

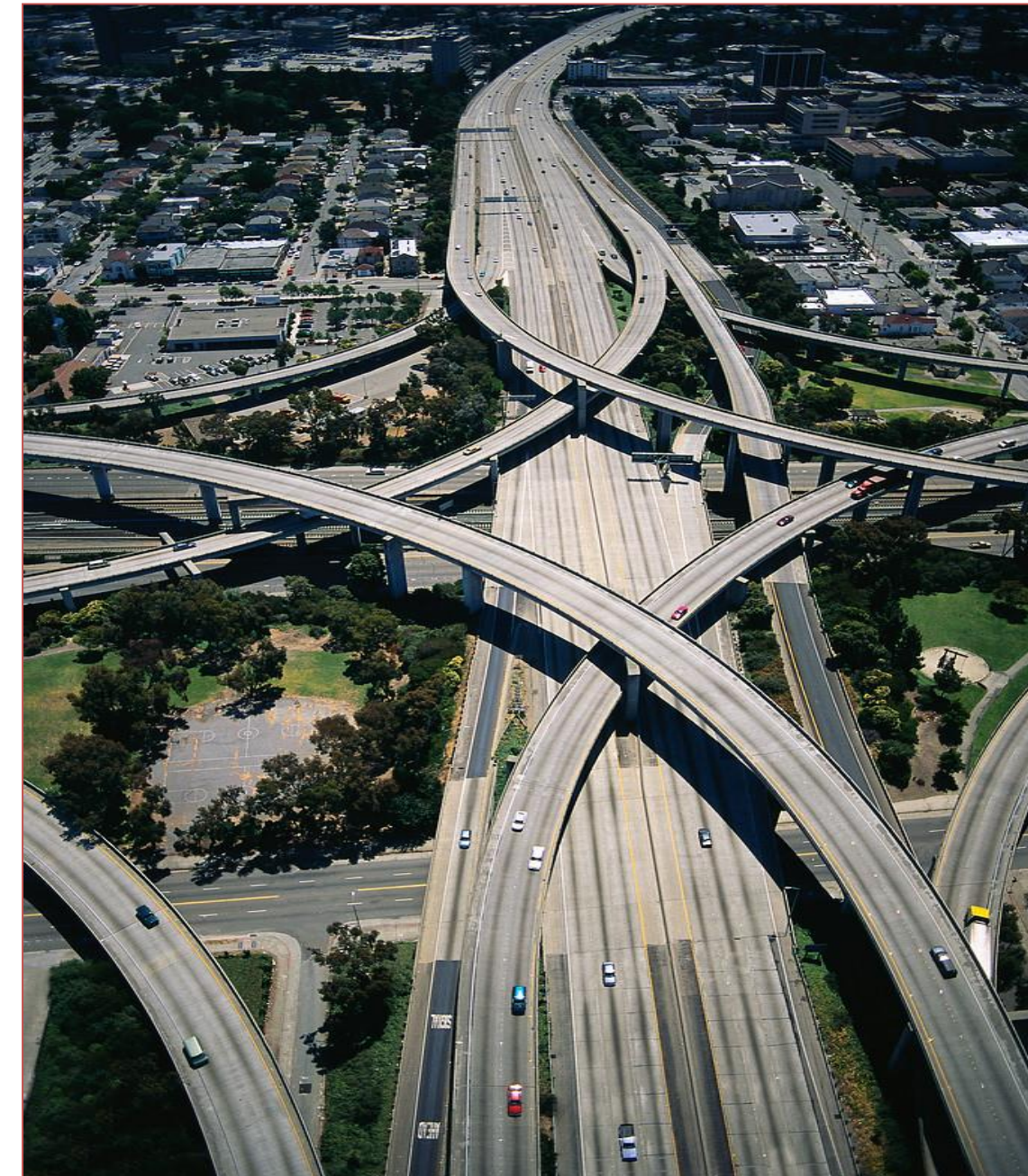
Polski Klub Ekologiczny Okręgu Mazowieckiego
„Jak zmienia się uspokajanie ruchu samochodowego w miastach – trendy, wyzwania i praktyka””

Okrągły stół 5 czerwca 2024

„Dlaczego potrzebujemy uspokojenia ruchu i ograniczenia prędkości do 30 km/h w miastach?”

Maria Dąbrowska-Loranc
Instytut Transportu Samochodowego

Rozwój motoryzacji w XX wieku



Lata 90-te XX wieku

Szwedzki Parlament - Wizja Zero – 1997 rok

- żadna śmierć na drodze nie może być akceptowana,
- ostateczny cel: brak ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na drogach w Szwecji
- człowiek ma prawo do popełniania błędów, bezpieczny system transportowy powinien zapewnić jego użytkownikom możliwość wygodnego, ale jednocześnie **bezpiecznego** przemieszczania się

Konferencja Ministrów Transportu Krajów Europy

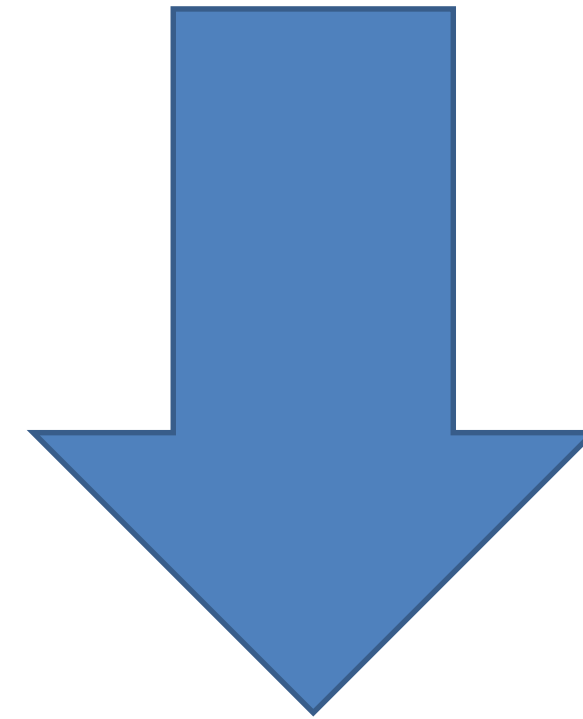
- „*Bezpieczeństwo to **niechronieni użytkownicy dróg**, ich jakość życia*” - 1998 rok
- „*Podstawą stworzenia bezpiecznego środowiska drogowego dla **pieszych** jest zrozumienie ich potrzeb*” - 1999 rok
- „*Wiek XXI -**weryfikacja systemu transportowego z punktu widzenia pieszych***” - 2000 rok

Drogi są dla samochodów, ale także dla niechronionych uczestników ruchu:

- pieszych,
- rowerzystów i motorowerzystów,

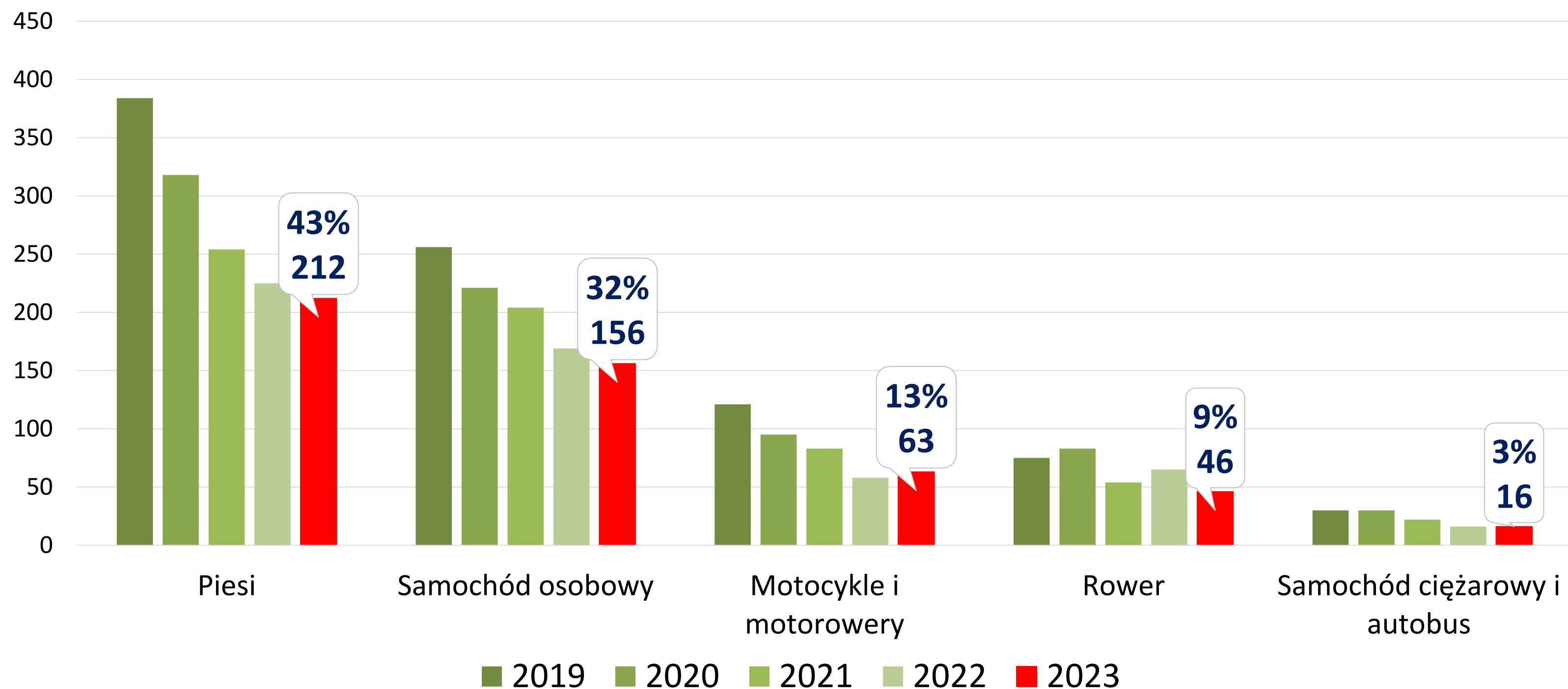
Drogi są dla młodych i zdrowych, ale także dla:

- dzieci,
- osób starszych często słabosłyszących i niedowidzących,
- niepełnosprawnych.



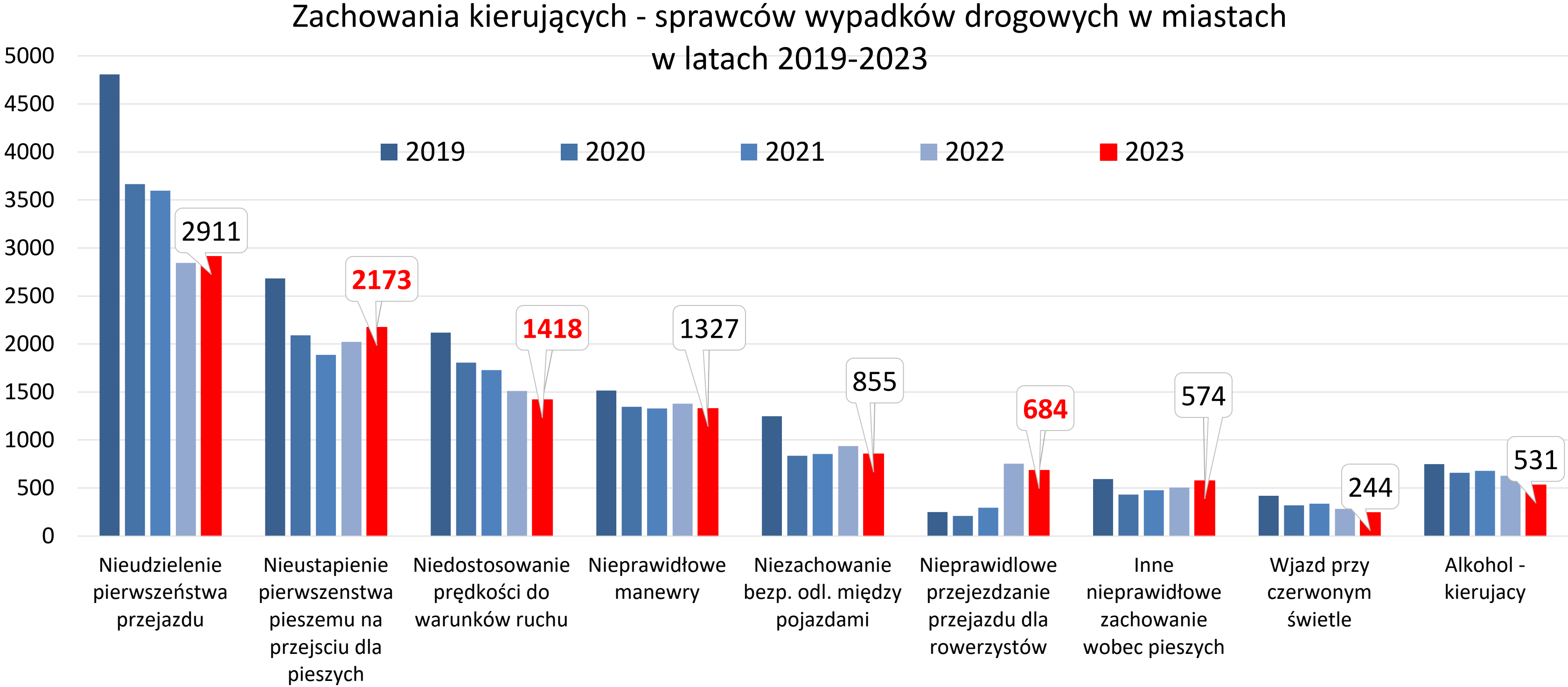
**Stworzenie środowiska drogowego
zapewniającego warunki bezpiecznego przemieszczania się
niechronionych uczestników ruchu.**

Ofiary śmiertelne wypadków w miastach w latach 2019-2023



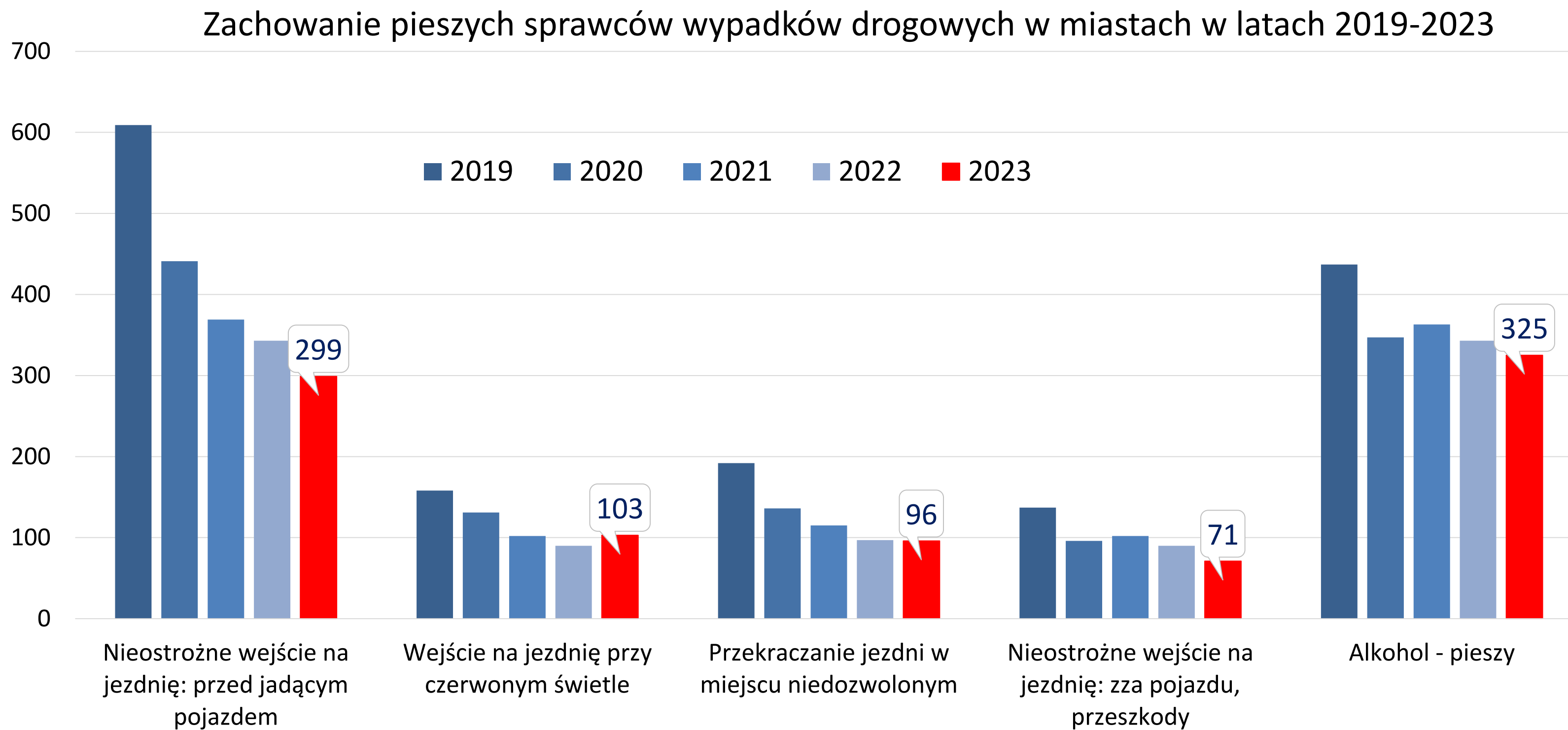
Dane źródłowe: Komenda Główna Policji, opracowano na podstawie bazy danych
Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) www.obserwatoriumbrd.pl

Wypadki spowodowane przez kierujących w miastach



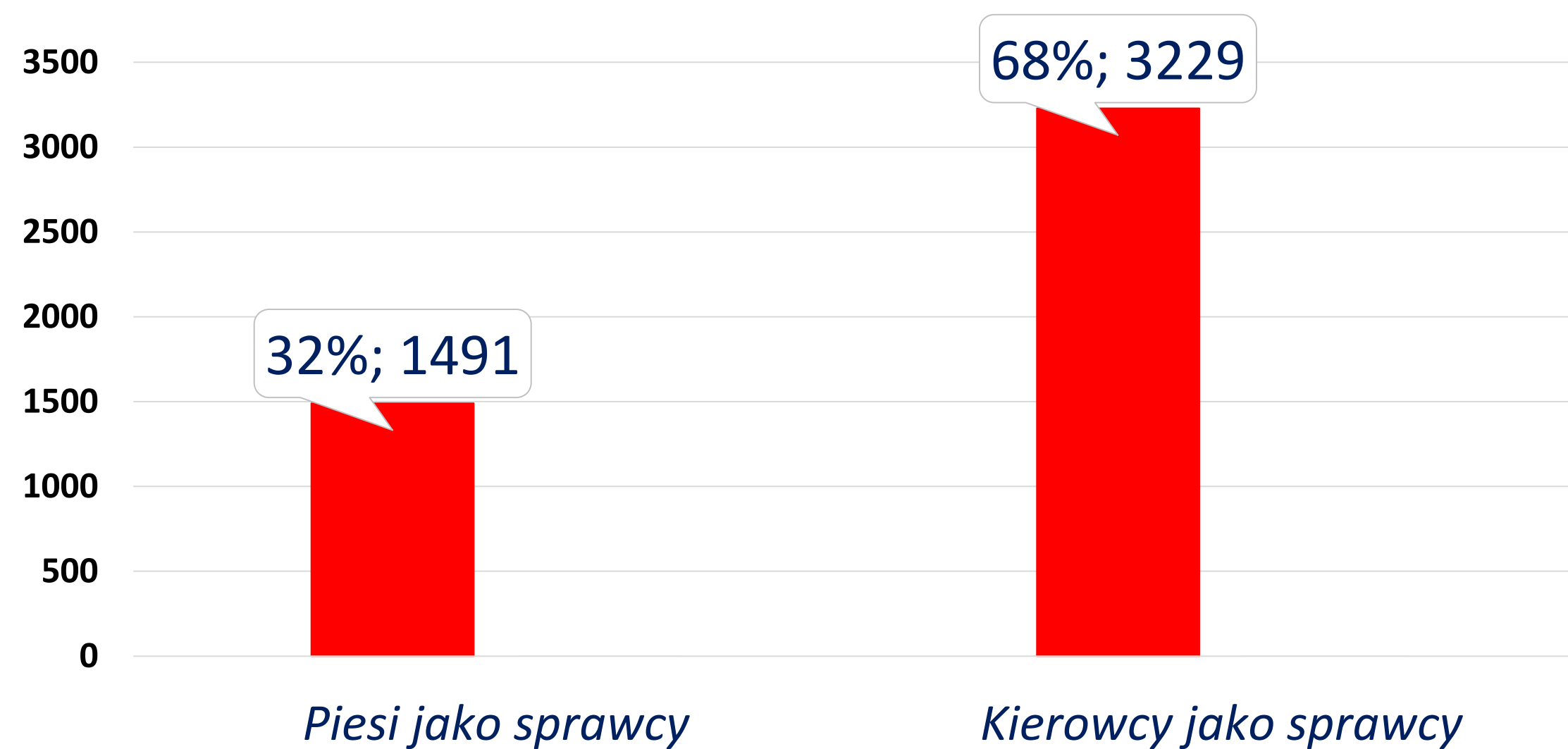
Dane źródłowe: Komenda Główna Policji, opracowano na podstawie bazy danych
Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) www.obserwatoriumbrd.pl

Wypadki spowodowane przez pieszych w miastach



Dane źródłowe: Komenda Główna Policji, opracowano na podstawie bazy danych
Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) www.obserwatoriumbrd.pl

Wypadki z udziałem pieszych w miastach w 2023 roku



Dane źródłowe: Komenda Główna Policji, opracowano na podstawie bazy danych
Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) www.obserwatoriumbrd.pl

Strefy uspokojonego ruchu

Redukcja zagrożeń dla pieszych i rowerzystów oznacza:

- wprowadzenie „stref 30 km/h” w obszarach mieszkaniowych, w całym mieście bądź dzielnicy czy miejscowości.
- wprowadzenie szykan uniemożliwiających rozwijanie większych prędkości, fizyczne zmuszenie kierowców do ograniczenia prędkości (progi, małe ronda, zakrzywienia torów ruchu itp.).

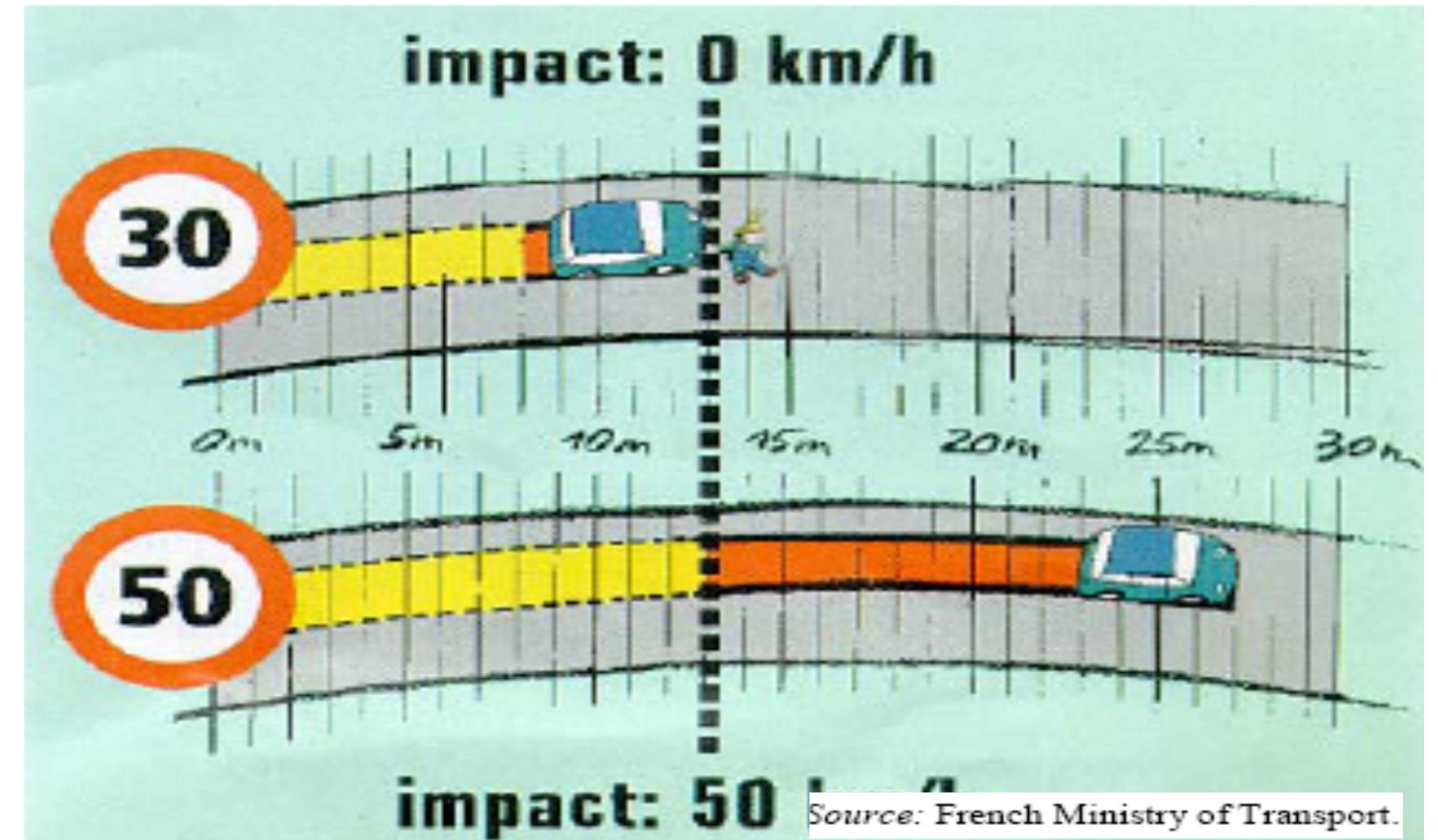
Uspokojenie ruchu oznacza projektowanie drogi tak, by redukcja prędkości wydawała się czymś naturalnym, a jazda z dużą prędkością była fizycznie trudna lub nawet niemożliwa.



Dlaczego ograniczenie do 30 km/h?

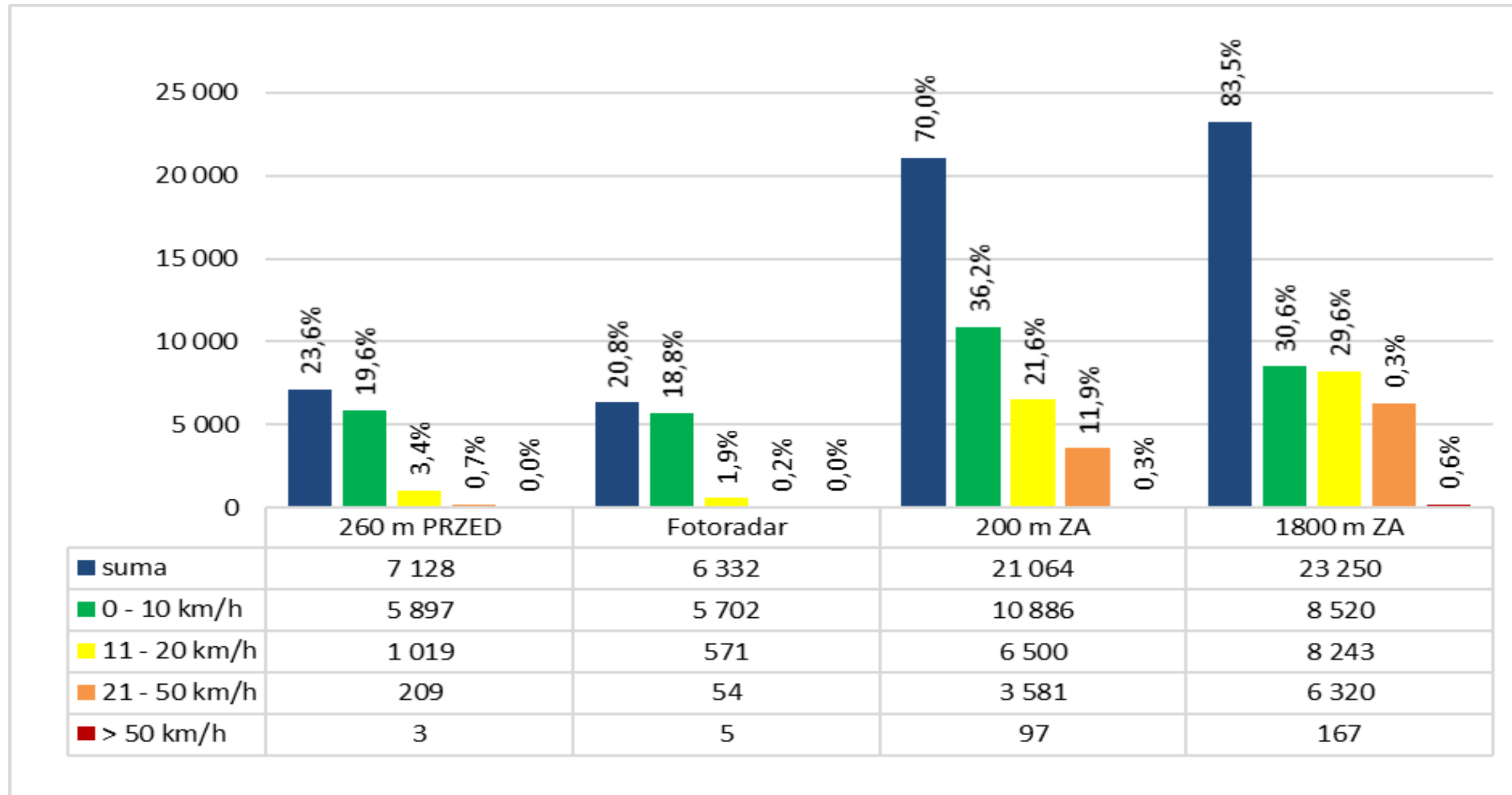
Małe prędkości są decydujące dla bezpieczeństwa pieszych. Wyższe prędkości kolizji z samochodem oznaczają zmniejszenie szans przeżycia dla pieszych i rowerzystów.

	GRANICA OBRAŻEŃ (15%)	
30KM/H	→	DROGA ZATRZYMANIA 13M
	GRANICA ŚMIERCI (50%)	
50KM/H	→	DROGA ZATRZYMANIA 26M
	GRANICA ŚMIERCI (85%)	
60 KM/H	→	DROGA ZATRZYMANIA 35M



Badania relacji piesi kierowcy pokazały, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia dla pieszych. (ITS,2018)

Przekroczenia dopuszczalnej prędkości przy przejściu dla pieszych w Warszawie w zależności od odległości od fotoradaru (ITS+HC, 2017)



Skuteczność stref ograniczonych prędkości

- Wprowadzanie stref 30 km/h przyczynia się do:
 - podniesienia poziomu bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie liczby wypadków, szczególnie z udziałem pieszych oraz ograniczenie prędkości pojazdów
 - Zwiększenia komfortu życia mieszkańców i subiektywnego poczucia bezpieczeństwa
 - zmniejszenie poziomu hałasu na danym obszarze,
 - obniżenia emisji CO₂.

Skuteczność stref ograniczonych prędkości

- **Katowice** – 2014 – 2018 spadek WD o **41%**, WD z udziałem pieszych i rowerzystów o **37%**
- **Gdańsk**
 - 2010-2016 – spadek WD i ich ofiar o **20%**
 - 2010-2022 – spadek WD o **47%**, WD z pieszymi o **62%**, 0 ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów
- **Graz** – 1992-1994 – spadek WD o **25%**
- **Helsinki** 2004 – spadek WD o **19%**
- **Londyn** – 1986 -2006 trwały spadek WD o **42%**, największa redukcja ofiar zabitych i ciężko rannych wśród dzieci.

Wnioski z Kongresu BRD Kraków 2024

- ze względu na niechronionych uczestników ruchu drogowego **celowym jest rozszerzanie w miastach stref z ograniczeniem prędkości do 30 km/h**, w których udział tej grupy uczestników ruchu jest znaczący. Takie ograniczenia z reguły mają szanse na uzyskanie dużego poparcia lokalnych społeczności, których głos powinien być decydujący;
- **celowym 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;

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!



Maria Dąbrowska-Loranc
Tel. +48 606 750 670
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa