Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 2011-2020 – nadzieje i oczekiwania (III)

Utworzono: poniedziałek, 31, maj 2010 08:20 Richard E. Allsop



W ramach przygotowań do opracowania czwartego programu działań dyrekcja DG-TREN zorganizowała konsultacje publiczne na szeroką skalę z wykorzystaniem Internetu oraz serię sześciu tematycznych warsztatów. Rezultaty obydwu tych działań zostały podsumowane w dokumencie roboczym [I5], który powstał jako materiał informacyjny przeznaczony na dużą, a co za tym idzie, raczej sformalizowaną jednodniową konferencję dla interesariuszy, która odbyła się w grudniu 2009.

Kwestie do uwzględnienia w związku z nowym programem działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020

Podejście przyjęte przez DG-TREN

Celem konsultacji przez Internet było zidentyfikowanie kluczowych problemów do rozwiązania i działań priorytetowych, jakie powinny znaleźć się w czwartym programie. Otrzymano około 270 odpowiedzi od organizacji sektora publicznego i prywatnego oraz około 230 od osób indywidualnych. Jednak rozkład respondentów wśród państw członkowskich był daleki od jednolitości: jedna czwarta odpowiedzi pochodziła z Wielkiej Brytanii, druga z Niemiec, Belgii i Austrii, jedna na 12 spoza UE, a pięć państw członkowskich udzieliło po jednej odpowiedzi, tak więc pozostałych 18 państw członkowskich dało średnio jedynie po 10 odpowiedzi.

W odbiorze większości respondentów bezpieczeństwo użytkowników samochodów poprawiło się w stosunku do sytuacji sprzed 10 lat, natomiast zmalało bezpieczeństwo użytkowników jednośladów. Bezpieczeństwo pieszych było mniej więcej podzielone na równe części jako wyższe i niższe. Nie zaskoczyły odpowiedzi dotyczące problemów bezpieczeństwa, działań w obszarze infrastruktury, edukacji użytkowników ruchu i ich zachowania, nadzoru na ruchem drogowym i bezpieczeństwa pojazdów. Uzyskane odpowiedzi były generalnie zgodne ze

Phoca PDF

stanowiskiem, jakie zarysowało się już przed rokiem 2005. Na poziomie UE jako priorytety traktowano ustanowienie celu na rok 2020, harmonizację przepisów i standardów drogowych, zwiększenie akceptacji rynkowej dla nowych technologii, finansowanie działalności na rzecz poprawy brd, legislacja tam, gdzie to zasadne i wsparcie dla badań naukowych.

Jeśli chodzi o instytucjonalne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego, respondenci zwrócili uwagę na brak woli politycznej do potraktowania bezpieczeństwa ruchu drogowego jako priorytetu, alokowania zasobów na ten cel i do wprowadzenia potencjalnie niepopularnych regulacji. Brak informacji, szczególnie na temat liczby i ciężkości obrażeń, skali korzystania z ruchu drogowego i wynikającego z tego narażenia na niebezpieczeństwo to według respondentów elementy utrudniające monitoring i ewaluację skuteczności polityki brd i podejmowanych działań.

Seria sześciu warsztatów tematycznych w zasadzie potwierdziła wcześniejszy konsensus, przy czym na każdym z nich zgłaszano nowe zagadnienia lub przedstawiano znane zagadnienia w nowym świetle. Przykłady podane są pod poszczególnymi tematami przewodnimi.

Niechronieni użytkownicy dróg - UE powinna skorzystać ze swoich możliwości i zachęcać podmioty wyższego szczebla do promowania brd, stworzyć kadrę wsparcia profesjonalnego i pomóc w budowaniu zdolności w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. UE powinna opracować i zapewnić przyjęcie wspólnej definicji ciężkich obrażeń i finansować zbieranie danych o ryzyku tam, gdzie to konieczne. Powinna również ograniczyć wskaźnik mocy do wagi dla silnikowych jednośladów.

Technologia bezpieczeństwa pojazdów i zarządzanie - potrzebny jest system monitorowania i utrzymywania przez cykl życia nowoczesnych pojazdów wbudowanego w nie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, szczególnie w formie zaawansowanej technologii, której stan nie jest wykrywalny przez użytkownika i powinien być monitorowany na poziomie poszczególnych pojazdów. Istnieje potrzeba ochrony działań na rzecz poprawy brd przed ich zaniedbaniem na rzecz ochrony środowiska. W raporcie z przebiegu warsztatów brakuje natomiast wzmianki o potrzebie jak najszybszego wbudowania w samochodach rozwiązań chroniących pieszych, na poziomie podobnym do ochrony osób wewnątrz pojazdu (zależnie od możliwości i kosztów).

Ekonomia bezpieczeństwa ruchu drogowego - potrzebna jest mapa drogowa wskazująca kierunek osiągnięcia internalizacji kosztów zewnętrznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, a przyjęcie podejścia opartego o skłonność do zapłaty powinno zostać przyjęte jako najlepsze podejście, pozwalające na oszacowanie tych kosztów wypadków drogowych, na które nie ma ceny rynkowej.

Bezpieczniejsza jazda w UE dzięki szkoleniom, edukacji i nadzorowi nad ruchem - proces uczenia się, zdobywania umiejętności dojrzałego kierowcy i ich

Phoca PDF

utrzymania przez całe życie powinien być dłuższy i bardziej pogłębiony przy pomocy zharmonizowanych kwalifikacji instruktorów. Należy wprowadzić zharmonizowane systemy punktów karnych.

Bezpieczeństwo na drogach nie będących autostradami i na drogach zamiejskich w Europie - potrzebna jest lepsza współpraca pomiędzy producentami pojazdów i zarządcami dróg w celu osiągnięcia bezpiecznych warunków jazdy na całej sieci drogowej.

Komunikacja na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego - można bardzo dużo osiągnąć poprzez wzmocnienie Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w działaniach na rzecz poszerzenia świadomości i wiedzy o problemach brd wśród decydentów i społeczeństwa.

Merytoryczny wkład ETSC

Podobnie jak w przypadku trzeciego programu działań, ETSC przyjęła rolę wiodącą przy tworzeniu czwartego programu działań, publikując [22] projekt treści tego programu. Plan ten omawia kluczowe, konkretne problemy i działania priorytetowe. Jednak na początek proponuje wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE oraz zestaw celów ilościowych do roku 2020. W planie zawarte są również instytucjonalne aspekty strategii brd.

Mając na uwadze fakt, że sukces programu zależy od dalekowzrocznej wizji, która generuje zmiany i do nich motywuje oraz trzymając się ducha Deklaracji Tylösand (Szwedzka Administracja Drogowa) [26], ETSC proponuje dla UE wizję: „Każdy obywatel posiada fundamentalne prawo do bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest odpowiedzialny za to bezpieczeństwo. Prawo i odpowiedzialność służą do ochrony obywateli przed utratą życia i zdrowia w ruchu drogowym”, a w skrócie jest to wizja następująca: „Bezpieczeństwo ruchu drogowego jako prawo i obowiązek wszystkich.”

Jako argumenty na rzecz tej wizji służą trzy cele ilościowe:

- zmniejszenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010-2020,
- zmniejszenie rocznej liczby osób poważnie rannych na drogach UE o co najmniej 40%* w okresie 2010-2020 - z jednoczesnym uwzględnieniem ogólnie uznanej trudności w zdefiniowaniu i rejestrowaniu poważnych obrażeń,
- zmniejszenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych wśród dzieci na drogach UE o co najmniej 60% w okresie 2010-2020.

Znaczenie, jakie przypisuje się celowi zmniejszenia liczby ofiar poważnie rannych bierze się z obawy, że wiele uwagi poświęca się zmniejszeniu ofiar śmiertelnych, co jest zrozumiałe, ale może prowadzić do zaniedbania problemu ofiar rannych, przy czym skutki poważnych obrażeń są porównywalne lub może nawet gorsze niż śmierć i żałoba.

Phoca PDF

Na poziomie instytucjonalnym plan zakłada, że UE powinna budować wolę polityczną na rzecz brd, mianować ambasadora bezpieczeństwa ruchu drogowego, powołać grupę zadaniową brd podlegającą wszystkim właściwym Komisarzom i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako rozwinięcie i wzmocnienie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, naciskać na przyjęcie krajowych celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i planów działań w państwach członkowskich oraz skoncentrować uwagę na tych częściach UE, gdzie występuje niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Konkretne problemy i proponowane do nich działania w większości pokrywają się z poprzednim stanowiskiem ETSC. Dodatkowo ETSC jest zwolennikiem:

- rozważenia możliwości podjęcia dyrektywy w sprawie standardów reklamy, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- zintegrowanego zarządzania prędkością i jazdą pod wpływem alkoholu jako elementu działań BHP,
- opracowania dobrych praktyk i współpracy w UE w dziedzinie opieki nad rannymi ofiarami wypadków drogowych,
- monitorowania obrażeń doznanych przez pieszych w zderzeniu z pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem krawędzi czołowej maski ocenianej w testach EuroNCAP.

prof. dr hab. inż. Richard E. Allsop
Centre for Transport Studiem
University College London

* Propozycja w planie to 20%, jednak ETSC podniosła tę liczbę do 40% w świetle dowodów zebranych w programie PIN [23], a mianowicie, że średni procentowy wskaźnik redukcji poważnych obrażeń na drogach UE w ciągu ostatnich 10 lat był zbliżony do średniego wskaźnika redukcji ofiar śmiertelnych.

Literatura do tego materiały załączona została do części IV publikowanej 1 czerwca br.

Phoca PDF