

Droga do bezpieczeństwa

Ponad 6 700 dzieci rocznie można by ocalić od śmierci, gdyby we wszystkich krajach UE panowały takie standardy bezpieczeństwa jak w Szwecji - wynika z zaprezentowanego 20 listopada 2007 r. w Parlamencie Europejskim raportu, dotyczącego bezpieczeństwa młodocianych na drogach. Raport został sporządzony na podstawie danych z 18 krajów biorących udział w programie *Child Safety Action Plan* współorganizowanym przez Komisję Europejską.

Obrażenia odniesione w wypadkach komunikacyjnych to główna przyczyna śmierci najmłodszych Europejczyków - dzieci i młodzieży w wieku od 5 do 24 lat. Na europejskich drogach ginie rocznie 32 000 osób, które nie ukończyły jeszcze 25 lat, przy czym aż 28 000 ofiar stanowią dzieci poniżej 15. roku życia. Do tak dużej liczby zabitych dodać należy o wiele większą liczbę rannych, ocenia się bowiem, że na każdą śmiertelną ofiarę wypadku drogowego przypada 20 rannych hospitalizowanych i 70, którym udzielono pomocy ambulatoryjnej. Ekonomiczne koszty wypadków drogowych wynoszą około 2 procent produktu krajowego brutto, wydanych głównie na leczenie i rehabilitację ofiar wypadków. Poszczególne kraje Europy znacznie się różnią pod względem panujących w nich standardów bezpieczeństwa drogowego. Okazuje się na przykład, że dzieci z krajów o niskim bądź średnim dochodzie narodowym giną w wypadkach drogowych od czterech do pięciu razy częściej niż ich rówieśnicy z krajów bogatszych - podobną zależność zaobserwowano zresztą jeśli chodzi o poziom ekonomiczny rodzin ofiar. Duża liczba ofiar w Estonii, która zajęła pierwsze miejsce pod względem liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych, odzwierciedla sytuację panującą w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie liczba ofiar jest na ogół większa niż w krajach Europy zachodniej. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest niewątpliwie fakt, że w krajach dawnej Unii Europejskiej wcześniej stworzono i wprowadzono w życie odpowiednie regulacje prawne sprzyjające poprawie bezpieczeństwa drogowego. Dane te uświadamiają więc potrzebę eksportu wypróbowanych praktyk z dziedziny bezpieczeństwa drogowego z zachodu na wschód Europy.

A jak w Polsce?

W Polsce 44 procent zmarłych poniżej 20. roku życia to właśnie ofiary wypadków drogowych. W roku 2006 co dziesiątą ofiarą śmiertelną wypadku drogowego było u nas dziecko. Liczba ofiar wśród najmłodszych systematycznie jednak maleje, a bezpieczeństwo dzieci - pasażerów samochodów - oceniane jest wysoko. Ochrona dzieci - uczestników ruchu drogowego jest obok ochrony pieszych i rowerzystów jednym z priorytetowych celów przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005. Okazuje się jednak, że liczba najmłodszych ofiar ginących na polskich drogach byłaby o 52 procent niższa, gdybyśmy doścignęli szwedzkie standardy. To dużo - spośród 18 krajów uczestniczących w *Child Safety Action Plan*, aż 11 plasuje się za Polską pod względem procentu ofiar, których można by uniknąć. Nasz kraj wyprzedzają jedynie Austria, Włochy, Belgia Grecja oraz przodujące w czarnej statystyce Portugalia i Francja. Polsce daleko nie tylko do standardów panujących w Szwecji czy prawie tak samo bezpiecznej Holandii, lecz także do poziomu osiągniętego przez takie kraje, jak Dania i Norwegia, czy Północna Irlandia.

Źle na piechotę

Co zrobić, by nasze drogi były coraz bezpieczniejsze, a ilość ofiar wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego jak najmniejsza?

Ponieważ - jak już wspomniano - z bezpieczeństwem dzieci podróżujących samochodami nie jest w Polsce najgorzej, wysiłki warto skoncentrować przede wszystkim na poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Polskie drogi, mimo postępującej poprawy są nadal w nie najlepszym stanie; często brakuje im na przykład poboczy, co zwiększa ryzyko wypadków, których ofiarami padają właśnie piesi. Nic więc dziwnego, że Polska jest drugim po Estonii krajem europejskim o największej liczbie ofiar wśród pieszych poniżej 20. roku życia. Ponieważ tak istotną sprawą - zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym - jest zwiększenie widoczności poruszających się po poboczach dróg pieszych, sam wystąpiłem z inicjatywą wyposażenia wszystkich dzieci w wieku przedszkolnym oraz uczniów klas pierwszych w województwie małopolskim w kamizelki odblaskowe.

Ze zwiększaniem widoczności dzieci - uczestników ruchu drogowego musi iść w parze odpowiednia edukacja, prowadzona już od najmłodszych lat. Jest to o tyle istotne, że podczas gdy każdy kierowca zdobywa niezbędną wiedzę na temat zasad ruchu drogowego podczas kursu prawa jazdy, piesi są często pozbawieni podstawowych informacji. Ten stan rzeczy znajduje odzwierciedlenie w statystykach: na przykład w województwie małopolskim w pierwszym półroczu 2007 roku 336 wypadków drogowych spowodowali właśnie nieostrożnie zachowujący się piesi; były to przede wszystkim wtargnięcia na jezdnię (196 wypadków), w dalszej kolejności zaś wychodzenie na szosę zza przeszkody bądź na czerwonym świetle (po 43 wypadki).

Gorzej na rowerze

Źle jest nie tylko z przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa przez pieszych; być może gorzej nawet przedstawia się ta kwestia w przypadku rowerzystów. Okazuje się, że w powiecie krakowskim tylko 10 procent dzieci używa podczas jazdy na rowerze ochronnych kasków, zaś aż 80 procent nie stosuje ich nigdy. Tymczasem wśród uszkodzeń ciała, spowodowanych przez wypadki rowerowe, pierwsze miejsce zajmują właśnie urazy głowy i to one są też główną przyczyną śmierci i niepełnosprawności wśród dzieci. Warto przy tym zaznaczyć, że jednemu euro, które wydajemy na kask rowerowy, odpowiada aż 29 euro zaoszczędzonych na kosztach leczenia.

Poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów służyć mają także odpowiednie zmiany w konstrukcji samochodów. Sugerowane zmiany (chodzi przede wszystkim o wysokość zderzaków) pozwoliłyby uniknąć śmierci 2 100 pieszych i rowerzystów rocznie, zapobiegłyby też 18 000 przypadkom poważnych obrażeń. Jak mówi Arlene McCarthy, przewodnicząca Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów w Parlamencie Europejskim - "przemysł musi być odpowiedzialny, musi dopilnować by oferowane produkty i usługi były bezpieczne, nie może zaś przedkładać zysku nad bezpieczeństwo".

Bezpieczeństwo drogowe to obszar, na którym każdy - od władz państwowych i samorządowych, przez organizacje pozarządowe i poszczególnych obywateli ma swoją rolę do odegrania. Wszyscy jesteśmy odpowiedzialni za poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach, zwłaszcza zaś za ochronę ich najbardziej bezbronnych użytkowników, jakimi są dzieci.

Bogusław Sonik
Posel do Parlamentu Europejskiego