

# Trzeba zapobiegać i łagodzić skutki wypadków

Utworzono: wtorek, 05, maj 2015 12:36 Ilona Hałucha

---



W 2014 roku w wypadkach drogowych we wszystkich krajach Unii Europejskiej zginęło łącznie 25 700 osób. To zdecydowanie za dużo w stosunku do założonego celu strategicznego, jakim jest obniżenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych od 2010 do 2020 r. Konieczne jest podjęcie dodatkowych działań, m.in. w kwestii minimalnych wymogów dotyczących badań technicznych pojazdów oraz w sprawie harmonizacji norm technicznych.

W maju br. ma zostać opublikowane wstępne sprawozdanie na temat unijnej polityki w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz ustalenie programu działań na następne pięć lat. Kontynuowane będą też prace nad nową analizą poważnych obrażeń będących skutkiem wypadków drogowych. Do końca 2016 roku potrwa też przegląd przepisów dotyczących szkolenia i kwalifikacji zawodowych kierowców oraz czynników zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury.

Tymczasem Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) ostrzega, że kierowcy i pasażerowie nadal nie traktują poważnie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa. Badanie przeprowadzone w kilku europejskich krajach, którego wyniki opublikowano na początku kwietnia, wskazuje, że sprawa zapinania pasów bezpieczeństwa, zwłaszcza na tylnych siedzeniach, jest wciąż bagatelizowana. 1 na 3 pasażerów przyznaje, że nie zapina pasów na tylnym siedzeniu samochodu, a 1 na 4 kierowców nie wymaga od przewożonych pasażerów, aby to robili.

Badanie przeprowadzono w Belgii, Francji, Niemczech, Włoszech, Rumunii, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Okazało się, że do jazdy bez pasów na tylnym siedzeniu przyznaje się najczęściej Rumunów (84 proc.), Włochów (56 proc.) i Hiszpanów (39 proc.).

ETSC przypomina, że zgodnie z oficjalnymi danymi wielu europejskich państw, aż 60 proc. ofiar śmiertelnych wypadków na autostradach nie miało zapiętych pasów bezpieczeństwa. W związku z tym Rada apeluje o wprowadzenie obowiązku instalowania we wszystkich nowych samochodach inteligentnych systemów, które przypominają o zapięciu pasów na wszystkich siedzeniach, nie tylko kierowcy.

# Trzeba zapobiegać i łagodzić skutki wypadków

Utworzono: wtorek, 05, maj 2015 12:36 Ilona Hałucha

---

Systemy przypominające o zapięciu pasów, a także inteligentny system sterowania prędkością (ISA) i system hamowania awaryjnego (AEB) są, zdaniem ekspertów, w pełni dostępne na rynku, wykonalne pod względem technologicznym i przede wszystkim efektywne kosztowo (większe będą korzyści z ich stosowania niż wyniesie koszt instalacji systemów).

W tym roku Komisja Europejska ma znowelizować ogólne rozporządzenie o bezpieczeństwie, które aktualizowano ostatnio w 2009 roku. ETSC oczekuje, że zapisy dotyczące nowych technologii, w tym ISA, znajdą się w nowym rozporządzeniu.

- Technologie takie jak ISA i AEB są gotowe do powszechnego stosowania, a korzyści z ich wprowadzenia będą większe niż koszty – stwierdził Antonio Avenoso, dyrektor ETSC. – Ważne jest, aby Komisja Europejska zapewniła, że będą one standardem, a nie dodatkową opcją tylko dla wybranych. Tak jak w przeszłości uznano, że obowiązkowe mają być ABS i elektroniczna kontrola stabilności. Jeśli UE naprawdę chce zmniejszyć liczbę ofiar na drogach, musi podejmować takie decyzje.

O ile w Europie do spraw bezpieczeństwa drogowego podchodzi się poważnie, to w biedniejszych rejonach świata sytuacja jest dramatyczna. Miliony nowych samochodów, sprzedawanych w krajach o niskich i średnich dochodach, nie spełniają podstawowych norm bezpieczeństwa.

- Ustawodawstwo i kampanie dotyczące bezpieczeństwa są przeznaczone dla konsumentów w krajach o wysokich dochodach, ale nie są już dostępne dla kierowców i ich rodzin w krajach rozwijających się – powiedział Max Mosley, przewodniczący organizacji Global NCAP.

David Ward, sekretarz generalny Global NCAP dodał, że standardy dotyczące testów zderzeniowych, wprowadzone w Europie 20 lat temu, nie są spełniane przez nowe samochody sprzedawane w Afryce, Azji czy Ameryce Łacińskiej. – Jest to sytuacja nie do przyjęcia – stwierdził David Ward. – Producenci nie mogą traktować swoich klientów jak obywateli drugiej kategorii, jeśli chodzi o kwestie życia i zdrowia.

Global NCAP będzie dążyć do ujednoczenia standardów bezpieczeństwa pojazdów na całym świecie. Organizacja chce, aby do 2020 roku wszystkie nowe samochody spełniały podstawowe normy dotyczące stref zgniotu, poduszek powietrznych i elektronicznej kontroli stabilności.

\*\*\*

Wypadkom drogowym można i trzeba zapobiegać. Są kraje, które odnoszą na tym polu niemałe sukcesy, więc warto korzystać z ich wiedzy i doświadczeń. Dekada Działań ONZ na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 również stwarza okazję do podejmowania różnych aktywności zmierzających do poprawy brd. W jej ramach powstał Globalny Plan Dekady, który zakłada, że należy stworzyć taki system transportu drogowego, który będzie akceptował błędy człowieka. Nacisk

# Trzeba zapobiegać i łagodzić skutki wypadków

Utworzono: wtorek, 05, maj 2015 12:36 Ilona Hałucha

---

położony jest zatem na zarządzanie bezpieczeństwem, poprawę infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa pojazdów oraz ratownictwo medyczne. Nie oznacza to jednak zdjęcia odpowiedzialności z użytkowników dróg. Są oni zobowiązani do przestrzegania przepisów i takiego zachowania, aby minimalizować możliwość wyrządzenia szkody sobie lub innym.

Ilona Hałucha  
(na podstawie informacji ETSC, KE, NCAP)