

VII KRAKOWSKIE DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2020

Wprowadzenie w tematykę konferencji



Wola polityczna.

Pan premier Mateusz Morawiecki w swoim exposé zapowiedział wprowadzenie konkretnych zmian w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednymi z priorytetów rządu stały się: nadanie pieszym pierwszeństwa jeszcze przed wejściem na przejście dla pieszych oraz walka z piratami drogowymi. Wprowadzenie tych zapowiedzi daje nadzieję na zmniejszenie liczby zabitych na polskich drogach oraz na rozpoczęcie szerokiej dyskusji nad zagadnieniami zmierzającymi do dalszych zmian służących poprawie BRD.

Szybkie efekty – kapitał polityczny do dalszych działań.

Poziom BRD w Polsce należy określić jako bardzo niski, znacznie odbiegający od poziomu rozwiniętych państw Unii Europejskiej. Taki poziom wyjściowy daje możliwość osiągnięcia znacznych efektów w krótkim czasie i stosunkowo niskim kosztem. Podstawową sprawą jest realizacja dobrej, bezpiecznej infrastruktury drogowej. Przykład Jaworzna wyraźnie pokazuje, że infrastruktura jest sprawą kluczową – bez zmiany przepisów osiągnięto tam spektakularną poprawę BRD. Wymaga to jednak konsekwentnego działania w długim okresie czasu

oraz znacznych nakładów finansowych. Możliwość uzyskania szybkich efektów niskim kosztem daje zmiana przepisów prawa przy zapewnieniu nieuchronności kary za ich nieprzestrzeganie. Wpływy z mandatów mogą zwiększyć pulę środków niezbędnych na przebudowę infrastruktury.

Zarządzanie BRD.

Eksperti BRD oczekują na silne rządowe wsparcie dla poprawy BRD w Polsce. Wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem byłoby powołanie instytucji wiodącej, podlegającej bezpośrednio premierowi lub pełnomocnikowi rządu ds. BRD.

Piesi.

Zatrważająca skala skutków wypadków z pieszymi, zwłaszcza na przejściach dla pieszych pokazuje wyraźnie, że rozwiązanie tego problemu musi mieć miejsce w pierwszej kolejności. Nauka płynąca z doświadczeń krajów o znacznie wyższym poziomie BRD nie pozostawia złudzeń: pieszy powinien nabywać pierwszeństwo już w chwili, gdy oczekuje i zamierza wejść na przejście. Nie oznacza to, że ma mieć „bezwzględne” pierwszeństwo – musi oczywiście zachować szczególną ostrożność. Jednak to na kierującym powinien spoczywać ciężar odpowiedzialności za uniknięcie zdarzenia drogowego. Powyższa zasada nie powinna dotyczyć relacji pieszy – tramwaj. Po decyzji o wprowadzeniu zmian w przepisach konieczna będzie szeroka akcja informująca i uświadamiająca. Przejścia przez torowiska tramwajowe wymagają specjalnych rozwiązań. Przystępując do weryfikacji przepisów i wytycznych projektowych musimy pamiętać o coraz większym udziale w ruchu seniorów – rozwiązania muszą być czytelne, a przyjęte do projektowania parametry ruchu dostosowane do potrzeb osób starszych.

Prędkość.

Nie budzi też żadnych wątpliwości konieczność ujednolicenia limitu prędkości w obszarze zabudowanym w ciągu całej doby – czas najwyższy na zniesienie tej naszej niezrozumiałej i wstydlivej „nocnej 60-tki”. W walkę z piratami drogowymi doskonale wpisuje się zapowiedź wprowadzenia kary w postaci utraty prawa jazdy za znaczne przekroczenie prędkości również poza obszarem zabudowanym. Kierowcy muszą mieć jednak jednoznaczny informację i pewność jaki limit prędkości obowiązuje na danym odcinku drogi. Wymaga to dyskusji nad zmianami w przepisach, tak by

ograniczenie prędkości było odwoływane w sposób nie budzący wątpliwości, a nie jak dzisiaj, kiedy to ograniczenie odwoływane jest przez skrzyżowanie. Bardzo często nie jesteśmy w stanie zorientować się czy przejechaliśmy przez skrzyżowanie z drogą publiczną czy był to tylko zjazd lub połączenie z inną drogą. Lepiej żeby to znaki drogowe wprowadzały i odwoływały limity prędkości. Wyniki wielu badań wskazują na celowość obniżenia maksymalnej dopuszczalnej prędkości jazdy na autostradach – jest to szczególnie uzasadnione w obliczu katastrofalnie niskich umiejętności oraz skłonności do agresywnej jazdy Polaków poruszających się po drogach szybkiego ruchu. Koniecznym jest jasne określenie w przepisach wymaganego bezpiecznego odstępu pomiędzy pojazdami, trzeba też wypracować metody ujawniania naruszeń w tym zakresie – jest to kluczowa sprawa dla zmniejszenia ciężkości wypadków.

Penalizacja.

Kary za wykroczenia drogowe muszą być nieuchronne i wyższe niż obecnie. Koniecznym wydaje się znaczne zwiększenie liczby fotoradarów oraz odcinkowych pomiarów prędkości. Dotyczy to również autostrad. Na płatnych odcinkach dróg najlepiej, gdyby mandat był doliczany do opłaty za przejazd. Dyskusji należy poddać celowość informowania znakami ostrzegawczymi o prowadzeniu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Mandat wystawiany przez systemy automatyczne powinien obciążać właściciela pojazdu, zbyt dużo czasu i środków marnujemy na ustalenie kierującego – „najsprytniejsi” i tak unikają kary. Wartym rozważenia jest przywrócenie zarządzania fotoradarami przez jednostki samorządu terytorialnego. Mandaty za wykroczenia drogowe muszą być znacznie wyższe – obecnie obowiązujące ustanowiono w 1995 r., kiedy średnia płaca krajowa wynosiła około 700 zł.... Pieniądze uzyskane z kar za naruszenie przepisów ruchu drogowego powinny być przeznaczane w całości na działania związane z BRD. Trzeba poddać dyskusji udostępnianie firmom ubezpieczeniowym danych o naruszeniach przepisów przez kierowców, co mogłoby wpływać na wysokość składki ubezpieczeniowej.

Edukacja.

Niezbędna są szerokie działania edukacyjne wszystkich zaangażowanych: instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy, kierowców, pieszych, dzieci i młodzieży, ale także biegłych sądowych, na któ-

rych opiniach opierają się sędziowie oraz sędziów, którzy mają skłonność do obwiniania ofiar wypadków. W obliczu znaczących zmian muszą być prowadzone kampanie społeczne. Olbrzymią rolę mają do spełnienia media ogólne, które o bezpieczeństwie ruchu drogowego muszą mówić więcej i mądrzej używając odpowiedniego (nie przypadkowego) słownictwa.

Koszty.

Koszty zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) w Polsce w 2028 r. wyniosły 56,6 mld zł. Jest to olbrzymia kwota, stanowiąca 2,7 % PKB Polski. Kwota ta stanowi prawie 40% środków przeznaczonych na realizację Program Budowy Dróg Krajowych w latach 2014-2023 (142 mld zł), przewyższa nasze wydatki na obronność (43 mld zł), finansowanie programu Rodzina 500+ (41 mld zł), czy też łączne wydatki Polaków w sieci sklepów Biedronka (53 mld zł). Jest o co się starać.

Debata.

Podczas VII KRAKOWSKICH DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2020 odbędzie się również debata „Najważniejsze problemy BRD w Polsce”. Wstępna tematyka debaty dotyczyć będzie zagadnień poruszonych przez premiera, tj.:

- pierwszeństwo pieszych już w momencie wchodzenia lub oczekiwania na możliwość wejścia na przejście dla pieszych,
- utrata prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości jazdy o ponad 50 km/h również poza obszarem zabudowanym,
- ustanowienie limitu prędkości jazdy do 50 km/h w obszarze zabudowanym przez całą dobę,
- dopuszczenie wybranych grup pojazdów na pasy autobusowe.

VII KRAKOWSKIE DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2020 odbędą się w terminie 19-21 lutego. Na spotkanie złożą się dwa wydarzenia:

- I Ogólnopolskie Seminarium Specjalistyczne „Oświetlenie ulic i dróg – OŚWIETLENIE 2020” (19 lutego)

oraz

- VIII Ogólnopolskie Forum Specjalistyczne BARIERY I ORGANIZACJA RUCHU 2020 (20-21 lutego).

Będą to XXXV i XXXVI spotkania organizowane w ramach cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.