

Тематична конференция по пътна безопасност, София

2 Октомври 2018

Реч на Матю Балдуин, Европейски координатор по пътна безопасност

Министри, Дами и Господа, скъпи приятели и колеги от общността по безопасност на движението по пътищата от цяла Европа,

Благодаря ви, че ме поканихте, от името на Европейската комисия, да бъда с вас днес за тази важна конференция. Напълно подкрепям името на тази конференция, защото ние наистина трябва да работим заедно, всеки ден, за да направим нашите пътища по-безопасни.

Мога да спра тук! Но има още много неща, които искам да кажа.

Особено важен ден е за мен, тъй като имам честта да обява, че днес Европейският комисар за транспорта Виолета Булк ме назначи да бъда нейния Европейски координатор по въпросите на безопасността по пътищата и свързаните с това аспекти на устойчивата мобилност.

Това от своя страна отразява главния приоритет, който комисар Булк е поставил на пътната безопасност от първия ден на мандата си. За комисар Булк пътната безопасност е морално предизвикателство. Макар да е изключително горда от това, което Европа е постигнала през нейното време, всяка една смърт е твърде много. И въпреки, че тя ни води към по-добри политически решения, никога не ни дава да забравим, че проблемът е човешки. Всеки нещастен случай на пътя оставя семейство и приятели опустошени. Всеки нещастен случай на пътя съдържа своя собствена история за болка и нещастие. Лично за сее си, аз съм горд тъй като връзките ми с пътната безопасност датират отдавна. Дълбоко в мъглите на времето, всъщност, когато повечето хора в тази стая не са били родени още, моята първа работа след напускането на университета беше в парламентарния консултативен съвет на Обединеното кралство за безопасност на транспорта (PACTS), ръководен от Жан Брийн.

RACTS беше – и все още е – много ефективна законодателна група за натиск върху ключови мерки за безопасност. Всъщност, докато бях там, Парламентът на Обединеното кралство прие първия задължителен закон за предпазните колани. Сега, 33 години след това, е чест да бъда натоварен с тази важна задача на координатор по пътната безопасност и да имам шанса да допринеса към това извънредно предизвикателство.

Искам да говоря и за състоянието в Европа и за това в България след момент, но позволете ми да започна с някои тежки, студени глобални цифри.

Първото ужасно нещо за тези глобални цифри е колко големи са те. Очаквания глобален брой на нещастни случаи на пътя е 1.3 милиона. Около 200,000 в Индия. Четвърт милион в Китай. Още четвърт милион в Африка. 35,000 в САЩ. 27,000 в Русия. 25,000 тук в ЕС. Цифрите се натрупват като смъртни случаи в епидемия. И разбира се, смъртните случаи на пътя са епидемия, която сега се признава от СЗО и от 2015 г. е ключова цел в целите на ООН за устойчиво развитие. Трябва наистина да се съгласим да елиминираме смъртните случаи на пътя до 2050 под Визия нула. Ще кажа повече за целите след малко.

Но междувременно клането продължава. До 2030г., по текущите тенденции, още 1.3 милиона глобални смъртни случаи, което води до други 14 милиона до 2030г.. До 2030г. това ще бъде 5-тата най-голяма причина за смърт, наред с рак и сърдечни болести. И това е само по текущите тенденции... но можем също така да очакваме броя на колите да нарастне с повече от 1 милиард до 2050г. Не мисля, че има нужда да заявявам пред тази публика какво би могло да означава това.

Второто ужасно нещо е, че това са предвиждания. Общите съобщени смъртни случаи възлизат само на около половината от тази цифра. В Африка се изчислява, че около $\frac{3}{4}$ смъртни случаи по пътищата не се отчитат. По-малко от половината в Индия. Когато не се събере най-основната част от данните, е също толкова ясно, че жизненоважна информация за причините за смъртта също ще липсва, което ще направи много по-трудно за обществени органи да започнат да се справят с тези причини. Събирането на данн от фатални катастрофи е жизнено важно, за да можем да започнем, заедно, да се учим и да започнем, заедно, да действаме.

Катастрофите на пътя причиняват 99% от всички нещастни случаи в транспорта. Чака ни дълъг път, за да стигнем до извънредното ниво на безопасност, постигнато в авиационната индустрия. Понякога се чудя дали е по-лошо да загинеш в самолет, отколкото под камион. Ще бъде ли допустимо за 5000 самолета, всеки от които пренасящ 200 пътника, да се разбива всяка година на повърхността на тази планета?

Разбира се, че не.

Така че въпроса се превръща в: защо е политически приемливо за същата цифра – 1,3 милиона – да загиват по пътищата. Нямам отговор на това.

Какво знаем за смъртните случаи в Европа?

46% от тях в коли. 17% на двуколесни превозни средства, 21% пешеходци, 8% мотоциклетисти – броя на смъртните случаи за тези уязвими участници на пътя не намалява толкова много, колкото трябва и заслужава специално внимание. Фаталните случаи намаляват сред децата, но всъщност се увеличават за по-възрастните.

Те струват някъде между 1% и 3% от БВП на ЕС, позовавайки се на последните проучвания.

76% мъже (непропорционално млади мъже, за които катастрофите на пътя са най-големия причинител на смъртност – като испанския грип през 1918). Грубо 8% се случват на нашите магистрали, 55% на селски пътища и 37% в градските райони. 20% от смъртните случаи се наблюдават на кръстовища. 40% от смъртните случаи се случват, когато хората пътуват до и от работа: те не се появяват на работното си място и не се връщат у дома вечер.

Като цяло, още веднъж 25,000.

Може би най-невероятната статистика досега е, че това е най-доброто в света! 98% от смъртните случаи на пътя във ЕС, 90% в страните с нисък и среден доход. Успяваме – но само в страните свят на пътната безопасност е успех 25,000 смъртни случая годишно.

Каква е тенденцията?

Европа се справя наистина относително добре в последните десетилетия – намалили сме смъртните случаи на пътя до повече от половината от 2000 година. Но от 2010г., въпреки нашата цел да се намалят смъртните случаи на пътя в това десетилетие наполовина отново до 2020г., сме успели да постигнем само 20%. Тази стагнация в темпа на спад означава, че пред себе си имаме честно казано непреодолимо предизвикателство да го постигнем до 2020г. Ще продължим да настояваме докрай, защото всяка избегната смърт си заслужава и с удоволствие заявявам, че министрите на ЕС се съгласиха единодушно да постигнат нова цел за намаляване с 50% за следващото десетилетие, т.е. от 2020 г.

Освен това за първи път си поставяме за цел да намалим наполовина броя на сериозно наранените, към момента 135,000 годишно.

Другия ключов момент в данните, разбира се, е широкото отклонение в рамките на Европейския съюз.

Средният годишен брой смъртни случаи на милион в ЕС е около 50.

Някои страни – членки – Швеция, Дания, Холандия, Великобритания се справят много по-добре от това – около 25-30 на милион. Други се развиват бързо като Гърция, Литва, Чешката република и Белгия.

Тук в България, както знаете и аз имах удоволствието да обсъдя с Министъра вчера, нещата са много трудни и сега сте само 27-ти най-добър изпълнител в ЕС с около 96 смъртни случая на милион годишно.

Не само поради тази причина, съм поласкан да обявя своята нова роля като Европейски координатор по пътна безопасност, тук в България, където знаем, че съществуват сериозни проблеми по пътна безопасност, но и където ми е пределно ясно – от тази конференция, от моите дискусии с Министрите през последния ден и малко, колко осъзнати сте за проблемите си, колко решени сте да се справите с тях и да работите с нас, за да се намерят решения.

Така че как да постигнем напредък? Много работа, разбира се, е била вложена в оценяването КАК да се намалят фаталните случаи по систематичен начин. Мисля, че има широк консенсус, че редица фактори са от съществено значение.

Пътната безопасност е емоционален и вълнуващ предмет, а ужасните статистики и човешките истории, които стоят зад тях, засягат всички нас. Но нашият подход към пътната безопасност трябва да бъде научен, т.е. базиран на доказателства и основан на международно признати принципи за управление на безопасната практика, обобщено познати като Безопасна система.

Тази по-скоро скучно звучаща концепция е решаваща и е широко международно използвана и миналия май, Комисията обеща да я приложи в ЕС. Може да е скучно – кой би могъл да се обяви против нещо, наречено Безопасна система? – но всъщност е революционен подход от дълбока важност.

Безопасната система казва: хората допускат грешки на пътя, както и навсякъде другите и ще продължат да го правят, защото това е в човешката природа. На пътищата това довежда до катастрофи. Ние също знаем, че човешкото тяло има само ограничена поносимост към силите на удар при катастрофа, след което се настъпват смърт и тежки наранявания. Така, че целта е да се подсигури, че инцидентите не ни убиват. Нуждаем се от всеобхващащ системен подход за приспособяване към човешката грешка.

Знаем, че смъртните случаи и сериозните наранявания не са неизбежната цена, която трябва да платим за мобилността си. Но се нуждаем от по-безопасни пътища, по-безопасни превозни средства (и не само за пътниците, но и за другите уязвими участници на пътя като пешеходци и мотоциклетисти), имаме нужда и от безопасни скорости за движение, по-добра употреба на защитно оборудване и подобрена грижа след катастрофи.

Трябва да се фокусираме непрекъснато върху резултатите, особено по отношение на крайните такива (т.е. смърт и сериозни наранявания). Това е, на което ще бъдем оценявани, наистина върху което очаквам да бъда оценен при поемането на тази роля

на координатор. Дори и да е напълно възможно да видим нарастване на броя на смъртни случаи, например, например, ако повече хора придобиват автомобили, включително и тук, в България, или да ги карат на по-дълги разстояния. И може да видим негативни тенденции във второстепенните цели, като например употребата на предпазен колан, щом заочнем да изпълняваме по-добра работа относно систематичното наблюдение в рамките на ЕС.

Ако сме наистина съсредоточени върху резултатите, трябва да имаме по-големи цели. Някои вярват, че целите са опасни – ако се провалим, понижаваме ли правдоподобността на целта? Наказваме ли политиците си за смелостта да ги поддържат? И реалистично ли е наистина да говорим за елиминиране на смъртните случаи на пътя, както е заложено във Визия нула до 2050г.?

Да, това са рисковете. Преследването, дори на правдоподобни цели не ни гарантира добри резултати. Ще има пречки през цялото време. Но целите са съществени, ако искаме да запазим умовете си съсредоточени на проблема, да привлечем инвестиции и други публични ресурси и да осигурим мерило за да отбелязваме напредъка си, което всъщност обяснява защо събирането на данни е толкова важно. Новите цели на ЕС за 2030г., съгласувани едва миналата година по време на председателството на Малта, ще бъдат решаващи, ако искаме да успеем.

И да, можем и трябва да се борим за Визия нула до 2050г. Помнете, че пътната безопасност е спидемична. Други източници на епидемични нива на смъртност като холера и дребна шарка са били прогресивно елиминирани от ЕС и няма причина защо, ако изберем да се ангажираме с това като общество, да не можем да елиминираме нещастните случаи на пътя.

Но ще успеем да го направим, само ако се справим с това като колективно споделено начинание. От всички нива на правителството до индустрията, от НПО до индивидуалните граждани, ние всички споделяме отговорността да направим пътя по-безопасен. И всъщност, моя подход като координатор ще бъде да работя с всички части на общността по пътна безопасност. Със страните-членки. С Европейския парламент. С граждани и региони. С всички НПО, като например Европейския съвет за безопасност на пътя. С индустрии в различни форми и размери, например при налагането на доброволни ангажименти по отношение на характеристиките за безопасност на превозното средство, които надхвърлят минималните изисквания.

Това е което наистина имам предвид с политическа воля и сътрудничество.

И точно тук идват образованието, повишаването на осведомеността и разбира се, прилагането и нека тук да отдадем почит на работата на Европейската харта за пътна

безопасност, отбелязвайки с удоволствие, че е била приета в България и след минута ще чуем от самата Вассилики за това.

Декларацията от Валета от миналия март потвърждава нашето намерение да изпълним Подхода за безопасна система, към Визия нула, към нашите междинни цели за 2030г.

Нека да разкажа набързо за финансирането, защото това е важен лост, с който разполага ЕС, за да подкрепя инициативите за пътна безопасност и това е нещо, което обсъждах с Българското правителство. Ще насърчим използването на финансова подкрепа от ЕС от Европейски структурни и инвестиционни фондове за подобрения на инфраструктурата за пътна безопасност. И тук подканям страните-членки да използват пълноценно Механизма за свързване на Европа или CEF и в частност насточщата открита покана. Словакия направи огромни крачки към по-безопасна инфраструктура чрез преустрояване на само 300км магистрала с ограничителни системи и т.н. Но напомням на България и други страни, че крайният срок за кандидатстване е 24 Октомври!

Индикаторите за безопасно действие звучат технически и са технически, но ще бъдат много важни в следващите години. Вземайки различните елементи на Системата за безопасност, като употребата на предпазни колани, за която знаем, че ще намали броя на смъртни случаи и сериозни наранявания, работим много тясно със страните-членки за измерване на напредъка в редица различни области, като превозни средства, спешна помощ, скорост и качество на пътната инфраструктура. Това е важна, но подробна дейност, тъй като ще трябва да установим единна методология за измерване, като приета основа, и – ако е възможно – да изразим количествено как свързваме индикаторите с крайните цели. Швеция имаше огромен успех с този подход на национално ниво и сме решени да го приложим на Европейско ниво.

При преследването на новата стратегия за пътна безопасност, искаме да работим различно със Страните-членки – да засилим сътрудничеството си, за да установим добри практики и партньорства, включително финансова подкрепа, за да помогнем в постигането на целите.

Но ние не се страхуваме да законодателстваме повече, когато това е оправдано. Нека бързо да дам два примера за това.

Една от областите, в които ЕС водеше много ефективно, беше чрез стандартите за безопасност на превозните средства: да се гарантира, че на борда има най-новите характеристики за безопасност.

Отново, това е обединено усилие – нашата индустрия е в челните редици по развитие на технологии, позволяващи въвеждането на все по-достъпни системи за безопасност на

превозните средства. Разгледахме най-новите идеи, внимателно ги оценихме и сега предложихме пакет от 16 нови функции - за всички категории и модели автомобили. Но това не е направено на бърза ръка – приложено навсякъде в ЕС, ние изчислихме, че тези мерки ще спасят повече от 7000 живота и ще намалят броя на сериозните наранявания с около 40,000 през периода 2020-30г.

Можем също да направим това преразглеждайки Европейското законодателство за управлението на пътната инфраструктура. Първо, като разширим обхвата извън нашите безопасни пътища, Европейската TEN-T мрежа към другите главни шътища, където се случва много по-висок процент от тежки инциденти. Второ, чрез въвеждане на нови общи процедури за картографиране на риска от инциденти в рамките на цялата пътна мрежа, което позволява сравнение на нивата за безопасност в цяла Европа и подобряване на разпределянето на нашите ограничени фондове. И последно, но не по важност, изискването уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти - да бъдат взети по-систематично предвид при планирането на пътищата.

Още веднъж – погледнете към животите, които могат да бъдат спасени – повече от 3000 за десетилетие и повече от 20 000 сериозни наранявания.

Времето ми изтича, но искам да кажа няколко думи за бъдещето. Добре установено е, че човешките същества ще продължат да допускат грешки, които ще причиняват инциденти и че Системата за безопасност ще играе важна роля за намаляване на смъртността.

Но без пълна автоматизация в идващите десетилетия, се оказва вярно, че достигането до Визия нула ще бъде много трудно. Затова трябва да включим тези свързани и автоматизирани системи, вероятно първоначално на магистрала, а също и в градски контекст. Това е вълнуваща перспектива и наистина обещава смел нов свят, нов форма на мобилност.

Но нека не забравяме и предизвикателството, което това представя, само в рамките на пътната безопасност. Изискванията за действието на инфраструктурата ще се променят, т.е. пътните знаци. Ще имаме дълъг период, в който различни нива на автоматизирани коли ще трябва да съществуват съвместно с коли, изцяло под човешки контрол. И още веднъж, доказателството е, че велосипедистите и пешеходците може да бъдат частично уязвими в нашите градове. Така че искам да използвам новата си роля да работя над тези нови и важни предизвикателства, които идват в полето на устойчивата мобилност и да работя в градските власти по следващото поколение от Планове за устойчива градска мобилност.

Обхвата за работа чрез CIVITAS, с когото прекарах време в Умеа миналата седмица и Общността за интелигентни транспортни системи, която видях в Копенхаген, беха наистина вълнуващи.

В заключение, трябва да се стресирам, че ще бъда Европейския координатор по пътна безопасност. Искам да бъда полезен ресурс за всички страни-членки, да работя в сътрудничество с много ефективни защитници на безопасността на пътя, като Европейския съвет по пътна безопасност и ще направя всичко по силите си да помогна да се намали тази цифра 25,000 : първоначално ще се фокусирам на намаляването ѝ наполовина до 2030г.

Но също така няма да забравяме глобалния контекст и световната епидемия, която представлява пътната безопасност. Трябва да поемем отговорностите си да се опитаме да помогнем да се опитаме да осигурим пътна безопасност по целия свят, доколкото можем - като работим в Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕО), за да постигнем по-добри стандарти за безопасност на превозните средства в световен мащаб, но, разбира се, глобални групи за натиск като Global NCAP и FIA, под неуморимия Жан Тод.

Чрез споделянето какво е проработило за нас, в условията на добрите практики, както в съседство, където вече се случват много добри неща, така и в по-далечни страни като Африка, където президентът Юнкер миналия месец посочи, че трябва да се променим от глобален платец да станем глобален играч.

Накратко, чака много работа да се свърши и нямам търпение да работя с Вас.

Много благодаря за вниманието Ви.

