

Źródło:

8th Road Safety Performance Index Report

http://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-8th-PIN-Report_Final.pdf

CZĘŚĆ III

SŁOWACJA LAUREATEM NAGRODY ZA BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE (ROAD SAFETY PIN) W 2014 R.



Pod względem bezpieczeństwa na drodze, Słowacja zajmuje obecnie 6. miejsce pośród 28 państw UE, z wynikiem 41 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2013 r.

Postępy Słowacji w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach wyróżniono nagrodą Road Safety PIN za 2014 r. podczas 8. Konferencji Programu PIN koordynowanego przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu. Konferencja odbyła się 18 czerwca 2014 r.

Słowacja może poszczycić się istotnymi postęпами w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego: od 2001 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spadła o 64%, ze szczególnie imponującymi wynikami w okresie od 2009 r.

Pod względem bezpieczeństwa na drodze, Słowacja zajmuje obecnie 6. miejsce pośród 28 państw UE, z wynikiem 41 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2013 r., w porównaniu z 27 w Szwecji, 28 w Wielkiej Brytanii, 34 w Holandii i Danii oraz 37 w Hiszpanii.

Poza granicami Słowacji nadal niewiele wiadomo na temat polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego kraju, który przystąpił do UE zaledwie dziesięć lat temu. Ján Počiatek, Minister Transportu, i Robert Kaliňák, Wicepremier i Minister Spraw Wewnętrznych wypowiedzieli się na temat zaangażowania władz słowackich w poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Przenieśliśmy również z kierowcy na właściciela pojazdu odpowiedzialność za wykroczenia drogowe, co pozwala na szybsze egzekwowanie kar za przekroczenie prędkości.

ETSC: W 2005 r. Słowacja przyjęła pierwszy wieloletni plan bezpieczeństwa drogowego. Do 2008 r. liczba ofiar śmiertelnych na drogach utrzymywała się na poziomie około 600 w skali roku. W latach 2008-2009, Słowacja zanotowała w tym zakresie największy roczny spadek procentowy pośród wszystkich krajów PIN od 2001 r. – okazało się, że wprowadzone wcześniej reformy zaczęły przynosić efekty. Od tego czasu, tendencja spadkowa utrzymuje się. Które z wdrożonych działań przyczyniły się do tego sukcesu?

Ján Počiatek: Poprawiliśmy infrastrukturę transportową poprzez budowę nowych odcinków dróg - autostrad i dróg ekspresowych, oraz eliminację miejsc niebezpiecznych na drogach.

Ponadto dużo uwagi poświęcono działaniom służącym podnoszeniu świadomości społecznej, edukacyjnym i szkoleniowym dla użytkowników dróg, dorosłych i dzieci, również w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Praca ta została poparta pomyślną współpracą z ministerstwami: spraw wewnętrznych, zdrowia i edukacji, a także innymi podmiotami.

Robert Kaliňák: Zasadniczy przełom nastąpił w 2009 r., wraz z pojawieniem się nowego pakietu środków. Przyjęto nowe przepisy ruchu drogowego. Ograniczenie prędkości w miastach zmieniono z 60 na 50 kilometrów na godzinę, a nowe zasady przyjęto z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego. Wprowadzono także obowiązek noszenia elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów kiedy widoczność jest ograniczona, a także zasady służące zapobieganiu kolizji pieszych i tramwajów. Wprowadzono także obowiązek noszenia kasków przez rowerzystów na trasach poza miastem (rowerzyści do 15 lat mają taki obowiązek również na terenie miast).

Kolejnym krokiem było ustanowienie surowszych kar za poważne naruszenia przepisów ruchu drogowego. Na przykład, jazda pod wpływem alkoholu, przy stężeniu alkoholu we krwi powyżej 1g/l jest przestępstwem, podobnie jak odmowa poddania się badaniu w celu ustalenia, czy dana osoba znajduje się pod wpływem alkoholu lub innej substancji uzależniającej lub leków. W przypadku powtarzających się wykroczeń w postaci jazdy po pijanemu, prawo przewiduje możliwość nałożenia zakazu prowadzenia pojazdów przez całe życie. Jednocześnie wzmożono egzekwowanie tych przepisów.

W 2009 r. powołano do życia specjalny krajowy oddział policji drogowej, którego działalność koncentruje się na wykrywaniu najpoważniejszych naruszeń. Od chwili jego powstania, liczbę policjantów służby ruchu drogowego zwiększono o 12%, a ich wyposażenie zmodernizowano. Czas poświęcony przez funkcjonariuszy policji na egzekwowanie ograniczeń prędkości wzrósł dwukrotnie: z 90,000 godzin w 2010 r. do 180,000 godzin w 2013 r. Słowacja dołączyła w 2008 r. do TISPOL, co umożliwiło nam korzystanie z najlepszych praktyk i doświadczeń innych krajów w celu podniesienia bezpiecznego ruchu drogowego.

Przenieśliśmy również z kierowcy na właściciela pojazdu odpowiedzialność za wykroczenia drogowe, co pozwala na szybsze egzekwowanie kar za przekroczenie prędkości.

ETSC: W 2010 r. został przyjęty nowy Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2010-2020, służący zmniejszeniu o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Jakie są jego priorytety?

JP: Strategia ta opiera się na poprzednim krajowym planie bezpieczeństwa drogowego do 2010 r. i została zaprojektowana jako dokument strategiczny dla wszystkich podmiotów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu na słowackich drogach. Sformułowano dziewięć celów ogólnych, które stanowią również priorytetowe obszary działalności:

1. Zmniejszenie liczby kolizji drogowych spowodowanych przekroczeniem prędkości i niedostosowaniem prędkości jazdy do warunków na drodze

2. Zmniejszenie liczby kolizji drogowych spowodowanych przez kierowców prowadzących pojazdy po spożyciu alkoholu lub narkotyków
3. Zmniejszenie liczby kolizji drogowych z udziałem niechronionych użytkowników dróg
4. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez edukację w szkołach i szkolenia kierowców w szkołach jazdy
5. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej
6. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa dzięki bezpieczniejszym pojazdom i wprowadzeniu inteligentnych systemów transportowych (ITS)
7. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa transportu drogowego i autobusowego
8. Podniesienie poziomu powypadkowej opieki zdrowotnej
9. Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Ministerstwo Transportu wymaga od zainteresowanych ministerstw i innych podmiotów składania sprawozdań z realizacji działań w ramach swoich kompetencji określonych w Planie Krajowym. Informacje te są następnie gromadzone i przekazywane rządowi, wraz z postępami i realizacją celów wyznaczonych na okres do 2020 r.

ETSC: Wysoki odsetek śmiertelnych ofiar wypadków drogowych stanowią piesi. Jakie środki zostały lub będą wdrażane w celu zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych wśród pieszych?

RK: W 2009 r. wprowadzono ograniczenie prędkości w miastach do 50km/h, natomiast pieszych zobowiązano do noszenia elementów odblaskowych na obszarach o ograniczonej widoczności zlokalizowanych poza miastem. Przepisy dodatkowo zaostrzono w styczniu 2014 r.: obecnie obowiązek ten mają również piesi w obrębie miast. Ze względu na dużą liczbę kolizji pieszych z tramwajami, od 2011 r. tramwaje mają pierwszeństwo na przejściach dla pieszych, w miejscach pozbawionych sygnalizacji świetlnej.

O wprowadzeniu nowych przepisów Ministerstwo Spraw Wewnętrznych informuje każdorazowo przy użyciu wszelkich dostępnych środków. Na przykład, po

Wreszcie, nasz system sankcji połączony jest ze środkami rehabilitacyjnymi, w tym szkoleniami przypominającymi dla kierowców, testami kompetencji związanymi ze stanem zdrowia, badaniami psychiatrycznymi mającymi na celu identyfikację osób uzależnionych od alkoholu, narkotyków lub leków, a w przypadkach, gdy badanie psychiatryczne nie wykazuje żadnego uzależnienia, oferujemy pomoc psychologów ruchu dla kierowców zatrzymanych podczas jazdy pod wpływem niedozwolonych substancji. Wprowadzeniu nowych zasad ruchu pieszych i tramwajów, rozdawano ulotki w tramwajach i nadawano komunikaty na przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w systemy audio.

Policja zaangażowana była również w rozpowszechnianie informacji na temat bezpieczeństwa pieszych w szkołach i przedszkolach. W ramach działań zapobiegawczych prowadzonych podczas akcji „Widzieć i być widocznym”, rozdaliśmy w tym roku pieszym dziesiątki tysięcy elementów odblaskowych.

ETSC: Koordynacja działań kilku ministerstw i podmiotów oraz mobilizacja budżetów publicznych niezbędnych do realizacji planu działania wymaga odpowiedniego przywództwa politycznego.

W jaki sposób kierować uczestnictwem wszystkich podmiotów w Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego bez organu koordynacyjnego? Jak zagwarantować odpowiedni poziom środków w sytuacji braku budżetu przeznaczanego na realizację Planu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego?

JP: Narodowy Plan Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 wyraźnie definiuje i określa konkretne zadania, metody i terminy ich realizacji przez zainteresowane ministerstwa i inne podmioty.

Departament Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Ministerstwie Transportu koordynuje działalność tych ministerstw i innych organów uczestniczących w realizacji planu. Podmioty wykorzystują środki z własnych budżetów do realizacji planu oraz wszystkich działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na Słowacji.

ETSC: Czy są plany wprowadzenia blokad alkoholowych w ramach programów rehabilitacyjnych dla kierowców, którzy dopuścili się jazdy pod wpływem alkoholu?

RK: Na razie nie. Obecnie kierowca zatrzymany na Słowacji za jazdę pod wpływem alkoholu musi zostać poddany badaniu psychiatrycznemu, którego celem jest ustalenie, czy osoba ta jest uzależniona od alkoholu, innych substancji lub leków. W przypadkach, gdy takie badanie nie wykaże uzależnienia, a następnie potwierdzi to kompleksowy przegląd predyspozycji zdrowotnych do prowadzeniu pojazdu, kierowcy zostają skierowani do psychologa ruchu. Pod jego kierunkiem uczestniczą w czterech sesjach grupowych i jednej indywidualnej konsultacji; cały proces trwa 14 godzin.

Coroczne zmiany ruchu i bezpieczeństwa drogowego w ciągu ostatnich pięciu lat dowodzą, że użytkownicy dróg są świadomi egzekwowania kar i zmieniają swoje zachowanie jako kierowcy i inni użytkownicy dróg.

Z pewnością nie kwestionuje doświadczenia krajów, które wprowadziły blokady alkoholowe. Każde rozwiązanie, które może zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego zasługuje na uwzględnienie. Uważamy jednak, że nasz system programów rehabilitacyjnych jest skuteczny. Jeśli Komisja Europejska zaleca wprowadzenie blokad dla niektórych kategorii kierowców, możemy ponownie rozważyć tę kwestię.

ETSC: Niedawne sukcesy Słowacji w zmniejszaniu śmiertelności na drogach stanowi w dużej mierze rezultat sprawniejszego egzekwowania przepisów i wprowadzenia odpowiedzialności właściciela pojazdu. W jaki sposób środki te wpłynęły na słowackich kierowców?

RK: W porównaniu z latami 2004-2008, w okresie 2009-2013 liczba zabitych w wypadkach spowodowanych przekroczeniem prędkości zmniejszyła się o połowę, natomiast liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców spadła o 39%.

Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że egzekwowanie jest nierozdzielnie związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie zamierzamy obniżyć poziomu egzekwowania prawa. Naszym celem jest wywarcie trwałego wpływu na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Coroczne zmiany ruchu i bezpieczeństwa drogowego w ciągu ostatnich pięciu lat dowodzą, że użytkownicy dróg są świadomi egzekwowania kar i zmieniają swoje zachowanie jako kierowcy i inni użytkownicy dróg.

ETSC: Czy mandaty za przekroczenie prędkości są przetwarzane za pomocą automatycznego systemu, co pozwala oszczędzać czas, który można dzięki temu wykorzystać na egzekwowanie kar finansowych?

RK: Po wprowadzeniu zasady odpowiedzialności właściciela, wprowadziliśmy półautomatyczny system ściągania kar za przekroczenie prędkości, który funkcjonuje od pięciu miesięcy. Nasz obecny system mandatów nie pozwala jeszcze na pełną automatyzację. Z całą pewnością bierzemy pod uwagę wprowadzenie w przyszłości automatycznego systemu egzekwowania mandatów, co powinno przyczynić się do poprawy efektywności i zaoszczędzić pieniądze podatników.

ETSC: Czy Słowacja posiada krajowy plan ustalający poziomy docelowe, zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej z 2004 r. w sprawie egzekwowania przepisów prawa o ruchu drogowym?

RK: Jestem przekonany, że nasz obecny system planowania działań wykonawczych przewiduje skuteczne i wysokiej jakości środki egzekucji. W planowaniu uwzględnia się zarówno obecną sytuację, jak i priorytety bezpieczeństwa drogowego, a także środki, jakimi dysponuje policja. Latem działania wykonawcze są intensywniejsze, w związku z większą liczbą rowerzystów i motocyklistów na drogach oraz zwiększonym ruchem transgranicznym.

ETSC: Wyniki Słowacji w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa są niezadowalające. Tylko około 80% pasażerów na przednich siedzeniach i zaledwie 33% pasażerów na tylnych siedzeniach zapina pasy bezpieczeństwa (najnowsze dostępne dane z lat 2008/2009). Jak Słowacja zamierza rozwiązać ten problem?

RK: Policja egzekwuje stosowanie pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w ramach swoich regularnych obowiązków oraz podczas specjalnych działań, takich jak organizowany przez TISPOL dwa razy w roku tydzień egzekwowania stosowania pasów bezpieczeństwa.

ETSC: Doświadczenia Francji, Hiszpanii i innych krajów wykazały, że noszenie pasów bezpieczeństwa wzrosło kiedy wprowadzono surowsze kary za niezapinanie pasów bezpieczeństwa przez pasażerów, w postaci utraty punktów. Czy planuje się wprowadzenia podobnego systemu punktów karnych na Słowacji?

RK: Nie, ponieważ uważamy, że obecny system mandatów za wykroczenia drogowe działa prawidłowo i zgodne z potrzebami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nasze wyniki mówią same za siebie.



Ján Počiatek,
Minister Transportu od kwietnia
2012 r.



Robert Kaliňák,
Wicepremier i Minister Spraw
Wewnętrznych od kwietnia
2012 r.

Za bezpieczeństwo na drodze na Słowacji odpowiadają dwa resorty. Ministerstwo Transportu zarządza planem działania i odpowiada za infrastrukturę, natomiast Ministerstwo Spraw Wewnętrznych koncentruje się na aktualizacji przepisów prawa ruchu drogowego i ich egzekwowaniu.