

WYTYCZNE UNII EUROPEJSKIEJ W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ilona Buttler





KILKA LICZB



- Ruch w miastach odpowiada za 40 % emisji CO₂ i 70 % emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy.
- Co trzecia ofiara śmiertelna wypadku drogowego ginie na terenie miasta, a ofiarami najczęściej są piesi i rowerzyści. W 2007 roku w stolicach krajów członkowskich Unii zginęło 1560 osób.

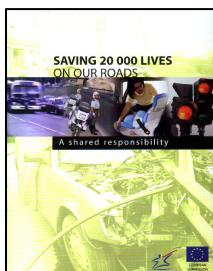




UNIJNE PROGRAMY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO



Wspólna Polityka Transportowa UE do 2010r.: „*Czas na decyzje*”
(wrzesień 2001r.)



Trzeci Unijny Program Działania w Bezpieczeństwie Ruchu
Drogowego: „*Wspólna odpowiedzialność*” (czerwiec 2003r.)

Do 2010 roku zmniejszyć liczbę zabitych w ruchu drogowym o 50 % (2001).

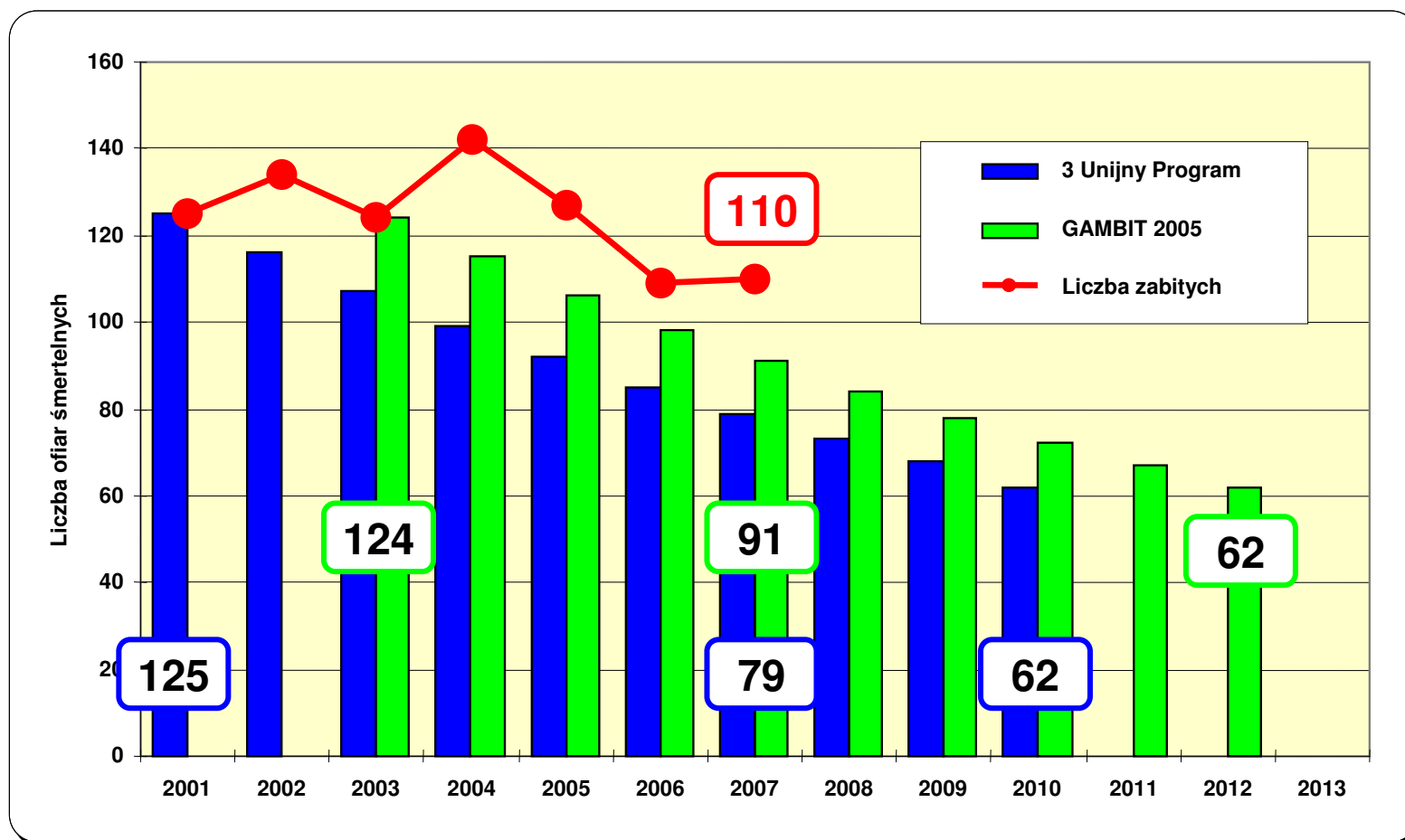


Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2013,
GAMBIT 2005.



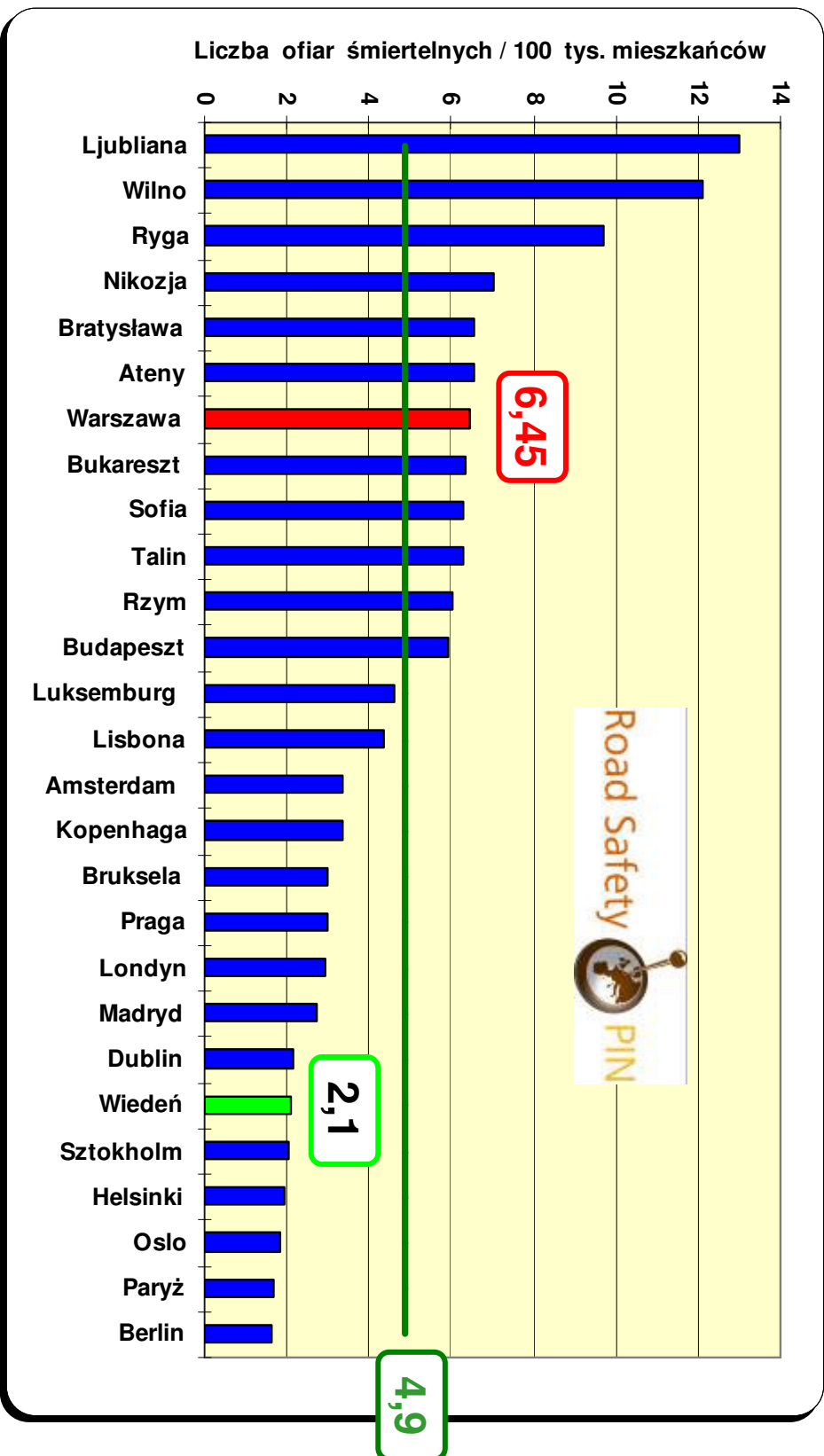


REALIZACJA UNIJNEGO I KRAJOWEGO PROGRAMU BRD W WARSZAWIE



WARSZAWA NA TLE INNYCH STOLIC W 2007 ROKU

(ETSC; 2008)

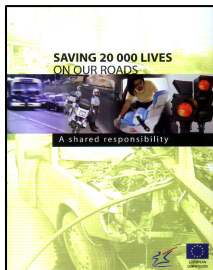


PROBLEM MIAST W PROGRAMACH BRD



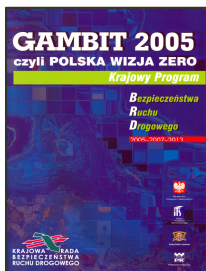
Wspólna Polityka Transportowa UE do 2010r.: „*Czas na decyzje*”

- Działania na rzecz upowszechnienie przyjaznych środowisku samochodów, rozwoju komunikacji publicznej.



Trzeci Unijny Program Działania w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego: „*Wspólna odpowiedzialność*”

- Zapowiedź opracowania wytycznych w sprawie Urban safety management.



Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 - 2013

- O miastach wspomina się jedynie w kontekście niskiej jakości infrastruktury (przejścia dróg tranzytowych przez miasta).



DEKLARACJA NA TEMAT ZASAD PROWADZENIA POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W MIASTACH

(Aneks do Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)



Władze lokalne odgrywają **kluczową rolę** w realizacji celu przyjętego przez 3 Unijny Program Działań w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego.



Rozwiązania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być **centralnym elementem** miejskiej i regionalnej polityki transportowej oraz priorytetem w różnych programach strategicznych dla miast i regionów.





DEKLARACJA NA TEMAT ZASAD PROWADZENIA POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W MIASTACH

Lokalne władze mogą przyczynić się do ograniczenia zagrożeń w ruchu drogowym wdrażając rozwiązania, które odwołują się do następujących zasad:



- Poprawa bezpieczeństwa ruchu **musi uwzględniać** wszystkie rodzaje transportu, zmotoryzowany i niezmotoryzowany [10].



- Bezpieczeństwo niezmotoryzowanych rodzajów transportu, a bardziej ogólnie niechronionych uczestników ruchu powinno być wzmocnione. Specjalna uwaga powinna być zwrócona **na najmniej niechronione osoby**: dzieci, osoby starsze i niepełnosprawne.



Można to osiągnąć poprzez poprawę przepisów prawnych, szkolenie i edukację oraz tworzenie lepszej infrastruktury transportowej spełniającej potrzeby rowerzystów i pieszych [11, 2].





DEKLARACJA NA TEMAT ZASAD PROWADZENIA POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W MIASTACH



- Sukces polityki prewencyjnej zależy od możliwości władz lokalnych **wyegzekwowania przepisów prawnych**. Stąd egzekucja przepisów dotyczących jazdy po spożyciu alkoholu, stosowania hełmów i pasów bezpieczeństwa oraz ograniczeń prędkości jest konieczne [4].



- **Prędkość** ma znaczący wpływ na liczbę i ciężkość wypadków drogowych. Kontrola prędkości oraz polityka zarządzania prędkościami jest zatem istotna dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego [1].



- **Edukacja i szkolenie** jest ważnym elementem polityki BRD. Należy prowadzić lokalne kampanie dotyczące bezpieczeństwa; mają one większy wpływ użytkowników dróg niż kampanie realizowane na poziomie krajowym [3].





DEKLARACJA NA TEMAT ZASAD PROWADZENIA POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W MIASTACH



- **Projekty dróg** i ich otoczenia mogą pomóc w ograniczaniu liczby wypadków na drogach [5].



- Warto niektóre działania ukierunkować na redukcję zagrożeń w miejscach i obszarach o wysokim wskaźniku wypadków (tzw. „czarne punkty” czy „czarne strefy”) [6].



ZIELONA KSIĘGA: „W KIERUNKU NOWEJ KULTURY MOBILNOŚCI W MIEŚCIE” (Wrzesień 2007 r.)



Wyzwania:

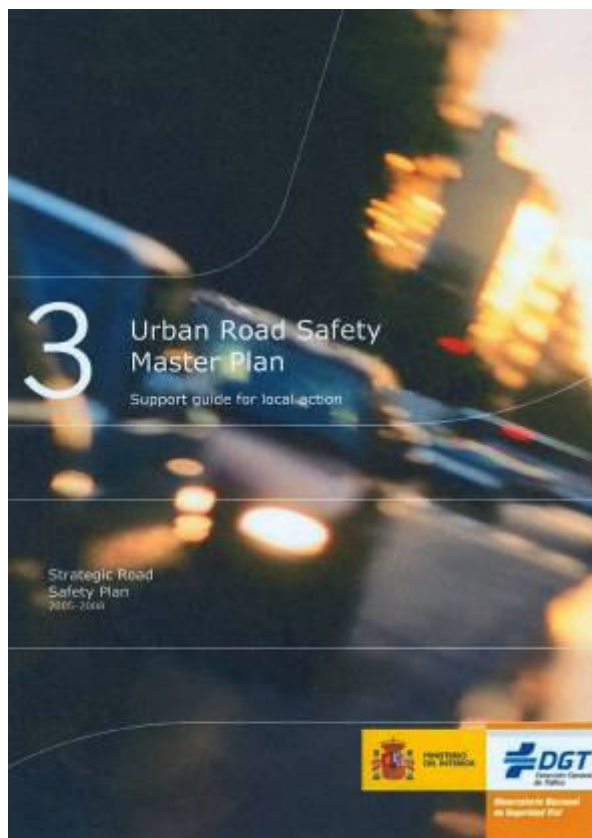
1. Płynny ruch w mieście;
2. Zielone miasta;
3. Inteligentny transport miejski;
4. Dostępny transport miejski;
5. Bezpieczny i niezawodny transport miejski.

Na jesieni 2008 roku spodziewana jest publikacja Białej Księgi.



HISZPAŃSKI „URBAN ROAD SAFETY MASTER PLAN”

Propozycje wspierające działania lokalne



Hierarchia priorytetów na publicznym obszarze miasta:

Piesi oraz osoby z ograniczonymi możliwościami poruszania się

Komunikacja miejska

Rowerzyści

Transport towarów

Pojazdy jednośladowe

Samochody osobowe





PROMOCJA NOWYCH WZORÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH

(ETSC; 10. 2008)

- Promowanie lokalizacji niektórych celów podróży w takich sposób, aby można było je osiągnąć na piechotę lub rowerem, komunikacją miejską;



- Poprawa jakości komunikacji miejskiej;
- Tworzenie atrakcyjnych i bezpiecznych tras dla pieszych i rowerzystów;
- Ograniczenia prędkości pojazdów tam, gdzie ich ruch pojazdów odbywa się w pobliżu chodzących i jeżdżących na rowerach ludzi;
- Promowanie stref 30 km/h w obszarach zamieszkania.





WYMIANA NAJLEPSZYCH ROZWIĄZAŃ („Best practice”)



European cities and regions networking for innovative transport solutions

<http://www.polis-online.org/>



The network of major European cities (*Warszawa, Katowice, Kraków, Łódź, Wrocław, Lublin, Poznań, Bydgoszcz, Rzeszów*)

<http://www.eurocities.org>



The European Local Transport Information Service

<http://www.eltis.org/>



European Platform on Mobility Management

<http://www.epommweb.org/>





STRATEGIA ROZWOJU WARSZAWY

Misją samorządu Warszawy [...] jest osiągnięcie jak najwyższego poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców oraz zajęcie przez Warszawę znaczącego miejsca wśród najważniejszych metropolii europejskich.



- Wprowadzenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem;
- Wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego w obszarach zurbanizowanych Warszawy;
- Powołanie jednostki odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście;
- Wprowadzenie jednolitego systemu kontroli przewozu ładunków niebezpiecznych;
- Budowa centrów logistycznych;
- Zmniejszenie uciążliwości wynikających z ruchu samochodów ciężarowych.

