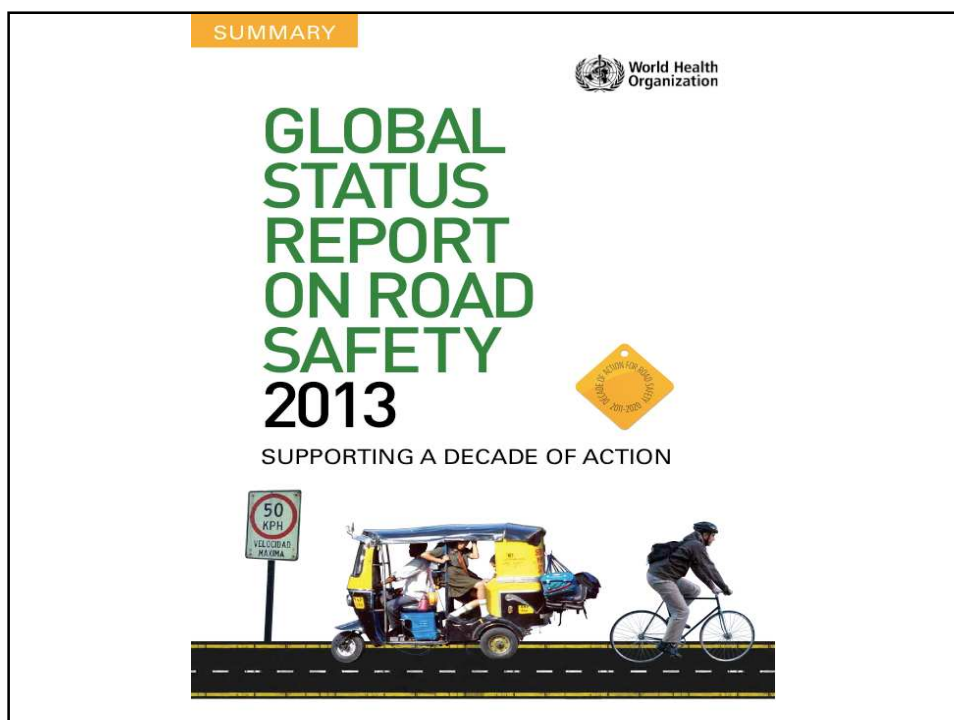


*Drugi Światowy Tydzień BRD ONZ
Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
Warszawa, 6 maja 2013*

***„Nowoczesne rozwiązania
infrastrukturalne wpływające na
bezpieczeństwo pieszych”***

*Prof. Ryszard Krystek, Instytut Transportu Samochodowego
Dr hab. Andrzej Zalewski, Politechnika Łódzka*



Ofiary kontrybucją za mobilność

„Odnosi się wrażenie, że współczesne społeczeństwo zbyt łatwo akceptuje śmierć trzech tysięcy ofiar wypadków w transporcie każdego dnia, jako uzasadnioną kontrybucję za mobilność, z której jest tak dumne, i z której się tak bardzo cieszy”.

J. Kissinger, NTSB

POLITYKA TRANSPORTOWA UE 2011 - 2020

Trendy i wyzwania: *starzenie się społeczeństwa, migracja ludności, wymagania środowiska, braki paliwa, urbanizacja ...*

Cele polityki zrównoważonego transportu:

bezpieczeństwo transportu, dobrze utrzymana i w pełni zintegrowana sieć, inteligentny system poboru opłat planowanie podróży w celu zwiększenia dostępności...

Główne problemy: *rozwój infrastruktury, finansowanie, technologia, legislacja, zachowania użytkowników, zarządzanie oraz unifikacja rozwiązań...*

Problem demograficzny (Średnia długość życia wg WHO)

1900 - 31 lat

1950 - 48

2005 - 66

2030 - 85

Dane z roku 2011
Zabitych pieszych na
100 tys. mieszkańców

Holandia 0,4

Norwegia 0,3

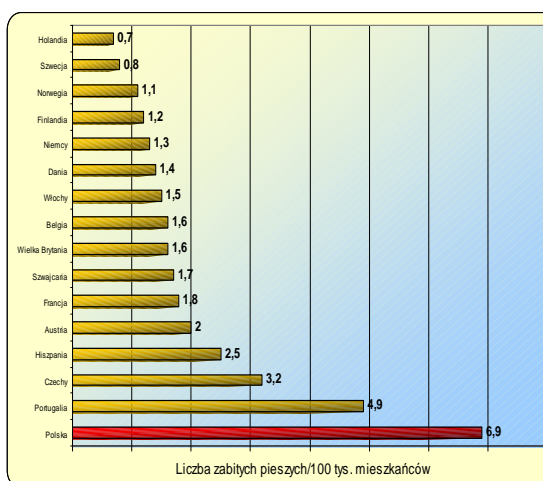
Niemcy 0,8

Czechy 1,7

Portugalia 1,9

Polska 3,7

GAMBIT 2005



Główne obszary działań prewencyjnych

- *Dostosowanie pojazdów, drogi i jej otoczenia do słabości człowieka*
- *Właściwe przygotowanie człowieka do uczestniczenia w ruchu drogowym*

*Uspokojenie ruchu
kluczem do
bezpieczeństwa
pieszych i rowerzystów*

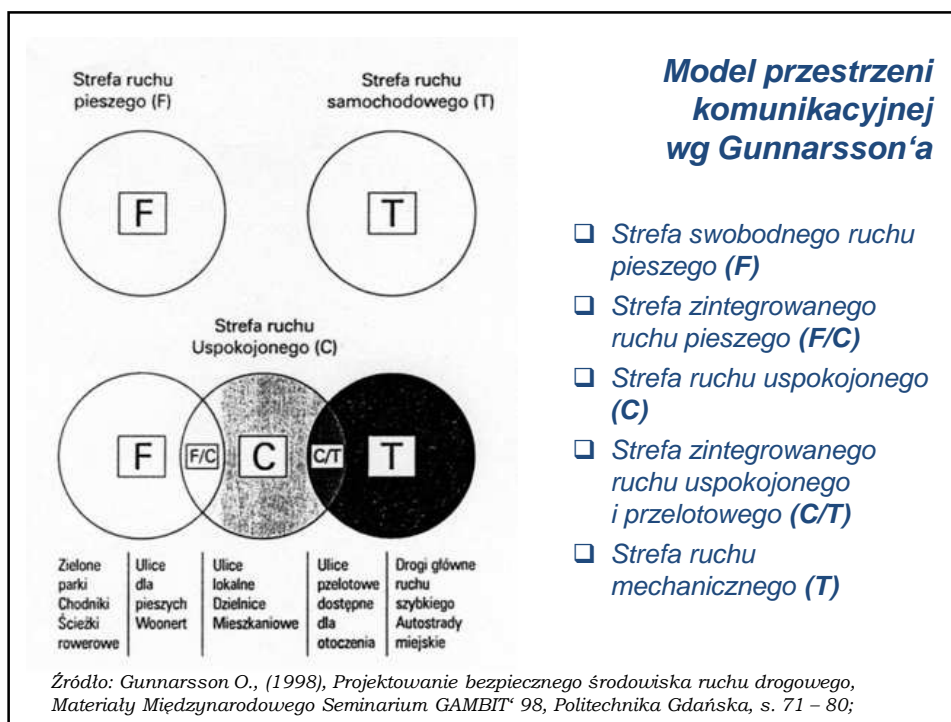


- **Przez wprowadzenie rozwiązań uspokojenia ruchu można osiągnąć cele związane z:**
 - poprawą bezpieczeństwa ruchu
 - uporządkowaniem przestrzeni ruchu
 - poprawą walorów krajobrazu miejskiego
 - warunków środowiskowych oraz
 - ułatwieniem komunikacji wewnętrznej.



- **Uspokoienie ruchu** jest koncepcją, która ze względu na swój interdyscyplinarny charakter i ochronę zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem motoryzacji jest szczególnie celowa do wdrożenia w strukturach przestrzennych w obszarach chronionych oraz tam, gdzie występuje **potrzeba zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów.**

- **Wprowadzając uspokojenie ruchu** w różnych skalach przestrzennych, w różnych warunkach komunikacyjnych (klasy dróg i ulic) w obszarach o różnorodnych funkcjach zagospodarowania przestrzennego, **jesteśmy w stanie poprawić bezpieczeństwo ruchu** oraz jakość środowiska zamieszkania i przestrzeni publicznych.
- **Wdrażanie rozwiązań uspokojenia ruchu** w różnych kontekstach przestrzennych i funkcjonalnych **wymaga spójnego stosowania zbioru różnorodnych metod i środków uspokojenia ruchu adekwatnych dla danych warunków.**
- Spójne i kompleksowe uwzględnianie różnorodnych aspektów daje **efekt synergii**, dzięki któremu **efekty wdrażanych rozwiązań są zwielokrotniane.**



Rozwiązania uspokojenia ruchu w skali miasta

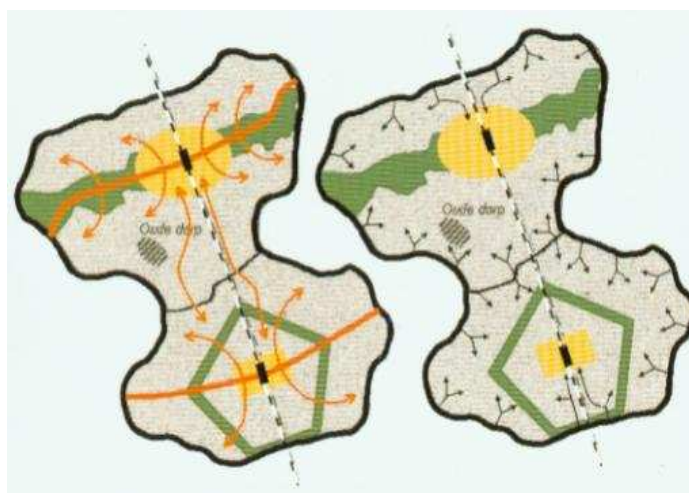
Tychy - uspokojenie ruchu w nowym mieście



Houten (Holandia) – schemat obsługi transportowej nowego miasta o ruchu uspokojonym

Ruch pieszy i rowerowy

Sieć drogowo - uliczna



źródło: Municipality of Houten (2003);

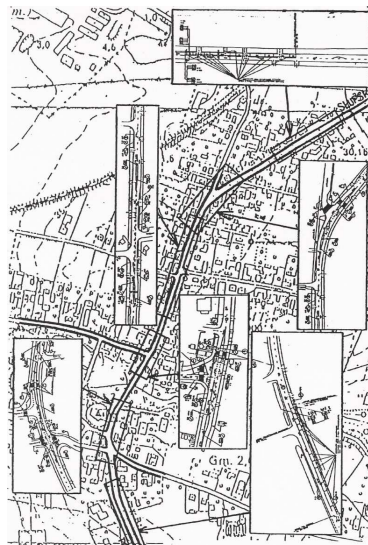
Przejścia dróg ruchu tranzytowego przez miasta i miejscowości

Chambéry – le – Haut (Francja) - przejście drogi departamentalnej przez dzielnicę mieszkaniową



źródło: CETUR 1990;
fot. Merostwo Chambéry (1984);

Kobylnica Słupska
- uspokojenie ruchu na przejściu drogi krajowej nr 21 przez miejscowość



źródło: Zalewski A. (1997 i 2005);

Puławy Włostowice - Miasteczko Holenderskie - uspokojenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 824

Legenda:

1. ronda
2. wyniesione tarcza skrzyżowania (plateau)
3. wyniesione przejście dla pieszych
4. przystanek autobusowy na wyniesieniu nawierzchni
5. próg zwalniający 20 km/h
6. próg zwalniający 30 km/h
7. pineśka okrągła
8. pineśka prostokątna
9. wysypka środkowa z poduszkami zwalniającymi
10. "bramy wjazdowe" do strefy 30 km/h
11. ulice bez przejazdu

Istnieje wyniesienie tarcz skrzyżowania

źródło: DHV (2007), fot. A. Zalewski (2009);

Puławy Włostowice - Miasteczko Holenderskie - uspokojenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 824

źródło: DHV (2007), fot. A. Zalewski (2009);

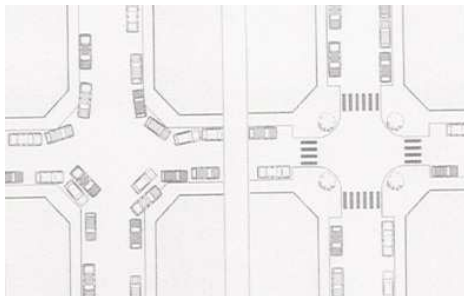
**Puławy Włostowice -
Miasteczko Holenderskie**
- uspokojenie ruchu w
dzielnicy mieszkaniowej -
rozwiązania skrzyżowań
i przejść dla pieszych



źródło; fot. A. Zalewski (2009);

Ograniczenia powierzchni skrzyżowań

**Chambéry (Francja) -
„Uszy Myszki Miki”** - sposobem
ograniczenia powierzchni
skrzyżowań i zmniejszenia długości
przejść dla pieszych



źródło: fot. Merostwo Chambéry (1984) ;

Przejścia dla pieszych



Chambéry (Francja) –
niekonwencjonalne
oznakowanie przejść dla
pieszych na skrzyżowaniach
w zabytkowym centrum

Źródło: fot. autora (1997 i 2008);

**Rekomendowane pasy dla rowerów na ciągu ruchu
uspokojonego**



**Amersfoort,
Elst,
Doorn (Holandia) -**
rekomendowane pasy dla
rowerów na ulicach ruchu
uspokojonego

źródło: A. Zalewski (2005);

Przejścia dla pieszych

Doorn (Holandia) - centrum miasta - skrzyżowanie uspokojonego ciągu drogi regionalnej z drogą rowerową i ciągiem pieszym



Doorn (Holandia) – droga regionalna w centrum - strefa 30 - wyniesione przejście dla pieszych

źródło: A. Zalewski (2005);



Wdrażając rozwiązania uspokojenia ruchu jesteśmy w stanie poprawić znacząco stan bezpieczeństwa, w tym szczególnie niechronionych uczestników ruchu drogowego

źródło: fot. A. Zalewski (2008);

Rekomendacje WHO

Rządy krajów członkowskich ONZ powinny:

- 1. Wspierać programy brd odpowiednimi rozwiązaniami legislacyjnymi, wzmacniającymi bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg.*
- 2. Przeznaczyć odpowiednie środki i kadry na kształtowanie świadomości społecznej o wielkości ryzyka utraty zdrowia lub życia w ruchu drogowym.*
- 3. Modernizować infrastrukturę w celu ochrony pieszych i rowerzystów przed zagrożeniem ze strony pojazdów.*