

Prawo barierą we wdrażaniu technologii?

data aktualizacji: 2018.11.14



fot. Piotr Łukaszewicz

W krajach Unii Europejskiej w ubiegłym roku na drogach zginęło 25,3 tys. osób, w Polsce liczba ofiar przekroczyła 2,8 tys. Śmiertelne wypadki drogowe to potężny problem zarówno społeczny, jak i ekonomiczny. Szwedzka program „Wizja zero” zakłada ich całkowite wyeliminowanie, a w tym celu niezbędne są odpowiednie rozwiązania prawne, kontrola i poprawa stanu technicznego pojazdów oraz infrastruktury drogowej. Na świecie pojawiają się nowe technologie oparte m.in. na analizie danych czy innowacyjnych elementach infrastruktury, które mogą poprawić bezpieczeństwo na drogach. Problemem jest jednak ich wdrażanie, w wielu przypadkach barierą stanowi Prawo Zamówień Publicznych.

- Stoimy przed licznymi wyzwaniami. Wszyscy dążymy do jednego celu, jakim jest całkowite wyeliminowanie wypadków śmiertelnych na drogach. Wymaga to usprawnień w zakresie infrastruktury oraz innego podejścia do ochrony najbardziej wrażliwych użytkowników dróg – pieszych, motocyklistów, rowerzystów czy kierowców seniorów najbardziej narażonych na obrażenia w czasie wypadku. Musimy projektować nasze drogi w taki sposób, aby potencjalne błędy użytkowników nie prowadziły do poważnych wypadków. Musimy też robić więcej w kierunku podnoszenia kultury bezpieczeństwa wśród kierowców – podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Greg Cohen, prezes i dyrektor generalny American Highway Users Alliance (Amerykańskiego Stowarzyszenia Użytkowników Autostrad).

Według WHO każdego roku w wypadkach drogowych na całym świecie ginie ok. 1,3 mln osób – więcej niż na wojnach i w konfliktach zbrojnych. Wypadki komunikacyjne stanowią obecnie główną przyczynę śmierci młodych ludzi na świecie. Najbardziej zagrożeni są najsłabiej chronieni uczestnicy ruchu – prawie połowę ofiar śmiertelnych stanowią piesi, rowerzyści lub motocykliści.

W krajach UE w ubiegłym roku na drogach zginęło 25,3 tys. osób. Europejskie drogi są jednak najbezpieczniejszymi na świecie, ponieważ w wypadkach drogowych ginie 49 na milion osób. Polska wypada w tej statystyce nieco gorzej – średnio jest tu 75 ofiar na milion mieszkańców. Według danych Komendy Głównej Policji w całym ubiegłym roku doszło w Polsce do 32,7 tys. wypadków drogowych, w których zginęło 2,8 tys. osób, a prawie 40 tys. odniosło obrażenia.

- Pod względem bezpieczeństwa na drogach Polska nie wypada najlepiej na tle krajów UE i innych państw wysoko rozwiniętych. Jest jednak coraz lepiej, obraliśmy właściwy kierunek. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach się zmniejsza – to duży skok cywilizacyjny, bo jeszcze 10 lat temu mówiliśmy o 6 tys. ofiar śmiertelnych, teraz mówimy już o ok. 3 tys. rocznie. Uważamy jednak, że to wciąż za dużo – podkreśla Bogdan Rzońca, przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury.

Z raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego 2017” wynika, że w ciągu ostatniej dekady nastąpił blisko 50-proc. spadek liczby zabitych na polskich drogach oraz ponad 30-proc. spadek liczby ciężko rannych.

Wypadki drogowe to problem nie tylko społeczny, lecz także ekonomiczny. Komisja Europejska szacuje koszty takich incydentów na ok. 120 mld euro rocznie. Z danych KRBRD wynika, że w 2015 roku koszty wypadków na polskich drogach stanowiły 2 proc. PKB i sięgnęły kwoty 33,6 mld zł.

Według prognoz WHO bez odpowiednich rozwiązań prawnych, poprawy infrastruktury i stanu technicznego pojazdów do 2020 roku liczba śmiertelnych ofiar wypadków może wzrosnąć już do 1,9 mln. Statystyki wyglądają najgorzej w krajach rozwijających się. W Chinach do wypadku komunikacyjnego dochodzi średnio co trzy sekundy, a co 10 minut ktoś z tego powodu umiera. Prym wiodą natomiast Holandia, Wielka Brytania i Szwecja, gdzie liczba wypadków jest najniższa na świecie, a w takich incydentach ginie tylko 25 na milion osób. To efekt zapoczątkowanej w 1997 roku polityki „Wizja zero”, która ma na celu całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków na drogach. Działania w tym kierunku podejmuje również Polska.

- Nasze zadanie polega na tym, aby zwiększać liczbę środków na drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie, obwodnice i bezkolizyjne skrzyżowania oraz budować świadomość wśród kierowców. Mamy już dobre rozwiązania związane z ewidencją kierowców i pojazdów, poprawia się stan techniczny samochodów, ale zawsze może być lepiej, dlatego przygotowujemy odpowiednie przepisy, które mają ograniczyć oszustwa i fałszerstwa związane z cofaniem liczników. Zmieniamy prawo także w kontekście działania stacji kontroli pojazdów. Badania techniczne muszą być ewidencjonowane i historia pojazdów będzie mieć charakter ciągły, żeby wiedzieć, czy aby ktoś nie manipulował przy liczniku albo przy składaniu tego samochodu w całość z trzech pojazdów. Taki samochód jest bardzo niebezpieczny – mówi Bogdan Rzońca.

Jak podkreśla, podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wymaga z jednej strony poprawy infrastruktury i odpowiedniego prawodawstwa, a z drugiej – wdrażania nowych i innowacyjnych rozwiązań.

- Żyjemy w świecie cyfryzacji. Musimy mieć bardzo dobre systemy, które będą uprzedzały użytkowników dróg o tym, gdzie są trudności w przejazdach, ostrzegały, gdzie są źle przygotowane do użytku obwodnice, skrzyżowania, miejsca niebezpieczne.

Wyświetlanie miejsc niebezpiecznych to jest wyzwanie. Mówi się o czarnych punktach, zakrętach śmierci, więc system ostrzegania w tym aspekcie musi być wdrożony w Polsce na większą skalę – podkreśla Bogdan Rzońca.

Technologie pozwalają na nowo projektować transport drogowy i wpływają na poprawę bezpieczeństwa. Najnowsze rozwiązanie, które pojawiają się na świecie, to m.in. wykorzystanie analizy danych w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach czy innowacyjne elementy infrastruktury drogowej, np. bariery dźwiękoszczelne czy słupy elektryczne, które dzięki specjalnej konstrukcji zmniejszają ryzyko w przypadku kolizji.

- W Stanach Zjednoczonych mocno koncentrujemy się na rozwiązaniach opartych o dane. Dzięki temu mamy mnóstwo konkretnych informacji na temat tego, które rozwiązania najbardziej efektywnie poprawiają bezpieczeństwo, uwzględniając korzyści i koszty. Zainwestowaliśmy znaczne środki w tworzenie wyśrubowanych standardów w zakresie znaków, oznaczeń czy barier, w wysokiej jakości materiały. Wydaliśmy miliony dolarów na poprawę standardów – mówi Greg Cohen.

Rik Nuyttens, prezes Federacji Drogowej Unii Europejskiej podkreśla, że wiele firm pracuje nad stworzeniem nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo na drogach, ale barierą we wdrażaniu takich rozwiązań są procedury związane z Prawem zamówień publicznych.

- Jesteśmy skazani na przetargi publiczne ogłaszane przez władze, które wcześniej określają wymagany przez siebie rodzaj usług lub produktów. Gdy pojawia się nowa technologia, która nie spełnia tych specyfikacji, wówczas mamy problem. Konieczna jest zmiana standardów i przepisów tak, aby władze mogły skorzystać z nowych technologii. Kłopot w tym, że w wielu przypadkach zajmuje to bardzo dużo czasu. Wprowadzono szereg metod przyspieszających ten proces dla firm oferujących nowe technologie. Komisja Europejska przygotowała przeznaczone do tego narzędzia, ale wciąż cały proces wdrożenia trwa dłużej niż rok – mówi Rik Nuyttens.

Kolejny problem polega na tym, że kiedy pojawi się nowa technologia, to zazwyczaj jest oferowana tylko przez jedną firmę, która ją stworzyła. To problem, ponieważ rządy wolą mieć wielu dostawców, żeby nie narażać się na oskarżenia o monopol, naruszanie konkurencji czy faworyzowanie konkretnych firm. Ta bariera we wdrażaniu nowych rozwiązań także wynika z charakteru zamówień publicznych.

- Pierwszy dostawca danej technologii zawsze boryka się z największymi trudnościami, jeśli chodzi o jej wykorzystanie przez władze. Taką sytuację mamy teraz z infrastrukturą drogową czy inteligentnymi samochodami. Dochodzi do tego przytłaczająca liczba nowych technologii. Zarządy dróg czy ministerstwa transportu spotykają się z tak wieloma ofertami, że jest im bardzo trudno wybierać, trudno określić, gdzie najlepiej ulokować pieniądze, na co przeznaczyć środki z budżetu. Zastanawiają się, czy dobrym pomysłem jest nawiązanie współpracy z daną firmą z branży oprogramowania albo z jakąś dużą korporacją, bo zawsze obawiają się monopolu. To stanowi duże utrudnienie – mówi Rik Nuyttens.

Źródło: