Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym – co może zrobić powiat?

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: poniedziałek, 12, październik 2015 00:00
Barbara Łączna
Odsłony: 6833

Realizując cel poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym szczególną wagę powinno się przykładać do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, to jest pieszych, w tym dzieci oraz rowerzystów, jako osób najbardziej narażonych na skutki wypadków. Równie ważne jak rzeczywista poprawa bezpieczeństwa, jest zmniejszenie poczucia zagrożenia. Poprawa bezpieczeństwa stanowi cel sam w sobie, chociaż może być także wykorzystana w promowaniu gminy lub powiatu (kiedy rzeczywiście zostanie osiągnięta).

Przy ustalaniu skali problemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym w porównaniach między poszczególnymi obszarami lub jednostkami samorządu terytorialnego, jak również w śledzeniu efektów zastosowanych rozwiązań zapobiegawczych, pomocne będą wskaźniki wypadkowości, odnoszone zazwyczaj do okresu jednego roku, takie jak:

- liczna wypadków przypadająca na milion mieszkańców;
- liczba wypadków przypadająca na milion pojazdów;
- liczba wypadków przypadająca na kilometr drogi;
- liczba wypadków przypadająca na milion pojazdokilometrów;
- liczba ofiar wypadków (ewentualnie w wyróżnieniem niechronionych uczestników ruchu) odnoszona odpowiednio do liczby mieszkańców, liczby pojazdów, długości dróg lub pracy przewozowej;
- liczba zabitych oraz liczba rannych również odnoszona do liczby mieszkańców, liczby pojazdów, długości dróg bądź pracy przewozowej;
- kombinacje wyżej wymienionych wskaźników.

Przy wykonywaniu analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą być pomocne podręczniki inżynierii ruchu oraz publikacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego.
Trzeba mieć świadomość, że na poprawę lub pogarszanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym ogromny wpływ mają czynniki, które pozostają poza systemem transportowym, takie jak:

- poziom świadomości motoryzacyjnej społeczeństwa, piętnowanie lub pobłażanie dla zachowań niebezpiecznych;
- nauczanie na kursach nauki jazdy i egzaminowanie kandydatów na kierowców;
- edukacja motoryzacyjna dzieci i młodzieży;
- oddziaływania wychowawcze na zachowania dorosłych;
- przepisy ruchu drogowego;
- egzekwowanie przepisów i praca służb za to odpowiedzialnych;
- stan, wiek i wyposażenie samochodów.

Wiele z tych zagadnień pozostaje w kompetencji władz samorządowych i powinny one z tych kompetencji korzystać, jak również wpływać na działalność instytucji formalnie niepodlegających tym władzom, jednak na które pewien wpływ można mieć.
Przy programowaniu i projektowaniu rozwiązań technicznych poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym właściwy jest następujący tryb postępowania:

- ustalenie lokalizacji miejsc rzeczywiście szczególnie niebezpiecznych;
- ustalenie lokalizacji miejsc potencjalnie niebezpiecznych;
- zgromadzenie informacji uzupełniających;

Phoca PDF

- dotarcie do istoty problemu;
- zaproponowanie możliwych rozwiązań;
- określenie uwarunkowań;
- ocena rozwiązań i wybór rozwiązania do wdrożenia (czyli zadania do realizacji).

Ustalenie lokalizacji miejsc rzeczywiście szczególnie niebezpiecznych powinno odbyć się na podstawie zgromadzonych informacji o wypadkach i kolizjach z okresu co najmniej 3 lat (lepiej z 5 lat) lub od ostatniej większej przebudowy albo zmiany organizacji ruchu. Lokalizacje miejsc wypadków i kolizji należy nanieść w postaci punktów albo symboli na mapę fragmentu sieci drogowej, z uwzględnieniem ich wybranych cech (np. skutków – kolorami lub kształtami symboli). Koncentracja takich punktów będzie wyznaczać miejsca szczególnie niebezpieczne. Inna dobra metoda to przyporządkowanie wypadków i kolizji do wybranych, potencjalnie niebezpiecznych elementów sieci drogowej (takich jak skrzyżowania, przejścia przez jezdnię, łuki dróg), wyliczenie wskaźników zagrożenia na tych elementach i wybór elementów o największych wskaźnikach (przekraczających wartość progową) – czyli czarnych punktów.

Zebranie i przeanalizowanie zgromadzonych danych pozwoli dotrzeć do istoty problemu oraz zaproponować możliwe środki zaradcze. Ustalenie uwarunkowań wdrożenia zaproponowanych środków pozwoli na ocenę ich realności i wybór rozwiązania wskazanego do wdrożenia – czyli zadania do realizacji.

Miejscami potencjalnie niebezpiecznymi będą takie miejsca, w których wypadki się jeszcze nie wydarzyły lub ich ilość była (jak dotąd) niewielka, ale prawdopodobieństwo zajścia zdarzenia drogowego jest znaczące. Wypadek lub kolizja jest zdarzeniem losowym i nie występuje masowo. Miejscami potencjalnie niebezpiecznymi będą więc na przykład nieprawidłowo ukształtowane skrzyżowania, przejścia przy szkołach przez drogi o dużym i/lub szybkim ruchu, przejazdy kolejowe o niewystarczającej widoczności. Poprawa sytuacji w miejscach potencjalnie niebezpiecznych stanowi więc działanie prewencyjne.

Dobrymi źródłami informacji do wyznaczania miejsc rzeczywiście niebezpiecznych i potencjalnie niebezpiecznych będą sygnały od społeczeństwa (np. wnioski radnych, mieszkańców, rodziców dzieci szkolnych, dyrektorów szkół, dziennikarzy, listy do gazet, do zarządów dróg). Nie należy ignorować tych informacji, zwłaszcza powtarzających się.

Powinno się wykonać analizę bezpieczeństwa i sprawdzić, czy istnieje rzeczywiste zagrożenie, czy też jest to tylko subiektywne poczucie zagrożenia. Rola samorządu jest dotarcie do istoty problemu oraz zaproponowanie adekwatnych środków zaradczych.

Sprawdzenie informacji pochodzących od miejscowej ludności oraz odnalezienie istoty problemu jest o tyle ważne, że lokalna społeczność (mieszkańcy, rodzice, radni itd.) raczej kieruje się odczuciami niż faktami, więc ich wnioski i propozycje mogą okazać się nietrafne. Nie oznacza to, że nie trzeba nic robić, gdyby wątpliwe (w świetle faktów) miejsce nie okazało się rzeczywiście niebezpieczne, ponieważ usunięcie poczucia zagrożenia jest równie istotne, jak likwidacja realnego zagrożenia.

Możliwymi rozwiązaniami (czyli zadaniami do wykonania) przy likwidacji zagrożeń, z reguły niewykluczającymi się wzajemnie, będą na przykład:

- budowa chodników i/lub dróg dla rowerów albo ciągów pieszo-rowerowych;

Phoca PDF

- przebudowa drogi lub jej fragmentów (np. skrzyżowań);
- budowa alternatywnego odcinka drogi i przełożenie ruchu na nowy odcinek;
- wprowadzenie rozwiązań uspokojenia ruchu;
- poprawa stanu nawierzchni (przykładowo likwidacja śliskości);
- poprawa oświetlenia;
- poprawa odwodnienia;
- poprawa organizacji ruchu, w tym wprowadzenie sygnalizacji świetlnej.

Wśród rozwiązań uspokojenia ruchu, można wymienić:

- rozwiązania techniczno-rzeczowe i elementy małej architektury uniemożliwiające jazdę z nadmierną prędkością, np. progi spowalniające i wyniesione przejścia dla pieszych, małe ronda i wyspy centralne, azyle pośrodku jezdni i azyle boczne, wyniesione pasy rozdzielające jezdnie, wyniesienia nawierzchni jezdni;
- wydzielanie ulic jednokierunkowych, zatok do parkowania, zmniejszanie liczby skrzyżowań;
- zniechęcanie do ruchu tranzytowego na osiedlach;
- ograniczenia dostępu pojazdów do stref zamieszkania;
- wydzielanie obszarów zarezerwowanych dla pieszych.

Projektując i wdrażając rozwiązania zaradcze należy zwrócić uwagę na to, aby poprawiając jeden aspekt funkcjonowania drogi nie pogorszyć innych aspektów. Na przykład budując wystający krawężnik i chodnik w miejscu pobocza trzeba zapewnić odpływ wody; zajmując rów pod chodnik zadbać o ochronę drogi przed wodą napływającą z sąsiedztwa i wodą gruntową.

Źródło: Doświadczenia Związku Powiatów Polskich z realizacji projektu Kompetentny Urząd, Zadowoleni Mieszkańcy. Integracja działań JST dla poprawienia dostępności, jakości i efektywności świadczeń lokalnych usług publicznych.

Phoca PDF