

KONGRES BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2024

Kraków, 13-15 marca

Kraków, dnia 11 czerwca 2024 r.

Podsumowanie i wnioski z Kongresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2024.

Sesja otwierająca Kongres BRD 2024, wypełniająca program Forum „Problemy BRD 2024”, traktowała o zagrożeniach w ruchu drogowym oraz działaniach podejmowanych przez jednostki odpowiedzialne za brd w skali całego świata, Europy, Polski oraz w regionach i miastach na przykładach Małopolski i Gdańska.

Ryzyko bycia ofiarą śmiertelną wypadków drogowych w poszczególnych regionach świata jest zróżnicowane, a w krajach o niskim poziomie dochodów jest kilkakrotnie większe niż w krajach o wysokich dochodach. Najwyższe ryzyko bycia ofiarą śmiertelną wypadków drogowych występuje w Afryce, zaś najmniejsze w Europie, gdzie życie traci 5% ogólnej liczby zabitych na drogach świata. Poziom około 1,2 miliona ofiar śmiertelnych w 2020 r. pokazuje, że ambitne cele redukcji liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych kompletnie się nie powiodły – z założonej na dekadę redukcji o 50% osiągnięto tylko ok. 5%. ONZ przejęła rezolucję dotyczącą „Poprawy globalnego bezpieczeństwa ruchu drogowego” z celem zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ruchu drogowym o co najmniej 50% w latach 2021–2030. Oprócz agencji rządowych, które ponoszą główną odpowiedzialność za zaprojektowanie bezpiecznego systemu transportu drogowego i wdrożenie planu działania na rzecz brd, również sektor prywatny, społeczeństwo obywatelskie, środowisko akademickie i inne podmioty niepaństwowe powinny ponosić wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo drogowe w danym kraju. Ważnymi elementami wdrażania programów brd jest ich finansowanie oraz monitoring wdrażania.

Na świecie trwają prace na włączeniu zasad zrównoważonego rozwoju w planowaniu, projektowaniu, budowie, utrzymaniu i rozbiórce (cykl życia) infrastruktury (w tym także infrastruktury drogowej). Budowane są systemy oceny i certyfikacji projektów infrastrukturalnych, w których bierze się pod uwagę aspekty: środowiskowe, społeczne (w tym brd), ekonomiczne, lokalizacyjne, techniczne i organizacyjne. W Polsce nie mamy takich systemów kompleksowej oceny i certyfikacji projektów uwzględniających aspekty zrównoważonego rozwoju. Wśród zaleceń do realizacji wizji istotnego ograniczenia zagrożenia na drogach w trwającej dekadzie znalazły się postulaty stosowania rozwiązań infrastrukturalnych i technicznych prowadzących do zerowej prędkości w chwili uderzenia (ochrona użytkowników dróg przed siłami zderzenia wykraczającymi poza granice tolerancji obrażeń ludzkich), wprowadzenie limitu 30 km/h w miastach (zapobieganie poważnym obrażeniom i śmierci niechronionych użytkowników dróg w przypadku błędów ludzkich) oraz opracowanie i wdrożenie rzetelnej metodyki proaktywnej oceny ryzyka na drogach, umożliwiających realizację dróg spełniających wymagania co najmniej tzw. klasy trzech gwiazdek (tj. o poziomie zagrożenia wypadkami poważnymi średnim, małym, bądź bardzo małym).

W ciągu ostatnich 20 lat w Europie odnotowano bardzo istotny postęp w redukcji liczby ofiar śmiertelnych. Pomiędzy poszczególnymi krajami występuje duże, choć zmniejszające się, zróżnicowanie poziomu zagrożenia.

Europa zgodnie z rekomendacją ONZ postawiła sobie za cel na lata 2021-2030 zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ruchu drogowym o co najmniej 50%. Celem na rok 2050 jest zero ofiar śmiertelnych. W 2020 r. w związku z pandemią Covid19 liczba ofiar śmiertelnych w Europie zmalała o 11%, ale niestety później nastąpił wzrost, choć jeszcze nie do poziomu sprzed pandemii. W latach 2012 - 2022 r. cel obniżenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% nie został osiągnięty, średnio w Europie odnotowano spadek o 22%. Tylko Litwa, z wynikiem 60% przekroczyła wyznaczony cel, drugim liderem jest Polska ze spadkiem o 47%, za co otrzymała w 2023 r. nagrodę Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) Road Safety Performance Index. W niewielkiej grupie państw odnotowano nawet wzrosty liczby ofiar śmiertelnych, w tym w Holandii o ok. 12%. Polska, ze wskaźnikiem ok. 50 zabitych na milion mieszkańców wciąż jest w grupie państw o dużym zagrożeniu.

Najważniejszymi działaniami poprawiającymi brd w Europie powinny być: zmniejszanie prędkości, budowanie bezpiecznej infrastruktury, poprawa egzekwowania prawa, poprawa bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w obszarach miejskich oraz poprawa gromadzenia danych jako bazy do podejmowania racjonalnych decyzji.

Polska, tak jak świat i Europa, również zakłada zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w ruchu drogowym o co najmniej 50% w latach 2021-2030. Społeczne koszty zdarzeń drogowych w Polsce w 2022 r. wyniosły 52 mld zł, co stanowiło 1,7% PKB. Jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej to 2,6 mln zł, zaś ciężko rannej 4,2 mln zł. Stan brd w Polsce w 2023 r. był na podobnym poziomie jak w 2022 r., niestety pierwsze miesiące 2024 r. wykazują tendencję zwyżkową.

Małopolska podejmując i konsekwentnie realizując od lat szereg różnych działań jest liderem poprawy brd wśród polskich województw. Wśród najpilniejszych do rozwiązania problemów w regionie jest stworzenie uregulowań prawnych, które w sposób bezpośredni penalizowałyby organizowanie i udział w nielegalnych wyścigach samochodowych lub motocyklowych odbywających się często na drogach publicznych bez zabezpieczeń i zgody zarządcy drogi.

Ważne są także działania podejmowane przez poszczególne miasta. Np. gdańska Wizo Zero zakłada zmniejszenie łącznej liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do 2030 roku o 80% w stosunku do roku 2015. Wśród najskuteczniejszych działań redukujących zagrożenie na ulicach Gdańska należy wymienić: uspokojenie ruchu, w tym powszechne stosowanie stref Tempo 30 (ponad 66% ulic), zniesienie podwyższenia dopuszczalnej prędkości na jednej z głównych ulic oraz budowa bezpiecznej infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu, zwłaszcza dla rowerzystów. Gdańsk został wyróżniony przez Komisję Europejską nagrodą Excellence In Roads Safety Award 2023.

Znaczną część programu Kongresu poświęcono problematyce prędkości oraz bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu.

Zmieniające się uwarunkowania społeczno-kulturowe, gospodarcze i techniczne oraz wiedza o uwarunkowaniach brd, uzasadniają już teraz podjęcie dyskusji nad powszechnym obniżaniem dopuszczalnej prędkości w miastach. Wprowadzanie nowych zasad stosowania ograniczeń prędkości na ulicach jest zgodne ze zmieniającymi się funkcjami ulic, a także oczekiwaniami społecznymi i jest kluczowym krokiem w ramach tworzenia warunków potencjalnie bezpiecznego ruchu.

Potrzebę nowych ograniczeń prędkości uzasadniają m.in.: możliwości współużytkowania ulic przez rowerzystów i pojazdy samochodowe także na ulicach o dużym znaczeniu transportowym, zmniejszenie dyspersji prędkości skutkujące zmniejszeniem konfliktów ruchowych oraz poprawa komfortu przebywania w przestrzeni ulicy i warunków zdrowotnych. Dotychczasowe ograniczenia określone przez „Prawo o ruchu drogowym” nie odpowiadają dzisiejszym trendom w zakresie zarządzania mobilnością. Celowa wydaje się zmiana podejścia - zamiast uzasadniania potrzeb wprowadzania ograniczeń prędkości należy uzasadniać potrzebę dopuszczenia większej prędkości, jeśli takie wnioski są zgłaszane.

Konieczne jest podjęcie analiz i badań w celu lepszego rozpoznania problemu zarządzania prędkością i sposobów jego rozwiązania, w tym zasadności zmian i wypracowania standardowych rozwiązań ograniczeń prędkości w miastach – np. odpowiedź na pytanie, czy zamiast ogólnych zmian wystarczające może być rozszerzenie stref TEMPO 30?

Celowe jest podjęcie dyskusji na temat zmiany sytuacji prawnej rowerzystów. W obecnym stanie dziecko do lat 10 jest pieszym i nie ma prawa poruszać się po jezdni (z wyjątkiem strefy zamieszkania) oraz po drodze dla rowerów, natomiast osoba która ukończyła 18 lat jest uprawniona do kierowania rowerem bez posiadania jakichkolwiek uprawnień. Osoba w wieku pomiędzy 10 a 18 lat bez karty rowerowej w tym od dnia 10. urodzin do dnia egzaminu na kartę rowerową w ogóle nie może poruszać się po drogach publicznych rowerem. Należy rozważyć zmianę formuły kształcenia dzieci w ruchu drogowym w ramach wychowania komunikacyjnego w szkołach oraz rozważyć przekształcenie karty rowerowej w prawo jazdy kategorii „R” z umocowaniem prawnym jak pozostałych kategorii. W ostatnich latach zyskuje na popularności poruszanie się niechronionych uczestników ruchu na różnego rodzaju urządzeniach transportu osobistego oraz wzrost związanej z tym liczby wypadków i ich skutków. Konieczne jest podjęcie działań zmierzających do przeciwdziałaniu negatywnym następstwom mikromobilności nie przez jej ograniczanie, ale lepsze dostosowanie regulacji prawnych i rozwiązań infrastrukturalnych.

Poszukiwanie optymalnego rozwiązania inżynierskiego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wybranych elementów infrastruktury powinno być oparte na wskaźnikach prognozowanej zmiany liczby zdarzeń i ofiar, co jest zgodne z wymogami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Podczas Kongresu zaprezentowano metodę optymalizacji wyboru rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego opracowaną dla Warszawy.

Analizy widoczności na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną wykazały, że istnieje ogromna różnica w liczbie zdarzeń drogowych przy „pogorszonym” polu widoczności, w tym w szczególności na przejazdach dla rowerów. W związku z brakiem spójnej, jednolitej i obiektywnej metody analiz widoczności na skrzyżowaniach z sygnalizacją rekomenduje się weryfikację i uzupełnienie dotychczas obowiązujących zasad.

W ramach Forum „Organizacja ruchu i urządzenia brd 2024” poruszono zagadnienia stosowania urządzeń brd w czasowej organizacji ruchu, możliwości wyznaczania trójkątów widoczności z wykorzystaniem otwartych danych oraz przyszłości oznakowania poziomego w kontekście wyzwań związanych z rozwojem pojazdów autonomicznych.

W wystąpieniach konferencyjnych dominowała jednak problematyka stosowania progów zwalniających z rampą najazdową w kształcie krzywej sinusoidalnej. Od końca 2021 r. progi takie można stosować na ulicach i drogach, na których odbywa się ruch autobusów lub trolejbusów na regularnych liniach. Ich geometria umożliwia łagodny przejazd, wymusza dostosowanie do projektowanej prędkości przejazdu, obniża hałas i drgania oraz powoduje mniejsze obciążenia elementów zawieszenia pojazdów. Mamy w Polsce doświadczenia z ponad 10. letniego użytkowania takich progów wykonanych z kostki betonowej. Testy przejazdu autobusów komunikacji zbiorowej w Warszawie wskazują na celowość weryfikacji parametrów geometrycznych progów sinusoidalnych dopuszczonych do stosowania przepisami prawa. Niewątpliwie najlepszym, choć najdroższym w momencie instalacji rozwiązaniem jest stosowanie sinusoidalnych betonowych progów prefabrykowanych. Technologia prefabrykacji takich progów jest wdrożona i sprawdzona w Polsce od 2019 r.

Podczas Kongresu, jak zwykle szczegółowo omawiane były także zagadnienia prawne na konkretnych przykładach z postępowań sądowych. Dotyczyły problemów prawnych i praktycznych awaryjnej organizacji ruchu drogowego, skutków i konsekwencji naruszenia procedury zmiany organizacji ruchu oraz technicznych i prawnych aspektów oceny zachowania uczestników w różnych sytuacjach drogowych.

Ważną i obiecującą część konferencji stanowiły wystąpienia dotyczące potrzeb i możliwości zmian uregulowań prawnych w zakresie brd w Polsce. Dyrektor Ewelina Nawara zaprezentowała dotychczasowe osiągnięcia Konferencji Specjalistycznych na polu legislacyjnym, w tym głównie formułowanie potrzeb zmian i wpływanie na ostateczną treść aktów prawnych. Pani Paulina Matysiak, posłanka na Sejm RP oraz zastępczyni przewodniczącego Komisji Infrastruktury, omówiła sposoby na skuteczne zgłaszanie potrzeb zmian prawnych, możliwości ich procedowania oraz wpływania na przebieg procesu legislacyjnego.

Zadeklarowała współdziałanie z ekspertami w celu doskonalenia prawa zmierzającego do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Organizatorzy Kongresu liczą na usprawnienie procesu wprowadzania zmian prawnych dotyczących zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce przy zwiększonej roli naukowców, praktyków i przedsiębiorców.

W ramach Kongresu miała miejsce debata „Zarządzanie prędkością”, która została podsumowana w osobnym tekście przez prof. Stanisława Gacę.

Znacząca część Kongresu jaką stanowiło V Ogólnopolskie Forum Specjalistyczne „Oświetlenie ulic i dróg - OŚWIETLENIE 2024” wraz z debatą „Inspekcja stanu oświetlenia jako element audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego przejść dla pieszych – gdzie jesteśmy, dokąd zmierzamy” zostały opisane i podsumowane w osobnym tekście przez prof. Piotra Tomczuka.

Postulaty Kongresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2024 (bez Forum „Oświetlenie” oraz debaty „zarządzanie prędkością – te sformułowano osobno):

1. Powołanie instytucji wiodącej odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego (lub szerzej transportu) w Polsce o kompetencjach sprawczych wykraczających poza kompetencje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
2. Zbudowanie systemów kompleksowej oceny i certyfikacji projektów infrastrukturalnych uwzględniających aspekty zrównoważonego rozwoju, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Opracowanie i wdrożenie metodyki oceny ryzyka na drogach, tak by wszystkie nowo budowane odcinki dróg spełniały wymagania co najmniej klasy 3 gwiazdkowej (tj. o poziomie ryzyka zagrożeń wypadkami poważnymi średnim, małym, lub bardzo małym).
4. Podjęcie analiz i badań w celu lepszego rozpoznania celowości, uwarunkowań i sposobów ewentualnego powszechnego obniżenia prędkości dopuszczalnej w miastach, w tym rozważenie wprowadzenia powszechnego ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach miejskich.
5. Podjęcie dyskusji na temat zmiany sytuacji prawnej rowerzystów. W obecnym stanie dziecko do lat 10 jest pieszym i nie ma prawa poruszać się po jezdni (z wyjątkiem strefa zamieszkania) oraz po drodze dla rowerów, natomiast osoba która ukończyła 18 lat jest uprawniona do kierowania rowerem bez posiadania jakichkolwiek uprawnień potwierdzających zdolność do uczestniczenia w ruchu drogowym.
6. Rozważenie zmiany formuły kształcenia dzieci w ramach wychowania komunikacyjnego w szkołach oraz rozważenie przekształcenia karty rowerowej w prawo jazdy kategorii „R”.
7. Weryfikacja i aktualizacja metody analiz widoczności na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

8. Stworzenie uregulowań prawnych, które w sposób bezpośredni penalizowałyby organizowanie i udział w nielegalnych wyścigach samochodowych lub motocyklowych.
9. Weryfikacja parametrów geometrycznych sinusoidalnych progów zwalniających wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Opracował: Mirosław Bajor, dyrektor programowy cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes

KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE



nauka · praktyka · biznes

Media-Pro Polskie Media Profesjonale

www.media-prof.pl