Mniej ofiar wypadków w Europie

Utworzono: wtorek, 11, kwiecień 2017 10:36



Opublikowane przez Komisję Europejską statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują, że liczba ofiar śmiertelnych, odnotowanych w zeszłym roku w całej UE, spadła o 2 proc. W 2016 roku na unijnych drogach śmierć poniosło 25,5 tys. osób, tj. o 600 mniej niż w roku 2015 i 6 tys. mniej niż w roku 2010. Według szacunków Komisji 135 tys. osób odniosło poważne obrażenia na drogach.

Mimo to, europejskie drogi wciąż są najbezpieczniejsze na świecie – w 2016 roku w UE odnotowano 50 ofiar śmiertelnych wypadków na milion mieszkańców, podczas gdy na świecie liczba ta wynosi 174 na milion mieszkańców, czyli ponad 3 razy więcej.

Po dwóch latach stagnacji w 2016 roku powróciła pozytywna tendencja spadkowa, a w ciągu ostatnich sześciu lat liczba śmiertelnych wypadków na drogach zmniejszyła się o 19 proc. Choć tempo zmian jest zachęcające, może jednak być niewystarczające, aby umożliwić Unii osiągnięcie celu, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w latach 2010-2020. Wymagane są dalsze starania wszystkich zainteresowanych stron, a zwłaszcza władz krajowych i lokalnych, które na co dzień realizują większość działań takich jak egzekwowanie i zwiększanie świadomości.

- Dane statystyczne świadczą o poprawie sytuacji i są pozytywnym punktem wyjścia do dalszych działań – powiedziała komisarz ds. transportu Violeta Bulc. - Jednak najbardziej mnie martwią nie liczby, ale ofiary wypadków i ich rodziny. Tylko dzisiaj na unijnych drogach zginie kolejnych 70 osób, a pięciokrotnie więcej dozna poważnych obrażeń! Zwracam się do wszystkich zainteresowanych stron o zwiększenie starań, tak abyśmy mogli osiągnąć cel zakładający zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych na drogach w latach 2010-2020.

Phoca PDF

Prawdopodobieństwo utraty życia w wypadku drogowym jest różne w poszczególnych państwach członkowskich. Choć co roku różnice te coraz bardziej się niwelują, to wciąż mieszkańcy państw członkowskich, w których odnotowuje się najwyższe statystyki ofiar śmiertelnych, są ponad trzykrotnie bardziej narażeni na utratę życia w wypadku drogowym niż osoby mieszkające w krajach o najniższych wskaźnikach w tym zakresie.

***

Większość państw UE poprawia swoje statystyki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, wciąż jednak istnieje duża różnica między nimi. W 2016 roku krajami o najniższej śmiertelności na milion mieszkańców były: Szwecja (27), Wielka Brytania (28), Holandia (33), Hiszpania (37), Dania (37), Niemcy (39) i Irlandia (40). Po drugiej stronie, z najwyższą śmiertelnością, znajdują się: Bułgaria (99), Rumunia (97), Łotwa (80) i Polska (79). Natomiast wśród krajów, które odnotowały największy spadek liczby ofiar w latach 2015-2016, znalazły się: Litwa (22 proc.), Łotwa (16 proc.) i Republika Czeska (16 proc.).

2016 rok był drugim z rzędu, kiedy żadne państwo członkowskie nie odnotowało wskaźnika śmiertelności ponad 100 zgonów na milion mieszkańców, a zdecydowana większość odnotowała poniżej 80 zgonów na milion mieszkańców. Ponadto niemal połowa osiągnęła najlepsze wyniki w zakresie brd.

Najbardziej narażeni użytkownicy

Największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowuje się wśród kierowców i pasażerów samochodów (46 proc.). Niechronieni użytkownicy, a więc piesi, rowerzyści i motocykliści łącznie, stanowią taki sam procent ofiar i są szczególnie narażeni w miastach. 21 proc. zgonów dotyczy pieszych i niestety ta liczba zmniejsza się wolniej niż inne (11 proc. od 2010 roku, w porównaniu z 19-proc. ogólnym spadkiem). Wśród rowerzystów odnotowano 8-proc. śmiertelność , a wśród motocyklistów 14 proc. Ogólnie śmiertelność niechronionych użytkowników dróg zmniejszyła się znacznie mniej niż wszystkich uczestników ruchu.

Dużo więcej niż zgonów odnotowuje się ofiar poważnie rannych, często z trwałymi obrażeniami i niepełno sprawnościami. Poważne urazy są nie tylko powszechniejsze, ale także często kosztowniejsze dla społeczeństwa ze względu na konieczność długoterminowej rehabilitacji i opieki zdrowotnej. Szczególnie narażeni na tego typu obrażenia są znowu niechronieni uczestnicy ruchu.

Począwszy od 2015 roku, państwa członkowskie zaczęły przekazywać dane o poważnych obrażeniach w oparciu o nową, wspólną definicję opartą na normach medycznych (Międzynarodowa Skala Urazów MAIS). W listopadzie 2016 roku Komisja Europejska opublikowała dane na ten temat z 16 krajów członkowskich: Belgii, Republiki Czeskiej, Niemiec, Hiszpanii, Irlandii, Francji, Włoch, Cypru, Holandii, Austrii, Polski, Portugalii, Słowenii, Finlandii, Szwecji i Zjednoczonego Królestwa, w których mieszka około 80 proc. ludności UE. Na podstawie tych danych szacuje się, że około 135 tys. osób zostało poważnie rannych na drogach UE (około 5 razy więcej niż ofiar śmiertelnych). W większości są to piesi, rowerzyści,

Phoca PDF

motocykliści i osoby starsze. Ich udział największy jest w miastach.

Co UE robi, aby poprawić bezpieczeństwo?
UE stworzyła ogólne ramy poprawy bezpieczeństwa na drogach z prawodawstwem i zaleceniami, na przykład poprzez wprowadzenie minimalnych wymogów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem sieci transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) oraz wymogów technicznych w zakresie bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych. Ponadto uchwalono transgraniczną dyrektywę w sprawie karania kierowców za wykroczenia popełniane za granicą oraz nowe przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów w celu zmniejszenia liczby wypadków drogowych spowodowanych awariami technicznymi.

W 2015 roku osiągnięto kolejny krok w kierunku bezpieczeństwa drogowego dzięki porozumieniu w sprawie wdrażania innowacyjnych technologii, które mogą uratować życie. Od marca 2018 roku wszystkie nowe pojazdy muszą być wyposażone w system eCall. ECall automatycznie wybierze numer alarmowy 112 w przypadku poważnego wypadku drogowego i przekaże informacje o lokalizacji pojazdu do służb ratunkowych. ECall redukuje czas reakcji służb ratowniczych nawet o 50% na wsi i 40% na obszarach miejskich. Szacuje się, że eCall może zmniejszyć liczbę zgonów o co najmniej 4% i liczbę poważnych urazów o 6%.

Bieżące inicjatywy:
1) Prawdopodobnie są zmiany w sprawie wymogów szkoleniowych dla kierowców zawodowych. Główne nowości to modernizacja szkolenia, podkreślająca na przykład ochronę niechronionych użytkowników dróg i optymalizację zużycia paliwa, a także lepsze uznanie szkoleń w innym państwie członkowskim.
2) Trwają prace nad przeglądem dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury w celu zbadania możliwych szerszych korzyści wynikających z dyrektywy, np. dodatkowa ochrona dla niechronionych użytkowników dróg; aktywne identyfikowanie niebezpiecznych odcinków dróg, wspieranie zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy.
3) Istniejące prawodawstwo jest regularnie monitorowane przez kontrole transpozycji, oceny, sprawozdania z wdrażania oraz w dialogu z państwami członkowskimi przede wszystkim w ramach grup ekspertów i komisji. Bezpieczeństwo drogowe jest przedmiotem dyskusji nad innowacyjnymi technologiami, które mają ogromny potencjał.
4) Ogólne rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa określa systemy, w które pojazdy muszą być wyposażone, aby mogły być sprzedawane na rynku UE. 12 grudnia Komisja opublikowała listę 19 technologii, które mogłyby stać się obowiązkowe w odniesieniu do nowych pojazdów w następnej aktualizacji unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Technologie na liście o dużym potencjale ratowania życia obejmują m.in. automatyczny system hamowania awaryjnego, inteligentne wspomaganie prędkości i pasy bezpieczeństwa na wszystkich fotelach.
5) Komisja Europejska przyjęła też Europejską Strategię w sprawie współpracy ITS, która ma umożliwić wprowadzenie pojazdów komunikujących się między sobą i infrastrukturą drogową UE od 2019 roku. Jest to związane również z pracami nad

Phoca PDF

pojazdami autonomicznymi.

Źródło: KE
Tł. IH

Phoca PDF