



Ubiegły rok można zaliczyć jako bardzo dobry pod względem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednak tempo tych zmian nie jest zadawalające. W statystykach wypadkowych, podsumowujących zeszły rok, odnotowano około 3 600 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Ta liczba nadal plasuje nasz kraj na niechlubnych pozycjach w rankingach drogowego bezpieczeństwa europejskich państw.

W ciągu minionych 12 lat postęp Polski w poprawie brd mierzony liczbą ofiar śmiertelnych został określony na poziomie 36 procent. Tymczasem średnia europejska w tym okresie wynosi 46 procent, a więc jest już bliska redukcji liczby ofiar o połowę w stosunku do 2001 roku.

Nadal w polskich statystykach najdramatyczniejszą grupą są wypadki z udziałem pieszych. W łącznej liczbie zabitych ofiar wypadków ich udział wynosi od 30 do 35 procent. Natomiast w łącznej liczbie zabitych niechronionych uczestników (piesi, rowerzyści, motocykliści, motorowerzyści) ruchu drogowego piesi stanowią blisko połowę.

Z wypadkami drogowymi wiążą się koszty, jakie ponoszą rodziny ofiar oraz społeczności. Za 2012 rok, a więc na podstawie danych wypadkowych minionego roku, zostały one oszacowane na poziomie 29,4 mld zł.* Są w tym ujęte koszty bezpośrednie (medyczne, administracyjne, służb ratowniczych, uszkodzenia mienia) oraz pośrednie, określające utracony produkt krajowy brutto z powodu zmniejszenia produkcji i konsumpcji. Przytaczana kwota strat jest wielkością równoważną 1,6 procent PKB. Niestety, przeżyć traumatycznych bliskich ofiar wypadków nie da się przeliczyć na konkretne kwoty.

BRD z nowymi wyzwaniami w perspektywie do 2020 roku

Utworzono: środa, 20, listopad 2013 08:16 Agnieszka Serbńska

Przyczyny wypadków drogowych od lat są takie same. Przede wszystkim nadal powszechne jest przekraczanie dozwolonej prędkości. Kolejnym problemem, pomimo postępu w budowie i modernizacji dróg, jest nadal niedostateczna jakość infrastruktury drogowej. Brakuje również stabilnego źródła finansowania działań i rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z kolei w ocenie potrzeb brd i jego realnego stanu barierami są słaba dostępność danych wypadkowych i niska ich wiarygodność.

Zbyt wolny postęp w poprawie brd, w tym nieuzyskanie efektów założonych we wcześniej obowiązującym programie GAMBIT 2005 (obowiązującym do 2013 r.), stały się argumentem za przygotowaniem nowego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Program, przyjęty w czerwcu tego roku, zakłada działania w perspektywie do 2020 roku.

W tworzeniu nowego strategicznego dokumentu uwzględniono Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 - 2020, a więc opracowanie z 2010 roku zawierające rekomendacje ONZ dla strategii narodowych. Plan Globalny wskazuje na filary narodowych programów brd. Są to: system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, bardziej bezpieczna infrastruktura drogowa, bardziej bezpieczne pojazdy, kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, system ratownictwa na drogach i opieki powypadkowej.

Polski dokument strategiczny również odwołuje się do ogłoszonego w 2010 roku IV Europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dokument ten stawia nowy cel dla państw UE: zmniejszenie w stosunku do roku 2010 liczby zabitych na drogach o 50 procent w 2020 roku. W liczbach bezwzględnych dla Polski oznacza to nie więcej niż 2 000 zabitych w 2020 r. W naszym programie ponadto założono 40-procentowy spadek liczby rannych, co oznacza z kolei nie więcej niż 6 900 ciężko rannych w 2020 r. Warto też zaznaczyć, że Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaproponowała samorządowym województwom przyjęcie analogicznych do Narodowego Programu celów do osiągnięcia przez regiony. Zatem idąc, na przykład dla Mazowsza 50-procentowa redukcja liczby zabitych w 2020 roku oznacza nie więcej niż 330 ofiar śmiertelnych, a 40-procentowa redukcja liczby rannych to nie więcej niż 848 ciężko rannych w 2020 r.

Narodowy Program BRD również nawiązuje do krajowych dokumentów: Polityka Transportowa Państwa, Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020, Narodowy Program Zdrowia na lata 2007-2015.

W konstrukcji polskiego Programu BRD przyjęto kilka zasad wdrażających systemowe podejścia do zarządzania bezpieczeństwem. Jedną z tych zasad jest idea Safe System, która jest dość nowatorska w światowych tendencjach brd. Otóż, przyjmuje ona fakt, że ludzkie ciało ma granice fizycznej odporności. Natomiast człowiek nie jest idealny i ludzie zawsze będą popełniali błędy. System brd ma więc ograniczać konsekwencje tych błędów. Ale równocześnie idea kładzie nacisk na

wspólną odpowiedzialność użytkowników i twórców systemu brd, a więc decydentów, projektantów, wykonawców, kierujących, pieszych oraz innych użytkowników dróg.

W Narodowym Programie BRD także postawiono na ideę „Wizji Zero”, a więc na podejście wyrażające się całkowitym brakiem zgody na to, by na drogach ginęli ludzie. Również istotna jest zasada koncentracji na głównych problemach, opisywana jako podejście 4xE (skrót ang.): (1) inżynieria, (2) nadzór, (3) edukacja, (4) ratownictwo.

Maciej Mosiej, Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, poinformował, że w tym roku realizacja zapisów Narodowego Programu BRD została ukierunkowana na: wdrażanie standardów brd w infrastrukturze (budowa dróg krajowych A i S, remonty i przebudowy dróg), nadzór nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego, kształtowanie bezpiecznych zachowań (kampanie społeczne, promocja brd), badanie i zbieranie danych o zachowaniach uczestników ruchu (stosowanie pasów bezpieczeństwa, przekraczanie prędkości, koszty wypadków).

Z kolei na lata 2014-2015 priorytetami w realizacji Narodowego Programu BRD będą: ochrona pieszych (likwidacja miejsc niebezpiecznych, usprawnienie nadzoru, legislacja, edukacja), zarządzanie prędkością (uspokajanie ruchu i strefowanie prędkości, automatyczny nadzór, podniesienie sankcji), system zarządzania bezpieczeństwem (finansowanie brd, usprawnienie systemu zbierania i analizy danych, badania brd).

AS

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 Maciej Mosiej, Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, omawiał podczas Konferencji „Wpływ bezpieczeństwa na kształtowanie infrastruktury”. Konferencja odbyła się 22 października br. podczas Tragów Infrastruktura w Warszawie. Współorganizatorami Konferencji byli: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Instytut Transportu Drogowego, Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Konferencji patronowały Ministerstwo Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

*Źródło: Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, Instytut Badawczy Dróg i Mostów na zlecenie KRBRD, wrzesień 2013.