



IV KONFERENCJA
PRAKTYCZNE ZAGADNIENIA BRD
Zielona Góra, 9 czerwca 2017 rok

**Badanie zachowań uczestników ruchu jako element oceny
skuteczności działań na rzecz poprawy brd**

Maria Dąbrowska-Loranc
Instytut Transportu Samochodowego





Polskie Obserwatorium BRD

=

baza danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego

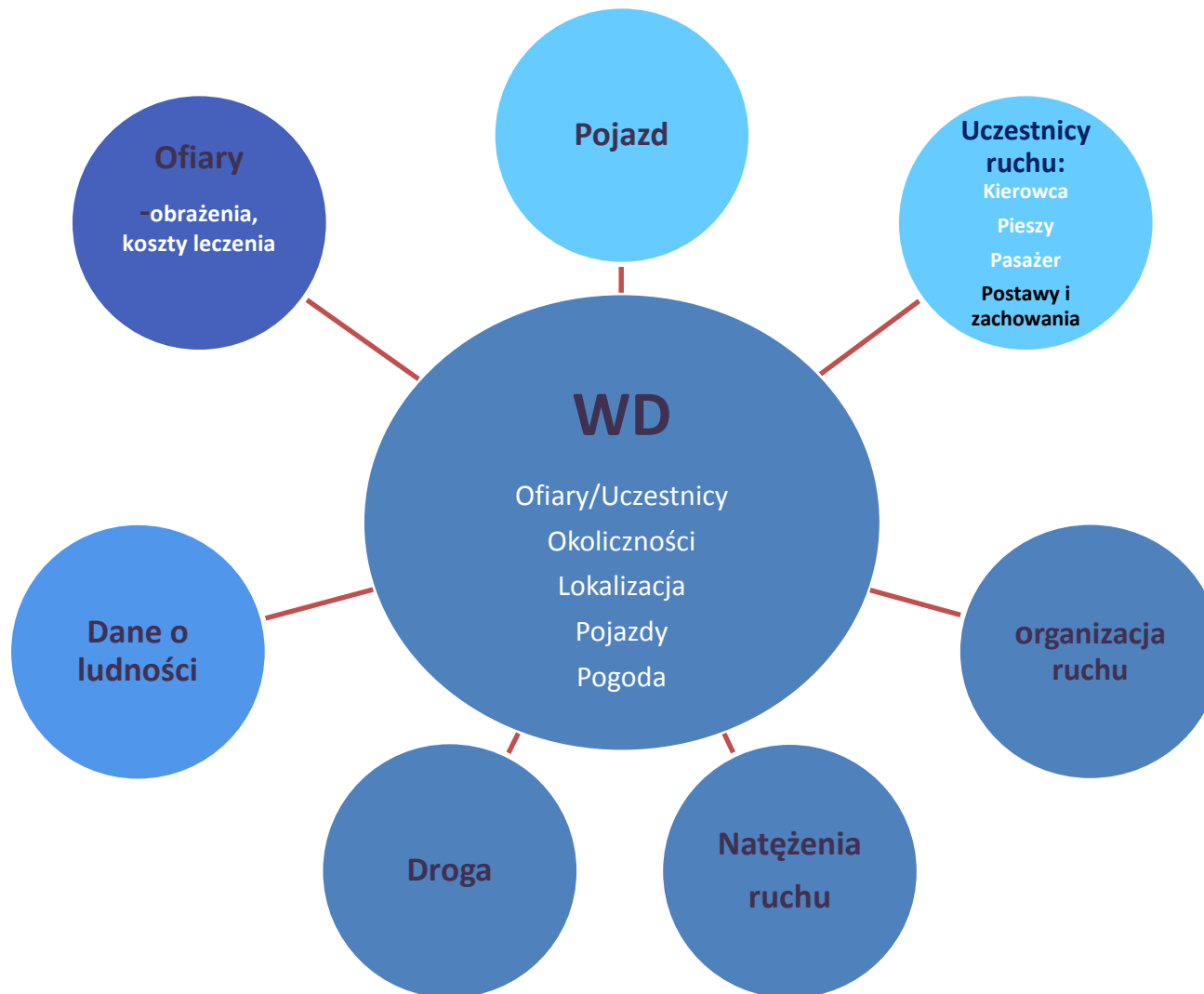
- podstawa do identyfikacji głównych problemów z zakresu brd
- punkt wyjścia dla planowania działań prewencyjnych
- źródło informacji w procesie oceny wdrożonych przedsięwzięć

Od zakresu oraz jakości zbieranych danych i ich analiz w dużej mierze zależy trafność podejmowanych działań mających na celu zapobieganie wypadkom i zmniejszanie ich ewentualnych skutków.





Podstawowe dane pozwalające kreować politykę bezpieczeństwa ruchu





Badania zachowań uczestników ruchu pomiarów ogólnopolskie 2014-2015

projekt na zlecenie Sekretariatu KRAJOWEJ Rady BRD realizowany przez ITS i Heller Consult sp. z o.o.

PASY

FOTELIKI

KASKI

TELEFONY KOMÓRKOWE

PRĘDKOŚĆ





METODOLOGIA - obserwacje

- **metoda obserwacji przy użyciu dedykowanej aplikacji**
 - na urządzenia mobilne (zapisywanie, segregowanie)
- **w każdym województwie na drogach różnych kategorii:**
 - krajowych, autostradach, ekspresowych, wojewódzkich, powiatowych, w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz**oraz w miastach wojewódzkich**
- **rejestracja parametrów:**
 - typ pojazdu
 - rodzaj uczestnictwa w ruchu
 - płeć
 - wiek





OBSERWACJE – wyniki 2014-2015

- Zbadano**

200 000 pojazdów

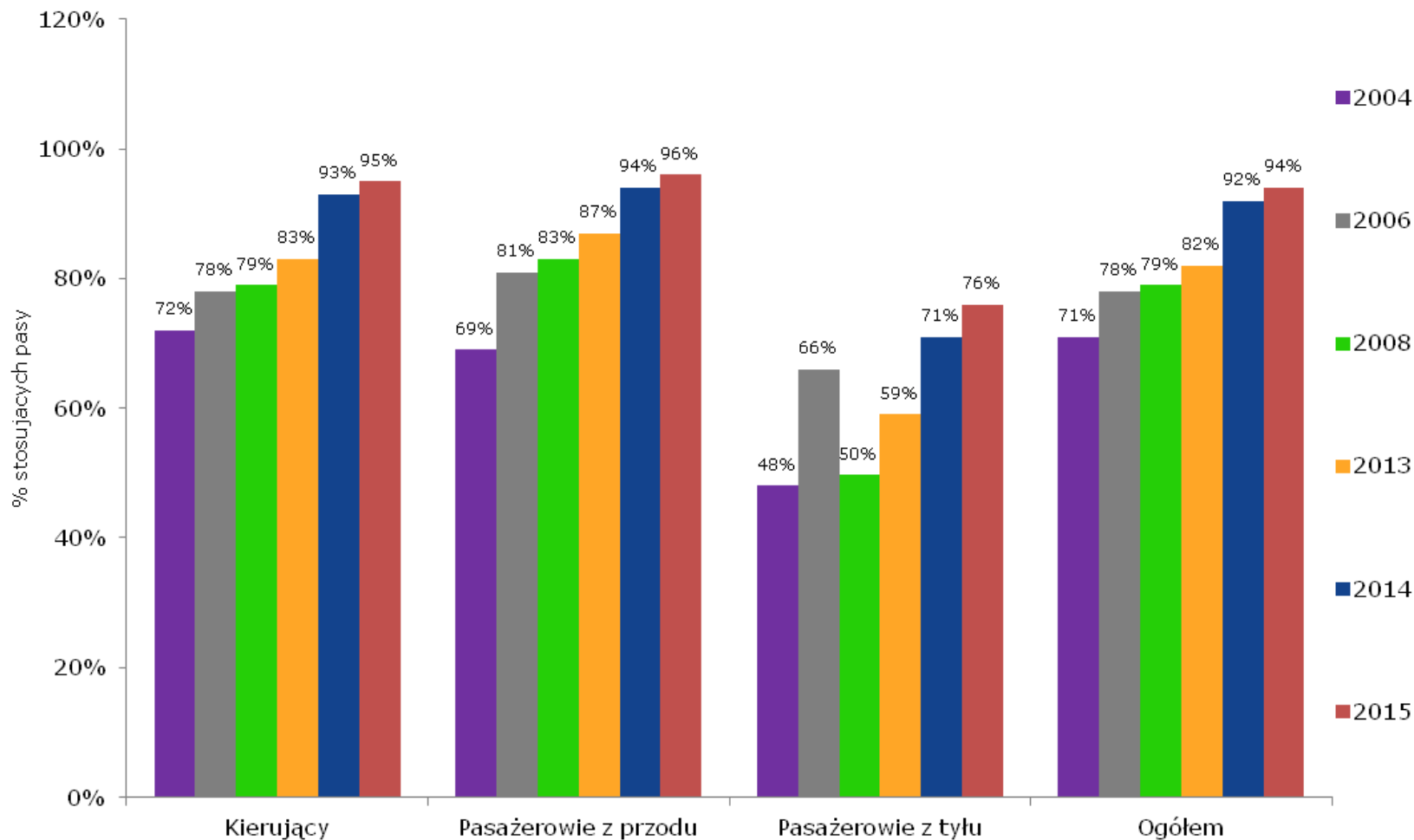
260 000 osób

2 700 użytkowników jednośladów



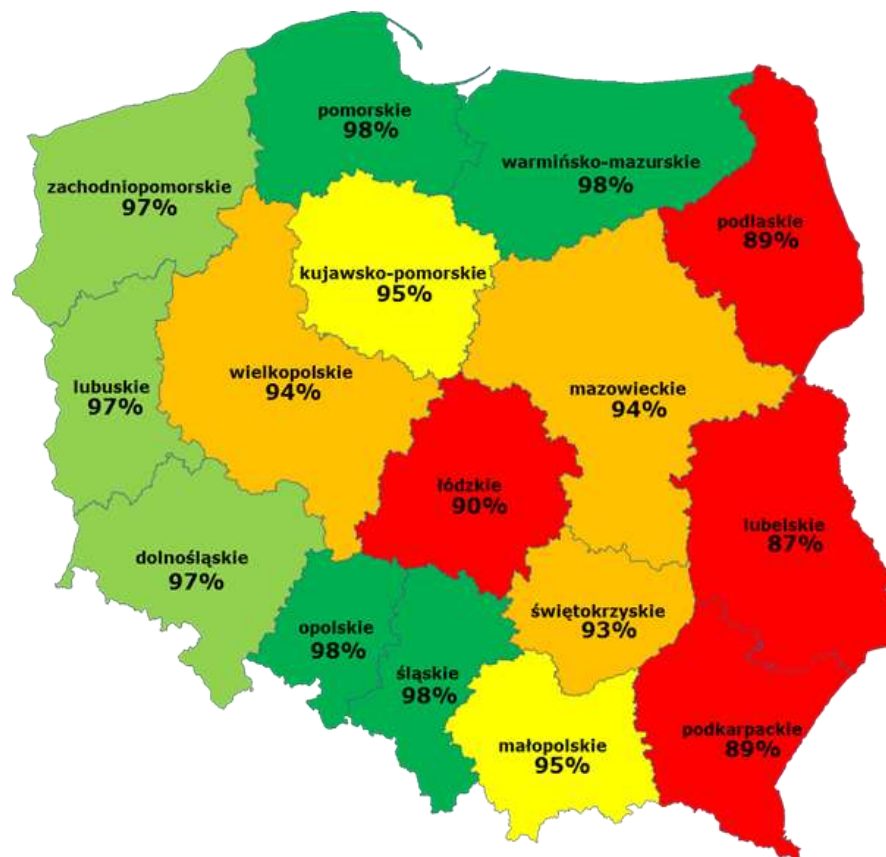


PASY - tendencje ogólne





Wskaźnik stosowania pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych w województwach

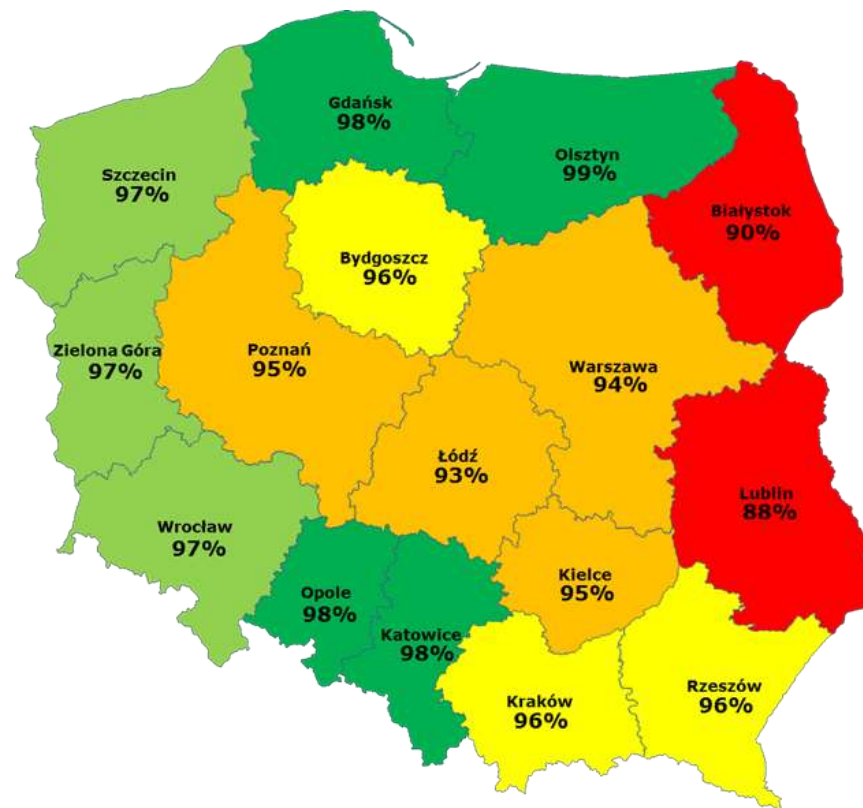


2015





Wskaźnik stosowania pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych w stolicach województw

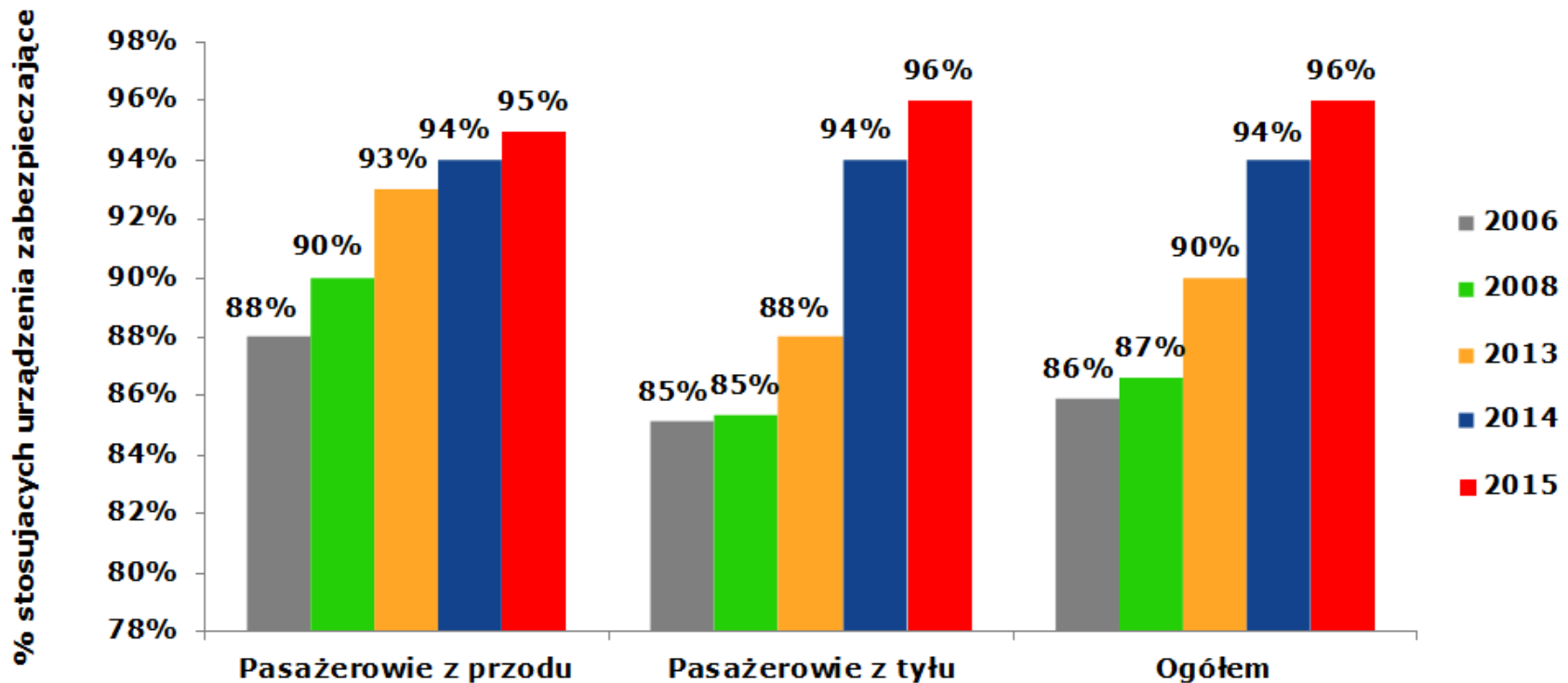


2015



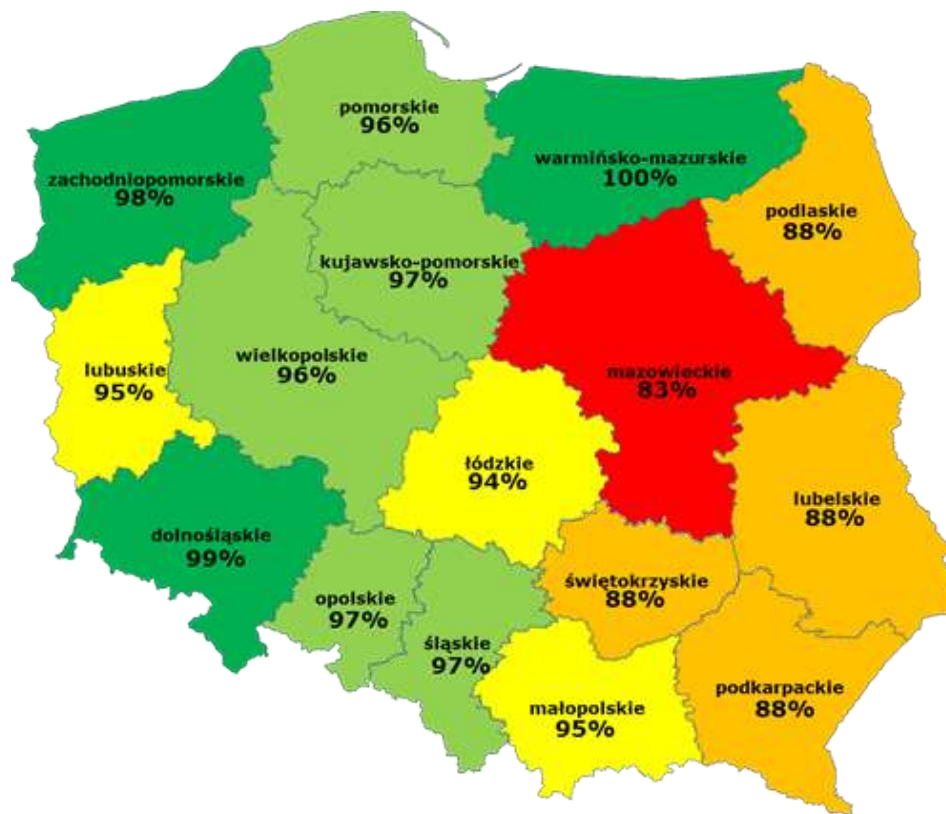


FOTELIKI - tendencje ogólne





Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach osobowych w województwach

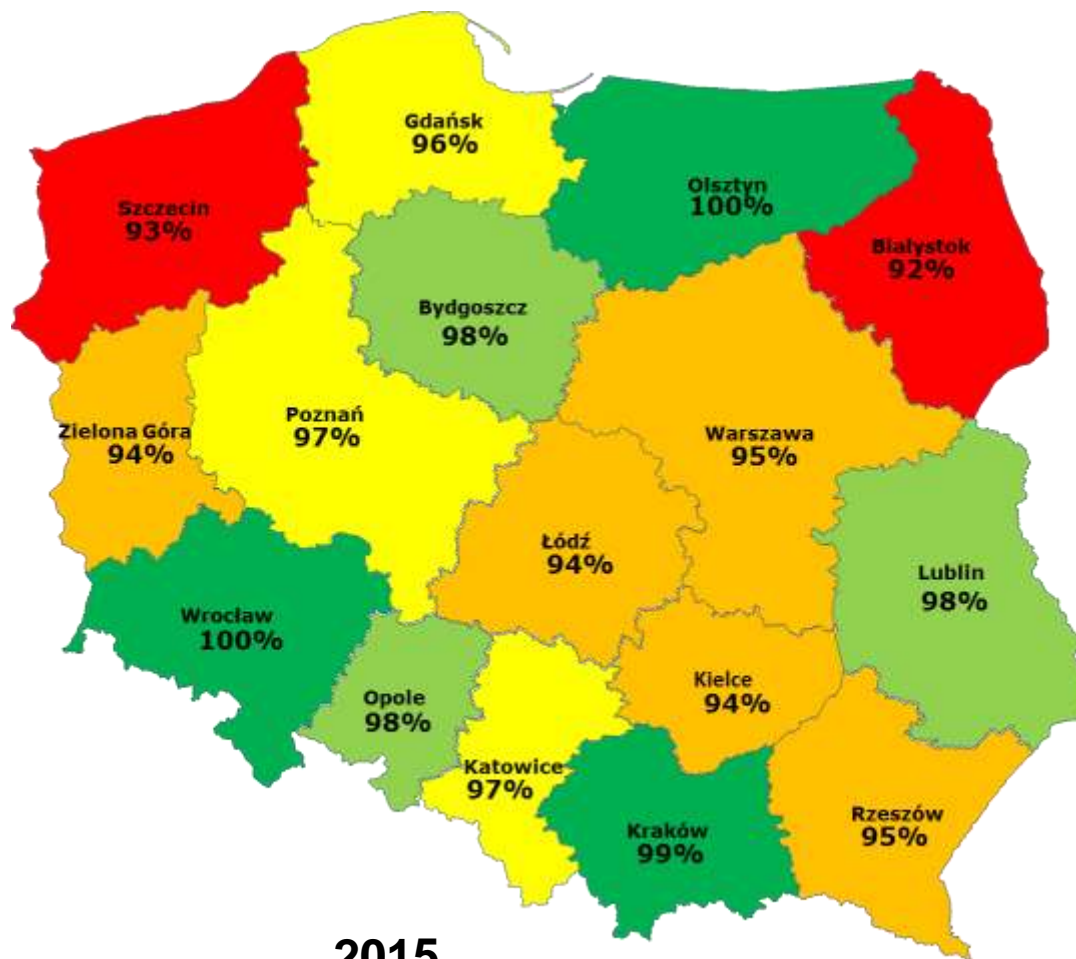


2015





Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach osobowych w stolicach województw



2015





FOTELIKI - tendencje ogólne

- Najczęściej w „fotelikach” przewożone są dzieci małe do 3 lat (95 – 99%), a najrzadziej dzieci starsze 8 – 12 lat (86 – 90%)
- Więcej dzieci przewożonych jest na tylnych siedzeniach (80 %)
- Najwięcej dzieci nieprawidłowo przewożonych jest na drogach powiatowych (10 %)
- Najwięcej dzieci prawidłowo przewożonych jest na autostradach (100 %)





PASY FOTELIKI PODSUMOWANIE

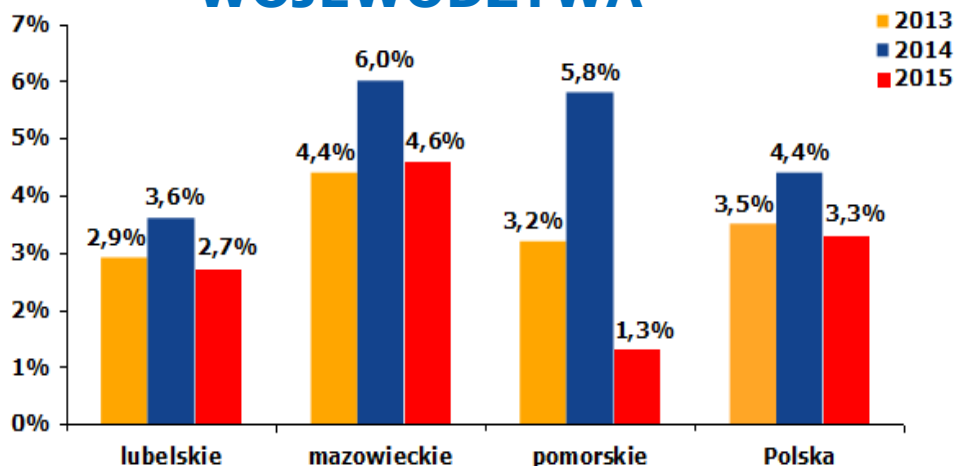
- Zmiany w zakresie stosowania pasów i urządzeń do przewożenia dzieci mogą wskazywać na skuteczność podejmowanych w ostatnich latach działań prewencyjnych w Polsce:
 - działania edukacyjne
 - intensyfikację nadzoru.
 - kampanie informacyjno-promocyjne
- Połączone wysiłki Krajowej Rady BRD, policji, placówek oświatowych, instytucji naukowych, organizacji pozarządowych czy mediów pozwoliły osiągnąć zadawalające rezultaty.
- Skuteczność podejmowanych działań wskazuje na potrzebę ich kontynuowania, szczególnie w zakresie:
 - kształtowania wśród dzieci i dorosłych poczucia, że stosowanie pasów i fotelików jest ważne, bez względu na długość i czas podróży i że są one skuteczne jeśli się je stosuje w sposób prawidłowy.
 - stosowania odpowiednich urządzeń również dla dzieci starszych.



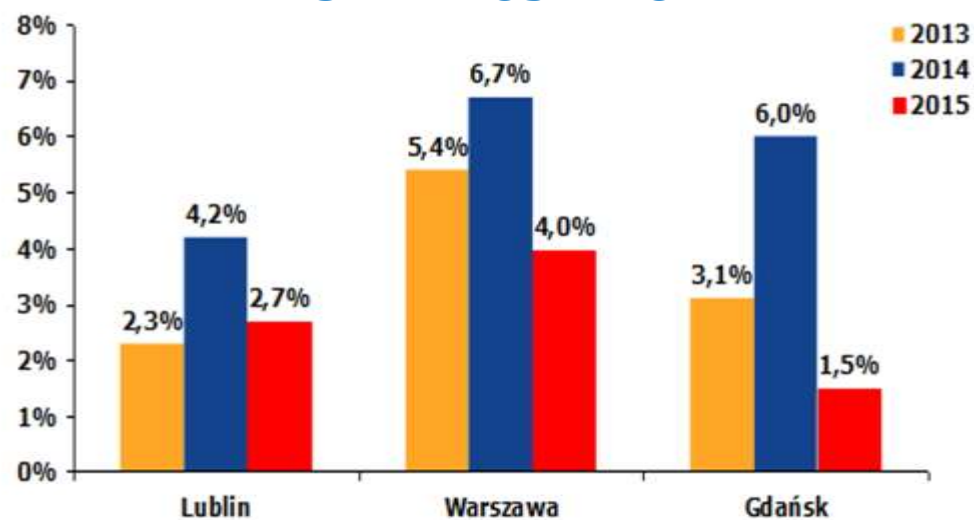


Telefony komórkowe tendencje ogólne

WOJEWÓDZTWA



MIASTA WOJEWÓDZKIE





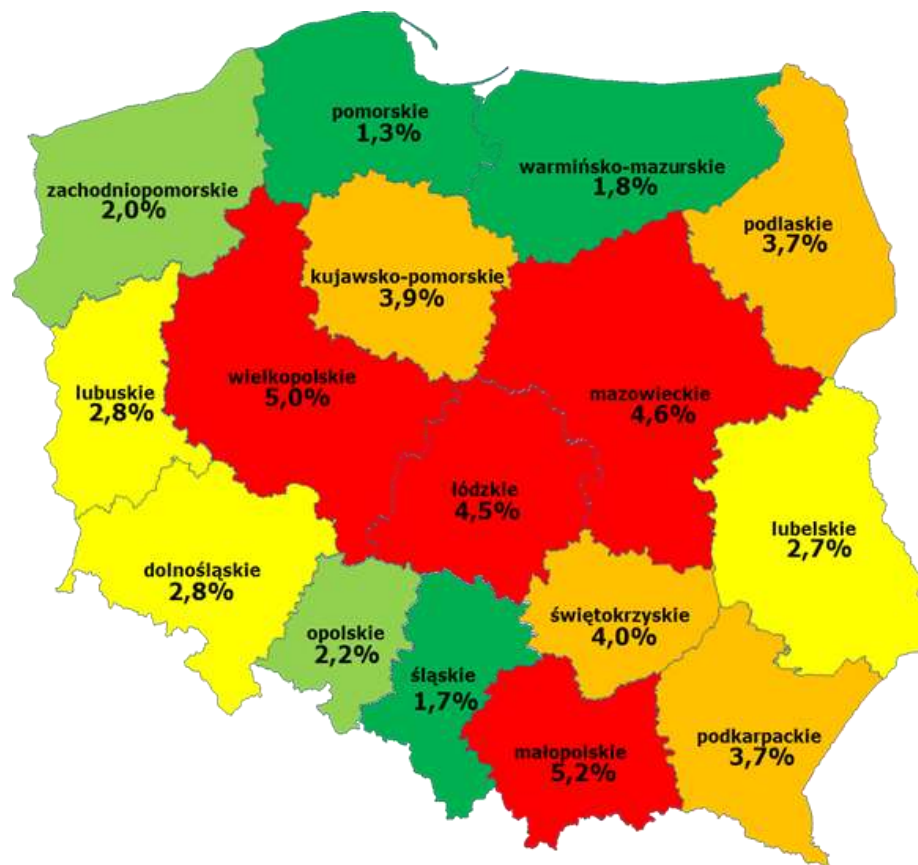
Telefony komórkowe - tendencje ogólne

- Częściej rozmawiają: kierowcy samochodów dostawczych i ciężarowych
- Częściej rozmawiają kobiety
- Częściej rozmawiają ludzie młodzi





Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami samochodowymi w województwach

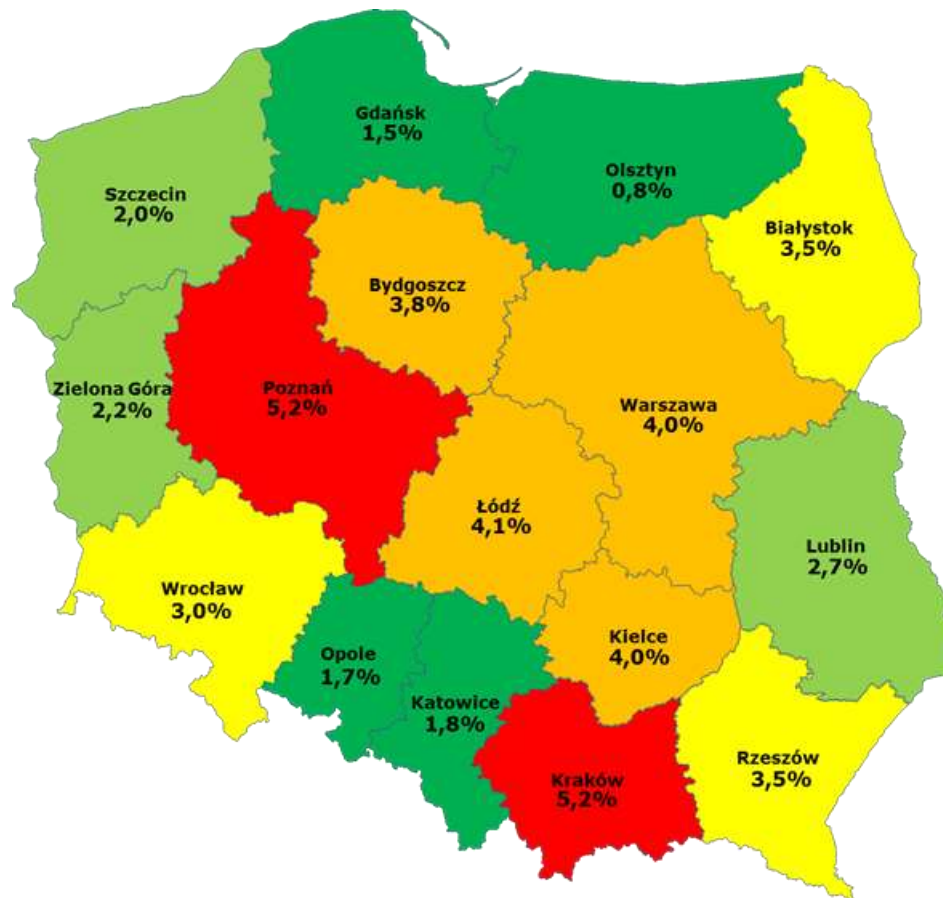


2015





Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami samochodowymi w stolicach województw



2015





TELEFONY KOMÓRKOWE PODSUMOWANIE

- Badania dotyczące **telefonów komórkowych** wskazują na konieczność podjęcia działań zaradczych, szczególnie w zakresie:
 - edukacji
 - nadzoru.
- Działania edukacyjne powinny mieć na celu uświadomienie, szczególnie ludziom młodym, zagrożeń jakie niesie używanie telefonów komórkowych i innych multimediiów podczas prowadzenia pojazdu.

Rozmowa przez

telefon i wysyłanie esemesów

korzystanie ze

smartfonów i tabletów,

zarówno przez pieszych jak i kierowców przyczyniają się do **zmniejszenia koncentracji i uwagi** oraz możliwości popełnienia błędów.





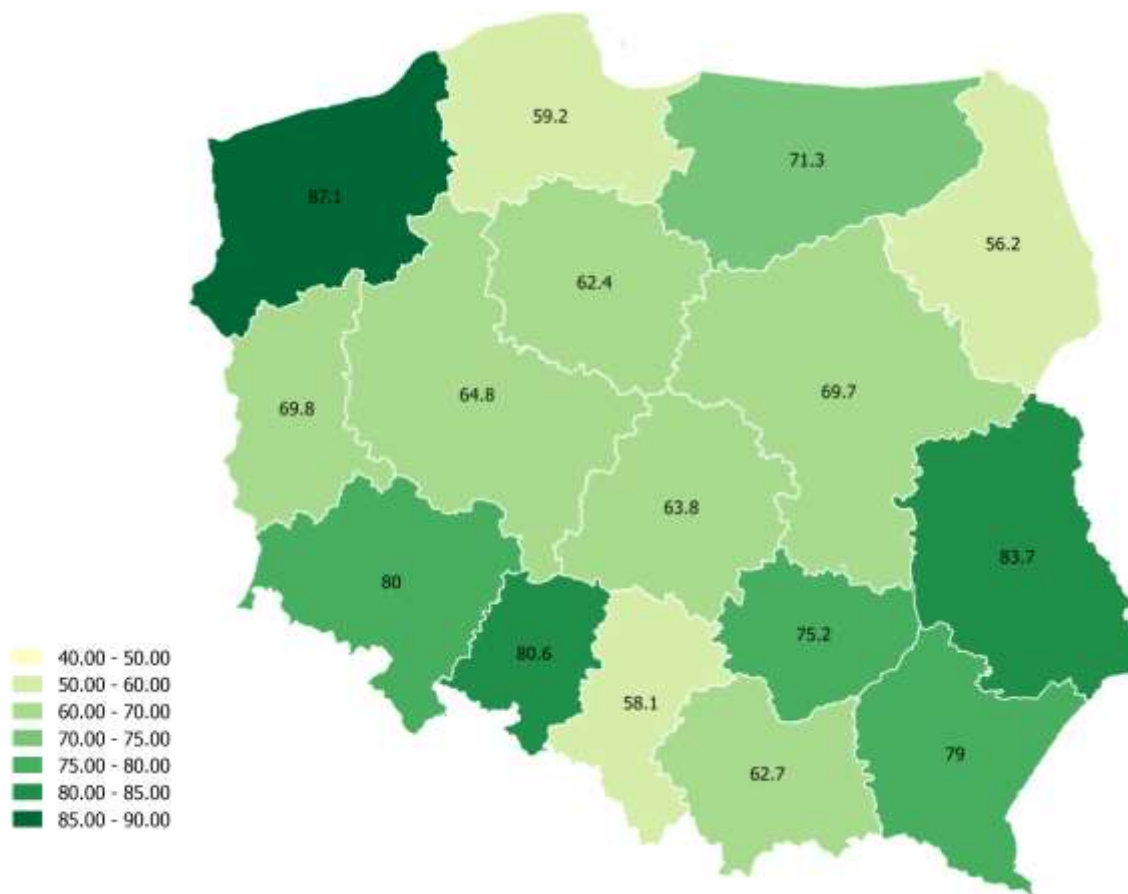
Pomiary prędkości wyniki 2014 - 2015

- Dane rejestrowane w trybie pojazd za pojazdem
- Zbadano 1 800 000 pojazdów





Przekraczanie dopuszczalnej prędkości

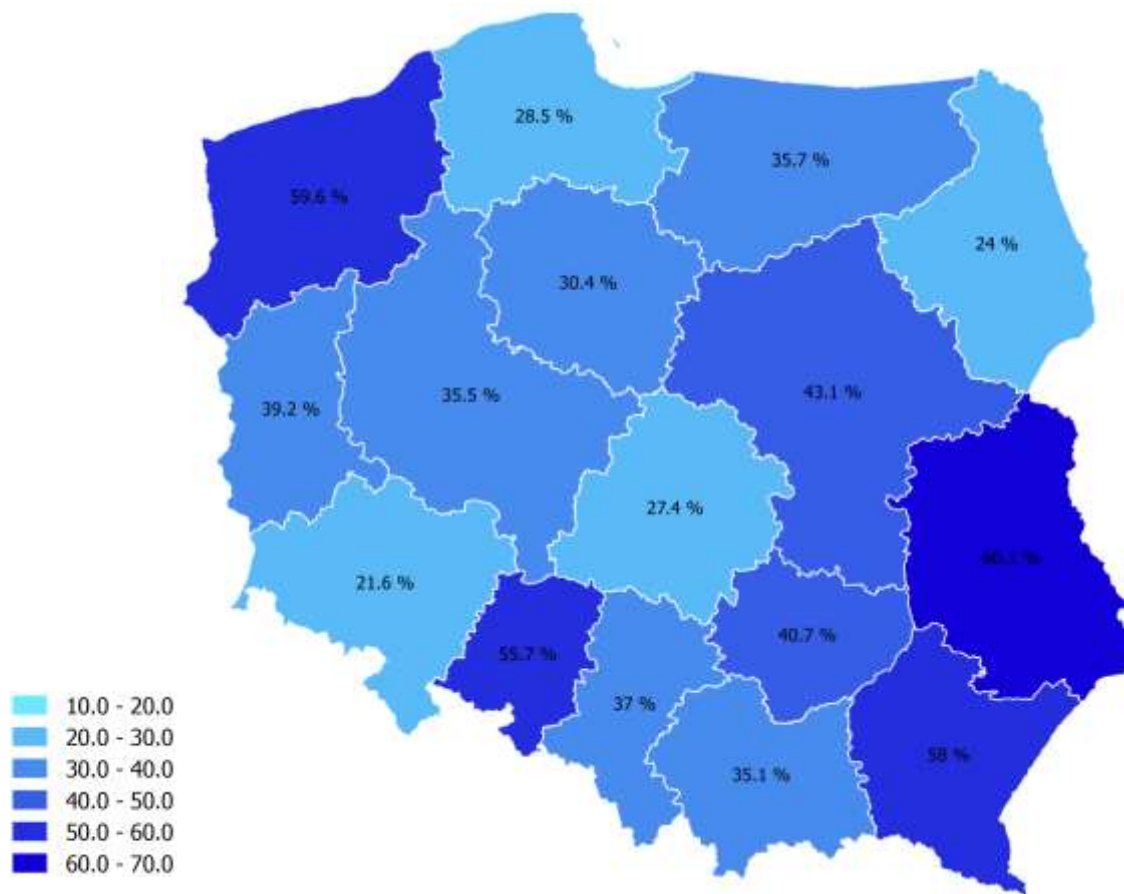


2015





Przekraczanie dopuszczalnej prędkości o ponad 10 km/h

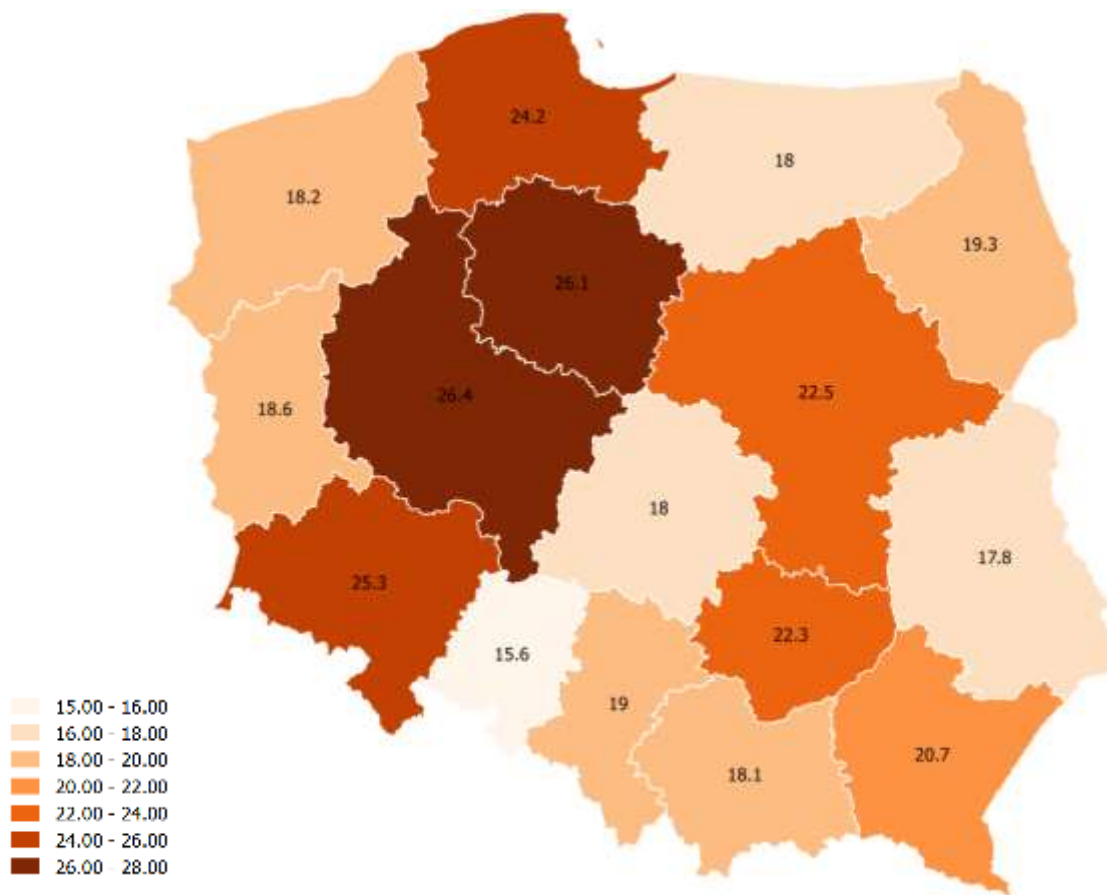


2015





Odstępy niebezpieczne

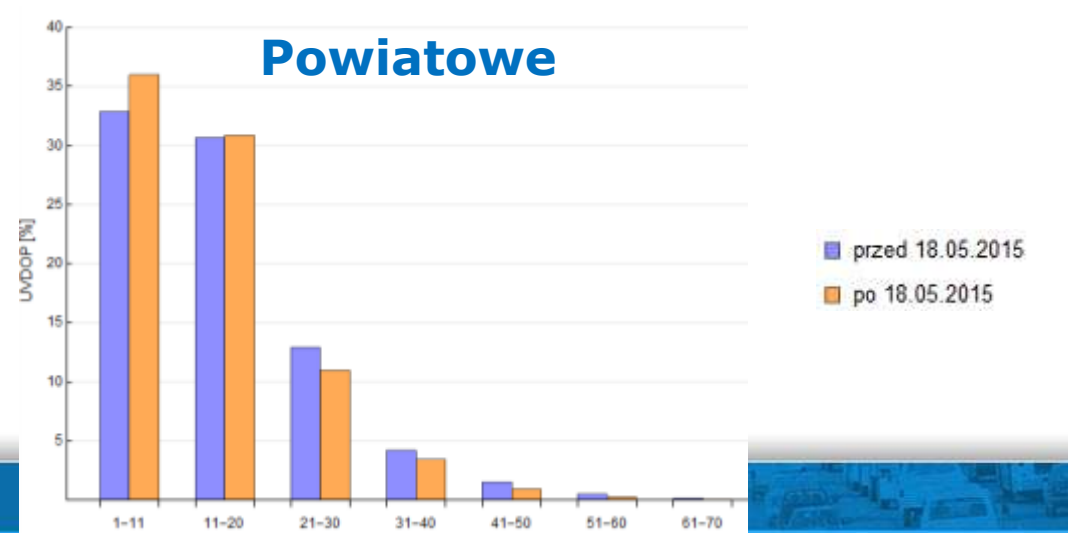
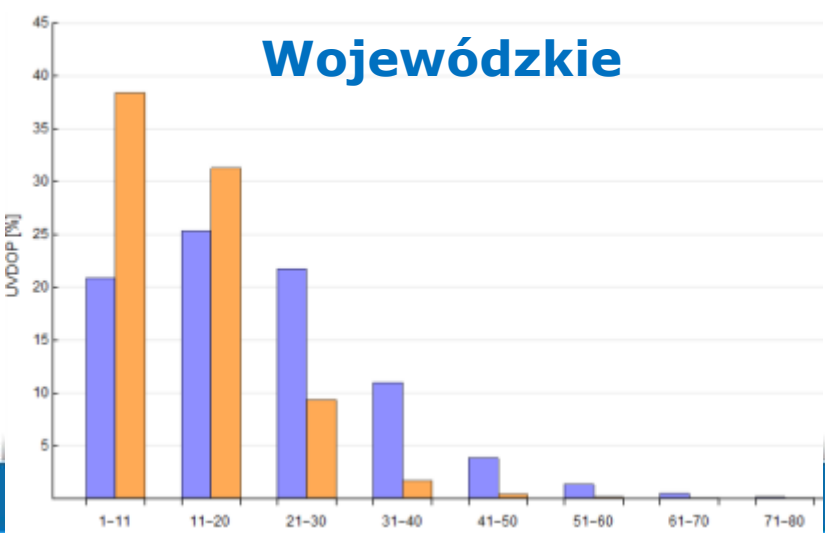
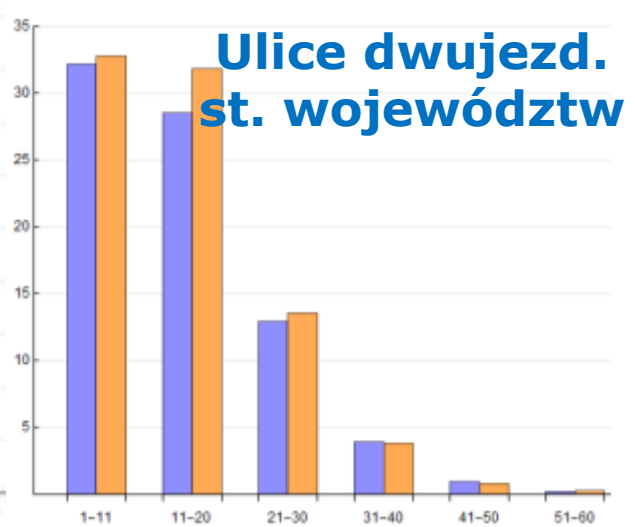
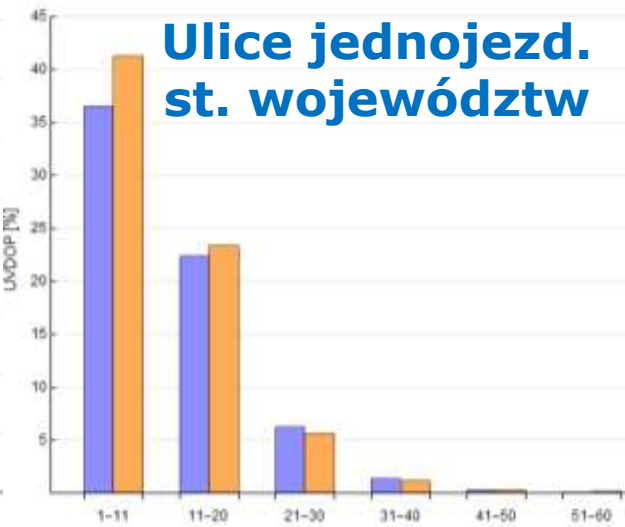
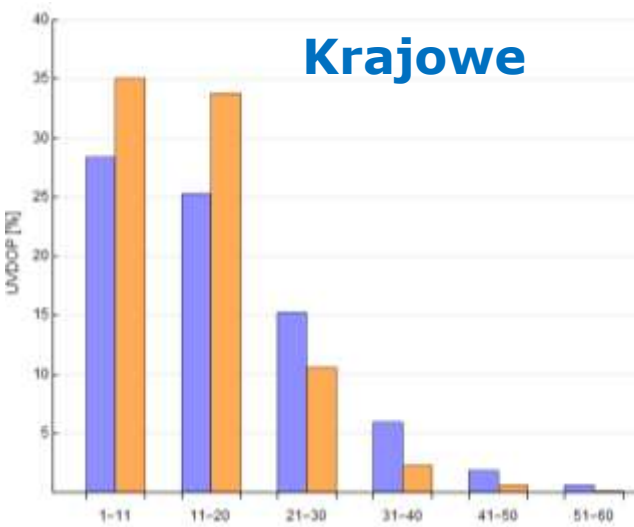


2015





Przekraczanie dopuszczalnej prędkości przed/po 18.05.2015



■ przed 18.05.2015
■ po 18.05.2015

BADANIE PRĘDKOŚCI

- Kwiecień 2016
- Styczeń 2017
- Maj 2017
- Sierpień 2017



Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

1 stycznia 2016 roku około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe, **PRZESTAŁA DZIAŁAĆ!**

Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęło próbę sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na zachowania kierowców.

Przeprowadzono wrywkowe badania prędkości w kilku miejscach, w których funkcjonowały fotoradary Straży Miejskich.

WYNIKI BADAŃ w 5 punktach w 2016 roku

Pomiary wykonano w kwietniu w trybie ciągłym, w każdym punkcie przez 24 godziny



Zbadano 228 168 pojazdów

W ciągu doby:

- dopuszczalną prędkość przekroczyło 165 777 (73%) kierowców
- dopuszczalną prędkość o +10 km/h przekroczyło 102 700 (45%) kierowców

W okresie pracy fotoradarów Straży Miejskiej w miejscach tych ujawniano średnio 218 przypadków dziennie



W styczniu 2017 roku przeprowadzono badania w 5 miejscach, przy zastłoniętych fotoradarach PRZED ich ponownym uruchomieniem

W maju 2017 roku przeprowadzono badania w 5 miejscach PO ich ponownym uruchomieniu.

ZBADANO około 500 000 POJAZDÓW

Warszawa Al. Niepodległości GUS (50/50 km/h)

punkt: **14101_1** rodzaj: 3+3 dev: 115

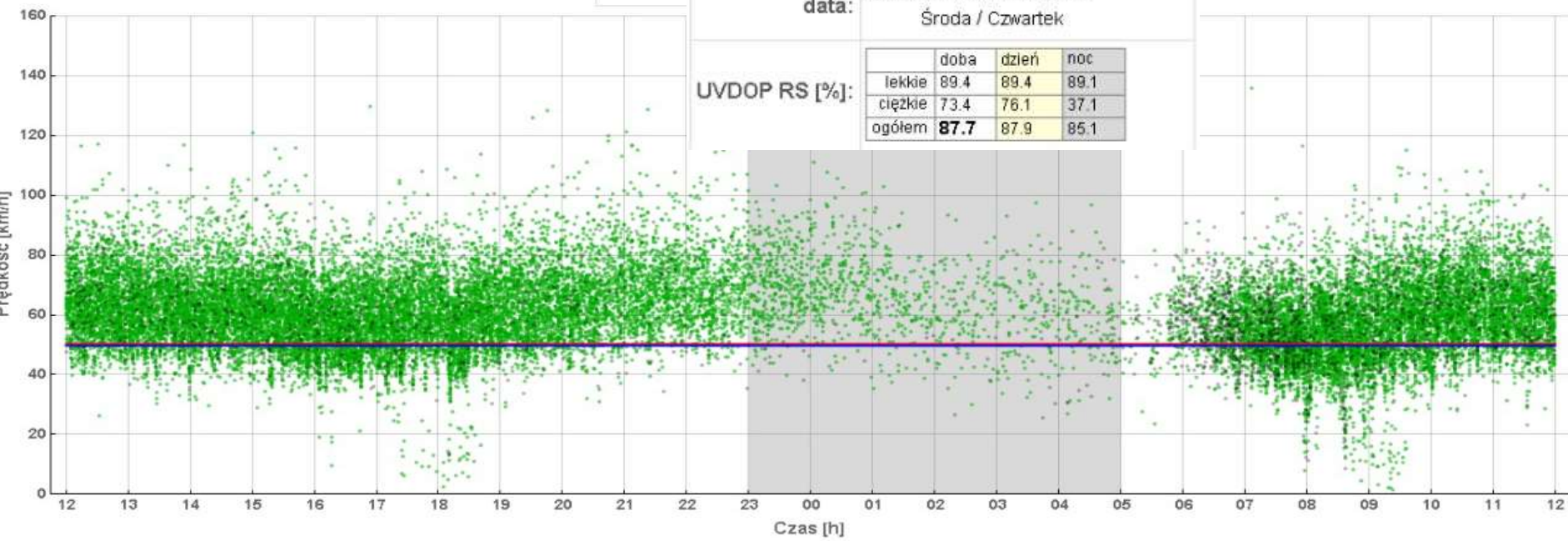
natężenie: **30 631** (UL: 91,7%, UC: 8,3%)

U_{sw} : 30,5%

data: 2017-01-11 / 2017-01-12
Środa / Czwartek

UVDOP RS [%]:

	doba	dzień	noc
lekkie	89.4	89.4	89.1
ciężkie	73.4	76.1	37.1
ogółem	87.7	87.9	85.1



- lekkie
- ciężkie
- limit prędkości lekkie
- limit prędkości ciężkie



PRĘDKOŚĆ PODSUMOWANIE

- Badania prędkości potwierdziły wpływ nadzoru na zachowania kierowców.
- Należy kontynuować i rozszerzać stosowanie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie fotoradarów czy odcinkowego pomiaru prędkości.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Maria Dąbrowska-Loranc
Maria.dabrowska-loranc@its.waw.pl

Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS