

# KONGRES BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2024



**Kraków, 13-15 marca**

Kraków, dnia 11 czerwca 2024 r.

## **Wnioski z debaty „ZARZĄDZANIE PRĘDKOŚCIĄ” odbytej w ramach konferencji Kongres Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2024 Kraków, 13-15.03.2024 r.**

Celem debaty była ocena wdrażania zarządzania prędkością w Polsce oraz rozpoczęcie dyskusji na temat zasadności ewentualnych zmian obowiązujących w Polsce ogólnych ograniczeń prędkości. Mimo iż zarządzanie prędkością jest powszechnie uznawane za jeden z najbardziej skutecznych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, to jednak praktyka nie zawsze potwierdza właściwe korzystanie z tego środka. Dlatego za celowe uznano poszukiwanie odpowiedzi na następujące pytania:

1. czy zasadnym byłyby zmiany obowiązujących ogólnych ograniczeń prędkości, a jeśli tak, to jakie ograniczenia można uznać za racjonalne i oczekiwane także z uwagi na ich społeczną akceptację?
2. czy i jak można zwiększać społeczną akceptację przestrzegania już obowiązujących ograniczeń prędkości, mając na uwadze także potencjalne konflikty interesów różnych grup uczestników ruchu drogowego?
3. jakie zmiany dotyczące zasad organizacji ruchu i standardów projektowania dróg mogłyby usprawnić zarządzanie prędkością?
4. dlaczego, mimo bardzo dużej efektywności automatycznego nadzoru prędkości, jego wdrażanie nie jest w Polsce tak powszechne, jak w wielu innych europejskich krajach?
5. jaki może być potencjał nowych technologii w poprawie skuteczności nadzoru prędkości w Polsce i czy jesteśmy do tego przygotowani?

Założeniem debaty było interdyscyplinarne spojrzenie na wymienione powyżej problemy i dlatego zaproszono do udziału w niej osoby reprezentujące różne specjalności zawodowe. W debacie udział wzięli:

Artur Czapiewski, p.o. Głównego Inspektora Transportu Drogowego; Marek Dworak, ekspert w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; Jakub Hanak, instruktor jazdy, dziennikarz motoryzacyjny; dr Ewa Odachowska-Rogalska, psycholog transportu, Instytut Transportu Samochodowego, Akademia Pedagogiki Specjalnej; Michał Pabich, inżynier ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, menedżer projektu, Autostrada Wielkopolska S.A.; Jacek Pasikowski, wicedyrektor Prowerk Sp. z o.o.; Konrad Romik, dyrektor sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; Andrzej Ryński, zastępca dyrektora Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta St. Warszawy; Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Poniżej podano najważniejsze wnioski z debaty w kolejności zgodnej ze sformułowanymi pytaniami.

### **1. Zmiany obowiązujących ogólnych ograniczeń prędkości**

- a) w dyskusji nie potwierdzono często powtarzanego argumentu, że zarządzanie prędkością, obejmujące m.in. ustanawianie ogólnych ograniczeń prędkości, generuje konflikty interesów różnych grup uczestników ruchu. Ograniczenia prędkości są w przypadku transportu towarowego oceniane głównie w aspekcie kosztów ruchu i oddziaływań na środowisko, co jest związane m.in. z zapewnieniem płynności ruchu. Dlatego ograniczenia poprawiające płynność ruchu są bardziej zrozumiałe i akceptowane;
- b) stanowienie ogólnych ograniczeń prędkości powinno uwzględniać ich potencjalną rolę w redukcji liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. Dlatego obecnie szczególną uwagę należy poświęcić drogom jednojezdniowym, na których dochodzi do licznych ciężkich wypadków zderzeń czołowych pojazdów. Jednym ze sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu na tych drogach może być ograniczenie prędkości do 80 km/h, które dodatkowo zmniejszy zapotrzebowanie na wyprzedzanie jako jeden z najbardziej ryzykownych manewrów;
- c) ograniczenie prędkości na autostradzie wynoszące 140 km/h powinno ulec zmianie przez obniżenie tego ograniczenia do 120 km/h lub do 130 km/h. Decyzja o wyborze jednej z podanych wartości ograniczenia powinna być poprzedzona dodatkowymi analizami. Wstępne analizy wskazują, że takie obniżenie dopuszczalnej prędkości nie wpłynie w sposób znaczący na wydłużenie czasu podróży;
- d) istotną korzyścią z obniżenia dotychczasowej dopuszczalnej prędkości na autostradach będzie zmniejszenie dyspersji prędkości, która jest jednym z ważnych czynników zwiększających ryzyko wypadków;
- e) ze względu na niechronionych uczestników ruchu drogowego celem jest rozszerzenie w miastach stref z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, w których udział tej grupy uczestników ruchu jest znaczący. Takie ograniczenia z reguły mają szansę na uzyskanie dużego poparcia lokalnych społeczności, których głos powinien być decydujący;
- f) celem jest podjęcie już teraz szerszych studiów i analiz nad powszechnym ograniczeniem prędkości w miastach do 40 km/h lub do 30 km/h. Jest to zgodne z podejmowanymi dyskusjami na temat takich zmian w Europie i traktowaniem ulic jako przestrzeni publicznej o ważnych funkcjach społecznych, a nie tylko transportowych;

- g) jako niekorzystne oceniane są tendencje do podnoszenia lokalnie dopuszczalnych prędkości w miastach na wybranych ulicach powyżej 50 km/h;

## **2. Zwiększanie społecznej akceptacji przestrzegania ograniczeń prędkości**

- a) problem braku lub tylko ograniczonej społecznej akceptacji ograniczeń prędkości jest problemem ogólnym, występującym nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach. Ważną rolę odgrywają w tym przypadku uwarunkowania kulturowe i ogólna edukacja kształtująca postawy społeczne;
- b) poszukując sposobów na zwiększenie społecznej akceptacji ogólnych i lokalnych ograniczeń prędkości, powinniśmy w większym stopniu wykorzystywać wyniki interdyscyplinarnych badań naukowych opisujących m.in. determinanty zachowywania się człowieka w ruchu drogowym oraz jego ograniczenia we właściwym postrzeganiu zagrożeń bezpieczeństwa ruchu;
- c) w kształtowaniu właściwych postaw w ruchu drogowym ważną rolę odgrywa edukacja na różnych szczeblach kształcenia szkolnego, przygotowywania do kierowania pojazdami oraz w tzw. życiu codziennym. Jej częścią powinno być przekazywanie wiedzy o rzeczywistych zagrożeniach powodowanych nadmierną prędkością;
- d) w dotychczasowych działaniach promocyjnych i edukacyjnych podejmowanych przez różne instytucje zbyt małą uwagę poświęca się ciągłej edukacji osób już mających prawo jazdy i informacjom o zmianach przepisów regulujących zasady ruchu;
- e) w przeprowadzaniu akcji promocyjnych i edukacyjnych z zakresu zarządzania prędkością należy zwrócić szczególną uwagę na motocyklistów, którzy stanowią coraz większą grupę uczestników ruchu lekceważących obowiązujące ograniczenia prędkości;
- f) skuteczność ograniczeń prędkości może być poprawiana także przez stosowanie właściwych środków planowania i projektowania infrastruktury drogowej, obejmujących m.in. hierarchizację sieci ulic, środki uspokajania ruchu itp.
- g) o przestrzeganiu lokalnych ograniczeń prędkości w dużym stopniu decyduje wiarygodność tych ograniczeń, utożsamiana często ze zrozumiałością powodów ich wprowadzenia. Taką zrozumiałość można poprawić uzupełniającymi informacjami o powodach stosowania ograniczeń prędkości;
- h) jeśli zastosowane środki z zakresu edukacji i rozwiązań infrastrukturalnych nie są wystarczające, to konieczne jest wymuszanie pożądanych zachowań uczestników ruchu przez środki nadzoru;
- i) zwiększanie społecznej akceptacji przestrzegania ograniczeń prędkości powinno być wspierane przez system kar za wykroczenia, szczególnie o drastycznym charakterze. Dlatego uzasadnionym jest czasowe pozbawianie prawa jazdy kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość o 50 km/h i więcej również poza obszarem zabudowanym.

## **3. Usprawnienie zarządzanie prędkością przez zmiany dotyczące zasad organizacji ruchu i standardów projektowania dróg**

- a) jednym z elementów poprawy wiarygodności wprowadzanych ograniczeń prędkości może być stosowanie znaków zmiennej treści, które będą adekwatne do zmieniających się warunków i zagrożeń bezpieczeństwa ruchu;
- b) powinny być stworzone ramy prawne umożliwiające większą swobodę w ustanawianiu przez kompetentne organy ogólnych ograniczeń prędkości na terenach wybranych całych miast lub na wyznaczonych częściach sieci dróg;
- c) rekomendowane standardy projektowania dróg powinny być systematycznie weryfikowane i aktualizowane w powiązaniu ze zmieniającymi się potrzebami zarządzania prędkością. Umożliwi to w większym stopniu oddziaływanie na wybór prędkości poprzez ograniczenia związane z planowaniem i kształtowaniem infrastruktury drogowej, ale wymaga to odpowiedniego przygotowania kadr inżynierskich;
- d) stosowane obecnie wymagania w zakresie wyposażenia dróg w urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie uwzględniają rekomendowanych prędkości do projektowania, szczególnie na autostradach i innych drogach zamiejscowych. Dlatego konieczna jest weryfikacja wymagań stawianych urządzeniom bezpieczeństwa ruchu lub dostosowanie ograniczeń prędkości do zdolności ochronnych tych urządzeń;
- e) wprowadzanie uzasadnionych lokalnych ograniczeń prędkości jest zadaniem trudnym, które powinno być wykonywane przez osoby mające merytoryczną wiedzę. Nie służą temu obowiązujące przepisy dopuszczające wykonywanie projektów organizacji ruchu przez osoby bez potwierdzenia odpowiednich kompetencji.

#### **4. Wdrażanie automatycznego nadzoru prędkości w Polsce**

- a) w Polsce nie wykorzystuje się właściwie bardzo dużego potencjału poprawy bezpieczeństwa ruchu tkwiącego w automatycznym nadzorze prędkości;
- b) skuteczność automatycznego nadzoru prędkości w Polsce jest ograniczona m.in. z powodu zbyt małej liczby urządzeń rejestrujących – ok. 600 urządzeń przy np. 11 tys. we Włoszech, 7,7 tys. w Wielkiej Brytanii i po ok. 4 tys. w Niemczech oraz Francji;
- c) aby poprawić skuteczność automatycznego nadzoru prędkości konieczne są, poza zwiększeniem liczby urządzeń rejestrujących, zmiany prawa wprowadzające jednoznaczne określenie odpowiedzialności administracyjnej przez posiadacza pojazdu oraz usunięcie warunku, że dopiero przekroczenie prędkości dopuszczalnej o 10 km/h lub więcej może być podstawą do nałożenia kary;
- d) zwiększenie liczby stałych urządzeń rejestrujących przekroczenia prędkości może nastąpić też poprzez przywrócenie możliwości ich instalowania jednostkom samorządowym;
- e) pozytywne krajowe i zagraniczne doświadczenia przemawiają za systematycznym zwiększeniem liczby odcinkowych pomiarów prędkości;
- f) należy zweryfikować sposoby oznakowania miejsc automatycznego nadzoru prędkości tak, aby zwiększyć zasięg lokalnie stosowanych urządzeń rejestracyjnych (ostrzeżenie o nadzorze bez dokładnego wskazywania jego miejsca).

#### **5. Potencjał nowych technologii w poprawie skuteczności nadzoru prędkości**

- a) postęp techniczny i rozwój urządzeń rejestrujących o różnych funkcjach, umożliwiającą pozyskiwanie masowych danych o prędkości w sieci dróg i ulic, które mogą być wykorzystywane do identyfikacji potrzeb i planowania szczegółowego rozmieszczenia urządzeń automatycznego nadzoru prędkości. Wymaga to jednak szerszej współpracy różnych jednostek zarządzania drogami, zarządzania ruchem i ITD;
- b) dotychczasowe doświadczenia potwierdzają przydatność bezzałogowych statków powietrznych (dronów) do wykonywania zadań doraźnego nadzoru ruchu i prędkości. Celem jest rozszerzenie tego typu eksperymentów w celu wypracowania jak najlepszych procedur i zasad bardziej powszechnego wykorzystywania dronów w nadzorze ruchu drogowego;
- c) przedmiotem badań powinna być ocena wpływu stosowania ograniczników prędkości w pojazdach ciężarowych na rzeczywiste prędkości tych pojazdów i bezpieczeństwo ruchu. Efektem takich badań może być określenie wymagań technicznych i regulacji prawnych zwiększających skuteczność ograniczników prędkości (jeśli takie potrzeby zostaną potwierdzone).

Opracował na podstawie wypowiedzi uczestników panelu: prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca

## KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE



nauka · praktyka · biznes

Media-Pro Polskie Media Profesjonalne

[www.media-prof.pl](http://www.media-prof.pl)