

WHO: ryzyko wypadków większe wśród... biednych

Utworzono: środa, 28, październik 2015 12:07



Każdego roku około 1,25 mln osób na świecie ginie w wypadkach drogowych. Ponadto, kilkadziesiąt milionów (20 - 50 mln) innych osób zostaje rannych i często niepełnosprawnych. Badania, które przeprowadzono kilka lat temu wskazują, że wypadki drogowe kosztują około 3 proc. PKB lub nawet 5 proc. w przypadku krajów o niskich i średnich dochodach.

Najbardziej zagrożeni są mieszkańcy afrykańskich krajów o niskich i średnich dochodach. Tam śmiertelność w wypadkach jest największa. Ale nawet w krajach rozwiniętych większe ryzyko ponoszą ludzie o niższym statusie społeczno-ekonomicznym. Gina najczęściej osoby między 15 a 44 rokiem życia. Przeważnie są to mężczyźni, którzy stanowią $\frac{3}{4}$ ofiar śmiertelnych. Wśród młodych osób, w wieku 15-29 lat, wypadki drogowe są główną przyczyną zgonów!

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych stabilizuje się, pomimo że gwałtownie wzrasta liczba pojazdów oraz ludzi. W ciągu ostatnich trzech lat 79 krajów odnotowało spadek liczby ofiar, natomiast 68 – wzrost. Kraje, które odniosły największy sukces, osiągnęły go dzięki lepszym przepisom, ich egzekwowaniu oraz poprawie bezpieczeństwa dróg i pojazdów.

- Idziemy w dobrym kierunku – stwierdziła Margaret Chan, dyrektor generalny WHO.
- Strategie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego pomagają ratować życie, ale tempo tych zmian jest zbyt wolne.

Lata 2011-2020 to, ogłoszona przez ONZ, Dekada Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Szacuje się, że bez podjęcia odpowiednich kroków, wypadki drogowe mogą stać się siódmą główną przyczyną zgonów już w 2030 roku.

[„Globalny raport na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego 2015”](#) WHO prezentuje informacje zebrane w 180 krajach. Jest trzecim z serii, oficjalnym narzędziem do monitoringu Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Raport wskazuje, że użytkownicy dróg na świecie są nierównomiernie chronieni. Ryzyko śmierci w wypadku w dużej części zależy od tego, gdzie się żyje i jak się porusza. Duża różnica występuje między bogatymi i biednymi częściami świata. W krajach o niskich i średnich dochodach dochodzi do 90 proc. zgonów, mimo posiadania zaledwie 54 proc. ogółu pojazdów.

WHO: ryzyko wypadków większe wśród... biednych

Utworzono: środa, 28, październik 2015 12:07

WHO stwierdza, że większej uwagi wymagają niechronieni uczestnicy ruchu oraz bezpieczeństwo pojazdów.

Szczególnie narażeni są motocykliści – stanowią aż 23 proc. ofiar w ruchu drogowym. W wielu regionach ten problem narasta. W obu Amerykach odsetek zgonów wśród motocyklistów wzrósł z 15 do 20 proc. w latach 2010-2013. Z kolei w Azji Południowo-Wschodniej i Zachodnim Pacyfiku motocykliści stanowią około 1/3 ofiar.

W grupie najmniej chronionej znajdują się też piesi i rowerzyści (22 i 4 proc. zgonów). – Decydenci muszą przemyśleć założenia polityki transportowej – powiedział dr Etienne Krug, dyrektor jednego z departamentów WHO. – Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów wymaga skupienia się na podziale drogi dla nich i pojazdów. Jeśli spacerowanie i jazda na rowerze będą bezpieczne, poprawi się aktywność fizyczna, stan powietrza i jakość życia w miastach.

W sprawozdaniu stwierdzono również, że samochody sprzedawane w 80 proc. krajów na świecie nie spełniają podstawowych wymogów bezpieczeństwa. Szczególnie w krajach o niskich i średnich dochodach, gdzie w 2014 roku wyprodukowano połowę z 67 mln nowych aut.

Raport w liczbach

105 państw ma dobre prawo dotyczące stosowania pasów bezpieczeństwa, obejmujące wszystkich pasażerów

47 państw ma właściwe ograniczenia prędkości w obszarze zabudowanym (50 km/h) i plany związane z dalszą redukcją

34 państwa mają odpowiednie przepisy dotyczące dozwolonego stężenia alkoholu we krwi (g/dl)

44 kraje mają przepisy dotyczące kasków i standardy ich wytwarzania

w 52 krajach jest obowiązek przewożenia dzieci fotelikach dostosowanych do wieku, wzrostu i przepisy ograniczające możliwość ich przewożenia na przednim siedzeniu pojazdu

WHO jak mantrę powtarza, że wypadkom drogowym można zapobiegać, choć temat przez lata był pomijany i lekceważony. Odpowiedzialność za to składa na rządy, które powinny podejmować kompleksowe i międzysektorowe działania obejmujące bezpieczeństwo infrastruktury drogowej, pojazdów i samych użytkowników. Skuteczność tych działań ma zapewnić odpowiednie projektowanie, planowanie transportu i zagospodarowanie przestrzenne oraz poprawa bezpieczeństwa pojazdów i ratownictwa medycznego. Równie ważne są wszelkie interwencje skierowane do użytkowników: ustanawianie i egzekwowanie prawa oraz edukacja i podnoszenie społecznej świadomości.

Nie zmieniają się też główne czynniki ryzyka, czyli prędkość, alkohol, kaski dla motocyklistów, pasy i foteliki, rozproszenie uwagi.

WHO: ryzyko wypadków większe wśród... biednych

Utworzono: środa, 28, październik 2015 12:07

Prędkość jest związana zarówno z samym prawdopodobieństwem wystąpienia wypadku, jak i ciężkością jego skutków. Ryzyko zgonu dorosłego pieszego wynosi do 20 proc., jeśli zostanie potrącony przy prędkości do 50 km/h, lub 60 proc., jeśli prędkość wzrośnie do 80 km/h. Dlatego zalecane jest ograniczanie prędkości do bezpiecznych 30 km/h wszędzie tam, gdzie występuje dużo pieszych, na osiedlach, w pobliżu szkół itd.

Ryzyko spowodowania wypadku po spożyciu alkoholu znacznie wzrasta przy stężeniu we krwi już około 0,04 g/dl. Kontrole trzeźwości ograniczają liczbę wypadków związanych z alkoholem o około 20 proc. i są bardzo opłacalne (duża korzyść przy stosunkowo małym koszcie). Najbardziej zagrożeni w wypadkach z alkoholem są młodzi kierowcy, dlatego powinny ich obejmować surowsze przepisy (dopuszczalne stężenie we krwi do 0,02 g/dl).

Korzystanie z kasku podczas jazdy na motocyklu pomaga zmniejszyć ryzyko śmierci o prawie 40 proc. i poważnych obrażeń o ponad 70 proc. Konieczne jest zatem skuteczne egzekwowanie tego prawa oraz spełnianie przez kaski standardów bezpieczeństwa.

Pasy zmniejszają ryzyko zgonu w wypadku o 40-50 proc. na przednim i 25-75 proc. na tylnym siedzeniu pojazdu. Wprowadzenie przepisów nakładających obowiązek zapinania pasów okazało się bardzo skuteczne. Ponadto, prawidłowo montowane i stosowane foteliki samochodowe zmniejszają ryzyko zgonu wśród niemowląt o około 70 proc. i 54-80 proc. wśród małych dzieci.

Rozproszenie uwagi jest stosunkowo „najmłodszym” czynnikiem ryzyka wypadków drogowych, a karierę robi dzięki wszechobecnym telefonom komórkowym. Kierowcy, którzy używają telefonów podczas jazdy wolniej reagują na bodźce, nie trzymają się swojego pasa ruchu i nie zachowują odpowiedniej odległości od innych pojazdów. Korzystanie z telefonu czterokrotnie podnosi ryzyko wypadku, a zestawy głośnomówiące nie są wiele bezpieczniejsze od urządzenia trzymanego w ręce. Wciąż mało jest przebadanych i skutecznych sposobów na powstrzymywanie kierowców od korzystania z telefonów w samochodach, ale działania, które muszą być podejmowane to: odpowiednia legislacja, prowadzenie kampanii informacyjnych i regularne zbieranie danych na temat rozpraszania uwagi kierowców.

Źródło: WHO

Tł. IH