

Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda



Międzynarodowe Seminarium

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2008: podczas trzydniowego spotkania eksperci z kraju i zagranicy prezentowali najważniejsze dokonania w dziedzinie drogownictwa, omawiali programy służące poprawie bezpieczeństwa na drodze i wokół niej.

Podeszła do ławki, ale nie usiadła. Szukała czegoś w torebce. Chwilę później nerwowo odpalała papierosa.

- Dobrze, że jesteś. Popatrz jakie mam szczęście – powiedziała Olga do zbliżającej się dziewczyny. – Nie przypuszczałam, że dziś zobaczę takie czarne worki. Akurat dziś! I to przed uczelnią! A wczoraj Krzysiek miał wypadek.
- Jak to? Chyba żartujesz? – zapytała Patrycja.
- Przechodził na pasach i potracił go samochód. Na szczęście chyba nic strasznego mu się nie stało. Jest w szpitalu na obserwacji.

Nieopodal rozmawiających dziewczyn – czarne foliowe worki i panele, na których jest zapisane pytanie „Kto zabił 5586 osób?”.

Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda



Dla studentek byłby to dzień jak co dzień, gdyby nie happening i wielobarwne narodowe flagi powiewające na wejściu na Politechnikę Gdańską. I wielki napis „GAMBIT 2008”. Pod tym hasłem spotkali się na uczelni naukowcy, projektanci, urzędnicy. Chociaż ich wiedza jest z wielu różnych dziedzin – łączy ich jedno – praca nad poprawą bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg. Czarne worki są doskonale znane policjantom uczestniczącym w seminarium, nie z filmów kryminalnych, ale z polskich dróg. Każdego roku ginie na nich ponad pięć tysięcy osób. Dziesiątki tysięcy ofiar doznaje obrażeń, dwadzieścia procent poszkodowanych w wypadkach zostaje inwalidami na całe życie.

Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT odbyło się już siódmy raz. Zyskało rangę nie tylko w oczach specjalistów z całego świata, ale i zainteresowanie władz państwowych. Na bazie wypracowanych podczas GAMBITu wniosków polski rząd przyjął „Krajowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005”. Podpisany w kwietniu 2005 roku program zakłada zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków.



– Ludzie giną w wypadkach, samotnie rozproszeni w przestrzeni. Giną ich corocznie tysiące – mówi profesor Ryszard Krystek, twórca GAMBITu. – Wystarczy wypadek autobusu, aby się pojawiły najwyższe postaci w strukturach państwa, dlatego, że to jest wydarzenie medialne. I to jest ten mechanizm, który powoduje mniejsze lub większe zainteresowanie sprawą. Ja nie chcę się poddać takim uniesieniom. Natomiast chcę tylko wspomnieć, że kilka lat temu we Francji prezydent Jacques Chirac, przygotowując się do prezydentury, powiedział słynne słowa: Francuzi mamy

Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda

trzy problemy do rozwiązania. Są to: rak, los osób niepełnosprawnych i wypadki drogowe. I gdy pan prezydent to powiedział, następnego dnia premier Dominique de Villepin dodał: Francuzi, jesteście znakomici, fundujemy wam tysiąc radarów. Po dwóch latach liczba śmiertelnych ofiar spadła o prawie czterdzieści procent. My znamy środki, znamy metody, ale z przykrością stwierdzam, że problem wypadków nie jest problemem pierwszorzędny dla naszych władz centralnych.

Politycy sprawiają wrażenie, jakby wypadki na drogach i ich skutki nie były ważnym problemem. Można tak stwierdzić choćby dlatego, że nie pojawili się na seminarium GAMBIT, przesyłając jedynie listy. Tak jest „od święta”, a jak jest na co dzień?



– My wpadamy we własne sieci, w nieprawdopodobnie skomplikowane formuły prawne, że budowa drogi od pierwszej kreski projektanta na planie do zakończenia prac wynosi dziesięć lat. Nie mogę jako inżynier drogowiec i profesor politechniki brać na siebie odpowiedzialności za cały ten proces – przyznaje profesor Ryszard Krystek.



Olga Siekaniec i Patrycja Lipińska studiują na pierwszym roku Politechniki Gdańskiej. Wypadki drogowe to dla nich obrazy, które od czasu do

Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda

czasu pojawiają się w mediach. Jedne są mniej, drugie bardziej przerażające. Po prostu są, jak dzień i noc, szkoła i rodzina – są częścią życia. Gdy rozmawiają o wypadku Krzyśka, przypominają sobie inne niebezpieczne sytuacje...

– Najgorzej to jest ze starszymi osobami – mówi Olga. – Młody człowiek jakoś przebiegnie przez ulicę, ale na przykład babcia z laską nie ma szans na ucieczkę.

– Ja zupełnie inaczej popatrzyłam na pieszych i na kierowców, kiedy zaczęłam robić kurs na prawo jazdy – dodaje Patrycja. – Zauważam na drodze o wiele więcej niż chodząc tylko po chodniku. Teraz, kiedy jadę samochodem, piesi doprowadzają do szału i wiem, że muszę na nich bardzo uważać.

Dziewczyny patrzą na panele z czarną statystyką. Liczby to tylko liczby, ale wypadek Krzyśka to konkretny człowiek. Panele i worki na ciała przed głównym gmachem uczelni zatrzymują młodych ludzi choćby na chwilę. To rodzaj edukacji społecznej, bez niej bezpieczne drogi będą tylko mitem.

W Polsce na pierwszym miejscu przyczyn wypadków jest nadmierna prędkość. Prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu, narkotyków to problem nie tylko w naszym kraju. Brytyjczycy, którzy już rozpoczęli opracowywanie kolejnego planu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2010-2015, właśnie kierowcom „na podwójnym gazie” chcą wypowiedzieć wojnę. Planują wzmożenie kontroli policyjnych, odbieranie praw jazdy i zmniejszenie dopuszczalnej zawartości alkoholu we krwi. W Wielkiej Brytanii pojawił się jeszcze jeden problem – młodzi kierowcy, to oni powodują najwięcej wypadków. Rozpoczęła się dyskusja nad zwiększeniem wymagań na kursach i egzaminach dopuszczających do kierowania pojazdami. Przeciwnicy tego pomysłu zgodnie potwierdzają: jeśli młodym ludziom będzie trudniej zdobyć prawo jazdy, to będą jeździć... bez niego. Brytyjczycy zmniejszyli liczbę śmiertelnych ofiar wypadków, ale nadal koszty, jakie państwo ponosi z tytułu wypadków są zbyt wysokie. Prace nad poprawą bezpieczeństwa na drogach wydają się nie mieć końca.

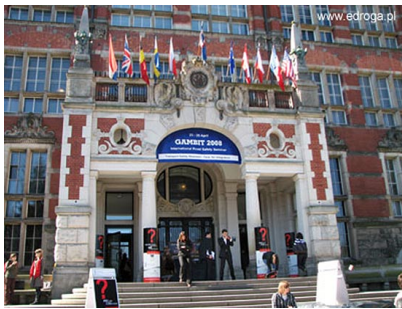
– Będziemy tak długo pracować, jak istnieje motoryzacja, ponieważ proces zmniejszania się liczby ofiar jest procesem ciągłym – stwierdza prof. Ryszard Krystek. – Mamy dzisiaj rocznie piętnastu zabitych w stutysięcznym mieście, średnia w Unii Europejskiej to dziesięciu. A najlepsze kraje świata zeszły już do pięciu. Piętnaście lat temu zaczynaliśmy z pozycji dwudziestu trzech. Będziemy robili wszystko, by ten proces przyspieszyć.

Wiedza, badania, wnioski, które wypracowało środowisko drogowców nie są w pełni wykorzystane przez decydentów, polityków?

– No więc mówię: Panie Prezydencie, dwa lata temu, na zakończenie seminarium Gambit 2006, wystosowaliśmy do Pana list cytujący również przykład pana prezydenta Chiraca. Nie dostaliśmy odpowiedzi... - nawiązuje prof. Ryszard Krystek.

Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda



W seminarium GAMBIT 2008 uczestniczyli naukowcy i przedstawiciele organizacji pozarządowych zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Przyjechali specjaliści ze Stanów Zjednoczonych, Holandii, Francji, Wielkiej Brytanii, Czech, Belgii, Szwecji. W ich krajach, podobnie jak w Polsce, nie brakuje ekspertów oraz konkretnych celowych rozwiązań. Jednak świadomość społeczna czy poparcie decydentów są w porównaniu do Polski o wiele większe.

– Wiedza nie przekłada się na praktykę – twierdzi Krzysztof Jamrozik z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – To kwestia działań decydentów, którzy do tej pory starają się nie dostrzegać, jakim obciążeniem dla społeczeństwa są zabici na drogach. Częściowo jest to również kwestia braku sygnału od społeczeństwa do władz, ludzi mówiących: „Nie chcemy ginąć na drogach – STOP!” Takie inicjatywy są sporadyczne i rozproszone. Politycy nie znajdują się pod presją podjęcia pilnych i skutecznych działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu na drogach. Teoria przekłada się na praktykę wolniej niż byśmy sobie życzyli. Ale tak jest nie tylko w naszym kraju. Pieniądze na ten cel są. Od samorządów zależy, czy przeznaczą środki z programów unijnych na przysłowiową modernizację nawierzchni, gdzie wzrosną prędkości jazdy czy na uspokojenie ruchu połączone z modernizacją drogi przechodzącej przez małą miejscowość.

Holendrzy przodują w uspokojeniu ruchu, zwłaszcza w małych miejscowościach. W Puławach powstanie wzorcowe miasteczko, w którym komunikacja zostanie zorganizowana na wzór holenderski. W miasteczku zastosowane będą najlepsze rozwiązania skutecznie ograniczające prędkość i zapewniające bezpieczeństwo niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Ma to być swoisty poligon szkoleniowy dla wszystkich zajmujących się budową, zarządzaniem drogami. Czy polskie miejscowości będą przypominać te z kraju tulipanów i wiatraków – to zależy od decydentów.



Droga do bezpieczeństwa

Utworzono: wtorek, 29, kwiecień 2008 15:25 Alina Duda

Olga i Patrycja nie były w Holandii, ale niemieckie drogi i poczucie bezpieczeństwa na szosach naszych zachodnich sąsiadów są im dobrze znane. O programach poprawiających bezpieczeństwo słyszały niewiele, zintegrowane systemy bezpieczeństwa transportu nic im nie mówią.

- Zobaczymy, może coś się poprawi... - zastanawia się Patrycja.

- Może za dwa lata, jak przyjdziemy na uczelnię podczas GAMBITu te liczby na plakatach będą mniejsze - dodaje Olga.

Alina Duda