

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

Utworzono: wtorek, 01, czerwiec 2010 07:30 Richard E. Allsop



To, co najbardziej różni podejście DG-TREN i ETSC to znaczenie celów ilościowych. Wcześniejszy konsensus pozwalał sądzić, że cele ilościowe do roku 2020 będą stanowiły element krytyczny czwartego planu działań, jednak wypowiedzi DG-TREN na ten temat wydają się mało zdecydowane. W związku z tym warto jest dobitnie powtórzyć powody, dla których ETSC uważa, że UE powinna przyjąć cele ilościowe.

Znaczenie celów ilościowych

ETSC opracowała listę kontrolną [22], która ma pomóc państwom członkowskim w przygotowaniu i wdrożeniu polityki brd. Listę tę w dużej części powtarza w formie bardziej zwężonej OECD/ITF [25]. Elementem zasadniczym obydwu list jest wyznaczenie trudnych, a jednocześnie możliwych do osiągnięcia celów ilościowych w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w założonym okresie; na ogół jest to 10 lat od daty przyjęcia celu i służy jako kamień milowy na drodze do ambitnej i długofalowej wizji zminimalizowania liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. Są to cele powstałe w kontekście strategii i planu, którego wdrożenie zapewni realizację celu, a nawet jego przekroczenie.

Sam proces ustanawiania celów już był tematem podejmowanym przez ETSC [20]. Rada zaleca:

- stosowanie danych historycznych do oszacowania możliwego do osiągnięcia zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w założonym okresie, przy kontynuacji istniejących działań poprawy brd, z uwzględnieniem przyszłych poziomów wielkości ruchu drogowego,
- realistyczną ocenę dalszej redukcji w założonym okresie, przy intensywnym wdrażaniu dodatkowych działań na tyle, na ile jest to zasadne, biorąc pod uwagę czas trwania strategii i plan jej wdrożenia.

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

Utworzono: wtorek, 01, czerwiec 2010 07:30 Richard E. Allsop

W ten sposób uzyskujemy cele, które są kwantyfikacją ambitnych celów zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych w tempie szybszym, niż można by sądzić na podstawie tendencji z przeszłości. Jest to zgodne z zaleceniami OECD/ITF [25].

ETSC zwróciła się z prośbą do wiodącego europejskiego eksperta od tego procesu, aby zastosował go do danych dla UE-25 za lata 1992-2008. Uzyskany wynik wskazywał, że kontynuacja obecnego poziomu działań poprawy może z dużym prawdopodobieństwem zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 33% w okresie 2010-2020, co zostałoby zwiększone do 40% dzięki dodatkowym działaniom dającym samodzielnie 11%*. Uwzględniając obietnice składane przez zwolenników powszechnie zachwalanych środków poprawy brd, można w sposób uzasadniony oczekiwać co najmniej 11% po wprowadzeniu dodatkowych środków, jeżeli ich wdrożenie będzie zintensyfikowane.

Właśnie z tego powodu ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010-2020.

Przeprowadzono podobne obliczenia dla śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem dzieci, które wskazują, że możliwe jest zmniejszenie tej liczby o około 50% w okresie 2010-2020 poprzez kontynuację istniejących działań poprawy brd; liczbę tę można by zwiększyć do 60% poprzez wprowadzenie dodatkowych działań, które samodzielnie pozwoliłyby uzyskać około 18%.

Fakt ten – wraz z danymi ETSC z programu PIN [24] wskazującymi na malejącą liczbę ofiar śmiertelnych wśród dzieci o co najmniej 2%, rocznie szybciej niż liczba wszystkich ofiar śmiertelnych w ciągu ostatniego dziesięciolecia oraz prognozy malejącego udziału dzieci w populacji UE – tłumaczy, dlaczego ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar śmiertelnych wśród dzieci na drogach UE o co najmniej 60% w okresie 2010-2020.

Prowadzony przez ETSC program PIN [23] również wskazuje, że w całej UE w ciągu ostatnich 10 lat roczna procentowa redukcja liczby osób zarejestrowanych jako poważnie ranne w wyniku wypadku drogowego (według różnych definicji i procedur rejestrowania stosowanych w państwach członkowskich) przebiega dosyć podobnie do redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

ETSC jest głęboko zaniepokojona faktem, że skutki odczuwane przez osoby, które na długo utraciły samodzielność w wyniku obrażeń odniesionych w wypadkach samochodowych oraz skutki odczuwane przez ich bliskich mogą być tak samo, a może nawet bardziej dotkliwe niż skutki śmierci i żałoby. Szacunkowy koszt społeczny poważnie rannych ofiar wypadku drogowego jest porównywalny z kosztem powstającym w wyniku wypadku śmiertelnego.

Właśnie z tego powodu ETSC jest zwolennikiem przyjęcia celu zmniejszenia rocznej liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych w UE o co najmniej 40% w okresie 2010-2020.

Ze względu na różnice pomiędzy państwami członkowskimi, jeśli chodzi o definicje i

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

Utworzono: wtorek, 01, czerwiec 2010 07:30 Richard E. Allsop

rejestrowanie ofiar poważnie rannych, ETSC zaleca:

- mierzenie postępu w realizacji celu zmniejszenia liczby ofiar poważnie rannych najpierw przez każde państwo członkowskie za pomocą jego własnej definicji i jednocześnie,
- opracowanie akceptowanej wspólnej definicji ofiar ciężko rannych i procedury ich rejestrowania, a następnie wdrożenie tych rozwiązań w całej UE, jako jednego z ważniejszych zadań czwartego programu działań.

Ostatnim ważnym źródłem informacji, które zadecydowało o przekonaniu ETSC, że w czwartym programie powinny zostać zawarte kwantyfikowane cele redukcji ofiar śmiertelnych i rannych, są dane statystyczne potwierdzające efekty realizacji przyjmowanych celów krajowych i wpływ, jaki mają one w odniesieniu do tempa zmniejszania liczby ofiar śmiertelnych w państwach członkowskich i innych krajach OECD.

Badania statystyczne wyraźnie wskazują, że wśród krajów, które systematycznie realizują politykę poprawy brd:

- przyjęcie celu ilościowego przez kraj, który wcześniej nie posiadał takiego celu, wiąże się z wyższą redukcją rocznej liczby ofiar śmiertelnych w pierwszych trzech latach po przyjęciu celu o ok. 15% [28],
- posiadanie celu ilościowego wiąże się ze średnioroczną procentową redukcją liczby ofiar śmiertelnych w całym założonym okresie i jest ona na ogół o 4%/rok wyższa [29].

To prawda, że dane te odnoszą się do wpływu, jaki miało przyjęcie narodowych celów w poszczególnych krajach, jednak organizacje członkowskie ETSC oraz jej eksperci są w przeważającej części zgodni, że istnienie ambitnego kwantyfikowanego celu UE na rok 2010 wzmocniło jego realizację i wolę polityczną do działania na rzecz zmniejszania zagrożenia dla zdrowia i życia na drogach państw członkowskich. Zwróciło to również uwagę na potrzebę ukierunkowania pomocy na rzecz tych krajów, szczególnie wśród nowych państw członkowskich, które borykają się z największymi wyzwaniami w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Właśnie z tego powodu ETSC uważa, że program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 powinien:

- nie tylko zachęcać każde państwo członkowskie do tworzenia jego własnej wizji, strategii i wdrożenia planu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przyjęcia własnych krajowych celów ilościowych,
- ale również przyjąć swoje własne ambitne, lecz możliwe do zrealizowania cele ilościowe zmniejszenia ofiar śmiertelnych i rannych w całej UE, aby w ten sposób stworzyć kontekst do przyjmowania przez kraje ich własnych celów, które podtrzymają duże oczekiwania zmniejszenia liczby ofiar tam, gdzie już są wysokie i podniosą te oczekiwania tam, gdzie na razie są one niższe.

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

Utworzono: wtorek, 01, czerwiec 2010 07:30 Richard E. Allsop

Pozostałe czynniki

OECD/ITF [25] opowiada się za przyjmowaniem ambitnych i wykonalnych celów ilościowych. W tym samym raporcie promuje się też podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego zwane „Bezpieczny system”. Polega ono na wykorzystaniu i wzmocnieniu wcześniejszych działań poprawy brd poprzez uwzględnienie wszystkich elementów systemu transportu drogowego w ujęciu holistycznym, tak aby nie dopuścić do oddziaływania sił opóźnienia lub przyśpieszenia, które mogą być na tyle mocne, że spowodują obrażenia śmiertelne lub ciężkie u użytkowników ruchu w trakcie kolizji. Do tego potrzebna jest wspólna odpowiedzialność zarządców dróg i ich użytkowników, wyrażona w nowych i wzmocnionych partnerstwach, które dążą do realizacji przyjętych celów. Można się spodziewać, że czwarty program działań powstanie pod znaczącym wpływem takiego sposobu myślenia i jego zastosowania.

Minęło już sporo czasu od kiedy Światowa Organizacja Zdrowia [30] we współpracy z Bankiem Światowym zwracała się do każdego kraju z pytaniem o potrzebę systematycznego rozwiązania problemu ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych, jako poważnego zagrożenia zdrowia publicznego. Zalecano podejście do tego zadania, które każdy kraj mógł dostosować do okoliczności. Niedawno Bank Światowy poprzez projekt Global Road Safety Facility określił [2] wytyczne dla krajów w sprawie dostosowania tego podejścia. Kilka studiów przypadków dobrych praktyk pochodzi z krajów Europy Północno-Zachodniej. Są to kraje o jednej z najniższych w UE rocznej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Jest też przykład Polski, który odnosi się szczególnie do krajów UE, gdzie wskaźniki te są najwyższe. Można się spodziewać, że czwarty program działań zachęci kraje UE, przy wiodącej i pomocnej roli samej Unii, do wspólnego działania w celu zmniejszenia różnic w poziomie zagrożenia dla użytkowników ruchu w Europie i zwiększenia wkładu, jaki Unia i jej państwa członkowskie mogą wnieść na rzecz zmniejszenia jeszcze większych różnic w poziomie zagrożenia dla użytkowników ruchu w różnych krajach, na różnych kontynentach świata.

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

* Redukcje wyrażone procentowo mnoży się, a nie dodaje.

Artykuł był przygotowany na Międzynarodowe Seminarium BRD GAMBIT 2010 (Politechnika Gdańska, 22-23 kwietnia 2010 r.) oraz publikowany w „Transport miejski i regionalny” (Nr 4, kwiecień 2010).

[Literatura \(PDF\)](#)