

Nie udało się uratować 6 tysięcy ludzi. Dlaczego?

Utworzono: poniedziałek, 05, grudzień 2011 08:54 Redakcja - edroga.pl



Na podstawie Białej księgi transportu, opublikowanej w 2001 roku, europejski parlament przygotował i przyjął program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zakładał on obniżenie liczby śmiertelnych wypadków na europejskich drogach o 50 procent do 2010 roku, a więc z 54 tys. do 27 tys. We wdrożeniu tego dokumentu przyjęto podejście, że spełnienie postawionego celu jest wspólnym obowiązkiem państw członkowskich nie tylko na poziomie unijnym i krajowym, ale też lokalnym, oraz prywatnych podmiotów gospodarczych (m.in. producentów pojazdów, firm transportowych, operatorów dróg) i indywidualnych użytkowników dróg. Ponadto założono podejście zintegrowane, a więc mocujące zagadnienia brd na trzech filarach: bezpieczny pojazd – bezpieczeństwo kierującego – bezpieczna infrastruktura drogowa. Chodzi tu zarówno o pasywne, jak też aktywne bezpieczeństwo, czyli poprawianie zachowań i nawyków kierowców oraz doskonalenie drogi i jej otoczenia.

Niestety, wówczas postawionego celu nie udało się osiągnąć. – Jeśli jednak przyjrzeć się wykresowi redukcji wypadków z ofiarami śmiertelnymi można stwierdzić, że w tym minionym dziesięcioletnim okresie udało się zmniejszyć liczbę tragicznych wypadków o 36 procent. Oznacza to, że ocaliliśmy 20 tysięcy ludzkich istnień, co jest ważnym osiągnięciem – podkreśla Christophe Nicodème, Dyrektor Generalny European Union Road Federation (ERF). – Uratowaliśmy ludzi, ale też oszczędziliśmy na kosztach społecznych wypadków, bo stanowi to ekwiwalent 43 mld euro. Zatem sytuację możemy postrzegać pozytywnie, choć cel nie został zrealizowany. Nie ocaliliśmy 6 tys. osób w stosunku do poziomu wyznaczonego. A oznacza to poniesienie kosztów społecznych w wysokości 11 mld euro.

Dlaczego nie udało się osiągnąć celu? Jest szereg powodów. Christophe Nicodème stwierdza, że sam cel został sformułowany zbyt ogólnie. Zabrakło precyzyjnie określonego tego, co należało zrobić dla jego osiągnięcia. Nie uwzględniono też

Nie udało się uratować 6 tysięcy ludzi. Dlaczego?

Utworzono: poniedziałek, 05, grudzień 2011 08:54 Redakcja - edroga.pl

aspektu różnic pomiędzy poszczególnymi państwami Unii Europejskiej, a dokładnie pomiędzy tzw. starą piętnastką a nowymi członkami. - Przecież rezultaty brd w obu grupach państw znacznie od siebie odbiegały. Program poprawy brd był zatem zbyt ogólny, by mógł właściwie odnosić się do potencjałów krajów go realizujących oraz do ich sytuacji i uwarunkowań. Nie ma oczywiście programów przyciętych na miarę dla każdego. Ale w jego realizacji zabrakło ustawicznego monitorowania rezultatów. To istotny aspekt w programach obejmujących tak długie okresy. Na tej podstawie można bowiem dokonywać modyfikacji planów i strategii w zależności od tego co osiągnięte jest w średniookresowych etapach, czyli nie czekając do końca programu - zaznacza Christophe Nicodème. Równocześnie podkreśla on wagę gromadzenia danych o wypadkach i tworzenia ich baz. Ten zakres informacji musi być wiarygodny i przetwarzany w ujednoliconych systemach analiz. - Średnich nie da się wyliczyć prawidłowo, jeśli każde państwo stosuje do tego inne techniki. System pozyskiwania i analizy danych trzeba zharmonizować - podkreśla Christophe Nicodème.

Obecny europejski program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 zakłada nowe priorytety. Jak zauważa Christophe Nicodème ujmuje istotne dla Europy problemy, jak te wynikające ze starzenia się społeczeństwa. W 2030 roku ponad 30 procent społeczeństwa UE będą stanowiły osoby powyżej 60 roku życia. - Takie społeczeństwo ma swoje specyficzne potrzeby, na przykład w zakresie widoczności znaków drogowych czy wynikających z opóźnionego czasu reakcji. Infrastruktura drogowa będzie musiała być dostosowana do ich konkretnych potrzeb. Równocześnie to starzejące się społeczeństwo wskazuje na potrzebę korzystania z łatwej możliwości przemieszczania się. Potrzeba mobilności więc wzrasta - zaznacza Christophe Nicodème.

Priorytetem nowego europejskiego programu są też szczególnie narażeni uczestnicy ruchu drogowego. Są to piesi, rowerzyści i motocykliści. Wypadki z ich udziałem stanowią znaczący procent w ogólnej liczbie wypadków. W obszarze programu zwraca się też uwagę na bezpieczeństwo dróg kategorii niższych niż autostrady i główne połączenia, dostrzegając na nich zbyt dużą wypadkowość. - Jednak dalej błędem programu jest zbyt duża jego ogólność i brak systematycznego monitoringu jego efektów - zauważa słabości programu Christophe Nicodème.

W dużej mierze tę słabość programu niweluje dyrektywa w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (The European Road Infrastructure Safety Directive EC2008/96), która wprowadza procedury m.in. audytu, inspekcji czy oceny dróg pod kątem ich bezpieczeństwa dla użytkowników. Jak zauważa Christophe Nicodème również w dużo większym stopniu angażuje naukę i badania w ukierunkowaniu inwestycji infrastrukturalnych na bezpieczeństwo. Niestety, w jego ocenie sytuacja we wdrażaniu unijnej dyrektywy przez państwa członkowskie jest niejednoznaczna. Musiała być ona przeniesiona do przepisów krajowych państw UE do 19 listopada 2010 roku. Obowiązek ten dotyczy sieci TEN-T, ale też może być rozszerzony na inne drogi finansowane z unijnych funduszy. Do przepisów krajowych dyrektywę transponowały np. Włochy, Belgia (Walonia i Flandria), Francja, Łotwa, Holandia, Portugalia, Hiszpania, Rumunia. Przepisów tych nie

Nie udało się uratować 6 tysięcy ludzi. Dlaczego?

Utworzono: poniedziałek, 05, grudzień 2011 08:54 Redakcja - edroga.pl

przeniosły Czechy, Estonia i Polska. Wśród państw, które wywiązały się z tego obowiązku, są takie, które znacznie rozszerzyły zakres stosowania dyrektywy na inne drogi, te poza siecią TEN-T. Państwa, które rozszerzyły obowiązki z dyrektywy czyniły to dla swoich administracji jako zadanie obligatoryjne bądź dobrowolne. Włochy na przykład od 2016 roku wprowadzają ten obowiązek obligatoryjnie dla wszystkich dróg krajowych, a od 2021 dla pozostałych. Inne kraje skorzystały z formuły dobrowolności. Tak zrobiły Francja i Szwecja. A Hiszpania i Portugalia te przepisy odnoszą wyłącznie do sieci TEN-T.

Procedury audytu i oceny brd muszą być wypracowane do końca 2011 roku. - Jednak państwa UE zgłaszają wątpliwości co do umocowania i niezależności audytorów. Na przykład Hiszpania obawia się audytowania dla firm przez osoby, które to wykonują. Tu rzeczywiście rodzi się wątpliwość na ile rzeczywiście audytorzy będą niezależni – mówi Christophe Nicodème.

Agnieszka Serbeńska

Materiał na podstawie wystąpienia Christophe`a Nicodème podczas seminarium ERF „Engineering and Financing Safe and Sustainable Roads” (Warszawa, 25-26 października 2011 r.). ERF – European Union Road Federation powstała w 1998 roku. Jest platformą wymiany doświadczeń oraz badań w zakresie infrastruktury drogowej, transportu i mobilności. Liczy 51 członków ze wszystkich państw europejskich. Reprezentują oni drogowców, centra badawcze i drogowe stowarzyszenia, a także użytkowników dróg. ERF realizuje trzy programy. Obejmują one bezpieczeństwo infrastruktury drogowej, zrównoważony rozwój dróg, „inteligentne” drogi. W ramach tych programów prowadzone są działania w obszarach dotyczących polityki, badań, koordynacji prac grup roboczych oraz upowszechniania informacji technicznych.