VOICE Country Sheet

Lipiec 06

Polska: zestawienie faktów

VOICE

VOICE : to Europejska Sieć Organizacji Pozarządowych reprezentujących interesy niechronionych użytkowników dróg.

VOICE: to sieć organizacji, reprezentujących osoby, których głos jest zwykle lekceważony podczas debat na temat transportu.

Koalicja VOICE tworzą:
AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; EPHA Environment Network European Child Safety Alliance; European Disability Forum European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging - Pedestrian Movement, BEUC; European Transport Safety Council

www.etsc.be/Voice.php

CZĘŚĆ 1
Wprowadzenie

Polska jest jednym z największych krajów Unii Europejskiej z ponad 11 milionami kierowców i 16 milionami pojazdów. W latach 1990-2004 liczba pojazdów wzrosła o 88%, a liczba przejechanych pojazdokilometrów o 190%.[1]

Początek lat dziewięćdziesiątych to najgorszy okres w bezpieczeństwie ruchu drogowego w historii Polski. Mimo pewnych postępów w ostatnich latach, w 2005 roku na polskich drogach zginęło 5444 osoby, a obrażenia odniosły 61191[2]. Niechronieni użytkownicy dróg stanowią 44 % ogółu ofiar śmiertelnych, a większość z nich ginie na obszarach zbudowanych.[3]

Główną przyczyną wypadków drogowych w Polsce jest prędkość.[4] Nadmierna prędkość w połączeniu z przestarzałą infrastrukturą drogową i złym stanem technicznym dróg sprawia, że wszyscy użytkownicy dróg narażeni są na niepotrzebne ryzyko.

GAMBIT - Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Wiosną 2005 roku Polska dokonała modyfikacji swojej strategii działania w bezpieczeństwie ruchu drogowego, a dotychczasowy program GAMBIT 2000 zastąpiono nowym o nazwie GAMBIT 2005. Wśród celów szczegółowych tego programu przyjęto 75 % spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na drogach krajowych (obecnie na tych drogach ginie 36 % ogółu ofiar śmiertelnych) oraz ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w grupie niechronionych użytkowników dróg z 46 % do 30% w 2013 roku.[5]

Jednym z priorytetowych kierunków działań jest poprawa bezpieczeństwa pieszych, dzieci i rowerzystów. Zaproponowane środki obejmują: nowelizację przepisów prawnych wzmacniających ochronę niechronionych użytkowników dróg, poprawę jakości systemu edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zintensyfikowanie ochrony niechronionych użytkowników dróg środkami nadzoru nad ruchem drogowym, powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych, dzieci i rowerzystów oraz prowadzenie systematycznych badań naukowych dotyczących niechronionych użytkowników dróg.[6]

Kwestią do dyskusji pozostaje, czy zaplanowane środki prewencyjne uda się w najbliższych latach wdrożyć. Dane z dwóch pierwszych lat realizacji programu wskazują, że może to być trudne.[7] Na początku lat 90 w Polsce utworzono Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz 16 Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ich głównym zadaniem jest koordynacja działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie centralnym i regionalnym. Zmienna sytuacja polityczna sprawiła jednak, że problem bezpieczeństwa ruchu drogowego nigdy nie stał się priorytetem działań dla władz centralnych. Stopień zainteresowania bezpieczeństwem ruchu drogowego jest różny w różnych województwach. Tylko w 5 z 16 województw wdrożono regionalne programy bezpieczeństwa ruchu drogowego.



ITS

Problemem jest także koordynacja działań w tym obszarze. Środki finansowe na realizację działań prewencyjnych pochodzą z różnych źródeł, w tym z budżetów ministerstw, centralnych instytucji, lokalnych władz, towarzystw ubezpieczeniowych i przedsiębiorstw państwowych. Mimo wielu prób nie udało się w Polsce stworzyć odrębnego Funduszu Bezpieczeństwa Drogowego.[8] Stąd konieczne jest większe zaangażowanie władz centralnych, regionalnych i lokalnych w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Czynnik: Prędkość

Nadmierna prędkość jazdy jest poważnym problemem w Polsce i najczęstszą przyczyną śmiertelnych wypadków drogowych. Ten smutny fakt znajduje odzwierciedlenie w statystykach[9] zabitych i rannych w wypadkach drogowych. W 2005 roku niedostosowana do warunków ruchu prędkość była przyczyną 28,8 % wszystkich wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców. W wypadkach tych zginęło 40% ogółu zabitych, a obrażenia odniosły 32,4 % ogółu rannych. Jak wynika z badań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z marca 2006 roku w obszarze zabudowanym w kolumnie pojazdów 75,4 % kierowców przekracza dopuszczalny limit prędkości, a w ruchu swobodnym – 77,8 %.

Niechronieni użytkownicy dróg są szczególnie narażeni w obszarach zabudowanych, gdzie częściej dochodzi do spotkania z kierowcami prowadzącymi pojazdy z nadmierną prędkością lub niezgodnie z przepisami. Szczególnie trudna jest sytuacja pieszych. W 2005 roku co trzecia ofiara śmiertelna wypadku drogowego była pieszym. 22 % ogółu ofiar śmiertelnych i 22 % ogółu rannych to piesi potrąceni w obszarach zabudowanych. Rowerzyści potrąceni w obszarach zabudowanych to odpowiednio 6 % ogółu zabitych i 8,6 % ogółu rannych.[10]



P.Rio Branco - ETSC

Polska jest jednym z ostatnich krajów Unii Europejskiej, który wprowadził 50 km/h w obszarze zabudowanym (1 maja 2004 roku). Przepis ten jednak obowiązuje jedynie w godzinach od 5 rano do 23 w nocy. Kierowcy nagminnie lekceważą istniejące ograniczenia prędkości i innych użytkowników dróg. Dobrym przykładem tej sytuacji są dyskusje o pierwszeństwie w ruchu drogowym, które zwykle przypisywane jest kierowcom pojazdu. W efekcie w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego zanotowano ok. 36 % ogółu wypadków z udziałem pieszych (31% na przejściach dla pieszych).[11]

Skutecznym rozwiązaniem ograniczającym zagrożenie niechronionych użytkowników dróg może być wprowadzenie zestawu rozwiązań ograniczających możliwość przekraczania limitów prędkości np. kamer prędkości i drogowych środków uspokojenia ruchu (zwężenia jezdni, szykany i progi spowalniających, znaki drogowe itd.). Jeżeli chcemy, aby kierowcy przestrzegali istniejących ograniczeń prędkości, istotny jest także nadzór.

Przestarzała vs. nowa infrastruktura drogowa

Wszyscy w Polsce są zgodni, że kraj pilnie potrzebuje nowoczesnej sieci dróg. Sieć polskich dróg sprzed II Wojny Światowej uważana jest za jedną z najniebezpieczniejszych spośród wszystkich krajów wchodzących w skład OECD (Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju).[12]



P.Rio Branco - ETSC

Wysiłek jest jednak ukierunkowany na budowę szerokich dróg, a to pośrednio zachęca kierowców do rozwijania wyższych prędkości. Odnosi się to zarówno do krajowych jak i do miejskich dróg. Jak ujął to jeden z ekspertów Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego projektując infrastrukturę drogową w obszarach zabudowanych bierze się pod uwagę jedynie potrzeby kierowcy.

W obszarach zabudowanych niewiele jest rozwiązań ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów, a te które są cechuje niska jakość i są źle utrzymywane.[13] Niewiele jest ścieżek rowerowych, są one od siebie oddalone, a chodniki, jeśli już istnieją, to są zbyt wąskie i często wykorzystywane przez kierowców jako miejsca do parkowania pojazdu. Nieuniknione są zatem kolizje i wypadki. Szczególnie narażone na takie zdarzenia są osoby starsze i niepełnosprawne.[14]

Biorąc pod uwagę, że 65% ogółu ofiar śmiertelnych w grupie niechronionych użytkowników dróg ginie w obszarach zabudowanych, konieczne jest zwrócenie większej uwagi na problem podniesienia standardu istniejącej infrastruktury na tych obszarach. Istotnym elementem jest także poprawa efektywności egzekwowania przepisów prawnych chroniących przestrzeń zarezerwowaną dla niechronionyc użytkowników dróg.

CZĘŚĆ 2

Jakie są najskuteczniejsze rozwiązania? Przykłady z Europy

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z poważniejszych problemów Polski. Do pewnego stopnia jest to efekt szybkiego rozwoju motoryzacji i nieprzystosowanej do obecnego natężenia ruchu przestarzałej infrastruktury drogowej. Są to problemy wspólne dla większość krajów postkomunistycznych. Skuteczny program bezpieczeństwa ruchu drogowego w połączeniu z modernizacją istniejącej sieci dróg i zaostrzeniem nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego może w dłuższej perspektywie doprowadzić do obniżenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i lepszej ochrony niechronionych użytkowników dróg. Poniżej przedstawiono przykłady działań podejmowanych w innych krajach Europy, które również musiały poradzić sobie z podobnymi problemami.

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Realizacja polityki państwa odbywa się poprzez wdrażanie określonych przedsięwzięć prewencyjnych. Jednocześnie oczywistym jest, że jedynie zintegrowane podejście może doprowadzić do osiągnięcia celów przyjętych w programie.[15]

W projekcie SUNflower podjęto próbę określenia warunków, które wpływają na powodzenie realizowanej strategii oraz porównano zmiany w poziomie zagrożenia na drogach w **Szwecji**, **Wielkiej Brytanii** i **Holandii**. Kraje te zaliczane są obecnie do najbezpieczniejszych w Unii Europejskiej.

Zaproponowana w projekcie metodologia analizowania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego może być wykorzystywana przez inne kraje przy prowadzeniu podobnych badań. Wskaźniki ryzyka mogą być traktowane jako punkty odniesienia przy ocenie działań podejmowanych w różnych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego i uwzględniać specyfikę poszczególnych krajów. Wyniki badań[16]wskazują, że Unia Europejska i kraje członkowskie powinny przyśpieszyć wdrażanie rozwiązań drogowych oraz zintensyfikować nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących prędkości i jazdy pod wpływem alkoholu.

Prędkość

Obecnie **Austria** ukierunkowuje swoje działania na stworzenie widocznego systemu nadzoru nad prędkościami. Policjanci wykorzystują do tego celu kamery prędkości, punkty kontroli odcinków, mobilne radary, kamery video montowane w pojazdach policyjnych oraz urządzenia laserowe. Miejsca lokalizacji kamer oraz odcinki dróg objęte kontrolą są jednoznacznie oznakowane. Nadzór nad prędkością realizowany jest przede wszystkim w miejscach o dużej liczbie wypadków i dotyczy całej sieci dróg. Działania policji są intensywniejsze podczas niebezpiecznych miesięcy letnich i w obszarach zabudowanych. W efekcie podjętych działań liczba ofiar śmiertelnych stopniowo spada z ok. 1000 w 2000 roku do mniej niż 900 w 2005 roku.[17]

W ostatnich latach na **Cyprze** wprowadzono drogowe środki uspokajania ruchu drogowego (przede wszystkim progi spowalniające). Rozwiązania te wprowadzane są przede wszystkim w rejonach szkół, ale także na głównych drogach przechodzących przez małe miejscowości i w okolicach przejść dla pieszych, gdzie rejestruje się wysokie prędkości pojazdów.[18]

Rozwiązania drogowe

Kopenhaga, stolica **Danii**, zainwestowała duże środki w stworzenie sieci ścieżek rowerowych i poprawę funkcjonowania transportu publicznego (włączając w to poprawę powiązań między różnymi środkami komunikacji). Zmniejszono także negatywny wpływ motoryzacji na środowisko i bezpieczeństwo poprzez ograniczenie ruchu w centrum miasta i na ulicach lokalnych oraz dzięki wprowadzeniu w strefach zamieszkania ograniczenia prędkości 40 km/h.[19]

Barcelona[20] jest jednym z tych miast, które w Hiszpanii najwięcej zainwestowały w promocję zrównoważonego

Polskie kampanie i organizacje

Wiele polskich instytucji i organizacji prowadzi kampanie i upowszechnia informacje o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Kilka z nich wymieniono poniżej:
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.krbrd.gov.pl) rozpoczęła realizację cyklu kampanii pod wspólnym hasłem „Włącz myślenie". **KRBRD** opublikowała także kalendarz kampanii, które będą realizowane w 2006 roku (prędkość, alkohol, pasy bezpieczeństwa) i w 2007 roku (niechronieni użytkownicy dróg). **Instytut Transportu Samochodowego** (www.its.home.pl) prowadzi badania naukowe w obszarze transportu drogowego; **Droga i Bezpieczeństwo** (www.drogaibezpieczenstwo.org.pl) to organizacja pozarządowa zajmująca się bezpieczeństwem ruchu drogowego, zaangażowana w wiele akcji, przede wszystkim w kampanie uświadamiające ludziom wagę tego problemu. Mimo iż obecnie w Polsce nie ma krajowych organizacji pieszych czy rowerzystów, to istnieje wiele organizacji zrzeszających rowerzystów takich jak Stowarzyszenie **CROTOS** (www.bicycle.pl/), **Rowerowy Białystok** (www.rowerowy.bialystok.pl/index.php?id=kat&kat=1), **Rowerowy Szczecin** (http://masa.webd.pl/news.php) czy **Zielone Mazowsze** (www.zm.org.pl/), które ściśle ze sobą współpracują. Inne organizacje takie jak **Forum 50+** (www.forum.senior.info.pl) zabiega o uznanie potrzeb osób w starszym wieku, a **Fundacja na Rzecz Ofiar Wypadków Komunikacyjnych i Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym** (www.fundacjazielonylisc.org) upomina się prawa pieszych.

transportu. W historycznym centrum miasta duże obszary przeznaczono jedynie dla ruchu pieszego, poprawiono nawierzchnię chodników (zwiększając tym samym ich dostępność dla ludzi niepełnosprawnych), utworzono więcej przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, dzięki czemu poruszanie się po tym obszarze stało się łatwiejsze i bardziej komfortowe.

CZĘŚĆ 3

Każdy może mieć wpływ

Rozwiązania, które okazały się skuteczne w różnych miejscach są dobrym przykładem tego, co krajowe i regionalne władze mogą zrobić, aby ograniczyć zagrożenie niechronionych użytkowników dróg. Ważną rolę do odegrania mają tu także osoby podejmujące decyzje na poziomie unijnym i krajowym.

Na poziomie krajowym rząd powinien stworzyć warunki do działania na poziomie lokalnym oraz wspierać promocję i wdrażanie najskuteczniejszych rozwiązań. W Polsce przede wszystkim należałoby wzmocnić polityczne poparcie dla skutecznego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, dla surowszych środków ograniczania prędkości, nadzoru i lepszych rozwiązań drogowych chroniących pieszych i rowerzystów.

Działania Unii Europejskiej zmierzające do redukcji zagrożeń niechronionych użytkowników dróg.

W 2001 roku Komisja zaproponowała ambitny cel zmniejszenia do 2010 roku o połowę liczby ofiar śmiertelnych (**Biała Księga Europejskiej Polityki Transportowej, 2001r.**). Następnie, aby ułatwić realizację tego przedsięwzięcia, Komisja Europejska opublikowała **Europejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** (**COM (2003) 311 final**). W programie tym podkreślono wagę zapewnienia lepszej ochrony niechronionym użytkownikom dróg. Szczególne znaczenie przypisano oddziaływaniom edukacyjnym i kampaniom społecznym ukierunkowanym na niechronionych użytkowników dróg oraz testom prowadzonym w ramach programu EuroNCAP (Europejski Program Oceny Nowych Samochodów), podczas których sprawdzane jest bezpieczeństwo bierne pojazdu i poziom ochrony ludzi przed obrażeniami podczas wypadku drogowego.

Priorytetem w działaniach Unii Europejskiej są bezpieczniejsze dla pieszych i rowerzystów przody samochodów. Pamiętając o tym, że co roku na europejskich drogach ginie ok. 8000 pieszych i rowerzystów, a kolejnych 300000 odnosi obrażenia, Parlament Europejski i Rada Unii przyjęły **Dyrektywę** (**2003/102/EC**), której celem jest zmniejszenie ciężkości obrażeń pieszych. Cel ten planuje się osiągnąć poprzez wprowadzenie odpowiednich testów do programu EuroNCAP oraz zmiany konstrukcji przedniej części samochodu, przede wszystkim maski i zderzaka. Rozwiązania te mają doprowadzić do spadku liczby ofiar śmiertelnych w grupie pieszych o 2000 rocznie. Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego z Europy, Japonii i Korei podpisali porozumienie, zgodnie z którym produkowane przez nich samochody będą spełniać wymagania określone dla pierwszego etapu wdrażania Dyrektywy, a także wykorzystywać inne rozwiązania, które mogą ograniczyć ciężkość obrażeń pieszych. Obecnie analizowane są warunki zapisane dla drugiego etapu wdrażania dyrektywy i prawdopodobnie Komisja Europejska zaproponuje nowy Regulamin i zmodyfikowane standardy gwarantujące ich wdrożenie. Propozycja końcowa przyjęta przez Radę Ministrów i Parlament Europejski musi odzwierciedlać fakt przyznania ochronie niechronionych użytkowników dróg najwyższego priorytetu.

Literatura

1 Krajowa Rada Bezpieczenstwa Ruchu Drogowego (KRBRD) - www.krbrd.gov.pl.

2 Dokładniej, co dziennie w Polsce ginie 15 osób, a obrażenia odnosi 168. W latach 1999 – 2005 w Polsce doszło do 370, 000 wypadków drogowych, w których zginęło 41, 181 osób, a rannych zostało 465,331 osób. Koszty wypadków drogowych szacowane są na poziomie 30 mld PLN (7,5 biliona Euro). Źródło: KRBRD i KG Policji (www.kgp.gov.pl).

3 Dane dotyczą pieszych, rowerzystów i motorowerzystów. Jeżeli chodzi o zabitych niechronionych użytkowników dróg na terenach zabudowanych, to w 2005 roku na tych obszarach zginęło 66% pieszych, 53 % rowerzystów i motorowerzystów oraz 60% motocyklistów i pasażerów motocykli. Ogółem na terenach zabudowanych w wypadkach drogowych zginęło 2495 osób (46 % ogółu zabitych). Źródło: KRBRD i KG Policji.

4 Według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 65% kierowców przekracza dozwoloną prędkość.

5 SEC Belt Monitor, December 05, Poland – the long way from strategy to action" - www.etsc.be/documents/SEC%20Belt%20Monitor%2004.pdf.

6 GAMBIT 2005, Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 -www.krbrd.gov.pl.

7 W 2004 roku w wypadkach drogowych w Polsce zginęło 5,712 osób (+1,3% z 2003), a 64,661 zostało rannych (+1,2% z 2003) – SEC Belt Monitor, op. cit.

8 SEC Belt Monitor, op. cit.

9 KRBRD

10 Dane przekazane przez Instytut Transportu Samochodowego www.its.home.pl.

11 ITS

12 Czerwony Krzyż: „Road safety is no accident" – www.redcross.int/EN/mag/magazine2005_2/4-9.html

13 ITS

14 w miastach takich, jak Warszawa białe pasy dla przechodniów pod wpływem deszczu stają się śliskie. Jest to niebezpieczne zarówno dla pieszych, jak i dla rowerzystów – Forum 50+ Polska.

15 ETSC (2006), „A Mehtodological Approach to National Road Safety Policies" - www.etsc.be/documents/A_methodological_approach_to_national_road_safety_policies.pdf.

16 SUNflower project http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/projectfiles/sunflower_en.htm

17 ETSC (2006) Traffic Law Enforcement Across the EU- An Overview - www.etsc.be/documents/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU_An_Overview_May_2006_ETSC.pdf.

18 ETSC (2005), The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The „SEC Belt") – www.etsc.be/documents/Safety_Vulnerable_Road_Users.pdf.

19 Miasto Kopenhaga – Plan Ruchu Drogowego i Środowiska 2004 - www.kk.dk.

20 Więcej informacji o Barcelonie i innych hiszpańskich miastach w Revista Trafico „En busca de la movilidad sustenible", styczeń-luty 2005 - www.dgt.es/revista/num170/pdf/num170-2005-Movilidad.pdf.

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be