

KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE

nauka · praktyka · biznes



Będzin, dnia 2 kwietnia 2020 r.

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

prof. dr hab. Łukasz Szumowski

Minister Zdrowia

Szanowni Panowie Ministrowie,

w związku z zagrożeniem, jakie niesie za sobą rozprzestrzenianie się pandemii koronawirusa SARS-CoV-2, celem jest czynienie starań o ograniczenie liczby osób, które będą wymagały pomocy służby zdrowia. Jednym z takich obszarów jest próba ograniczenia liczby ofiar wypadków drogowych.

Zwracamy się z wnioskiem o, co najmniej czasowe, obniżenie ogólnych limitów prędkości obowiązujących na polskich drogach. Proponujemy ustanowienie następujących limitów:

1. Na autostradzie – 120 km/h.
2. Na dwujezdniowej drodze ekspresowej – 110 km/h.
3. Na jednojezdniowej drodze ekspresowej oraz na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – 90 km/h.
4. Na pozostałych drogach poza obszarem zabudowanym – 80 km/h.
5. W terenie zabudowanym – jednolicie w okresie całej doby 50 km/h.

Uzasadnienie:

1. Statystyki policyjne potwierdzają, że znacznemu zmniejszeniu natężania ruchu drogowego towarzyszył w ostatnim czasie wzrost liczby ciężkich wypadków.
2. Rzeczywista redukcja prędkości jest skutecznym środkiem ograniczenia liczby ofiar wypadków drogowych - świadczą o tym bardzo liczne badania zagraniczne i własne zebrane m.in. w opracowanym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury dokumencie "Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych" i w raporcie poprzedzającym opracowanie tych wytycznych. Modele opisujące redukcję liczby ofiar wypadków zostały opracowane także dla warunków w Polsce. Ogólny wniosek wynikający z tych rozważań to: „Zmniejszenie rzeczywistej prędkości średniej o 1 km/h powoduje redukcję liczby ofiar wypadków o 3% do 5%”.
3. Trzeba mieć świadomość, że obniżenie limitu prędkości o określoną wartość przynosi rzeczywistą zmianę prędkości średniej o ok. 25 % tej wartości. Np. obniżając limit o 10 km/h można oczekiwać zmniejszenia średniej prędkości o ok. 2,5 km/h, ale nawet przy takiej reakcji kierujących pojazdami na odcinkach ze zmianą limitu prędkości, można oczekiwać redukcji liczby ofiar wypadków, w zdecydowanej większości wymagających długiej hospitalizacji, o ok. 10%.
4. Dopuszczalna prędkość na autostradach nie powinna być większa od 120 km/h. Prędkość 120 km/h to granica możliwości sprawnego uczestniczenia w ruchu "przeciętnego człowieka". Sugerowanie, że kto może to jedzie szybciej, a kto "nie czuje się na siłach" jedzie wolniej niż 120 km/h, jest błędnym podejściem, gdyż wtedy zakładamy rosnącą dyspersję prędkości i zwiększone zapotrzebowanie na wyprzedanie (dodatkowe manewry zmiany pasa ruchu). Wzrost dyspersji prędkości oznacza automatyczny wzrost liczby zdarzeń drogowych. To też znajduje jednoznaczne potwierdzenie w licznych badaniach naukowych. Ograniczenie prędkości dopuszczalnej na autostradach ze 140 km/h do 120 km/h zmniejszy dyspersję prędkości w potoku ruchu, w tym między samochodami ciężarowymi (z limitem prędkości 80 km/h) i samochodami osobowymi, co według badań światowych istotnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu.
5. Obniżenie prędkości dopuszczalnej na jednojezdniowych drogach zamiejskich o 10 km/h zmniejszy dyspersję prędkości (różnice pomiędzy prędkościami samochodów ciężarowych i osobowych) i zapotrzebowanie na manewry wyprzedzania, które są obarczone zwiększonym ryzykiem.
6. Wiele dróg dwujezdniowych nie ma odpowiedniej do funkcji tych dróg kontroli dostępności, a równocześnie dopuszczamy na tych drogach prędkość 100 km/h. Ze względu na pieszych czy ruch pojazdów powolnych, a także wjazdy z lokalnych dróg, wskazane jest obniżenie dopuszczalnej prędkości na tych drogach w celu poprawy BRD.

7. Stan przestrzegania obowiązujących ograniczeń prędkości jest wysoce niezadowolający - badania potwierdzają, że w zależności od rodzaju drogi, nawet ponad 50% kierujących pojazdami nie przestrzega obowiązujących ograniczeń. Tu też jest duży potencjał zmniejszenia liczby wypadków i ich ofiar. Jednak w obecnej sytuacji trudno wnioskować o istotne zwiększenie nadzoru, ale należy apelować do kierowców o przestrzeganie przepisów, wyjaśniając im powody wprowadzanych ograniczeń i wynikające z nich korzyści.
8. Obserwowane w ruchu drogowym niebezpieczne zachowania dużej grupy kierujących pojazdami, którzy prawdopodobnie nie będą stosować się do nowych ograniczeń, konieczne jest zastosowanie dodatkowych instrumentów dyscyplinujących, m.in. w postaci bardziej dolegliwych kar oraz bardziej widocznej aktywności różnych służb porządkowych. Zwracamy się do organów sądownictwa o uznawanie świadomego przekraczania dopuszczalnej prędkości w czasie epidemii za działanie o wysokim stopniu szkodliwości społecznej i w związku z tym wykorzystywanie górnych limitów kar przewidzianych przez prawo.
9. Wiele urządzeń do rejestracji prędkości, w tym urządzenia instalowane w ramach różnych projektów ITS, nie są wykorzystywane przez państwowe służby, w związku z tym postulujemy natychmiastowe przywrócenie możliwości egzekucji dopuszczalnej prędkości przez straże gminne. Jednocześnie deklarujemy gotowość dyskusji jak zapewnić skuteczne, ale też transparentne, metody kontroli prędkości po ustaniu epidemii.
10. Konieczne jest wykorzystanie w sposób profesjonalny narzędzi socjotechniki i stworzenie odpowiedniego przekazu informacyjnego, z eksponowaniem potrzeby współpracy ze środowiskiem kierowców, a nie tylko informowania o zakazach. Wymaga to zaangażowania odpowiednich profesjonalistów.

Z wyrazami szacunku,

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, kierownik Katedry Dróg, Kolei i Inżynierii Ruchu, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska; przewodniczący Sekcji Inżynierii Komunikacyjnej Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej Polskiej Akademii Nauk (2016 – 2020); przewodniczący Rady Programowej KRAKOWSKICH DNI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO;

dr inż. Jeremi Rychlewski, Zakład Budowy Mostów i Dróg Kolejowych, Instytut Inżynierii Lądowej, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska, przew. sekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego SITK RP, ekspert Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, przewodniczący Rady Programowej II Ogólnopolskiego Seminarium Specjalistycznego „Tramwaj innowacyjnym środkiem transportu – INNOWACYJNY TRAMWAJ 2020”;

dr inż. Marek Bauer – prodziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, Katedra Systemów Transportowych, Politechnika Krakowska; przewodniczący Rady Programowej I Ogólnopolskiego Seminarium Specjalistycznego „Doświadczenia ze stosowania pasów autobusowych w miastach – BUSPASY 2020”;

dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz, prof. PL – kierownik Katedry Dróg i Mostów, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Lubelska;

dr inż. Tadeusz Kopta - specjalista w zakresie inżynierii komunikacyjnej i polityki transportowej; rzeczoznawca SITK; biegły sądowy; przewodniczący Rady Programowej I Ogólnopolskiego Seminarium Specjalistycznego „Tramwaj innowacyjnym środkiem transportu – INNOWACYJNY TRAMWAJ 2019”;

dr inż. Andrzej Krych – v-prezes Zarządu Oddziału w Poznaniu SITK RP;

dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK, dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska;

dr hab. inż. Lidia Żakowska, prof. PK - Katedra Systemów Transportowych, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska; Prezes SITK RP Oddz. w Krakowie (2014-2018).

mgr inż. Mirosław Bajor – dyrektor programowy cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes;

mgr Ewelina Nawara – dyrektor Wydawnictwa Media Pro Polskie Media Profesjonalne, organizatora wydarzeń branżowych z cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.