



Konferencja Naukowo – Techniczna
MIASTO I TRANSPORT 2008
Bezpieczny system transportowy

***Realizacja Programu
Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach
oraz
projekt Programu Uspokajania Ruchu
na drogach samorządowych***

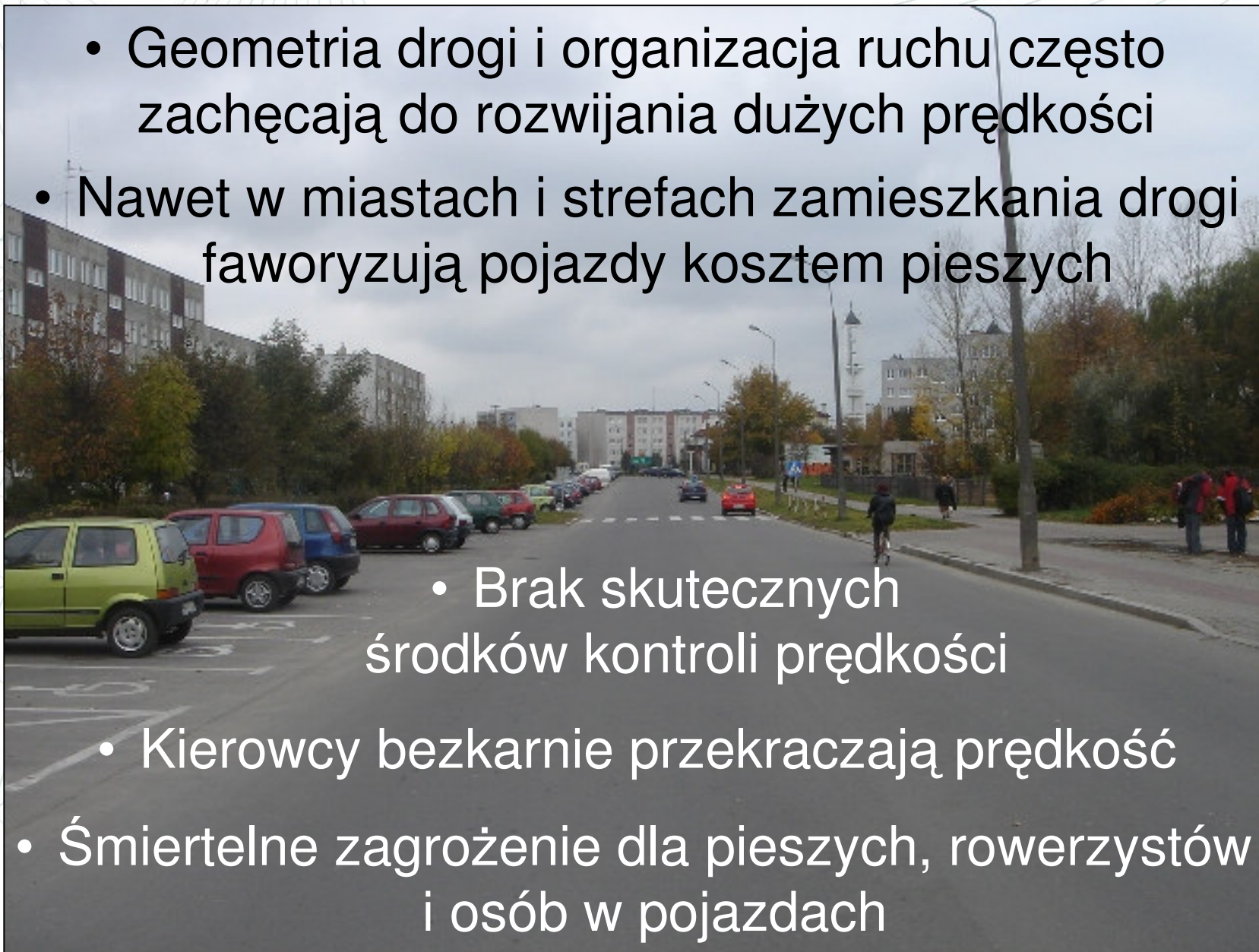
**Andrzej Grzegorczyk
Dyrektor Sekretariatu
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Warszawa, 11 grudnia 2008 r.



W OBSZARZE ZABUDOWANYM

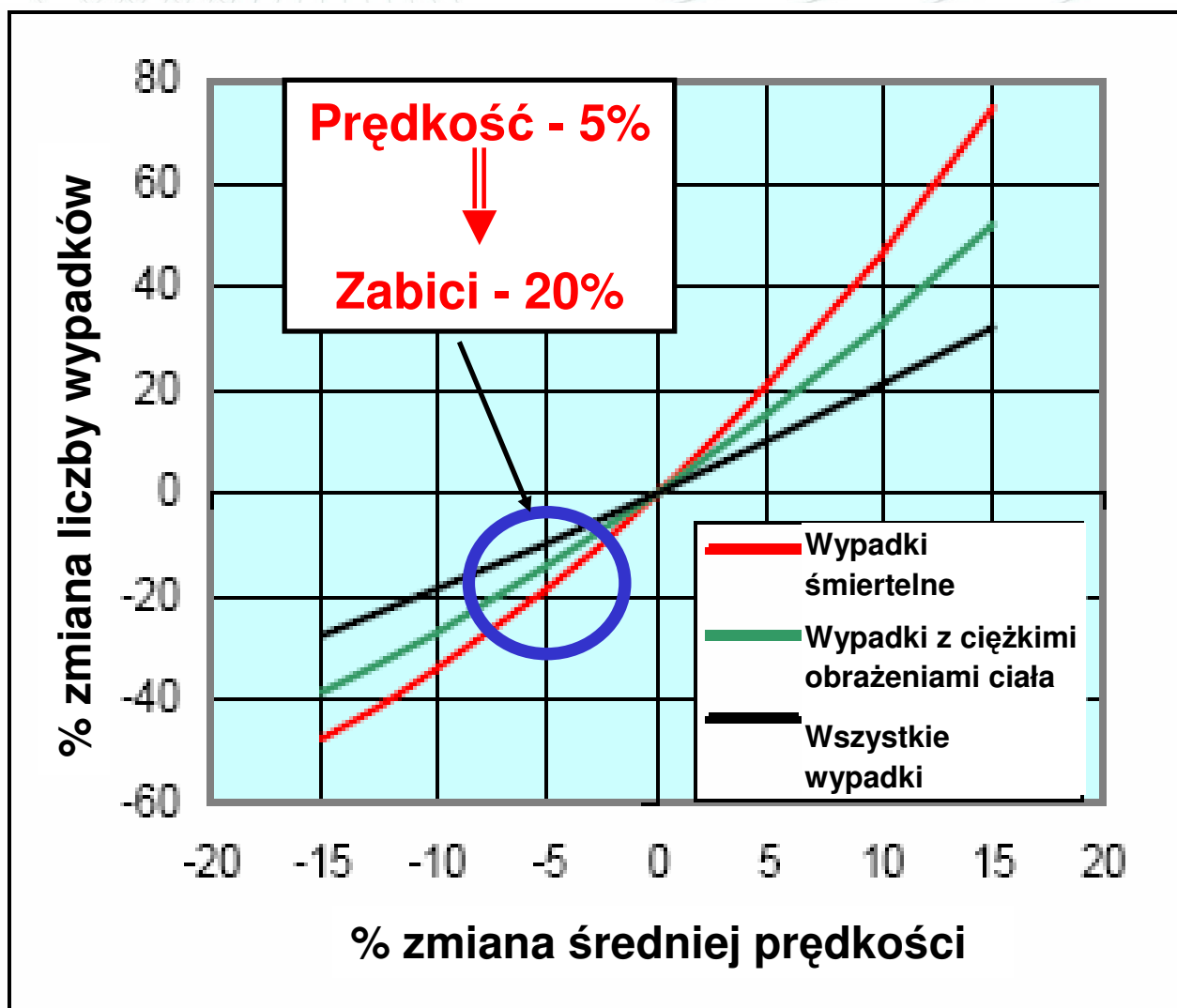
- Geometria drogi i organizacja ruchu często zachęcają do rozwijania dużych prędkości
- Nawet w miastach i strefach zamieszkania drogi faworyzują pojazdy kosztem pieszych
- Brak skutecznych środków kontroli prędkości
- Kierowcy bezkarnie przekraczają prędkość
- Śmiertelne zagrożenie dla pieszych, rowerzystów i osób w pojazdach



PRĘDKOŚĆ A WYPADKI

- Prędkość to czynnik obecny we wszystkich wypadkach
- Im wyższa prędkość tym trudniej uniknąć wypadku i tym cięższe obrażenia u ofiar
- Spadek średniej prędkości o 5% powoduje spadek ogólnej liczby wypadków o 10%, a wypadków śmiertelnych o 20%

Wpływ zmian prędkości jazdy na zmianę liczby wypadków

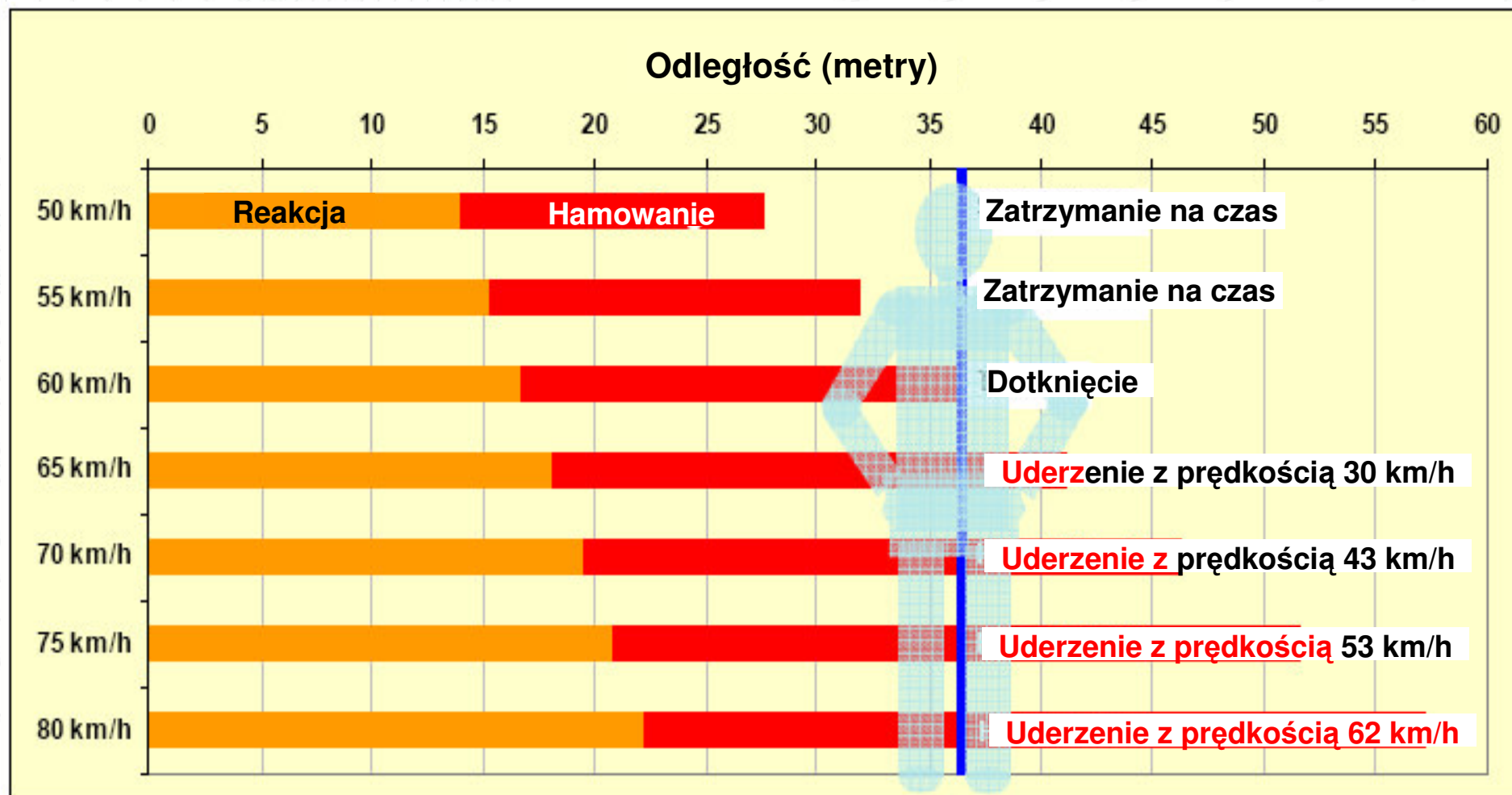


Źródło: Speed
Management,
OECD/ECMT, 2006

W POLSCE

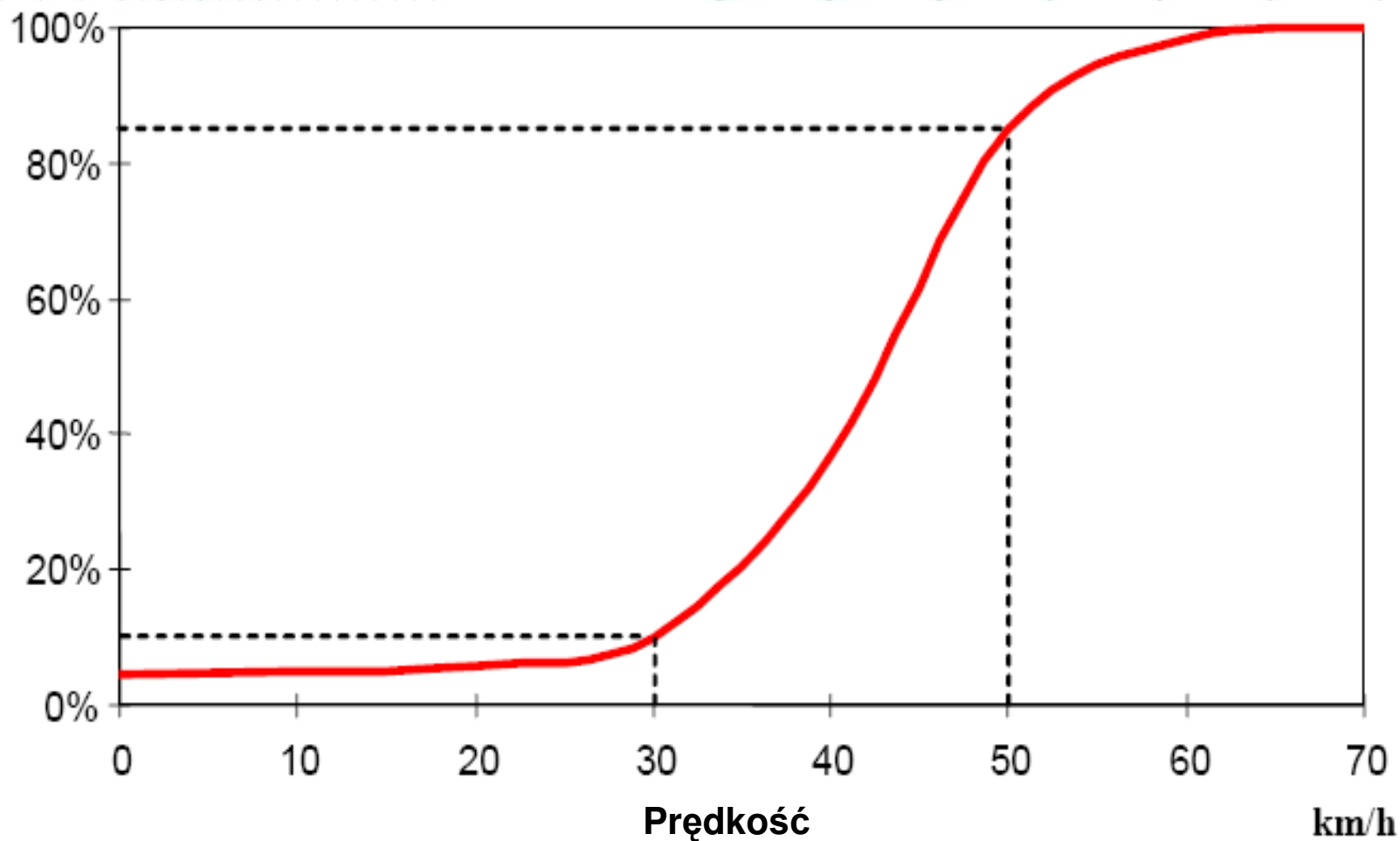
- Każdego roku w wypadkach drogowych **ginie** ponad **5 tysięcy osób**
- Przyczyną **42%** wypadków śmiertelnych jest **nadmierna prędkość**
- **72% wypadków** ma miejsce **w obszarze zabudowanym**
- **45% zabitych** w wypadkach to **niechronieni uczestnicy ruchu** piesi (34% - najczęściej w UE) i rowerzyści (11%)
- **85% - 94%** pojazdów **przekracza dozwoloną prędkość** w obszarze zabudowanym
- **Średnia prędkość** na drodze przechodzącej przez miejscowość to **76 km/h**, w dużym mieście **65 km/h**

Prędkość jazdy i droga hamowania




Źródło: Speed Management, OECD/ECMT, 2006

Prędkość w momencie uderzenia i prawdopodobieństwo śmierci pieszego



Źródło: Speed Management, OECD/ECMT, 2006



**Na odcinku drogi przechodzącym przez
miejscowość samochód uderza w pieszego
z prędkością ponad 50 km/h**

W 90% przypadków pieszy ginie

**Ci którym uda się przeżyć
do końca życia są inwalidami**

USPOKOJENIE RUCHU

Rozwiązania fizycznie uniemożliwiające jazdę
z nadmierną prędkością

+

Zniechęcenie ruchu tranzytowego w osiedlach

+

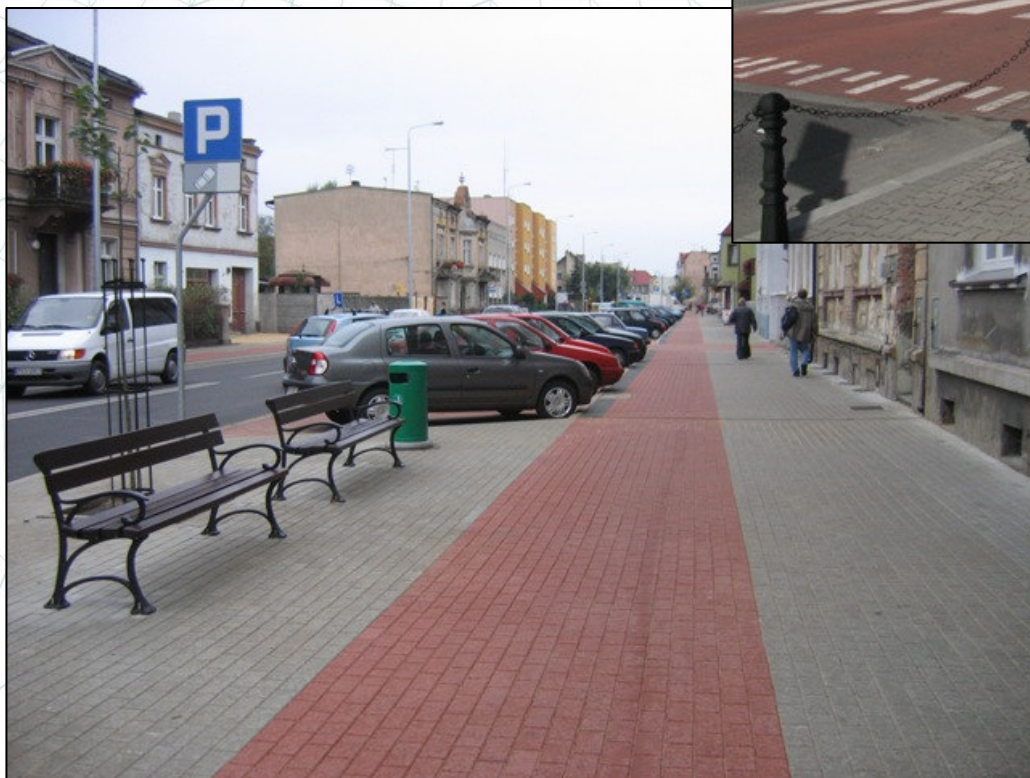
Elementy małej architektury

||

Zmniejszenie liczby wypadków, rannych
i zabitych oraz poprawa estetyki otoczenia

Przykłady rozwiązań

- Progi spowalniające i wyniesione przejścia dla pieszych
- Małe ronda i wyspy centralne
- Azyle pośrodku jezdni i azyle boczne, wyniesiony pas rozdzielający jezdnie, szykany
- Ograniczenia dostępu pojazdów do stref zamieszkania, wydzielanie obszarów zarezerwowanych dla pieszych
- Ulice jednokierunkowe, wydzielanie zatok do parkowania, zmniejszanie liczby skrzyżowań



PROGRAM LIKWIDACJI MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH NA DROGACH

EFEKTY REALIZACJI W LATACH 2005-2007



Przebudowane miejsca niebezpieczne

- zadania : 205
- wartość : 148,2 miliona zł
- refundacje : 62,3 miliona złotych

Poprawa bezpieczeństwa po dwóch latach

- wypadki : - 70%
- zabici : - 92%
- ranni : - 74%
- kolizje : - 52%

Zdarzenia, którym udało się zapobiec

- wypadki : - 260
- zabici : - 41
- ranni : - 353
- kolizje : - 689

Zabici na 100 wypadków

- przed : 13
- po : 4

PLANOWANY PROGRAM USPOKOJENIA RUCHU



Nadmierna prędkość pojazdów

- główna przyczyna wypadków śmiertelnych (1.749 zabitych w 2007 r. – 31% ogółu)
- nagminna w obszarze zabudowanym (nawet 94% kierowców)
- faworyzowana przez ukształtowanie drogi i jej otoczenia
- największy problem - ruch tranzytowy przez osiedla i małe miejscowości
- brak skutecznego nadzoru nad prędkością
- główne ofiary: piesi i rowerzyści (prawie połowa zabitych)

Planowany Program Uspokojenia Ruchu

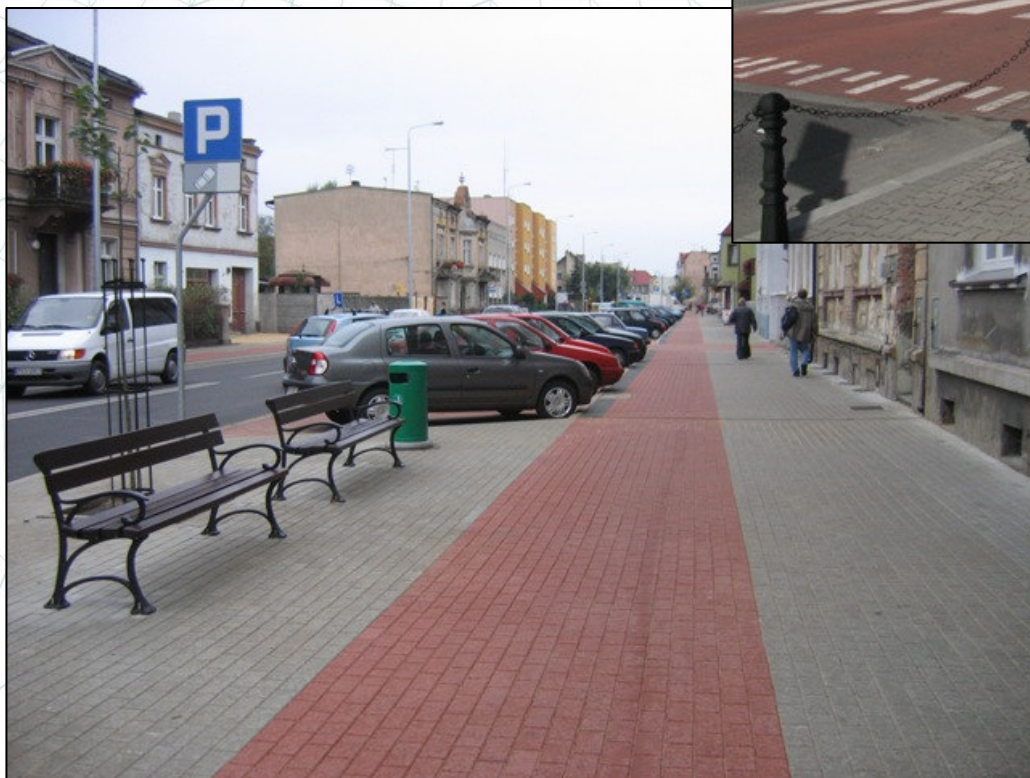
- Przewodnik oraz szkolenie z uspokojenia ruchu dla wszystkich zarządców dróg. Przewidywany termin: 2009-2010 r.
- Projekty uspokojenia ruchu w miastach i miejscowościach. Przewidywany termin: 2010-2014 r. (przygotowanie w 2009 r.).

Cele uspokojenia ruchu

- zapewnienie bezpiecznej prędkości
- zmniejszenie uciążliwości transportu
- polepszenie przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów

Zakres uspokojenia ruchu

- funkcjonalna hierarchizacja dróg i ulic
- zarządzanie dostępnością dróg i ulic
- strefowanie prędkości (30 km/h, strefy zamieszkania)
- egzekwowanie prędkości za pomocą środków inżynierii drogowej



Organizacja Programu

- uczestnicy : MI, wojewodowie, samorządy
- zakres : drogi samorządowe
- wartość : 260 milionów euro
- udział MI : 130 milionów euro (max 50%)
- finansowanie : pożyczka EBI
- początek : 2009 r.
- synergia : Drogi Zaufania, Program Budowy Dróg Krajowych, programy operacyjne

Dziękuję za uwagę!