



Programy edukacyjne i kampanie przypominają mieszkańcom Gdańska o zachowaniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Są one jednak tylko jednym z elementów realizowanego miejskiego programu GAMBIT. Za realizację programu i inicjowanie jego poszczególnych działań odpowiada Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku. Co dotąd zrealizowano i jaki efekt udało się osiągnąć w zakresie brd – o tym mówi **Agata Lewandowska** z Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, Sekretarz Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Miejski Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

- Jaki jest zakres działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego?

- Po przyjęciu w 2006 roku przez Radę Miasta Gdańska miejskiego programu GAMBIT, zostały podjęte próby wdrożenia rozwiązań w nim zawartych. Jednak te działania miały luźny charakter. Dopiero w 2009 roku przyjęły one postać cyklu określonych kroków ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniami przyjętymi w programie GAMBIT działania te realizujemy na kilku płaszczyznach, to jest: infrastruktury, edukacji i nadzoru.

W zakresie infrastruktury podjęliśmy działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu. Ta grupa jest bowiem największą pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków. Rok rocznie piesi stanowią ponad 60 procent ogółu śmiertelnych ofiar wypadków w mieście. W tych działaniach postawiliśmy na uspokojenie ruchu i na strefy prędkości ograniczonej do 30 km/h - „tempo 30”. Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku sukcesywnie wprowadza elementy programu uspokojenia ruchu, począwszy od aranżowania tzw. niewidzialnej infrastruktury, czyli organizacji skrzyżowań równorzędnych na obszarach strefy 30, po instalowanie fizycznych

elementów uspokojenia ruchu tam, gdzie nie możemy zdyscyplinować kierowców z uwagi na charakter drogi, jej przebieg i otoczenie, czyli tam gdzie drogi są proste, z dobrą nawierzchnią, sprawiające wrażenie szlaków o podniesionym limicie prędkości. W ramach tego programu również eliminujemy zbędne znaki drogowe i w ten sposób porządkujemy otoczenie drogi.

Kolejnym działaniem na płaszczyźnie infrastruktury jest monitoring wprowadzanych rozwiązań. Własnymi urządzeniami wykonujemy badania prędkości i natężeń ruchu. Badania wykonujemy przed wdrożeniem projektu i po jego wdrożeniu, tam, gdzie zastosowaliśmy środki uspokojenia ruchu. Analizujemy rozkład ruchu oraz sprawdzamy na ile przyjęte założenia sprawdziły się w praktyce. Analizy zdarzeń drogowych wskazują, że liczba ofiar i przede wszystkim ciężkość wypadków, znacznie zmalały.

- Czy można już wymiernie podsumować skuteczność wprowadzonych w Gdańsku działań uspokojenia ruchu?

- Rozwiązania uspokojenia ruchu wprowadzamy już od kilku lat. Ich skuteczność jest bardzo wysoka. Początkowo niektórzy kierowcy pisali do nas na przykład, że nie po to kupowali sobie dobry, drogi samochód, by zwalniać na ulicy. Obecnie poparcie społeczne dla tych działań wzrosło. Fizyczne elementy uspokojenia ruchu na obecnym etapie świadomości kierowców i kultury jazdy są więc niezbędne. Natomiast należy je wprowadzać tylko w miejscach, gdzie mamy pewność, że ich zastosowanie przyniesie oczekiwany efekt. Nie stosujemy ich wyrywkowo na długich, prostych odcinkach. Zazwyczaj występują one w zestawach lub łącznie ze skrzyżowaniami równorzędnymi, na całych ciągach oraz wprowadzane są na przebudowywanych ulicach. Badania, jakie wykonujemy w zakresie prędkości po zastosowaniu elementów uspokojenia ruchu, dowodzą, że faktycznie sprawdzają się te rozwiązania. Przede wszystkim bezpieczniej czują się piesi. Ponadto, to co zgłaszały nam służby ratunkowe, po zastosowaniu poduszkowych progów zwalniających łatwiej im włączyć się do ruchu, gdyż pojazdy poruszają się z mniejszą prędkością. To jest więc taki dodatkowy pozytywny efekt.

- Czy raporty brd dostarczają argumentów za wprowadzaniem rozwiązań służących bezpieczeństwu ruchu?

- Wykonanie raportów zlecamy firmie zewnętrznej, właśnie po to, by móc się niezależnymi dokumentami wspierać w rozmowach z wnioskującymi do nas o różne rozwiązania mieszkańcami, radnymi i innymi jednostkami współpracującymi z Miejską Radą BRD i Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku. Bazujemy na nich w decyzjach o wprowadzaniu uspokojenia ruchu, przede wszystkim obszarowego, czyli tam gdzie chcemy tym rozwiązaniem objąć jakiś teren lub rejon kilku ulic. Raporty są też odnoszone do wyników monitoringu zastosowanych rozwiązań.

- Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego stawia też na edukację komunikacyjną...

- W przypadku edukacji skoncentrowaliśmy się zarówno na dzieciach, jak też dorosłych mieszkańcach Gdańska. Realizujemy przedszkolny program edukacji komunikacyjnej „Autochodzik”. Objęliśmy nim prawie wszystkie publiczne i niepubliczne placówki przedszkolne (90 placówek i 8 tysięcy dzieci). Placówki wyposażyliśmy w kamizelki odblaskowe, które są wykorzystywane podczas wycieczek, dzięki czemu dzieci oswajają się z tego rodzaju elementami bezpieczeństwa ruchu. Przeszkoliliśmy 86 nauczycieli wychowania przedszkolnego w zakresie edukacji komunikacyjnej oraz wykorzystania zestawu „Autochodzik” w nauczaniu dzieci.



Współpracujemy między innymi z Centrum Edukacji Nauczycieli, Pomorskim Ośrodkiem Ruchu Drogowego i Gdańskim Centrum Profilaktyki Uzależnień. Wspólnie realizujemy działania skierowane bezpośrednio zarówno do młodzieży szkolnej, na przykład konkursy, jak też nauczycieli. Naszym zdaniem aktywizacja nauczycieli daje szansę na sukces działań, których się podejmujemy. Dlatego staramy się dotrzeć do tych nauczycieli, którzy zainteresowani są wprowadzaniem do pracy z dziećmi nowatorskich programów nauczania komunikacyjnego. Na przykład na przełomie maja i czerwca przeprowadziliśmy konkurs na plan wycieczki rowerowej. Nagrody otrzymywały szkoły, których nauczyciel został wyróżniony w konkursie oraz nagradzaliśmy samych nauczycieli. Właśnie w ten sposób przekonaliśmy się, że mamy nauczycieli chcących uczyć zasad bezpieczeństwa, również poprzez organizowanie wypraw rowerowych dla tych dzieci, które zdobyły karty rowerowe, doskonałą technikę jazdy i właściwe zachowania w ruchu drogowym. Teraz planujemy organizację seminarium dla nauczycieli, którzy będą zakładali w szkołach kluby rowerowe. Będziemy omawiali podstawy prawne zakładania takich klubów oraz zasady bezpieczeństwa na organizowanych wyprawach rowerowych, od planowania trasy po przejazd zaplanowaną trasą.

Podejmowanie działań jest wynikiem potrzeb, jakie są do nas sygnalizowane oraz analiz czy sondaży potrzeb grup, do których chcemy dotrzeć. Przygotowujemy się teraz do realizacji programu skierowanego do dorosłych, a mianowicie programu „Kierowca 50+”. Na podstawie materiałów opracowanych przez Instytut Transportu Samochodowego zorganizujemy warsztaty dla kierowców - nie koniecznie seniorów - którzy czują się niepewnie na drodze, a zarazem chcą podnieść swoje umiejętności i uzupełnić wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podczas pięciu paneli zdobędą oni wiedzę m.in. z zakresu pierwszej pomocy, prawa o ruchu drogowym, udoskonalą też techniki jazdy, jak też dowiedzą się o wpływie zmęczenia czy przyjmowanych leków na zachowania za kierownicą.

Gdańskie BRD

Utworzono: poniedziałek, 12, listopad 2012 08:21 Krzysztof Jamrozik, Agnieszka Serbeńska

Rozmawiał: Krzysztof Jamrozik

Oprac. Agnieszka Serbeńska