

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił wykonanie pilotażowych pomiarów prędkości na drogach krajowych i samorządowych.

Raport wykonały Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechnika Gdańska i Politechnika Krakowska. Zawiera on szczegółowy opis przeprowadzonych w październiku 2013 r. badań wraz z odniesieniem do danych z podobnych pomiarów z lat 2007 - 2008.

Niestety wyniki badań nie są optymistyczne. W roku 2013 kierowcy jadący samochodami w Polsce w 64 proc. przypadków przekraczają dopuszczalne limity prędkości (wielkość oszacowana na podstawie danych z 23 punktów pomiarowych, na których prowadzone było badanie z uwzględnieniem liczby pojazdów i długości dróg).

Na poszczególnych drogach udział kierujących przekraczających prędkość kształtował się w sposób następujący:

- na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h – dopuszczalną prędkość przekraczało 55 proc. kierujących (17 proc. jechało z prędkością o 20 km/h powyżej dopuszczalnego limitu),
- na drogach zamiejskich z limitem 90 km/h: krajowych – 72 proc. (23proc. o więcej niż 20 km/h); wojewódzkich – 48 proc. (12 proc. o więcej niż 20 km/h); powiatowych 39 proc. (8 proc. o więcej niż 20 km/h),
- na drogach miejskich z limitem 50 km/h w dzień i 60 km/h w nocy, ulice dwujezdniowe w miastach: w ciągu doby – 80 proc (16 proc. o więcej niż 20 km/h); w dzień – 78 proc. (14 proc. o więcej niż 20 km/h); w nocy – 84 proc. (22 proc. o więcej niż 20 km/h)
- przejścia dróg krajowych przez miasta i wsie: w ciągu doby – 83 proc. (26 proc. o więcej niż 20 km/h), w dzień – 80 proc. (23 proc. o więcej niż 20 km/h), w nocy – 87 proc. (33 proc. o więcej niż 20 km/h).

W porównaniu do wyników badań z lat 2002 – 2008 nie stwierdzono trendu spadkowego prędkości i udziału przekroczeń prędkości dopuszczalnej.

Jak czytamy w raporcie, jednym z pośrednich celów Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 było doprowadzenie do zmniejszenia udziału pojazdów jadących z niebezpieczną prędkością (przekraczających dozwolone limity prędkości) z 45 proc. w roku 2003 do 22,5 proc. w roku 2013.

Niestety cel ten nie został zrealizowany. Stąd, wniosek, że w Polsce konieczne jest wzmocnienie działań w obszarze edukacji i nadzoru nad ruchem drogowym, co dałoby mocny impuls do kształtowania bezpiecznej jazdy wśród kierowców, a wyniki badań pilotażowych potwierdzają potrzebę szerszego wdrażania różnorodnych środków zarządzania prędkością.

*Źródło: [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)*