



W ubiegłym roku życie na drogach UE straciło 26 tys. osób, czyli o 5,5 tys. mniej niż w roku 2010. Nie odnotowano jednak poprawy na poziomie UE w stosunku do 2014 r. Komisja Europejska szacuje, że na unijnych drogach 135 tys. osób odniosło poważne obrażenia. Koszty społeczne (rehabilitacja, opieka zdrowotna, szkody materialne itp.) rannych i ofiar śmiertelnych na drogach wynoszą co najmniej 100 mld euro.

- Każda śmierć lub poważne obrażenie to o jedną ofiarę za dużo - stwierdziła komisarz UE ds. transportu, Violeta Bulc. - W ciągu ostatnich dziesięcioleci osiągnęliśmy już imponujące wyniki w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, jednak obecna stagnacja jest alarmująca. Jeżeli Europa ma osiągnąć swój cel, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r., wiele pozostaje jeszcze do zrobienia. Zachęcam państwa członkowskie do wzmożenia wysiłków w egzekwowaniu prawa i prowadzeniu kampanii informacyjnych. Ma to może swój koszt, lecz jest on nieznacznym w porównaniu z 100 mld euro kosztów społecznych związanych z wypadkami śmiertelnymi i obrażeniami.

- Technologia i innowacja mają coraz większy wpływ na przyszłość bezpieczeństwa drogowego - dodała Violeta Bulc. - Zautomatyzowane i inteligentne pojazdy mogą na przykład w znacznym stopniu przyczyniać się do zapobiegania wypadkom w perspektywie średnio- i długoterminowej. Dokładamy wszelkich starań, aby wprowadzić w tym zakresie odpowiednie ramy prawne.

Średni współczynnik śmiertelności UE w 2015 r. wynosił 51,5 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców i nie zmienił się przez ostatnie dwa lata. Do tego spowolnienia, które następuje po znacznym spadku wynoszącym 8 proc. w latach 2012 i 2013, przyczyniło się kilka czynników, takich jak np. większa liczba wypadków z udziałem niechronionych i zmotoryzowanych użytkowników dróg

KE: potrzeba więcej działań na rzecz brd

Utworzono: poniedziałek, 04, kwiecień 2016 10:00

w miastach.

Ze statystyk dla poszczególnych krajów wynika, że liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych jest nadal bardzo zróżnicowana w całej UE, chociaż różnica ta zmniejsza się co roku.

Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców – wstępne dane statystyczne dla poszczególnych państw członkowskich za 2015 r.

	2010	2014	2015	2014 - 2015	2010 - 2015
Belgia	77	65	67	4 %	-10 %
Bułgaria	105	91	95	4 %	-12 %
Czechy	77	65	70	7 %	-8 %
Dania	46	32	30	-8 %	-35 %
Niemcy	45	42	43	3 %	-5 %
Estonia	59	59	50	-15 %	-16 %
Irlandia	47	42	36	-15 %	-22 %
Grecja	112	73	74	2 %	-36 %
Hiszpania	53	36	36	0 %	-32 %
Francja	64	53	54	2 %	-13 %
Chorwacja	99	73	82	13 %	-18 %
Włochy	70	56	56	1 %	-17 %
Cypr	73	52	66	27 %	-5 %
Łotwa	103	106	94	-11 %	-14 %
Litwa	95	91	82	-10 %	-19 %
Luksemburg	64	64	58	-9 %	0 %
Węgry	74	63	66	3 %	-13 %
Malta	36	24	26	10 %	-27 %
Holandia	32	28	28	0 %	-12 %
Austria	66	51	56	10 %	-14 %
Polska	102	84	77	-8 %	-25 %
Portugalia	80	61	60	-2 %	-33 %
Rumunia	117	91	95	4 %	-21 %
Słowenia	67	52	58	11 %	-13 %
Słowacja	65	48	51	6 %	-22 %
Finlandia	51	42	48	15 %	-3 %
Szwecja	28	28	27	-2 %	0 %
Wielka Brytania	30	29	29	-1 %	-4 %
UE	63	51	51,5	1 %	-17 %

W Polsce, choć spadek liczby ofiar jest widoczny (-8 pkt proc. w latach 2014-2015 i -25 pkt proc. w latach 2010-2015), wciąż jest to jedna z najwyższych wartości w Europie. Więcej ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w 2015 roku odnotowano tylko w Bułgarii, Chorwacji, Łotwie, Litwie i Rumunii.

Aby osiągnąć strategiczny cel UE, jakim jest obniżenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w okresie od 2010 do 2020 r., konieczne jest podjęcie

dodatkowych działań. Większość codziennych działań jest realizowana na szczeblu krajowym i lokalnym: egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, rozwój i utrzymanie infrastruktury, ale także kampanie edukacyjne i informacyjne. Komisja Europejska włącza się np. poprzez przyjmowanie przepisów umożliwiających transgraniczne egzekwowanie wykroczeń drogowych lub poprzez określanie technicznych norm bezpieczeństwa dla infrastruktury i pojazdów. Komisja aktywnie monitoruje sytuację, zachęca państwa członkowskie do poprawy sytuacji i pomaga im w tym poprzez wymianę danych, wiedzy i doświadczeń, a także dzielenie się najlepszymi praktykami.

Przełom technologiczny, jaki dokonał się w ostatnim dziesięcioleciu, znacznie poprawił bezpieczeństwo pojazdów. Aby utorować drogę do automatyzacji i lepszego zarządzania ruchem, Komisja zamierza w drugiej połowie 2016 r. opracować centralny plan wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych (ITS), umożliwiających dwukierunkową komunikację między pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą drogową. Systemy takie pozwalają pojazdom wzajemnie się ostrzegać bezpośrednio (np. w przypadku nagłego hamowania) lub za pośrednictwem infrastruktury (np. planowane roboty drogowe).

Źródło: KE