

**KARTA ROZWIĄZANIA:**

ID:	T.02-2
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	
Data aktualizacji wpisu:	2021.03.24
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T02 Poprawa BRD w miastach
Autorzy:	Anna Zielińska
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Zarządzanie prędkością – dostosowanie prędkości do wymagań niechronionych uczestników ruchu drogowego

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Zmniejszenie prędkości jest jedną z najważniejszych rzeczy, jakie miasta mogą zrobić, aby uczynić ulice bezpieczniejszymi. Jazda z nadmierną prędkością zwiększa trudność zadań, jakie stoją przed kierowcą podczas prowadzenia pojazdu. Kierowca ma mniej czasu, aby prawidłowo rozpoznać, ocenić i zareagować na sytuację drogową, droga hamowania pojazdu wydłuża się, zwiększa się prawdopodobieństwo utraty kontroli kierowcy nad pojazdem, inni użytkownicy dróg mają mniej czasu, aby uniknąć wypadku. Prawdopodobieństwo odniesienia śmiertelnych obrażeń w przypadku potrącenia pieszego przy prędkości 30 km/h jest około pięć razy mniejsze niż przy prędkości 50 km/h. Dlatego szczególnie w obszarach miejskich należy promować i stosować różne środki uspokojenia ruchu (legislacyjne, infrastrukturalne, organizacyjne).

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

**3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]**

Punktem wyjścia do stworzenia skutecznego systemu zarządzania prędkością są ograniczenia prędkości poprzez:

- 1.1. Środki planistyczne (kształtowanie struktury przestrzennej sieci drogowej, strefowanie funkcjonalne)
- 1.2. Rekomendowanie powszechnego stosowania stref ograniczonej prędkości (np. strefa 30/strefa czystego transportu/ograniczonego ruchu)
- 1.3. Fizyczne środki uspokojenia ruchu – uelastycznienie [liberalizacja] przepisów w celu ułatwienia ich stosowania: rozszerzyć i doprecyzować możliwości stosowania infrastrukturalnych środków uspokojenia ruchu dopuszczające stosowania w warunkach lokalnych (miejscowych) - np. „poduszki berlińskie”, wyniesione skrzyżowania, odległość progów zwalniających przed przejściem dla pieszych itp.
- 1.4. Nadzór na ruchem drogowym (fotoradary, przejazd na czerwonym świetle) – zwiększenie sieci urządzeń automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym:
  - 1.4.1. Straż Miejska: Umożliwienie funkcjonariuszom SM podejmowanie interwencji wobec pojazdów silnikowych w ruchu – obecnie strażnik nie może podjąć interwencji widząc popełnianie wykroczenie, np. przejazd pojazdu na czerwonym świetle; przywrócenie uprawnień straży miejskiej do kontroli prędkości przy wykorzystaniu stacjonarnych urządzeń, przywrócenie możliwości „atrap” fotoradarów (puste skrzynki); możliwość instalacji urządzeń rejestrujących na tramwajach celem egzekucji nakazu zatrzymania pojazdów na czas wymiany pasażerów na przystankach,
- 1.5. Zaostrzenie konsekwencji za nieprzestrzeganie:
  - 1.5.1. Zmiany zasad nakładania kar ujawnionych na podstawie urządzeń automatycznego nadzoru (kary administracyjne) (na drodze rozporządzenia MS?)
  - ~~1.5.2.~~ Znaczne podwyższenie (dziesięciokrotne) wysokości mandatów za niestosowanie się do limitów prędkości
  - 1.5.3. Zatrzymywanie prawa jazdy za znaczne przekroczenie prędkości w mieście – zmiana warunków brzegowych np. powyżej 30 km/h ponad limit, stopniowanie kar, poza obszarami zabudowanymi też
- 1.6. (Regularne/coroczne i ogólnodostępne) szkolenia samorządów i zarządców dróg – Sekretariat KRBRD
- 1.7. Nowelizacja ustawy o drogach publicznych - rozłączenie klasy funkcjonalnej i technicznej

**4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:**

minister właściwy ds. transportu, minister właściwy ds. wewnętrznych

**5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:**

[...]

**6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):**

wysoki priorytet ze względu na bardzo złe statystyki Polski odnośnie bezpieczeństwa ruchu drogowego

**7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:**

[...]

**8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym



- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń
- *Wytyczne Zarządzania Prędkością na Drogach Samorządowych Praca zbiorowa pod redakcją Stanisława Gacy Politechnika Krakowska, Politechnika Gdańska, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej*
- *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych* Bohatkiewicz J. – redakcja całości Biernacki S., Drach M., Kozłowski D., Nowak P. Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o.

### 9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)

[...]