

Spółeczne aspekty wdrożenia automatycznego systemu kontroli prędkości cz. I

Utworzono: czwartek, 11, kwiecień 2013 08:30 Agnieszka Serbeńska



- Automatyczny system nadzoru prędkości jest skuteczny. Uważam, że bez rozwiązania problemu nadmiernych prędkości nie uda się w Polsce ograniczyć zagrożeń na drogach – zaznacza Ilona Buttler z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego. Zasadność systemu jest niepodważalna, jednak nie zmienia to faktu, że trudno uniknąć krytyki sposobu jego wdrożenia. W jaki sposób zwiększyć skuteczność systemu i jego akceptację społeczną? O tym mówiła Ilona Buttler podczas IV Forum Bezpieczeństwa Transportu pt.: „System automatycznej kontroli prędkości w Polsce - zagrożenia i nadzieje” (Warszawa, Instytut Transportu Samochodowego, 7 marca 2013 r.).

Według danych Policji pierwsze kamery na drogach zostały zainstalowane w 2001 roku. Jednak zasadnicze prace nad wdrożeniem systemu kontroli prędkości rozpoczęte zostały w kraju w 2008 roku. Wówczas przygotowano pierwszy projekt zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym, a w 2009 roku tę nowelizację uchwalił Sejm. Natychmiast została ona zaskarżona przez Prezydenta RP do Trybunału Konstytucyjnego. W swoim wyroku TK podzielił niektóre wątpliwości wnioskodawcy, stwierdzając niezgodność zapisów ustawy z Konstytucją.¹ W 2010 roku pojawił się kolejny projekt zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym, którą Sejm przyjął 29 października tego samego roku. Zgodnie z tą regulacją 1 lipca 2011 roku GITD przejął kontrolę nad systemem. Realizację przepisów noweli przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego umożliwiło powołanie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Aktem wykonawczym do ustawy było rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.

W opracowaniu Politechnik Gdańskiej i Krakowskiej², przygotowanym w 2009 roku,

Społeczne aspekty wdrożenia automatycznego systemu kontroli prędkości cz. I

Utworzono: czwartek, 11, kwiecień 2013 08:30 Agnieszka Serbeńska

stwierdzono, że: „W ocenie ankietowanych uczestników ruchu przeważa pozytywny odbiór społeczny fotoradarów jako środka poprawy bezpieczeństwa ruchu. Dlatego aspekt odbioru społecznego nie powinien być przywoływany jako przeszkoda w dalszym rozwoju sieci fotoradarów.” Ta opinia została zbudowana na dwóch badaniach społecznych – na SARTRE III³ i na badaniu przeprowadzonym na drodze krajowej nr 8. Na pytania ankietowe odpowiadali przede wszystkim kierowcy. W 2010 roku z kolei pojawiło się opracowanie Marcina Fliegera⁴, w którym zawarł on między innymi wniosek, że brakuje przeświadczenia wśród użytkowników dróg, iż dotychczasowe rozwiązania, a więc fotoradary wówczas wdrażane przez Policję, służą poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Zatem po roku od opublikowania opinii Politechnik pojawiło się spostrzeżenie, że jednak coś z tym odbiorem społecznym systemu fotoradarów nie jest dobrze – zauważa Ilona Buttler.

W swoim opracowaniu Marcin Flieger zwrócił uwagę na potrzebę budowy świadomości, że automatyczne urządzenia rejestrujące służą poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zanim więc została medialnie nagłośniona sprawa fotoradarów w kontekście zwiększania dochodów budżetowych, już wiadome było, że te urządzenia mogą być odebrane jako „narzędzia do robienia pieniędzy i sposób na drenowanie kieszeni kierowców”. – Mieliśmy więc trzy lata na to, by przygotować się do tego problemu – podkreśla Ilona Buttler. Zwraca też uwagę, że ocenę społeczną systemu nadzoru prędkości obecnie tworzy relacja pomiędzy politykami a mediami. – Tak naprawdę niewiele wiemy co dzieje się w społeczeństwie. Formułowane opinie pochodzą z prasy i telewizyjnych przekazów, w części też z internetowych forów – mówi Ilona Buttler.

Co więc myśli społeczeństwo o systemie fotoradarów? Próbuując na to pytanie odpowiedzieć Ilona Buttler przywołuje badania z 2010 roku przeprowadzone w ramach projektu SARTRE IV⁵. Badanie objęło reprezentatywną część populacji, a dotyczyło trzech grup użytkowników dróg, a więc nie tylko kierowców, ale też pieszych i motocyklistów. W okresie, kiedy realizowano badanie w Polsce już budowano zaczątki sytemu nadzoru prędkości – wówczas Policja dysponowała 124 fotoradarami, a straże miejskie miały ich 157.

Pierwszym z zadawanych w badaniu pytaniem było to, czy wprowadzenie w Polsce automatycznego nadzoru nad prędkością (poprzez zainstalowanie na drogach kamer prędkości) jest dobrym rozwiązaniem? Zwolennikami systemu okazali się piesi. – Proszę zwrócić uwagę na ton toczącej się obecnie dyskusji. Piesi w ogóle nie są dostrzegani. Jeśli dyskutujemy o systemie występują jego najważniejsi beneficjenci, czyli kierowcy - zauważa Ilona Buttler. Można zatem wyciągnąć wniosek, że system służy tylko ich ochronie. Tymczasem w grupie zmotoryzowanych mamy niewiele osób popierających system nadzoru prędkości. Kierowcy i motocykliści mając do wyboru odpowiedź „raczej tak” i „zdecydowanie tak”, to w większości skłaniali się do deklaracji tej słabiej akcentowanej. – Osoby odpowiadające „raczej tak” są tą grupą, którą należy przeciągnąć na stronę zwolenników sytemu wyposażając w argumenty przemawiające za poparciem fotoradarów. Tu tkwi potencjał zwiększenia liczby zwolenników wśród zmotoryzowanych – podkreśla Ilona Buttler.

Spółeczne aspekty wdrożenia automatycznego systemu kontroli prędkości cz. I

Utworzono: czwartek, 11, kwiecień 2013 08:30 Agnieszka Serbeńska

Badanie sprawdzało również poparcie dla trzech różnych rozwiązań: kontroli przejazdu na czerwonym świetle, punktowych fotoradarów i fotoradarów pomiarów odcinkowych. W tym przypadku również piesi są tymi, którzy najbardziej pozytywnie odbierają propozycje rozwiązań, a dopiero za nimi są kierowcy i następnie motocykliści. Odcinkowy pomiar prędkości jest dopiero w fazie przygotowań do wdrożenia, zatem w badaniu nie dziwi nikłe poparcie dla tego rozwiązania. – Jeśli odpowiednio wcześniej nie przygotujemy społeczeństwa do uruchomienia odcinkowego pomiaru prędkości, wówczas możemy się liczyć z podobnymi problemami, z jakimi mamy do czynienia teraz – zastrzega Ilona Buttler.

AS

1. Nowelizacja zakładała, że od 1 maja 2010 r. zaczęłoby działać Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które zajmowałoby się karaniem kierowców z całego kraju za przekroczenie prędkości. Kontrolę konstytucyjności zainicjował Prezydent RP, który zwrócił się - w trybie kontroli prewencyjnej (a zatem przed podpisaniem ustawy) - o zbadanie zgodności z konstytucją ustawy z 2 kwietnia 2009 r. zmieniającej między innymi ustawę Prawo o ruchu drogowym. Zarzuty odnosiły się do tego fragmentu nowelizacji, który dotyczył warunków odpowiedzialności administracyjnej za naruszenie przepisów ruchu drogowego w zakresie dopuszczalnej prędkości: nowelizacja odchodziła w tym zakresie od karania za wykroczenia, wprowadzając w to miejsce przede wszystkim kary pieniężne, nakładane administracyjnie. Źródło: Trybunał Konstytucyjny

2. Gaca S. i in. (2009): System lokalizacji fotoradarów na sieci dróg krajowych w celu uzyskania maksymalnej redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych

3. SARTRE III - Social Attitudes to Road Traffic Risk In Europe. Projekt dotyczył badania opinii i deklarowanych zachowań kierowców europejskich. 5 RTD Framework Programme. Okres realizacji 2002-2004.

4. Flieger M. (2010) Konferencja PdB o zarządzaniu prędkością

5. SARTRE IV - Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, postawy użytkowników dróg wobec zagrożeń w ruchu drogowym w Europie. Projekt realizowany od grudnia 2009 do maja 2012, w ramach Grantu KE.