

07-08-2007

Co robi Unia Europejska, by zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego?

Strategia przeciw śmierci



Fot. Anna Kaczmarz

W Unii Europejskiej w wypadkach drogowych życie traci blisko 40 tys. osób rocznie

Z roku na rok coraz więcej naszych rodaków wyjeżdża na urlop. Nic więc dziwnego, że właśnie w tym okresie szczególną wagę przywiązujemy do kwestii związanych z bezpieczeństwem podróżowania.

Co ciekawe, jak się okazuje, najbardziej rozpowszechnione obawy często nijak się mają do rzeczywistych zagrożeń. Wiele osób boi się na przykład śmierci w katastrofie lotniczej, mimo że - jak wynika z badań - to właśnie samolot jest najbezpieczniejszym środkiem transportu, podczas gdy największą liczbę ofiar śmiertelnych pochłaniają wypadki drogowo.

Co roku na drogach całego świata ginie milion dwieście tysięcy ludzi, często bardzo młodych (osoby poniżej 50. roku życia są bardziej narażone na śmierć w wypadku drogowym niż na skutek choroby serca czy nowotworu). W Unii Europejskiej w wypadkach drogowych życie traci blisko 40 tys. osób rocznie, zaś 1,7 mln zostaje rannych. W Polsce w 2006 r. śmierć na drogach poniosły 5103 osoby.

Wypadki drogowo to nie tylko śmierć wielkiej liczby osób, cierpienie i często kalectwo jeszcze większej liczby rannych oraz rozpacz bliskich ofiar. To także konkretne straty ekonomiczne, które w Unii Europejskiej wynoszą 2 proc. PKB. Wypadki lotnicze oddziałują na wyobraźnię swoją masowością, a strach przed nimi podsycają dodatkowo filmy katastroficzne.

Wypadki drogowo to - abstrahując od zdarzeń w rodzaju ostatniej tragedii pod Grenoble - "tylko jedna rozpaczająca rodzina tu, inna tam", jak powiedział były rajdowy mistrz świata, a obecnie poseł do parlamentu Europejskiego Ari Vatanen, gdy zwrócił się do parlamentu z pytaniem, dlaczego robimy tak niewiele, by zapobiegać tragediom na drogach.

Co konkretnie robi Unia Europejska, by zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego? W 2001 r. opublikowano Białą Księgę transportu drogowego, w której Komisja Europejska wyznacza jako cel redukcję liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do 15 tys. osób w 2010 r. Dwa lata później przyjęto strategię zwiększania bezpieczeństwa w transporcie, w oparciu o którą europejscy ministrowie transportu ustalili, jakie obszary wymagają podjęcia natychmiastowych działań. Są to:

egzekwowanie już istniejących przepisów ruchu drogowego i promowanie bezpiecznej jazdy, polepszanie bezpieczeństwa samochodów (zwłaszcza przy użyciu nowych technologii), poprawa infrastruktury drogowej, a także gromadzenie i wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Starania Unii Europejskiej przyniosły już wymierne rezultaty: od jesieni 2005 r. do jesieni 2006 r. udało się zmniejszyć liczbę śmiertelnych wypadków o 8 proc. To jednak za mało, by mówić o sukcesie. Jak mówi dr Renate Sommer z komisji transportu Parlamentu Europejskiego: "Nasz cel, zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych w 27 państwach członkowskich z 50 tys. do co najmniej 25 tys. w 2010 r. jeszcze długo nie zostanie osiągnięty. W 2005 r. udało się zapobiec śmierci 41600 ludzi. Musimy niezwłocznie podejmować kolejne działania!".

Ważne jest wprowadzanie nowych regulacji prawnych, takich jak proponowana już w październiku zeszłego roku przez Komisję Europejską dyrektywa, na podstawie której powstałaby lista niebezpiecznych punktów na głównych drogach Europy. Miejsca te poddawano by następnie modernizacji i specjalnie znakowano. "Ciężko mi o tym mówić, ale ten wypadek powinien przyspieszyć przyjęcie tej dyrektywy" - powiedział po wypadku polskiego autokaru pod Grenoble komisarz ds. transportu Jacques Barrot.

Inną zmianą, której warto dokonać, jest uproszczenie i standaryzacja znaków drogowych na terenie UE, za czym opowiedziało się 91 proc. ankietowanych kierowców.

Nie mniej istotne od ulepszania prawa jest jednak egzekwowanie przepisów już obowiązujących: badania przeprowadzone w Szwecji w 2000 r. wykazały, że zastosowanie się do obowiązujących limitów prędkości pozwoliłoby zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych o 40 proc. Nie trzeba chyba przypominać, że główne przyczyny wypadków na drogach to przekraczanie dozwolonych ograniczeń prędkości, prowadzenie samochodu pod wpływem alkoholu i środków odurzających, niezapięcie pasów bezpieczeństwa.

"Gdyby wszyscy zapinali pasy bezpieczeństwa, przestrzegali ograniczeń prędkości i gdyby nikt nie prowadził samochodu pod wpływem alkoholu, liczba ofiar śmiertelnych spadłaby o 60 proc." - przekonuje cytowany już Ari Vatanen.

Jeśli chodzi o wypadki drogowe, to Polska należy do najniebezpieczniejszych krajów w Europie. Liczba osób, które zginęły na polskich drogach w 2006 r., była tylko o 200 mniejsza od liczby ofiar śmiertelnych w Niemczech, kraju o populacji dwukrotnie większej niż nasza. Na szczęście widać pewne oznaki poprawy: niedawno Polska jako jeden z niewielu krajów europejskich przyjęła przepis nakazujący jazdę z włączonymi światłami mijania przez cały rok, zaś w Małopolsce ilość śmiertelnych wypadków drogowych spadła w ciągu ostatnich pięciu lat o 22 proc.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego trzeba podejmować na wszystkich szczeblach: europejskim, krajowym i - o czym się często zapomina - lokalnym. "Politycy muszą wziąć na siebie odpowiedzialność, nie można zaakceptować ani jednej śmierci na drodze" - podkreśla Ari Vatanen.

Bogusław Sonik

Posel do Parlamentu Europejskiego