

KARTA WYZWANIA/PROBLEMU

ID:	T.02
Data aktualizacji wpisu:	22 maja 2021 r.
Autorzy:	Michał Beim, Anna Zielińska
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa wyzwania:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w miastach

2. Zwięzła charakterystyka wyzwania (uzasadnienie z elementem diagnozy):

Polska od wielu lat utrzymuje jeden z najgorszych wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprawdzie od 1997 r., gdy na polskich drogach śmierć poniosło 7211 osób obserwować można systematyczną poprawę. W 2020 r. życie straciło 2480 osób. W świetle danych Eurostatu sytuacja na polskich drogach jest jednak jedna z najgorszych w Unii Europejskiej. W 2020 r. (w roku, w którym natężenie ruchu drogowego znacząco spadło na skutek restrykcji w przemieszczaniu się związanych z pandemią COVID-19), Polska zajęła czwartą od końca pozycję pod względem liczby zabitych w ruchu drogowym – 65 osób/milion mieszkańców. Gorsza sytuacja była tylko w Bułgarii (67) na Łotwie (74), w Rumunii (85), przy średniej UE – 42 osoby na milion mieszkańców. Rok wcześniej – w Polsce współczynnik ten wynosił 77, a gorsze statystyki charakteryzowały tylko Bułgarię (90) i Rumunię (96), przy średniej UE wynoszącej 51 ofiar na milion mieszkańców.

Największym problemem w Polsce jest jazda z nadmierną prędkością. Jest ona najczęstszym zachowaniem kierowców, w efekcie którego dochodzi do wypadków ze skutkiem śmiertelnym i odpowiada ona za ponad 1/3 wszystkich takich zdarzeń. Nadmierna prędkość 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. W obszarach miejskich (dopuszczalne ograniczenie prędkości 50 km/h) związek między prędkością a ryzykiem wypadku jest najsilniejszy: wzrost średniej rzeczywistej prędkości jazdy o 1 km/h powoduje wzrost liczby wypadków o 4%. Przy ustalaniu ograniczeń prędkości powinno się wykorzystywać dane dotyczące odporności ludzkiego ciała na uderzenie. Przyjmuje się, że tam, gdzie możliwe są wypadki z udziałem niechronionych użytkowników dróg, ograniczenie prędkości powinno wynosić 30 km/h, tam, gdzie może dojść do zderzenia bocznego dwóch samochodów – 50 km/h, tam, gdzie możliwe są zderzenia czołowe – 70 km/h.

Zachowań negatywnie wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce jest więcej. Na obszarach miejskich szczególnie dokuczliwe są kwestie związane z nielegalnym parkowaniem ograniczającym pole widzenia. Parkowanie na chodnikach z kolei ogranicza swobodę poruszania się pieszych, zwłaszcza pchających wózki dziecięce czy samemu poruszających się na wózkach inwalidzkich. Do tego dochodzi niszczenie zieleni przyulicznej (np. uszkodzenie pni drzew, rozjeżdżanie trawników).

Nagminnemu nieprzestrzeganiu prędkości sprzyjają niestety polskie przepisy. Liczba fotoradarów została ograniczona, zakazane zostało ustawianie atrap, a straże gminne zostały pozbawione kompetencji w obsłudze fotoradarów. Ponadto polskie przepisy projektowe nie sprzyjają budowie

ulic, których geometria oraz estetyka (np. poprzez sąsiadującą zielen) sprzyjałyby jeździe z przepisową prędkością.

Kluczowym wyzwaniem niniejszego obszaru tematycznego jest realizacja „wizji zero”. Należy więc ustalić mieszalny cel: zero ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na polskich drogach do 2050 roku, przy celu pośrednim redukcji ww. wartości o połowę do 2030 r.

Wśród wyzwań pośrednich w obszarze BRD jest więc zmiana przepisów. Należy nadmienić, że pewne rzeczy pozytywne w tym zakresie dzieją się, np. od czerwca 2021 r. wchodzi w życie przepis chroniący pieszych wchodzących na przejścia. Istotnym wsparciem dla przepisów będą przebudowy najbardziej niebezpiecznych miejsc na drogach, poprawa stanu wiedzy decydentów, w szczególności z zakresu najlepszych praktyk, a także poprawa metodyki gromadzenia wiedzy odnośnie kolizji i wypadków, np. poprzez konieczność podania szczegółowych współrzędnych GPS, czy wzorem Niemiec powołania zespołów badawczych jeżdżących do kolizji i wypadków (np. Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover).

3. Wpływ na realizację celu/celów głównych KPM:

Miasto dostępne (sprawiedliwe)

4. Wymiar terytorialny (wskazanie wraz z uzasadnieniem)

- (I) Obszar całego kraju
- Przedstawione wyzwania dotyczą przede wszystkim poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach zabudowanych, które w świetle przepisów ustanawia się nie tylko w miastach, ale również na terenach wiejskich. Oczekuje się również, że działania związane z egzekucją przepisów będą kształtować kulturę mobilności wśród kierowców, która przełoży się na pozytywne efekty na całej sieci dróg, także poza obszarami zurbanizowanymi.

5. Powiązanie z kierunkiem/kierunkami działań w ramach modelu odpowiedzialnej urbanizacji:

MIASTO ZIELONE

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia realizacji celu/ów:

Wysoki priorytet do podjęcia wskazanych działań, ponieważ bardzo duże środki finansowe przeznaczane są na infrastrukturę drogową (fundusze UE, KPO, Fundusz Rozwoju Dróg, budżety własne). Zmiana przepisów dotyczących kształtowania przestrzeni drogowej pozwoli nie tylko na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również na lepsze kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarach zurbanizowanych. Przepisy o rozszerzeniu kompetencji straży gminnych (miejskich) przyniesie skutek nie tylko w postaci uszczelnienia systemu kontroli, ale również zwiększy zaangażowanie samorządów na rzecz poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg.

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

- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 r. (oraz inne lata, KRBRD)
- Raport NIK o funkcjonowaniu odcinkowych pomiarów prędkości w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (2019)
- Brożyna E., 2017. Czynniki ludzkie a bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, nr 7-8. s. 18.
- Cybulski M., 2008. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) a psychologiczne podstawy zachowań ryzykownych na drogach [w:] G. Bartkowiak, Czynniki kształtujące zachowania

zdrowotne człowieka na przestrzeni życia. Teoria i praktyka. Uniwersytet Medyczny w Poznaniu, s. 86-97.

- Dyr T., Jaździk-Omólska A., Kozłowska M. 2017. Ekonomiczne i społeczne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej iw Polsce. Wiadomości Ubezpieczeniowe nr 2, s. 71-86.

8. Powiązane akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 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

9. Powiązanie wyzwania z globalnymi i europejskimi wyzwaniami rozwoju, w tym z realizacją celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG):

- cel 3 – „dobre zdrowie i jakość życia”
- cel 11 – „zrównoważone miasta i społeczności”
- cel 16 – „pokój, sprawiedliwość i silne instytucje”