzędnych GPS).

### **8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

- Ukierunkowanie na miasta w kolejnych edycjach NPBRD
- “Obliguje się ministra właściwego .... do zapewnienia środków finansowych/procedury... etc. Tworzenia sieci”

### **9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**

Szwecja (krajowy), USA (sieć miast realizujących WZ)