

Szpila za wypadki drogowe czyli Road Safety PIN Talk w Warszawie

Utworzono: piątek, 15, luty 2013 14:38 Redakcja - edroga.pl



Road Safety PIN to projekt Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council, ETSC), który polega na corocznej ocenie postępów w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i skuteczności działań prowadzonych przez kraje UE. Co roku ETSC publikuje raporty PIN. PIN to skrót od Performance INdex, czyli wskaźnik skuteczności. PIN to również odznaczenie przypinane szpilką, którym nagradzane są kraje za skuteczne zmniejszenie liczby zabitych w wypadkach drogowych.

W 2012 r. wyróżnienie za walkę z wypadkami zdobyły Czechy, w 2011r. Litwa, w 2010 r. Estonia, a w 2009 r. Łotwa. Wszystko to kraje, które weszły do Unii Europejskiej razem z Polską. Ale szpilką może też służyć do tego, żeby za karę ukłuć, albo przypiąć na tablicy niesławy te państwa, które za mało się przykładają do zapobiegania ludzkim tragediom na drogach. I od kilku lat Polsce się takie ukłucie dostaje. Nie bez powodu, bo Polska jest na szarym końcu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przykładowo: według 6 Raportu PIN z 2011 roku w naszym kraju występowało największe ryzyko śmierci w wypadku drogowym w przeliczeniu na przejechane kilometry. W Szwecji czy Wielkiej Brytanii na 1 mld przejechanych kilometrów było mniej niż 5 osób zabitych w wypadkach. W Polsce – ponad 27.

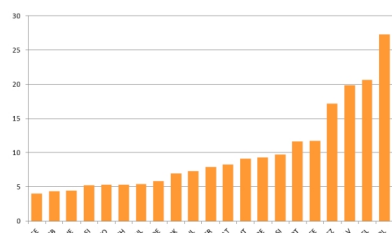


Fig. 6: Road deaths per billion vehicle kilometres (average for the latest three years for which both the road deaths and the estimated number of vehicle kilometres are available).
2009-2011 (FI, IE, IT, LV, SE, CH); 2008-2010 (AT, BE, DK, EE, DE, IL, NL, NO, PT, SI, GB); 2008-2009 (PL); 2007-2009 (FR); 2007-2008 (CZ, EL)

Szpila za wypadki drogowe czyli Road Safety PIN Talk w Warszawie

Utworzono: piątek, 15, luty 2013 14:38 Redakcja - edroga.pl

Co prawda według wstępnych danych w roku 2012 w Polsce się poprawiło i liczba zabitych spadła o ok. 15%. Pozostaje zbadać czy zawdzięczamy to działaniom, które pozwolą na zdecydowaną poprawę sytuacji, tak żeby Polskie statystyki nie kłuły PIN-szpilką w oczy. Projekt PIN obejmuje cykliczne spotkania – PIN Talks – w różnych krajach UE i w tym roku, a dokładnie 14 lutego, spotkanie odbyło się w Polsce. Gospodarzem seminarium był Instytut Transportu Samochodowego i Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu. W sali zgromadzili się politycy, decydenci, przedstawiciele środowiska brd - administracji, służb, uczelni i organizacji pozarządowych z Polski i z UE oraz sponsorzy programu. Nie zabrakło też przedstawiciela Komisji Europejskiej. Spotkanie było utrzymane w konwencji typowej dla PIN Talk czyli plany, ambicje, wizje i zamierzenia w zderzeniu z rzeczywistością i możliwościami realizacji. No właśnie.

Na początku były przemówienia wstępne ze strony Instytutu Transportu Samochodowego, ETSC i sponsorów. Olgierd Dziekoński, Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta RP i Tadeusz Jarmuziewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu wyrazili troskę władz o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i dywagowali nad słabościami, które stoją na przeszkodzie redukcji liczby ofiar na drogach. Po czym po pierwszej sesji opuścili salę. Byli jeszcze obecni parlamentarzyści, ale też nie mieli pomysłów na rozwiązania. Tak jakby politycy nie mieli na to wpływu. Na placu boju pozostali uczestnicy sesji praktycznych. Gilles Bergot z Komisji Europejskiej, który omówił znane już statystyki i przedstawił ambicje UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ambicje są duże, ale konkretne działania Komisji znacznie skromniejsze i polegają głównie na harmonizacji przepisów i promowaniu najlepszych praktyk. Państwa członkowskie powinny same zadbać o swoich obywateli. Mircea Steriu z ETSC przedstawił projekt PIN i jego wyniki. Dyrektor Maciej Mosiej z Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaprezentował założenia i cele nowego Narodowego Programu Poprawy BRD oraz zaplanowane działania. W dziedzinie infrastruktury drogowej przewiduje się m. innymi weryfikację przestarzałych i niebezpiecznych przepisów. Projekt programu jest już gotowy i do końca marca będą trwały konsultacje społeczne. Może one pozwolą wprowadzić modyfikacje, dzięki którym systemowe działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach staną się realne. Bo kilka słabości Programu wypunktowała Ilona Buttler z ITS: że program jest zbiorem interwencji, które nie są ze sobą systemowo powiązane, że w obecnym układzie zapewnienie koordynacji działań przez Krajową Radę BRD będzie niemożliwe. Oprócz tego nie została rozwiązana kwestia baz danych i finansowania programu.



W ogóle o zapewnieniu stabilnego finansowania brd dużo się mówiło. Prof. Richard Allsop z ETSC przedstawił instytucjonalne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym finansowanie. Roland Wiederkehr mówił o polsko-szwajcarskim programie współpracy w dziedzinie brd i o finansowaniu przez towarzystwa ubezpieczeniowe. Fundusze unijne ze względu na naturę programów operacyjnych mogą finansować brd tylko do pewnego stopnia. A jak pokazuje doświadczenie nie zawsze kryterium brd jest właściwie brane pod uwagę przy rozdziale tych środków. Delikatnie mówiąc. Za to w prezentacjach polskich prelegentów i w dyskusjach przewijał się pomysł, że skierowanie wpływów z fotoradarów do krajowego funduszu drogowego pozwoli zapewnić fundusze na zapobieganie wypadkom. No, na pewno pozwoli dalej budować drogi. Tyle, że bez zmian w przepisach o warunkach technicznych i oznakowaniu dróg będą to dalej drogi niebezpieczne. Poza tym ludzie giną na drogach, które już istnieją, więc budowa nowych dróg temu nie zaradzi. Warto zatem wreszcie (bo takie próby już były) wydzielić fundusz z przeznaczeniem nie na budowę dróg tylko na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Bo różnica jest duża. Kolejną możliwością stabilnego finansowania są odpisy ze składek ubezpieczeniowych. Przy ok. 25 milionach zarejestrowanych pojazdów za kilka złotych od polisy można by stworzyć nie byle jaką pulę środków. Odnawialną co roku. Przecież ubezpieczyciele i tak chętnie podnoszą kierowcom składki, ale przez to wcale chętniej nie wypłacają odszkodowań, więc mogliby się zaangażować obywatelsko choćby wzorem Finlandii czy Szwajcarii. Tylko że takie próby też już były, z wiadomym rezultatem. Oby tym razem się udało! Pozostaje trzymać kciuki, żeby pieniądze, które muszą płacić kierowcy w związku z bezpieczeństwem na drogach, wreszcie zaczęły trafiać na to bezpieczeństwo.