ITF: prędkość a ryzyko wypadków

Utworzono: środa, 09, maj 2018 11:50



Prędkość pojazdów jest powracającym tematem politycznych i społecznych debat o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Często przedstawia się propozycje zmniejszenia lub zwiększenia dozwolonej prędkości, które nie zawsze poparte są rzetelną analizą i refleksją nad ich rzeczywistym wpływem na bezpieczeństwo.

Tymczasem nieodpowiednia prędkość odpowiada za 20-30% wszystkich śmiertelnych wypadków drogowych. International Forum Transport w swoim sprawozdaniu „Speed and crash risk" przeanalizowało jedenaście przypadków z dziesięciu krajów, które niedawno zmieniły ograniczenia prędkości lub wprowadziły na szeroką skalę automatyczną kontrolę prędkości. Analiza potwierdza bardzo silną zależność między prędkością a ryzykiem zderzenia oraz fakt, że większa prędkość wiąże się ze zwiększoną dotkliwością wypadków drogowych.

Związek ten zaobserwowano w różnych analizach. I tak: wzrost średniej prędkości o 10% powoduje ok. 20% wzrost wystąpienia wypadków, 30% wzrost poważnych urazów oraz 40% wzrost liczby wypadków śmiertelnych. Zmniejszenie prędkości nawet o kilka km/h może zatem w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko i dotkliwość wypadków. Niższe prędkości jazdy mają również korzystny wpływ na jakość życia, zwłaszcza na obszarach miejskich, ponieważ ograniczają emisję zanieczyszczeń i hałas.

Wszystkie przypadki wskazywały na silną zależność między prędkością a liczbą kolizji, tj. wzrostowi średniej prędkości towarzyszył wzrost liczby kolizji i/lub rannych użytkowników dróg. I odwrotnie, spadek średniej prędkości wiązał się ze spadkiem liczby kolizji i rannych. W żadnym przypadku wzrostowi średniej prędkości nie towarzyszył spadek liczby wypadków lub kolizji. Wzorzec zależności jest spójny we

Phoca PDF

wszystkich przypadkach.

Zalecenia
Rozsądne ograniczenia prędkości na obszarach zabudowanych, gdzie współistnieje ruch zmotoryzowany i niechronieni użytkownicy dróg, wynoszą 30 km/h. Na obszarach miejskich prędkości powyżej 50 km/h są niedopuszczalne, z wyjątkiem arterii o ograniczonym dostępie, gdzie nie występują interakcje z ruchem niezmotoryzowanym.

Badania wykazały, że ryzyko śmierci podczas zderzenia pieszego lub rowerzysty z samochodem, który poruszał się z prędkością 50 km/h jest 4-5 razy większe niż wtedy, gdy samochód jedzie z prędkością 30 km/h. To mocny argument przemawiający za tym, że dozwolona prędkość na obszarach miejskich powinna być ograniczana.

Jeśli natomiast zwiększana jest dopuszczalna prędkość, to musi towarzyszyć temu skuteczniejsze egzekwowanie przepisów oraz poprawa infrastruktury. W przeciwnym razie można spodziewać się większej liczby wypadków i ofiar.

Doświadczenie zdobyte na całym świecie dowiodło skuteczności automatycznych systemów kontroli prędkości, zwłaszcza odcinkowego pomiaru prędkości (pomiaru średniej prędkości na danym odcinku drogi). Jest to metoda skuteczna nie tylko w ograniczaniu prędkości, ale przyczynia się także do poprawy płynności ruchu oraz przepustowości.

Ograniczenia prędkości powinny być ustalane w oparciu o zasady bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem funkcji danej drogi. Bezpieczeństwo powinno polegać m.in. na tym, że nawet w przypadku popełnienia błędu przez człowieka, nie powinno dojść do wypadków śmiertelnych lub poważnych urazów.

Na koniec należy zaznaczyć, że wszystkie te środki podejmowane osobno oddziałują z mniejszą skutecznością niż wtedy, gdy wprowadza się zintegrowany system zarządzania prędkością. Redukcji lub podniesieniu dozwolonej prędkości powinny koniecznie towarzyszyć inne środki (kontrola i egzekwowanie prawa, edukacja, komunikacja). Co więcej, działania muszą być permanentne, ponieważ jakiekolwiek zaniechania sprawiają, że średnia prędkość jazdy ponownie wzrasta.

Więcej na ten temat:
https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf

Phoca PDF