

mgr KRZYSZTOF GONIEWICZ

Studium Medycyny Katastrof, Warszawski Uniwersytet Medyczny

dr MARIUSZ GONIEWICZ

Kolegium Nauk Medycznych, Wydział Nauk o Zdrowiu,
Wyższa Szkoła Ekonomii i Prawa im. prof. Edwarda Lipińskiego w Kielcach

Kontakt: krzysztof.goniewicz@gmail.com

Europejskie inicjatywy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Fot. WHO



Wypadki drogowe stanowią jeden z najważniejszych problemów polityki zdrowotnej i społecznej współczesnego świata. Obecnie na świecie śmiertelny wypadek drogowy zdarza się średnio co 50 sekund, a co dwie sekundy powoduje on obrażenia u ludzi. Według WHO każdego roku na drogach świata ginie prawie 1,3 mln osób, a od 20 do 50 mln osób doznaje ciężkich obrażeń ciała i wymaga długotrwałego, kosztownego leczenia.

Wielu następstw wypadków drogowych można skutecznie zapobiegać, co wymaga jednak ciągłej pracy nad nowymi metodami i technikami efektywnej profilaktyki. W ostatnich latach, z powodu ciągłego wzrostu liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach w ruchu drogowym, podjęto szereg inicjatyw dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali kontynentalnej i globalnej.

W artykule przedstawiono najważniejsze światowe i europejskie programy dotyczące profilaktyki wypadków drogowych.

Słowa kluczowe: wypadki drogowe, bezpieczeństwo ruchu drogowego, europejskie programy profilaktyczne

European initiatives for road traffic safety improvement

Road accidents are one of the most important problems of health and social policy of the modern world. The problem of road accidents appeared early in the development of the automotive industry and, together with its development took epidemic proportions. Currently, in the world, a fatal traffic accident occurs on average every 50 seconds, and every 2 seconds it causes injuries to humans. According to WHO data, over 1.3 million people die each year on roads, and between 20 and 50 million suffer serious injuries and mostly require lengthy and costly treatment. Many consequences of road accidents can be effectively prevented. This requires continuous work on new methods and techniques for effective and sustainable prevention. In recent years, due to the continuous increase in the number of deaths and injuries on the road, there have been many initiatives to improve road safety in the continental and global scale. This paper presents the most important global and European programmes for preventing road accidents.

Keywords: traffic accidents, road traffic safety, European prevention programmes

Wstęp

Wypadki drogowe stanowią jeden z najważniejszych problemów polityki zdrowotnej i społecznej współczesnego świata. Problem ten pojawił się w tym samym momencie, w którym na drogi wyjechały pierwsze samochody i narastał wraz z rozwojem motoryzacji. Obecnie na świecie wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym ma miejsce średnio co 50 sekund, natomiast obrażenia ciała u ofiar – poszkodowanych w wypadkach drogowych zdarzają się co 2 sekundy. Według WHO każdego roku na drogach świata ginie prawie 1,3 mln osób, czyli około 3,5 tys. dziennie, a od 20 do 50 mln ludzi doznaje ciężkich obrażeń ciała i zazwyczaj wymaga długotrwałego i kosztownego leczenia [1-4].

Wielu następstw wypadków drogowych można skutecznie zapobiegać. Wymaga to jednak ciągłej pracy nad nowymi metodami i technikami postępowania. W ostatnich latach, z powodu ciągłego wzrostu liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach w ruchu drogowym, podjęto szereg inicjatyw dotyczących poprawy bez-

pieczeństwa ruchu drogowego w skali kontynentalnej i globalnej. Zostały one przedstawione na arenie międzynarodowej oraz potwierdzone wieloma badaniami naukowymi i obserwacjami empirycznymi [5,6].

Europejska Kampania Budowy Bezpiecznych Dróg

W czerwcu 2009 r. rozpoczęła się Europejska Kampania Budowy Bezpiecznych Dróg – inicjatywa Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach (EuroRap), będącego jednocześnie międzynarodową organizacją pożytku publicznego. Program jest prowadzony w ścisłej współpracy z ośrodkami badawczymi i uniwersyteckimi, zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego, administracją drogową, policją oraz wieloma innymi organizacjami i instytucjami w Europie. Partnerami programu jest 29 krajów europejskich.

Myślą przewodnią Europejskiej Kampanii Budowy Bezpiecznych Dróg jest upowszechnianie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zastosowaniu odpowiednich rozwiązań inżynierskich na uznanych za niebezpieczne drogach Europy. Działania infrastrukturalne to przede wszystkim przedsięwzięcia prowadzone jako reakcja na zaistniałe wypadki lub zidentyfikowane zagrożenia występujące na drodze. Przedmiotem Europejskiej Kampanii Budowy Bezpiecznych Dróg są dwie główne strategie:

- 1) rozwój i przekształcanie sieci drogowej oraz budowa autostrad i dróg ekspresowych,
- 2) eliminacja źródeł zagrożenia poprzez dostosowanie odcinków istniejących dróg do standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:
 - a) budowę ciągów pieszych i rowerowych poza koroną drogi,
 - b) rozdzielenie przeciwnych kierunków ruchu lub budowę pasów do wyprzedzania,
 - c) budowę bezpiecznych skrzyżowań,
 - d) usuwanie przeszkód (drzew, słupów) ze strefy bezpieczeństwa lub zabezpieczenie ich barierami drogowymi¹.

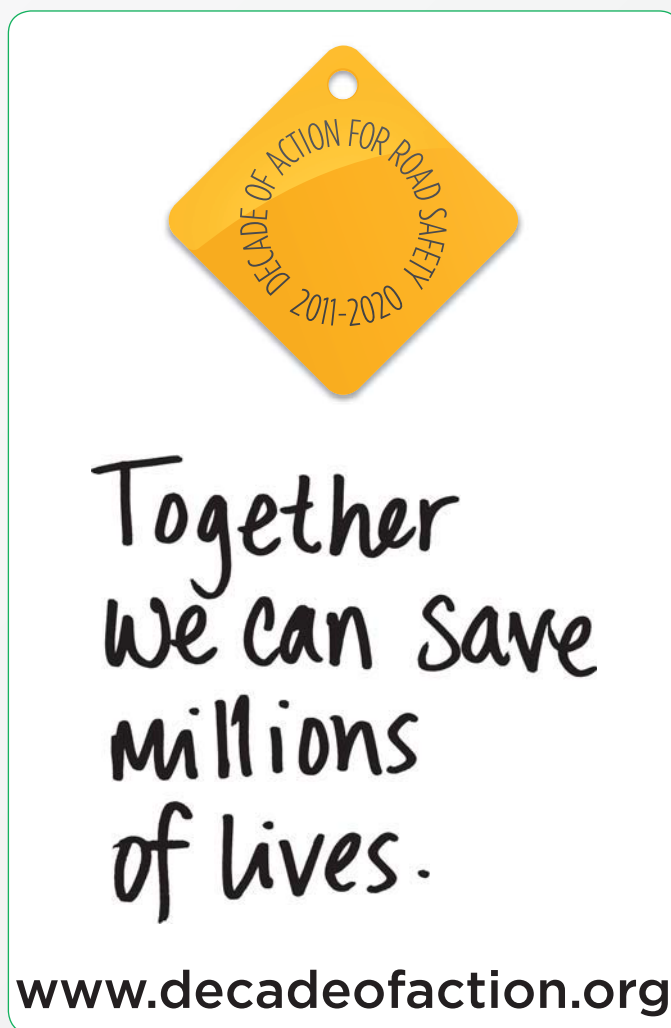
Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

W marcu 2010 r. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych (rezolucja nr 64/255) ogłosiło lata 2011-2020 dekadą działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – „Decade of Action for Road Safety 2011-2020”² (fot. 1.) Celem tej akcji jest stabilizacja, a następnie zmniejszenie prognozowanego poziomu śmiertelnych wypadków drogowych na świecie. Do 2020 r. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) przewiduje, że inicjatywa ta pomoże uratować od śmierci w wypadkach drogowych 5 mln mieszkańców całego świata wygenerować oszczędności na poziomie 5 trylionów USD oraz stworzyć warunki, w których uda się zapobiec 50 milionom ciężkich obrażeń ciała. Będzie to możliwe do osiągnięcia dzięki wspólnym działaniom poszczególnych krajów ukierunkowanym w szczególności na:

- przygotowanie i wdrożenie strategii i programów uwzględniających zrównoważone podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego
- przyjmowanie ambitnych celów ilościowych obejmujących redukcję liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do 2020 r.
- wzmacnianie zarządzania infrastrukturą drogową poprzez techniczne wdrażanie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

¹ Europejska Kampania Budowy Bezpiecznych Dróg <http://www.saferoaddesign.eu>

² Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (ang.) - Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en



Fot. 1. Plakat promujący „Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020”

Photo 1. “Decade of Action for Road Safety 2011-2020” promo poster

- usprawnienie jakości zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego
- monitorowanie zmian bezpieczeństwa na podstawie przyjętych miar bezpieczeństwa
- wzrost nakładów na bezpieczeństwo ruchu drogowego i lepsze wykorzystywanie istniejących źródeł finansowania.

Rada Bezpieczeństwa ONZ opracowała dla państw członkowskich „Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020”³ do prowadzenia szerokich działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Plan ten uwzględnia czynniki mające decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, czyli człowieka, drogę, pojazd; wykorzystuje systemowe podejście do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. szwedzką Wizję Zero⁴ i zaleca budowę systemu transportu drogowego, który dostosowuje się do ograniczeń człowieka (z natury popełniającego błędy). Dla krajów wprowadzających Globalny Plan oznacza to konieczność zwrócenia większej uwagi na zarządzanie

³ Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 – Globalny Plan na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020.

⁴ Wizja Zero - Vision Zero Initiative (VZI) – program realizowany od kilku lat na drogach w Szwecji, zgodnie z którym liczba ofiar wypadków na drogach ma w przyszłości spaść do zera. Program zakłada, że w 2020 r. liczba ofiar nie przekroczy 220. Jednym z głównych założeń Wizji Zero jest przeniesienie odpowiedzialności za bezpieczeństwo na drogach na państwo.

prędkością, konstrukcją pojazdów, projektowanie dróg i system ratownictwa medycznego, a także przesunięcie odpowiedzialności za bezpieczeństwo z użytkowników dróg na tych, którzy tworzą transportowy system drogowy. Działania przewidziane w „Globalnym Planie” powinny być prowadzone we wszystkich obszarach systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmującego m.in. transport, opiekę zdrowotną, nadzór, prawo, planowanie przestrzenne a następnie uwzględnione na poziomie lokalnym, krajowym, kontynentalnym i globalnym. Jednak szczególny nacisk Globalny Plan kładzie na działania krajowe i lokalne. Rezolucja ONZ zaleca poszczególnym krajom wdrażanie 33 kierunków działań strategicznych, podzielonych na pięć filarów:

- 1) zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- 2) bezpieczne drogi i mobilność,
- 3) bezpieczne pojazdy,
- 4) bezpieczni użytkownicy dróg,
- 5) postępowanie powypadkowe.

Filar 1. dotyczy ukierunkowania zdolności instytucjonalnej na dalsze krajowe sposoby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zawiera on następujące działania: wdrażanie głównych konwencji ONZ o ruchu drogowym, ustanowienie głównej agencji zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego (współpracującej z partnerami z różnych sektorów), rozwój krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, ustalanie możliwych do osiągnięcia długoterminowych celów powiązanych z działaniami oraz zapewnienie wystarczających funduszy na ich wdrożenie. Filar ten wymaga także stworzenia systemu organizacji danych w celu monitorowania i oceny prowadzonych działań.

Filar 2. podkreśla potrzebę poprawy bezpieczeństwa na drogach dla dobra wszystkich ich użytkowników, a zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów i motocyklistów). Zawiera on następujące działania: postęp w świadomym planowaniu, projektowaniu, budowaniu oraz funkcjonowaniu dróg z nastawieniem na bezpieczeństwo, dbałość o to, aby drogi były regularnie oceniane pod względem bezpieczeństwa oraz zachęcanie władz, aby podczas próby sprostania potrzebom wszystkich użytkowników dróg brali pod uwagę wszelkie możliwe rodzaje i typy bezpiecznej infrastruktury drogowej.

Filar 3. jest odpowiedzią na potrzebę polepszenia bezpieczeństwa pojazdów poprzez rozwijanie stosownych standardów globalnych oraz mechanizmów, które przyspieszają implementację nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo. Zaprojektowano w nim następujące działania: wdrażanie nowych programów oceny samochodów (dzięki temu użytkownicy będą świadomi bezpiecznego działania pojazdów), zapewnienie wszystkim pojazdom motorowym minimalnego wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo (np. pasów bezpieczeństwa), promowanie szerszego zastosowania technologii unikania kolizji (np. elektronicznej kontroli stabilności i systemów zapobiegających blokowaniu się kół w trakcie hamowania), zachęcanie kierowników flot do zakupu, obsługi oraz utrzymywania takich pojazdów, które zapewniają wysoki poziom ochrony pasażerów.

Filar 4. kładzie nacisk na stworzenie ogólnego programu poprawy zachowań użytkowników dróg. Przewidziane w nim działania to m.in. zachęcanie do rozwoju i przyjęcia modelowych standardów i przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzmożonego egzekwowania tych praw i standardów, rozwijanie świadomości publicznej i edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu spowodowania częstszego stosowania pasów bezpieczeństwa i kasków ochronnych oraz redukcji prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i przekraczania dozwolonej prędkości. Wymaga to również rozpoczęcia działań, ukierunkowanych na zmniejszenie liczby i ciężkości obrażeń odniesionych podczas wypadków drogowych związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych. Promowane będą programy

ograniczonego, stopniowego przyznawania uprawnień do prowadzenia pojazdów dla początkujących kierowców.

Filar 5. wspiera doskonalenie systemów zdrowotnych i innych, które zapewniają odpowiednią pomoc w razie wypadku oraz długoterminową rehabilitację dla jego ofiar. Zawiera on następujące działania: rozwój systemu opieki przedszpitalnej, w tym wdrożenie jednego krajowego numeru alarmowego, zapewnienie wczesnej rehabilitacji i wsparcia dla pacjentów oraz dla tych, którzy stracili bliskich w wypadkach, ustanowienie systemu ubezpieczeń powiązanego z tymi inicjatywami, promowanie wnikliwego badania przyczyn i skutków wypadków, promowanie odpowiednich reakcji prawnych.

Państwa członkowskie ONZ powinny uwzględniać te filary przy tworzeniu własnych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz systemów gromadzenia danych i wiedzy.

Wdrażanie „Globalnego Planu na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020” wspiera Światowa Organizacja Zdrowia oraz Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

W nadchodzących latach najważniejsze strategie WHO dotyczące realizacji Globalnego Planu to m.in.:

- nadzorowanie działań międzynarodowych. Podczas „Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020”, WHO, przy współpracy z komisjami regionalnymi przy ONZ, będzie koordynatorem bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich krajach członkowskich
- monitorowanie działań związanych z „Dekadą”. WHO będzie tworzyć raporty globalne o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mają one zawierać informacje na temat liczby i współczynnika śmiertelnych wypadków, istnienia krajowych strategii i celów, istnienia praw dotyczących najważniejszych zagrożeń i ich egzekwowania oraz obecnego stanu opieki powypadkowej
- wspieranie krajowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podczas „Dekady” WHO będzie wspierać różne krajowe inicjatywy mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, na przykład skupiające się na wybranych najważniejszych zagrożeniach wywołujących wypadki drogowe
- pomoc w doskonaleniu usług ratowniczych. WHO, wraz z wieloma partnerami, zamierza stworzyć Światowy Sojusz na Rzecz Opieki nad Rannymi (Global Alliance for the Care of the Injured)
- wspieranie doskonalenie wiedzy, umiejętności i efektywności pracy personelu WHO i jej partnerów do projektowania, wdrażania i oceniania programów zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Korzystając z różnych inicjatyw związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, WHO będzie podejmowała szeroko zakrojone starania mające na celu budowanie tych zdolności. Przykładami są szkolenia różnych grup zawodowych: lekarzy w bardziej precyzyjnym tworzeniu aktów zgonów, dziennikarzy w lepszym raportowaniu wypadków drogowych, pracowników organizacji pozarządowych w celu poprawy ich współpracy z mediami
- wspieranie organizacji pozarządowych. Podczas „Dekady” WHO będzie wspierać strategiczne podejście tych organizacji do promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także tworzenie formalnej światowej sieci organizacji pozarządowych.

WHO w ramach „Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020” zachęca rządy na całym świecie do opracowania krajowych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powinny być one zgodne z „Globalnym Planem”, ale przede wszystkim dostosowane do specyfiki każdego z krajów. Przygotowując krajowe plany bezpieczeństwa ruchu drogowego poszczególne państwa powinny zawrzeć w nich działania określone we wszystkich filarach „Globalnego Planu”, podczas gdy inne kraje mogą skupić się tylko na jednym lub dwóch

z nich. Istnieje również możliwość opracowania strategii w których poszczególne państwa mogą odzwierciedlać działania wykraczające poza pięć filarów tego planu⁵.

Główne działania Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach (wspierające „Globalny Plan”) to:

- wdrożenie programu systematycznej oceny poziomu ryzyka na podstawowych drogach w Europie, poprzez wskazywanie zagrożeń na niebezpiecznych odcinkach i proponowanie praktycznych środków zaradczych
- zapewnienie, by ocena poziomu ryzyka leżała u podstaw decyzji strategicznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- inicjowanie partnerstwa między instytucjami i organizacjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz producentami samochodów i administracją drogową.

Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach promuje ideę bezpiecznego systemu „człowiek-pojazd-droga” oraz zachęca rządy krajów europejskich i administrację drogową do ustanowienia wspólnego celu, jakim będzie zmniejszenie liczby odcinków dróg o wysokim i bardzo wysokim poziomie ryzyka⁶ (fot. 2.).



Fot. 2. Plakat promujący Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach
Photo 2. "European Road Assessment Programme" promo poster

Kierunki europejskiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020

W lipcu 2010 r. Komisja Europejska przyjęła plany, zgodnie z którymi liczba śmiertelnych ofiar wypadków na drogach Europy ma się zmniejszyć o połowę w ciągu 10 lat. Proponowane inicjatywy (fot. 3.) ujęto w dokumencie „Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020”⁷, zawierającym siedem następujących celów strategicznych:

- 1) doskonalenie środków bezpieczeństwa w pojazdach,
- 2) budowa bezpieczniejszej infrastruktury drogowej,
- 3) rozwój inteligentnych technologii,
- 4) podniesienie jakości systemu szkoleń i treningów dla użytkowników dróg,
- 5) skuteczniejsze egzekwowanie przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach,
- 6) ograniczenie liczby osób poszkodowanych w wypadkach drogowych,
- 7) skupienie szczególnej uwagi na motocyklistach [10].

Pierwszy cel strategiczny – doskonalenie środków bezpieczeństwa w pojazdach, określa nowe regulacje w zakresie wyposażenia samochodów w czynne systemy bezpieczeństwa, a w szczególności:

- obowiązek elektronicznej kontroli stabilności (w samochodach, autobusach i ciężarówkach) w celu zmniejszenia niebezpieczeństwa utraty równowagi lub dachowania pojazdu

⁵ http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en

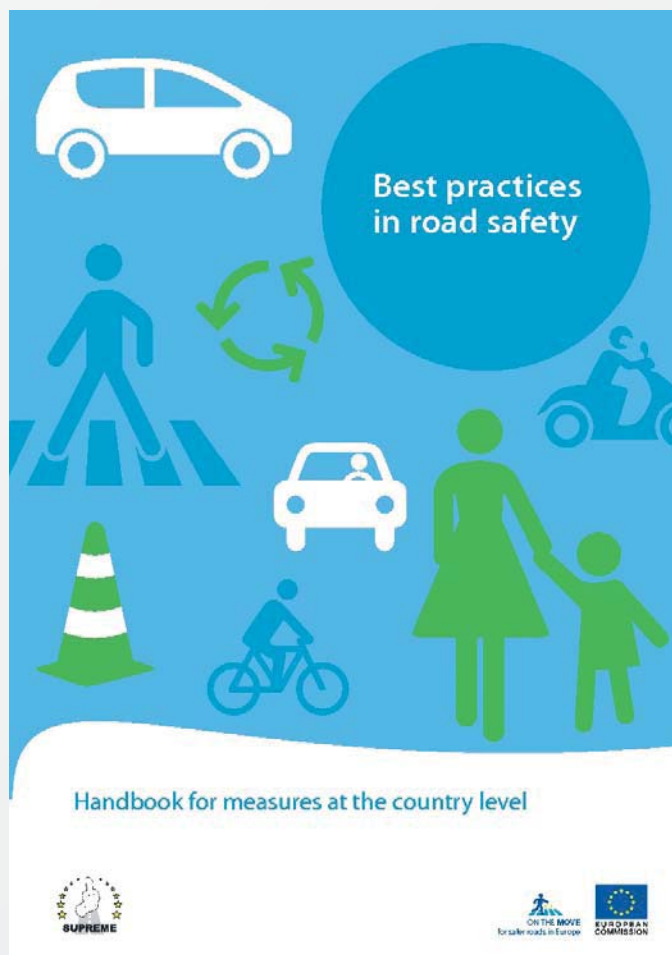
⁶ Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach <http://eurorap.pl>

⁷ *Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020* - Kierunki europejskiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020.

- obowiązkowe systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu (w samochodach ciężarowych i autobusach)
- obowiązkowe systemy hamowania awaryjnego (w samochodach ciężarowych i autobusach)
- systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa (w samochodach osobowych i ciężarowych)
- obowiązkowe urządzenia ograniczające prędkość lekkich pojazdów dostawczych i furgonów (na wzór obowiązujących już w samochodach ciężarowych)
- zestaw konkretnych środków ustalających normy techniczne wyposażenia bezpieczeństwa w przypadku pojazdów o napędzie elektrycznym (jest obecnie przygotowywany przez służby Komisji).

Ponadto, w ramach tego celu strategicznego Komisja zamierza:

- rozważyć możliwość rozszerzenia zastosowania zaawansowanych układów wspomaganie kierowcy, na przykład ostrzegających przed kolizją, poprzez modernizację istniejącego wyposażenia w pojazdach dostawczych oraz osobowych
- przeanalizować dalsze działania techniczne w zakresie ograniczenia ryzyka obrażeń, na jakie narażeni są niechronieni użytkownicy dróg (od 2003 r. prawodawstwo UE zostało zaostrzone tak, aby ograniczyć ryzyko obrażeń, na jakie narażeni są w szczególności piesi i rowerzyści, na przykład przez wprowadzenie wymogu



Fot. 3. Kierunki europejskiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020

Photo 3. *Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020*

stosowania zderzaków i masek pojazdów absorbujących energię czy wstecznych lusterek zmniejszających strefę tzw. martwego pola)

- doprowadzić do zaostrzenia przepisów unijnych w dziedzinie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów, w celu ustanowienia zasad wzajemnego uznawania atestów technicznych, tak aby wyniki badań technicznych wykonanych w każdym państwie członkowskim były uznawane w pozostałych [7].

Drugi cel strategiczny skupia się na budowie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej. W jego ramach Komisja zamierza rozszerzyć regułę „Środki unijne mogą być przeznaczane wyłącznie na budowę obiektów spełniających wymogi dyrektyw o bezpieczeństwie dróg i tuneli”, stosowaną już w przypadku transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), tak aby stała się ona powszechną zasadą obowiązującą w stosunku do dowolnego wsparcia finansowego z budżetu UE, na przykład z funduszy spójnościowych [7].

Ponadto, Komisja zamierza dokonać analizy możliwości rozszerzonego stosowania obowiązującego prawodawstwa unijnego w sferze zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w odniesieniu do dróg zamiejskich w państwach członkowskich. Obowiązujące przepisy stanowią, aby w trakcie rozbudowy infrastruktury, w procesie planowania, w fazie poprzedzającej projekt i na etapie projektowania, uwzględniane były wymogi bezpieczeństwa. Infrastruktura ma być ponadto objęta obowiązkiem kontroli bezpieczeństwa, wykrywania „czarnych punktów” oraz inspekcji w terenie. Włączenie do tych wymogów dróg zamiejskich byłoby możliwe dzięki wymianie najlepszych praktyk między państwami członkowskimi [7].

Trzeci cel strategiczny dotyczy rozwoju inteligentnych technologii. W ramach dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych Komisja ma zamiar wystąpić z projektem nowych specyfikacji technicznych służących sprawnej wymianie danych między pojazdami, a także łączności pojazdów z inteligentną infrastrukturą, na przykład umożliwiającej powiadomianie w czasie rzeczywistym o zalecanych ograniczeniach prędkości, natężeniu ruchu, wykrywaniu pieszych [7].

Zamiarem Komisji jest także przyspieszenie wdrażania technologii e-call (automatycznego zgłaszania wypadków), a także rozważenie jej ewentualnego wprowadzenia w odniesieniu do motocykli, pojazdów ciężarowych i autobusów [7].

Czwarty cel strategiczny odnosi się do podniesienia jakości systemu szkoleń i treningów dla użytkowników dróg. Według Komisji to oni, jako pierwsze ogniwo w łańcuchu bezpieczeństwa, są najbardziej podatnym na błąd elementem systemu bezpieczeństwa. Niezależnie od obowiązujących środków technicznych, skuteczność polityki bezpieczeństwa na drogach zależy ostatecznie w dużym stopniu od zachowań kierowców. W ramach realizacji tego celu Komisja, wspólnie z państwami członkowskimi będzie dążyć do opracowania wspólnej strategii w dziedzinie edukacji oraz szkoleń w zakresie bezpieczeństwa na drogach. Na poziomie unijnym ma ona uwzględniać przede wszystkim podniesienie jakości systemu szkoleń i egzaminów dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w szczególności poprzez rozszerzenie zasięgu stosowania dyrektywy o unijnym prawie jazdy. Komisja przewiduje:

- określenie kryteriów progowych w odniesieniu do instruktorów nauki jazdy
- zakaz jazdy bez asysty dla młodych kierowców albo okres praktyki poprzedzający otrzymanie dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdem (wraz z ustaleniem minimalnego wieku, doświadczenia i warunków w odniesieniu do krajów decydujących się na korzystanie z systemu)
- rozważenie ewentualności wprowadzenia okresu próbnego dla młodych kierowców (po otrzymaniu prawa jazdy podlegałby bardziej rygorystycznej kontroli)

- rozważenie możliwości wprowadzenia elementów jazdy przyjaznej dla środowiska w ramach teoretycznych i praktycznych egzaminów celem propagowania bezpieczniejszego i mniej szkodliwego dla przyrody stylu jazdy [7].

Piąty cel strategiczny obejmuje skuteczniejsze egzekwowanie przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach. Według Komisji skuteczność polityki w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy w niemałym stopniu od nasilenia kontroli przestrzegania przez kierowców wymogów bezpieczeństwa. Kluczową rolę w tej strategii odgrywa egzekwowanie prawa, co przyczynia się do ograniczenia ryzyka obrażeń i ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych. Nadmierna prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, nieużywanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń przytrzymujących dla dzieci (np. fotelików) pozostają wciąż najpoważniejszymi przyczynami śmierci na drodze. W piątym celu strategicznym Komisja przedstawiła środki pozwalające na zaostrzenie ogólnoeuropejskich i krajowych kontroli służących egzekwowaniu obowiązujących przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.:

- opracowanie przez poszczególne państwa członkowskie krajowych planów wdrożenia prawa unijnego (np. wyznaczających cele w dziedzinie priorytetowych zagadnień oraz nasilenia kontroli na poziomie krajowym)
- kampanie informacyjne na skalę całej UE
- ustanowienie środków prawnych w celu wprowadzenia w określonych grupach zawodowych (np. kierowcy gimbusów) lub w ramach programów rehabilitacyjnych po wykroczeniach związanych z nadużyciem alkoholu (zarówno dla kierowców zawodowych, jak i niezawodowych) obowiązku stosowania alkomatu z blokadą rozruchu silnika (alcolock⁸) – kary wymierzone za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu powinny mieć również wymiar prewencyjny
- nadanie najwyższego priorytetu sprawie przyjęcia prawnie wiążących środków w zakresie transgranicznej wymiany informacji w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego (dyrektywa z 2008 r., jak dotąd nieuchwalona) w celu umożliwienia identyfikowania i sankcjonowania kierowców winnych najczęstszych wykroczeń popełnianych za granicą, tj. nieużywanie pasów bezpieczeństwa, przekroczenie dozwolonej prędkości, jazda pod wpływem alkoholu, ignorowanie sygnalizacji świetlnej (najczęstsze z wykroczeń popełnianych przez kierowców za granicą to w dalszym ciągu jazda z nadmierną prędkością), [7].

Szósty cel strategiczny, jeden z głównych priorytetów, dotyczy ograniczenia liczby osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. Komisja opracuje założenia kompleksowej strategii działań w zakresie wypadków zagrażających zdrowiu i udzielania pierwszej pomocy, uwzględniając:

- opracowanie wspólnych definicji poważnych i drobnych obrażeń ciała pod kątem określenia docelowego poziomu, do jakiego należy ograniczyć ich liczbę, i tym samym opracowania ogólnoeuropejskiej docelowej maksymalnej liczby ofiar wypadków, ujętej w nowych wytycznych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego na terytorium Unii na lata 2011-2020
- upowszechnianie wymiany doświadczeń państw członkowskich w dziedzinie reakcji służb ratunkowych na wypadki drogowe, jak również utworzenie ogólnounijnego systemu gromadzenia i analizy danych dotyczących obrażeń ciała doznanych przez uczestników wypadków
- analizę ewentualnej wartości dodanej opracowania i seryjnego montowania, zwłaszcza w pojazdach dostawczych, czarnych

⁸ Alcolock – urządzenie, które zmusza kierowcę do dmuchnięcia w alkomat (ethylotest) przed uruchomieniem pojazdu. Jeśli poziom alkoholu przekracza dopuszczalną normę, urządzenie blokuje rozrusznik samochodu.

skrzynek (czyli automatycznych rejestratorów zdarzeń) w celu ułatwienia dochodzeń technicznych i analizy wypadków [10].

Siódmy cel strategiczny skupia uwagę na użytkownikach motocykli i innych pojazdów dwukołowych. Przedstawienie tej strategii wynika ze złych wyników dotyczących następstw wypadków w tej grupie uczestników ruchu drogowego. Podczas gdy inne formy transportu drogowego wykazują systematyczny spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz poważnie rannych w wypadkach, dane dotyczące użytkowników pojazdów dwukołowych obniżają się bardzo nieznacznie, albo nawet pozostają niezmiennie. W odniesieniu do bezpieczeństwa dwukołowców, na poziomie europejskim Komisja proponuje następujące rozwiązania:

- wprowadzenie zestawu wyposażenia zabezpieczającego pojazdy stosowane w celach użytkowych, na przykład obowiązkowy montaż systemów hamowania ABS, automatycznie zapalającego się reflektora przedniego oraz zmodernizowanych środków zapobiegających nieuprawnionym ingerencjom (np. uniemożliwiających unieszkodliwianie automatycznego ogranicznika prędkości) w dwukołowcach określonych typów
- opracowanie norm technicznych w dziedzinie wyposażenia ochronnego w rodzaju obowiązkowego ubioru oraz analizy możliwości wyposażania motocykli w poduszki powietrzne lub też wyposażania odzieży ochronnej w takie poduszki
- rozszerzenie zakresu przepisów prawodawstwa unijnego w dziedzinie badań technicznych i atestów w odniesieniu do motocykli i innych pojazdów dwukołowych (obecnie nieobowiązujących), [7].

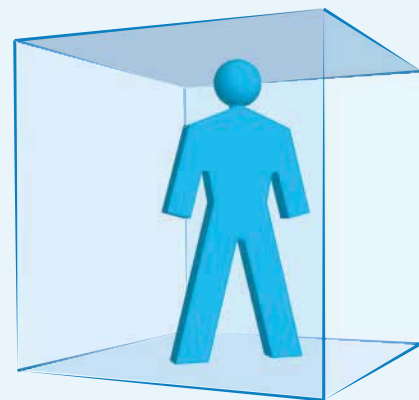
Przyjęte w „Kierunkach europejskiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020” inicjatywy przewidujące m.in. bardziej rygorystyczne normy bezpieczeństwa pojazdów, udoskonalone szkolenia użytkowników dróg oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów ruchu drogowego będą realizowane przy ścisłej współpracy Komisji z państwami członkowskimi.

Podsumowanie

Wypadki drogowe należą do najpoważniejszych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi, a prewencję wypadków drogowych trzeba traktować jako działanie na rzecz zdrowia publicznego. Komunikacja drogowa obejmuje praktycznie wszystkich członków społeczeństwa. Kierowanie pojazdami mechanicznymi – najaktywniejsza forma udziału w ruchu drogowym – realizowana jest nie tylko przez osoby w wieku produkcyjnym, lecz również przez młodocianych oraz ludzi w wieku podeszłym. Jako uczestnicy ruchu drogowego wszyscy ponosimy w większym czy mniejszym stopniu ryzyko wypadku i dlatego powinniśmy być zainteresowani w jego ograniczeniu. Profilaktyka wypadków drogowych wymaga podejmowania ciągłych wysiłków w celu efektywnego i stałego im zapobiegania. Aby ograniczyć wypadkowość drogową, użytkownicy dróg muszą przestrzegać przepisów ruchu drogowego, instytucje odpowiedzialne za ruch drogowy powinny zapewnić bezpieczną infrastrukturę drogową, zaś producenci muszą wytwarzać bezpieczne pojazdy [8-10].

BIBLIOGRAFIA

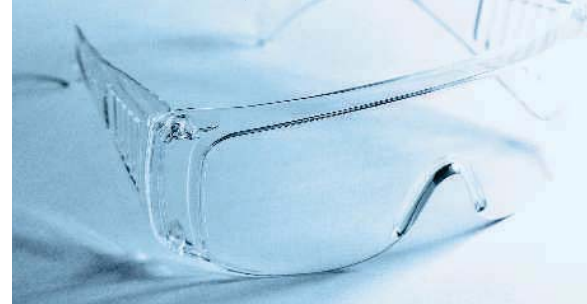
- [1] *Global status report on road safety. Time for action.* World Health Organization, Department of Violence & Injury Prevention & Disability, Genewa 2009
- [2] Goniewicz M., Nogalski A., Khayesi M., Lübek T., Zuchora B., Goniewicz K., Miśkiewicz P. *Pattern of road traffic injuries in Lublin County, Poland.* "Cent. Eur. J. Public Health" 2012, 20, 2:116-20
- [3] Hyder AA., Allen KA., Peters DH., Chandran A., Bishai D. *Large-scale road safety programmes in low- and middle-income countries: An opportunity to generate evidence.* "Glob. Public Health" 2013, 8, 5:504-18
- [4] Chandran A., Sousa TR., Guo Y., Bishai D., Pechansky F. *No Transito Evaluation Team. Road traffic deaths in Brazil: rising trends in pedestrian and motorcycle occupant deaths.* "Traffic Inj Prev" 2012, 13 Suppl. 1:11-6
- [5] McIlvenny S. *Road traffic accidents – a challenging epidemic.* "Sultan Qaboos Univ Med J" 2006, 6, 1:3-5
- [6] Runyan CW. *Using the Haddon matrix: introducing the third dimension.* "Inj. Prev". 1998, 4, 4:302-307
- [7] European Commission. *Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions. Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020.* Brussels, 20.7.2010. COM(2010) 389 final
- [8] Naci H., Chisholm D., Baker TD. *Distribution of road traffic deaths by road user group: a global comparison.* "Inj. Prev". 2009, 15, 1:55-9
- [9] Artamoshina MP. *The European countries' government programs targeted to decrease the road traffic injuries.* "Probl. Sotsialnoi Gig. Zdravookhraneniia Istor. Med." 2008, 6:39-44
- [10] Bener A., Abu-Zidan FM., Bensiali AK., Al-Mulla AA., Jadaan KS. *Strategy to improve road safety in developing countries.* "Saudi Med. J." 2003, 24, 6:603-8



Behape

XVII Targi Bezpieczeństwa, Higieny Pracy i Ochrony Przeciwpożarowej
10-12 marca 2015 Katowice

Do końca września preferencyjne warunki uczestnictwa!
Zapraszamy do udziału w targach!



W programie m.in.:

- spotkania z fachowcami
- prezentacje własne firm
- wykłady tematyczne
- porady ekspertów
- liczne pokazy, szkolenia i warsztaty
- premiera innowacyjnego projektu interaktywnego

methalive®

szczegóły na stronie www.targow

- finał ogólnopolskiej kampanii „Bezpieczeństwo pracy zależy od Ciebie”
- organizator PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY
- Okręgowy Inspektorat Pracy w Katowicach

www.behape.fairexpo.pl



Centrum Targowe FairExpo Sp. z o.o.
 ul. Bytkowska 1B, 40-955 Katowice
 tel. (+48) 32 728 15 33, (+48 32) 664 080 291
 behape@fairexpo.pl



Patronat Honorowy

