



Komisja Europejska 19 marca br. przedstawiła trzy kroki, które umożliwią opracowanie kompleksowej strategii unijnej w zakresie obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych.

1. Wspólna definicja obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych

Podstawowym warunkiem skutecznego działania jest opracowanie wspólnej definicji poważnych obrażeń. Bez takiej definicji nie będziemy w stanie w pełni poznać ich zakresu i prawdziwego charakteru. Nie będziemy również w stanie dokonać żadnego wiarygodnego porównania.

Aby rozwiązać ten problem Komisja zaproponowała, żeby państwa członkowskie przedyskutowały w czerwcu 2012 r. na posiedzeniu grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego, w której skład wchodzi specjaliści reprezentujący państwa członkowskie, możliwość opracowania wspólnej definicji. Za najbardziej pożądaną podstawę opracowania wspólnej definicji uznano obecnie wykorzystywaną maksymalną skalę ciężkości obrażeń (ang. Maximum Abbreviated Injury Score, MAIS¹). Wybór ten potwierdzili członkowie grupy wysokiego szczebla na posiedzeniu w styczniu 2013 r.

Skala MAIS to wykorzystywana przez pracowników służby zdrowia na całym świecie skala ciężkości obrażeń. Daje ona obiektywną i wiarygodną podstawę do gromadzenia danych. Poziom obrażeń określa się w szpitalu na podstawie szczegółowego klucza klasyfikującego. Obrażenia klasyfikuje się przy pomocy stopni (od 1 do 6), przy czym za poważne uważa się obrażenia między trzecim a szóstym stopniem. System MAIS umożliwia również szczegółową klasyfikację obrażeń ze względu na miejsce wystąpienia i poziom zagrożenia życia ofiary.

KE: Strategia w zakresie zapobiegania poważnym obrażeniom odniesionym w wypadkach drogowych cz. II

Utworzono: czwartek, 04, kwiecień 2013 08:36 Redakcja - edroga.pl

Za wykorzystywaniem systemu MAIS przemawia jego wysoka wiarygodność merytoryczna. Zastosowanie szczegółowego klucza klasyfikującego znacznie zmniejsza ryzyko subiektywnego diagnozowania oraz błędnego raportowania. Ponadto umożliwia przeprowadzenie międzynarodowych porównań. Niektóre państwa członkowskie już zaczęły stosować tę metodę w klasyfikacji obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych. System MAIS jest już szeroko wykorzystywany przez pracowników służby zdrowia, dlatego też nie ma potrzeby tworzenia nowego systemu.

Dlatego też państwa członkowskie mogłyby przekazywać dane dotyczące zarówno obrażeń poważnych, jak i lekkich, określając ich stopień ciężkości na podstawie wyżej przedstawionej skali.

2. Gromadzenie wiarygodnych danych dotyczących poważnych obrażeń

Priorytetem jest dokładniejsze określenie łącznej liczby osób, które odniosły poważne obrażenia w wypadkach drogowych oraz bardziej dogłębne poznanie charakteru konkretnych obrażeń. Kwestią o znaczeniu fundamentalnym jest posiadanie wspólnej definicji poważnych obrażeń, niemniej jednak do skutecznego gromadzenia danych można używać różnych metod sprawozdawczości.

Grupa wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego wskazała trzy najważniejsze metody, dzięki którym państwa członkowskie mogłyby poprawić sposób raportowania:

- Dane szpitalne: po wprowadzeniu wspólnej definicji poważnych obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych, ich ocena będzie zazwyczaj dokonywana przez personel medyczny w szpitalu, a następnie przekazywana do bazy danych obejmującej wypadki drogowe. Tę metodę łatwo wprowadzić, umożliwi ona gromadzenie dokładnych i wiarygodnych danych dotyczących obrażeń, jednakże nie uwzględnia dodatkowych informacji na temat przyczyn i charakteru wypadków, które można znaleźć w raportach policyjnych.
- Połączone dane policyjne i szpitalne: metoda łącząca dane policyjne i szpitalne umożliwiłaby uzyskanie najpełniejszego obrazu. Komisja opowiada się za jej wykorzystaniem, ponieważ daje ona najpełniejszy zbiór informacji.
- Współczynniki krajowe: istnieje również metoda przejściowa, polegająca na dalszym przesyłaniu danych z raportów policyjnych, jednakże z zastosowaniem krajowego współczynnika korekcyjnego, umożliwiającego uzyskanie „prawdziwej” wielkości szacunkowej na podstawie danych liczbowych.

Jednak, co najważniejsze, taka elastyczność oznaczałaby, że państwa członkowskie powinny być w stanie zastosować jedną z trzech przedstawionych metod gromadzenia informacji oraz wspólną definicję poważnych obrażeń już w 2014 r. Umożliwiłoby to przekazanie pierwszego zbioru danych w rok później.

3. Określenie celu

Według wytycznych dotyczących strategii politycznych Komisji Europejskiej na lata 2011-2020 strategiczny, realistyczny oraz ambitny cel obniżenia liczby ofiar, które odniosły poważne obrażenia w wypadkach drogowych byłby dobrym uzupełnieniem unijnej strategii w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach. Realizację celu na poziomie unijnym państwa członkowskie mogłyby uzupełnić odpowiednimi celami krajowymi. Państwa członkowskie same mogłyby przyjąć jeszcze bardziej ambitne cele dotyczące np. określonych grup użytkowników, regionów lub różnych sytuacji na drodze.

Opierając się na otrzymanych informacjach, uwzględniających wspólną definicję i systemy gromadzenia danych, Komisja zaproponuje przyjęcie ogólnounijnego celu, np. na lata 2015-2020. Wtedy również możliwe będzie określenie działań zmierzających do zmniejszenia stopnia ciężkości wypadków oraz przyjęcie w przyszłości konkretnych środków w tym zakresie.

Jaki jest koszt wypadków drogowych?

Niezmiernie trudno jest dokładnie oszacować wszystkie koszty związane z wypadkami drogowymi. Obejmują one nie tylko wydatki poniesione na leczenie, rehabilitację, dostosowanie do niepełnosprawności, ubezpieczenie i systemy opieki społecznej. Zaliczamy do nich również skutki ekonomiczne, które ponosi społeczeństwo oraz pracodawcy, którzy tracą swoich pracowników. Członkowie rodziny ofiary wypadku również mogą ponieść koszty z jego powodu, jeżeli muszą zapewnić takiej osobie opiekę. Najczęściej szacuje się, że w przypadku UE, łączny koszt wynosi około 2 proc. rocznego PKB Unii². W 2012 r. równało się to około 250 mld euro.

Dalsze działania

Ministrowie transportu omówią stanowisko Komisji na temat strategii dotyczącej poważnych obrażeń odniesionych w wypadkach drogowych w czerwcu 2013 r. Każde państwo członkowskie samo zdecyduje, którą metodę wykorzysta przy gromadzeniu danych oraz ich przekazywaniu. Państwa członkowskie będą mogły stosować nową, wspólną definicję oraz procedury gromadzenia danych na 2014 r.

Komisja będzie je mogła opublikować w 2015 r. Przy mocnym poparciu politycznym (Rady i Parlamentu Europejskiego), udzielonym dzięki otrzymanym informacjom, Komisja zaproponuje przyjęcie celu na poziomie UE obejmującego np. lata 2015-2020. Wtedy również możliwe będzie określenie działań zmierzających do zmniejszenia stopnia ciężkości wypadków oraz przyjęcie w przyszłości konkretnych środków w tym zakresie.

Jakie środki zostaną zaproponowane?

Obecnie jest za wcześnie, aby proponować jakiegokolwiek konkretne środki. Pierwszy

KE: Strategia w zakresie zapobiegania poważnym obrażeniom odniesionym w wypadkach drogowych cz. II

Utworzono: czwartek, 04, kwiecień 2013 08:36 Redakcja - edroga.pl

krok polega na zgromadzeniu wiarygodnych danych i informacji na temat zakresu i rodzaju problemu. Wykorzystanie większej liczby porównywalnych danych pomoże w skutecznym przeprowadzeniu przyszłych działań oraz w wyznaczeniu dziedzin priorytetowych. Mogłyby one obejmować:

- **Skutki kolizji:** uzupełnienie obecnie realizowanych działań w zakresie zapobiegania wypadkom, skupienie się na narzędziach i technikach, które mogłyby ograniczyć stopień obrażeń, których nie da się uniknąć (chodzi tu zarówno o odpowiednie projektowaniu pojazdów jak i budowanie odpowiedniej infrastruktury).

- **Pogotowie ratunkowe i pierwsza pomoc:** pomoc otrzymana w pierwszej godzinie od wypadku jest najważniejsza, jeżeli chodzi o zmniejszenie ryzyka wystąpienia poważnych konsekwencji. Szacuje się, że gdyby udało się skrócić czas oczekiwania na pomoc między zaistnieniem wypadku a przyjazdem służb ratunkowych z 25 do 15 minut, liczba ofiar śmiertelnych spadłaby o jedną trzecią³.

- **Szczegółowe badania obrażeń powstałych w wypadkach:** ich wyniki wspomogą opracowanie środków bezpieczeństwa oraz umożliwią głębsze poznanie złożonych ich mechanizmów powstawania. Strategie polityczne i działania zmierzające do ograniczenia liczby poważnych obrażeń muszą być wsparte dowodami.

Nie należy zakładać, że wszystkie obszary takiej strategii wymagają ustawodawstwa na poziomie UE. Raczej, tak jak w przypadku wszystkich środków w zakresie bezpieczeństwa na drogach, odpowiedzialność będzie dzielona i będzie wymagać udziału wielu zainteresowanych stron, zgodnie z zasadą pomocniczości i proporcjonalności. Potrzebne będą działania obejmujące prawodawstwo, informowanie społeczeństwa, egzekwowanie prawa, prace konstrukcyjne, współpracę i dzielenie się doświadczeniem pomiędzy zainteresowanymi podmiotami, np. w ramach Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Źródło: Komisja Europejska

Przypisy:

1. Komisja Europejska oświadcza, że skala AIS (oraz jej wszystkie odmiany) jest własnością Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Medycyny Motoryzacyjnej (AAAM), które jest właścicielem praw autorskich. Skalę ciężkości obrażeń (ang. Abbreviated Injury Scale) przywołano w dokumencie roboczym Komisji jedynie w celach informacyjnych.

2. Raport Światowej Organizacji Zdrowia na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych, WHO, 2004 r.

KE: Strategia w zakresie zapobiegania poważnym obrażeniom odniesionym w wypadkach drogowych cz. II

Utworzono: czwartek, 04, kwiecień 2013 08:36 Redakcja - edroga.pl

3. Rocío Sánchez-Mangas, Antonio García-Ferrrer, Aranzazu de Juan, Antonio Martín Arroyo, Prawdopodobieństwo poniesienia śmierci w wypadkach drogowych. Jak ważne jest udzielenie szybkiej pomocy?, 2010