Promowane od lat hasło „Prędkość zabija" zaczyna przesłaniać fakt, że nie tylko nadmierna prędkość jest przyczyną wypadków w naszym kraju. Bez rzetelnej wiedzy na temat prawdziwych przyczyn wypadków nie sposób poprawić sytuacji na polskich drogach.

To, co jest pewne, to suche liczby – w 2010 roku w Polsce doszło do 38 832 wypadków, w których zginęło 3 907 osób, a 48 952 odniosły poważne obrażenia. W porównaniu do 2009 roku oznaczało to spadek liczby wypadków o 12,1% (5 364 zdarzenia), ofiar śmiertelnych o 14,6% (665 osób), a rannych o 12,7% (7 094 osoby). Prognozy na 2011 nie pozwalają liczyć na znaczącą poprawę sytuacji.

Dane te trzeba umieścić w szerszym kontekście – w ciągu ostatnich dziesięciu lat natężenie ruchu w Polsce wzrosło znacząco ponieważ przybyło ok. 6 mln samochodów osobowych i 600 tys. pojazdów ciężarowych. Jednocześnie w porównaniu z rokiem 2001 liczba wypadków zmalała aż o 17 967 zdarzeń, ofiar śmiertelnych było mniej o 1 627, a osób rannych o 19 242.

Niestety, to za mało - spośród państw Unii Europejskiej to właśnie w Polsce notowany jest najwyższy wskaźnik śmiertelności na drogach. Mimo że np. w Niemczech liczba wypadków jest prawie ośmiokrotnie wyższa, to w Polsce na każde 100 wypadków ginie średnio 10,4 osoby. W Niemczech tylko 1,4.

Skąd ta różnica? Policyjne statystyki nie pozostawiają wątpliwości: do największej liczby wypadków dochodzi w dobrych warunkach atmosferycznych (23 452 zdarzenia w 2010 roku), w ciągu dnia (26 938) i na prostym odcinku drogi (21 370). I to właśnie w takich warunkach w ubiegłym roku zginęło najwięcej osób - aż 2 592. Wniosek jest prosty – winna jest jazda z nadmierną prędkością. Przyczynę tę przypisano niemal co trzeciemu z wypadków zawinionych przez kierowcę.

Profesor Jerzy Wicher z Politechniki Warszawskiej, ekspert ds. bezpieczeństwa Forum Motoryzacja dla wszystkich potwierdza, że prędkość należy do najważniejszych czynników które trzeba brać pod uwagę podczas analizowania przyczyny wypadku. „Gdy samochody jadą np. 72 km/h w niewielkiej odległości jeden za drugim, w ciągu sekundy przejeżdżają 20 m. Czas reakcji kierowcy to ok. 1 s, czyli zanim kierowca przeniesie stopę na pedał hamulca, przejedzie owe 20 m. Jeśli jeden z nich gwałtownie zahamuje, drugi nie ma żadnych szans na wyhamowanie, a wielu kierowców, zwłaszcza młodych, po prostu sobie tego nie uświadamia" - mówi profesor Jerzy Wicher. „Wielu z nas się spieszy, wydaje nam się, że jeśli będziemy wyprzedzać wszystkie pojazdy jadące wolniej o 10 km/h, szybciej dotrzemy do celu. Tymczasem taka jazda na dystansie kilkudziesięciu kilometrów skutkuje czasem przejazdu krótszym o dosłownie kilka minut" – dodaje prof. Wicher.

Dodatkowo, po prostu lubimy szybką jazdę. Według danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, aż 45% polskich kierowców przyznaje, że szybka jazda sprawia im przyjemność. Nawet we Francji (34 %), czy w znanych z dobrych autostrad Niemczech (43%) odsetek ten jest mniejszy.

Wydaje się jednak, że policja zbyt często wymienia nadmierną prędkość jako jedyny powód wypadku. Ustalenie przyczyny takiego zdarzenia wymaga przeprowadzenia analizy i rekonstrukcji wydarzeń. Policjanci wypełniając karty zdarzenia drogowego, na podstawie których tworzona jest statystyka, nie zawsze robią przecież takie rekonstrukcje. W swojej pracy kierują się głównie zeznaniami świadków i analizą śladów. „Przyczyną zdecydowanej większości wypadków jest błąd kierowcy. By go naprawić, albo przynajmniej spróbować to zrobić, kierowca musi mieć czas. A z im większą prędkością jedzie, tym mniej tego czasu mu zostaje na naprawienie błędu." - tłumaczy profesor Jerzy Wicher.

Z czego wynikają błędy kierowców? Policyjne statystyki nie dają na to pytanie odpowiedzi. Milczą także na temat wpływu stanu dróg i natężenia ruchu. Tymczasem raport Najwyższej Izby Kontroli opublikowany wiosną 2011 roku dowodzi, że niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce pozostaje w ścisłym związku ze złym stanem

infrastruktury drogowej. Na co drugim kilometrze dróg są koleiny o głębokości powyżej 2 cm, na co czwartym - nawet powyżej 3 cm. „W krajach Unii Europejskiej takie jezdnie, ze względu na bezpieczeństwo kierowców, wyłączane są z użytku. W Polsce spowodowałoby to jednak zamknięcie niemal połowy dróg. Dlatego drogi uszkodzone przez koleiny klasyfikowane są jako znajdujące się w złym stanie technicznym i jedynie ogranicza się na nich prędkość" – czytamy w raporcie NIK.

Autorzy raportu podkreślają, że w Polsce brakuje najbezpieczniejszych rodzajów dróg: ekspresowych i autostrad. „Budowa autostrad musi potrwać, ale zbyt mało jest także tzw. „forgiving roads" („dróg, które potrafią wybaczyć błąd"), które mają szersze pobocza, odpowiedniej konstrukcji, pochłaniające energię wsporniki znaków, barierki ochronne, czy białe perforowane pasy akustyczne oddzielające jezdnię od pobocza" – wskazuje profesor Wicher.

To wynik fatalnego zarządzania infrastrukturą drogową w naszym kraju. Kontrole prowadzone przez NIK od 2000 roku wykazywały, że niemal połowa zarządców dróg nie miała danych o wypadkach na nich, a ponad 30% z nich nie miało nawet projektów organizacji ruchu (rozmieszczenia świateł, pasów, itp.)! W ubiegłym roku zatwierdzoną organizację ruchu na wszystkich drogach miało tylko niespełna 20% zarządców, 37,5% nie prowadziło w ogóle analiz dotyczących bezpieczeństwa.

W oficjalnych statystykach wypadków komunikacyjnych w Polsce marginalną rolę odgrywa stan techniczny pojazdu, jednakże porównując statystyki polskie z niemieckimi można nabrać wątpliwości. Według danych niemieckiej organizacji DEKRA z 2010 roku, w wypadkach na niemieckich drogach uczestniczyło 19,9% pojazdów z usterkami technicznymi i aż 6,6% takich, których uszkodzenia były istotne dla zaistnienia wypadku. Średnio aż 8-12% wypadków w Niemczech powodowanych jest właśnie złym stanem technicznym samochodów. To chyba mało prawdopodobne, by pojazdy eksploatowane w naszym kraju były w lepszym stanie od tych zarejestrowanych za naszą zachodnią granicą.

„Kluczowe czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym można przedstawić w postaci tak zwanego trójkąta bezpieczeństwa, na którego wierzchołkach jest kierowca, droga i samochód. Wszystkie te czynniki należy rozpatrywać łącznie" – podkreśla Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Według cytowanego wcześniej raportu Najwyższej Izby Kontroli kursy nauki jazdy - pomimo wprowadzanych zmian - wciąż nie są w stanie dobrze przygotować przyszłych kierowców. „Zarówno przekazywana wiedza, jak i zdobywane umiejętności są niewystarczające. W efekcie zaskakująco niewielu uczestników kursu zdaje egzamin za pierwszym razem" - twierdzą autorzy raportu. Średnia dla całego kraju w latach 2009-2010 w żadnym z ośrodków nie przekroczyła 50%, a najbliżej tej granicy była Warszawa, w której pierwszy egzamin kończył się sukcesem dla 48% egzaminowanych. Nie brakowało jednak ośrodków, w których za pierwszym razem egzamin zdawała co czwarta z przystępujących do niego osób.

O niezbyt wysokiej skuteczności szkolenia przyszłych kierowców najlepiej jednak świadczy fakt, że ci z najmniejszym stażem (w wieku 18-24 lata) spowodowali w ubiegłym roku aż 7 168 wypadków (23,4% wszystkich zdarzeń), w których zginęły 724 osoby, a 10 293 zostały ranne. „To nie jest nawet sprawą braku wiedzy, ale raczej niedopuszczania do świadomości faktu, że nawet na suchej nawierzchni podczas gwałtownego hamowania samochód nie zatrzyma się w miejscu, a w zależności od prędkości początkowej dopiero po kilkunastu, nawet kilkudziesięciu metrach" - mówi profesor Jerzy Wicher.

Odpowiednie szkolenie jest bardzo ważne, ale najtrudniej zmienić mentalność kierowców. Nauka pewnych zasad powinna się zaczynać już na etapie przedszkola. Nawet jeśli do tego dojdzie, na zauważalną poprawę zachowań kierowców musimy czekać jeszcze wiele lat.

sdcm.pl