

Niemiecki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011

Utworzono: czwartek, 22, grudzień 2011 09:41 KRBRD



Niemieckie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast opublikowało Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011, który powstawał w oparciu o szerokie konsultacje społeczne. Zasadniczy cel jaki wyznaczył program na polu brd to zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na niemieckich drogach o 40% do 2020 r.

Program ten oparty jest na 3 filarach:

- czynnika ludzkim – działania na rzecz tych użytkowników dróg, którzy są najbardziej zagrożeni, oraz tych, którzy powodują największe zagrożenie,
- infrastrukturze – drogi „wybaczące” błędy kierowcy zastąpią tzw. czarne punkty, a nowe technologie zostaną wykorzystane do poprawy przepływu ruchu drogowego,
- technologii – rozpowszechnianie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).

W 2010 r. na drogach w Niemczech zginęło 3 648 osób, a około 370 000 zostało rannych. Autorzy programu podkreślają, że priorytetem jest dążenie do podniesienia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszenia liczby wypadków w obszarze niezabudowanym i liczby osób ciężko rannych w wypadkach drogowych.

W programie położono nacisk na następujące aspekty: potrzebę ciągłych działań na rzecz poprawy brd; wspomaganie zrównoważonego i przyjaznego środowisku rozwoju mobilności; pomoc osobom niepełnosprawnym w poruszaniu się w obszarze publicznym w sposób bezpieczny; promowanie kultury wzajemnego szacunku oraz odpowiedzialnego zachowania na drodze; wspieranie rozwoju nowych technologii w niemieckim sektorze motoryzacyjnym i sektorze brd oraz wspieranie

Niemiecki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011

Utworzono: czwartek, 22, grudzień 2011 09:41 KRBRD

konkurencyjności niemieckiego sektora motoryzacyjnego.

Jednocześnie, jak zapisano w programie, działania na rzecz brd powinny uwzględniać wyzwania przyszłości, w tym:

- zmianę struktury demograficznej (starzenie się społeczeństwa) – należy przeprowadzić badania statystyk wypadkowości wśród osób starszych oraz zapewnić seniorom możliwość bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym,
- ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji i mobilności - po niemieckich drogach porusza się obecnie ok. 50 milionów pojazdów silnikowych, a w przyszłości będzie ich jeszcze więcej - infrastruktura drogi musi zostać zaadaptowana do zwiększającego się przepływu pojazdów,
- wprowadzanie nowych technologii w pojazdach – systemy bezpieczeństwa aktywnego i biernego pomogą w redukcji liczby ofiar śmiertelnych i wypadków na drogach,
- pojawienie się nowych rodzajów pojazdów (elektrycznych, hybrydowych) – Ministerstwo Transportu wspiera ten trend oraz inicjatywy, które mają przyczynić się do minimalizacji ryzyka dla brd związanego z poruszaniem się tymi pojazdami,
- fakt, że 60% liczby ofiar śmiertelnych to ofiary wypadków w terenie niezabudowanym - problem ten należy jak najszybciej rozwiązać.

W niemieckim Programie BRD 2011 zaproponowano następujące rozwiązania:

- standardowe wyposażanie motocykli w system ABS (anti-lock braking system),
- wyposażanie samochodów w system ostrzegający przed niezamierzonym zjechaniem z pasa ruchu (lane keeping assistance systems), a infrastrukturę drogową - w linie akustyczne,
- budowę i modernizację już istniejących stref odpoczynku dla kierowców, które mają przeciwdziałać prowadzeniu pojazdów przez zmęczonych kierowców (w tym przede wszystkim kierowców ciężarówek) oraz wyposażanie takich parkingów w nowoczesne, informacyjne systemy zarządzania,
- zachęcanie producentów do wyposażania samochodów w systemy wspomagające kierowcę,
- używanie alkołocków w programach rehabilitacyjnych dla pijanych kierowców.

Wdrażanie Programu będzie monitorowane, a wyniki monitoringu będą przedstawiane Bundestagowi co 2 lata.

Wiele uwagi poświęcono w programie problematyce niechronionych uczestników ruchu drogowego. Poprawa brd powinna dotyczyć wszystkich grup, ale to właśnie niechronieni mieli w poprzednich latach relatywnie największy udział w wypadkach drogowych i są grupą, która potrzebuje specjalnej ochrony. Statystyki z 2010 r.

pokazują, że na drogach zginęło 205 osób do lat 17, w tym 104 dzieci do 14 roku życia. W związku z tym planowane jest wdrażanie następujących inicjatyw:

- dostarczanie materiałów edukacyjnych na temat brd do przedszkoli,
- kontynuowanie edukacji w zakresie jazdy na rowerze dla młodzieży w szkołach średnich,
- rozdawanie materiałów odblaskowych dzieciom, aby zachęcić je do dojeżdżania do szkoły w odblaskach,
- opracowywanie w szkołach „planów dojazdu do szkoły” przy użyciu tzw. „Planera dojazdów do szkoły” przygotowanego przez Ministerstwo Transportu.

Ministerstwo zapowiada także kontynuowanie kampanii społecznych informujących o tym, jakie zachowania na drodze służą bezpieczeństwu, i przekonujące do ich podejmowania. Planowane jest przeprowadzenie kampanii poświęconej fotelikom dla dzieci w samochodach oraz kaskom rowerowym. Jak wskazują badania, w 2010 r. w obszarze zabudowanym $\frac{1}{4}$ dzieci w wieku 6 - 11 lat podróżowała bez fotelika, przypięta jedynie pasami bezpieczeństwa dla dorosłych, a 3% dzieci nawet bez nich. Kampania dotycząca kasków dla rowerzystów ma zostać skierowana m.in.: do rodziców dzieci tak, aby zachęcali je do jazdy w kasku. Poza tym celem kampanii jest uświadomienie każdemu rowerzyście, że znajduje się on w grupie niechronionych uczestników ruchu, a kask rowerowy pomoże mu zmniejszyć ryzyko uszkodzenia ciała podczas wypadku.

W dokumencie znajduje się także zapowiedź działań skierowanych do nowych kierowców, którzy, jak pokazują statystyki, często są sprawcami wypadków tuż po tym, jak otrzymali prawo jazdy. Ministerstwo planuje zmiany w systemie szkolenia kierowców. Poprzednia zmiana - wprowadzenie limitu zero promili alkoholu we krwi dla młodych kierowców - zaowocowała zmniejszeniem liczby wypadków w tej grupie kierowców.

Program BRD wspomina także, że osoby w wieku 65 + rzadziej biorą udział w wypadkach niż wskazywałyby na to procentowy udział tej grupy wiekowej w całej populacji. Jednak ryzyko stania się ofiarą wypadku jest w tej grupie większe. Potrzebne są badania w celu poznania sposobów, w jakie osoby starsze korzystają z dróg. Poza tym należy kontynuować dialog ze stowarzyszeniami zrzeszającymi seniorów w celu zbudowania odpowiednich programów dla starszych użytkowników dróg. Dodatkowo, nieobowiązkowe badania lekarskie dla kierowców w tej grupie wiekowej udowodniły już, że są doskonałym narzędziem uświadamiania osobom starszym ograniczeń, jakie pojawiają się z wiekiem.

Ministerstwo Transportu dążyć będzie także do polepszenia bezpieczeństwa motocyklistów na drodze, m.in. poprzez opracowanie minimalnych standardów technicznych odnośnie do materiałów odblaskowych, które poprawiłyby widoczność motocyklistów na drodze.

Ministerstwo Transportu ma zamiar, przy współpracy niemieckiego Ministerstwa Zdrowia, lobbować na rzecz odpowiedniego oznaczania leków tak, aby osoba je

Niemiecki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011

Utworzono: czwartek, 22, grudzień 2011 09:41 KRBRD

kupująca mogła dowiedzieć się, jaki wpływ ma dany lek na zdolność prowadzenia pojazdu.

Dodatkowo, w celu przeciwdziałania ciężkim obrażeniom w wypadkach drogowych, Ministerstwo zleciło badania, dzięki którym określona zostanie lista najczęściej odnoszonych ciężkich obrażeń w wyniku wypadku. Ministerstwo będzie także dążyło do utworzenia wspólnej dla wszystkich krajów członkowskich EU definicji ciężko rannego oraz opracowania zharmonizowanej klasyfikacji obrażeń ciała.

W słowie wstępnym do Programu BRD minister Peter Ramsauer podkreślił, że Niemcy zrobili wielki krok na przód na polu brd w ciągu kilku ostatnich dekad. W 1970 r. liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych sięgała 21 332 osób, w 2010 r., czyli 40 lat później, spadła do 3 648 osób i to pomimo tego, że liczba pojazdów w tym okresie wzrosła trzykrotnie.

Źródło: [Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego](#)