

Niebezpieczne polskie drogi

Utworzono: poniedziałek, 06, maj 2019 11:38 Ilona Hałucha



W ubiegłym roku w Polsce zginęło w wypadkach drogowych 76 osób na milion mieszkańców – o 2 proc. więcej niż przed rokiem. To czyni polskie drogi jednymi z najniebezpieczniejszych w Unii Europejskiej. Koszty wypadków sięgają nawet 52 mld zł rocznie. Konieczna jest nie tylko edukacja kierowców, lecz także skuteczne odstraszenie – mandaty w Polsce należą do najniższych w Europie – podkreśla Adam Sobieraj z Fundacji Drogi Mazowsza.

- Mazowsze traci 4,5 mld zł w wyniku tego, że dochodzi do wypadków drogowych. 52 mld zł to koszt wypadków w całym kraju. Dla porównania program 500+ kosztuje nas 25 mld zł, a piątka Kaczyńskiego będzie kosztowała 40 mld zł. Nikt nie protestuje, że 52 mld zł wydajemy na wypadki, natomiast większość osób krzyczy, że pakiet socjalny jest za drogi. Nie zauważamy wydatków, które sami generujemy jako uczestnicy ruchu drogowego. Ubezpieczyciele pokrywają z tego raptem 8 mld zł, reszta jest z naszej kieszeni – przekonuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Adam Sobieraj z Fundacji Drogi Mazowsza.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2018 roku doszło w Polsce do 31,6 tys. wypadków drogowych, w których zginęło 2,8 tys. osób.

Polskie drogi należą do jednych z najniebezpieczniejszych w UE. Dane Komisji Europejskiej wskazują, że w ubiegłym roku w wypadkach drogowych ginęło w naszym kraju średnio 76 osób na milion mieszkańców. Pod tym względem wyprzedza nas tylko Rumunia (96 zabitych), Bułgaria (88), Łotwa (78) i Chorwacja (77). Poza Łotwą wszystkie te kraje zmniejszyły jednak liczbę ofiar śmiertelnych. Polska zanotowała jednak niewielki wzrost (o 2 proc.).

Niebezpieczne polskie drogi

Utworzono: poniedziałek, 06, maj 2019 11:38 Ilona Hałucha

- Jeśli wzrośnie statystyka, to nie mówmy o tym, że to jest wahnięcie, tylko zrobmy wszystko, aby wizja zero, o której wszyscy mówią, była naprawdę realna. Dziś w Polsce na pewno nie jest ona realna - ocenia Adam Sobieraj.

Inicjatywa „Wizja zero” ma na celu sukcesywnie zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. W realizacji założeń mogłoby pomóc np. wprowadzanie w miastach specjalnych stref z dopuszczalną maksymalną prędkością 30 km/h. Zdjęcie nogi z gazu znacznie poprawiłoby bezpieczeństwo. O ile zderzenie pieszego lub rowerzysty z pojazdem jadącym 30 km/h daje nawet 90 proc. szans na przeżycie, o tyle przy prędkości 70 km/h spada do zaledwie 5 proc. Problemem jest też nieprzestrzeżenie przez kierowców ograniczeń prędkości.

- Musimy nauczyć kierowców jeździć z prędkością 50 km/h. Do tego jest nam potrzebna dobra infrastruktura, która wymusi tę prędkość, policja, która wymusi przestrzeganie tego, oraz edukacja. Te 50 km/h nie jest po to, żeby utrudnić życie kierowcy. Aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprzez przepisy, tak naprawdę trzeba je kompleksowo przeanalizować i porównać z innymi krajami - mówi Sobieraj.

W Polsce brakuje też skutecznie odstrasżających kar za przewinienia, bo mandaty opiewają na kilkaset złotych. W wielu krajach na Zachodzie wysokość mandatów jest uzależniona od stanu portfela. W państwach skandynawskich za niektóre wykroczenia nie ma górnej granicy grzywny dla kierowców, w Polsce można dostać maksymalnie 5 tys. zł.

- Perspektywa, że można dostać nie 100 zł, a 100 euro mandatu, nie 500 zł za potrącenie pieszego, a 5 tys. czy 50 tys. zł, na pewno zredukuje pewną liczbę wypadków z punktu widzenia ekonomicznego - przekonuje Adam Sobieraj. - Tak było w przypadku pijaństwa na drodze. Świadomość konsekwencji jazdy po alkoholu jest duża, w związku z tym wypadki z udziałem osób będących pod wpływem stanowią raptem kilka procent [8,8 proc. w 2018 roku - red.].

Zdaniem eksperta przykładem może być Słowacja, której udało się w ostatnich latach znacznie ograniczyć liczbę ofiar wypadków drogowych. Obniżono tam prędkość w miastach i przyjęto nowe przepisy ruchu drogowego. Podniesiono również kary za ich naruszenia. Wprowadzono podwyżki dla policjantów, aby zminimalizować ryzyko korupcji. Wprowadzono też wytyczne dla miast, jak skuteczniej zadbać o bezpieczeństwo. W Polsce problemem jest brak współpracy między instytucjami.

- Osobno policja, osobno Inspekcja Transportu Drogowego, osobno ministerstwa, osobno samorządy - większa współpraca na pewno przyniosłaby dużo lepszy efekt - przekonuje Sobieraj.

Kiedy w 2015 roku zlikwidowano możliwość kontroli drogowej przez samorządy, liczba wypadków wzrosła. Tylko faktycznie nakładane kary mogą spowodować, że kierowcy będą bardziej uważni.

- Przed wyborami w 2015 roku zlikwidowano możliwość kontroli drogowej przez

Niebezpieczne polskie drogi

Utworzono: poniedziałek, 06, maj 2019 11:38 Ilona Hałucha

samorządy i skutek jest taki, że po roku czy dwóch mamy wzrost wypadków, ponieważ kierowcy przestali na danych skrzyżowaniach przestrzegać prędkości – podkreśla ekspert Fundacji Drogi Mazowsza. – Weźmy przykład Poznania, gdzie w ciągu 3 miesięcy tego roku sfotografowano milion kierowców, którzy przekroczyli prędkość, ale nie można im wysłać mandatu, bo nie jest to w gestii władz samorządowych. Nie można bezpieczeństwa ruchu drogowego traktować jak wabik wyborczy.

Źródło: Newseria