

System monitorowania naruszeń – poligon dla laboratorium

dr inż. Ewa Wolniewicz-Warska

Deputyczne, 17 marca 2023

Interesariusze

1. Urząd Miasta St. Warszawy – Zarząd Dróg Miejskich



2. Politechnika Warszawska – Wydział Transportu



3. Klaster ITS



Przedmiot projektu

1. Miejsce: strefa ograniczonego ruchu – południowy odcinek ul. Nowy Świat w Warszawie
2. Cele:
 - a) Analiza zachowań kierowców
 - b) Identyfikacja skali naruszeń w strefie objętej zakazem ruchu
 - c) Analiza struktury rodzajowej ruchu w strefie
 - d) Analiza czasowa ruchu w strefie
 - e) Analiza skuteczności metody automatycznej versus kontrola tradycyjna



IT dla stref na świecie i w Europie

- a) Rejestracja pojazdów uprawnionych, zarządzanie uprawnieniami i ew. personalizacja wydanych zezwoleń
- b) Automatyczna kontrola i skuteczna identyfikacja naruszeń (dwa etapy: (1) automatyczna weryfikacja uprawnień lub ich braku, (2) automatyczne nakładanie kary w przypadku naruszenia)
- c) Automatyczny pobór opłaty za wjazd do SCT,
- d) Dodatkowy benefit – pozyskiwanie bogatych danych o ruchu, stanowiących doskonałą bazę do planowania dla miast, a także pozwalających przy wykorzystaniu dodatkowych narzędzi na szybkie i efektywne reagowanie na wykryte sytuacje

Europa – przykłady

- Dania: Kopenhaga, Odense, Arhus, Aalborg;
- Wielka Brytania: Londyn, Manchester, Leeds, Newcastle, Bristol, Birmigham;
- Belgia: Bruksela, Antwerpia, Ghent;
- Holandia: Amsterdam, Arnhem, Breda, Delft, Haga, Eindhoven, Haarlem, Leiden, Maastricht, Rijsijk, Rotterdam, Heregenbosch, Tilburg, Utrecht;
- Włochy: Rzym, Bolzano, Bressanone, Pordenone, Mediolan, Palermo i około 100 innych;
- Norwegia: Oslo, Bergen, Kristiansand;
- Hiszpania: Barcelona.

Kontrola

Przestrzeganie każdego ograniczenia drogowego zależy od tego, na ile skuteczna jest kontrola.

Zaangażowanie interesariuszy

Urząd Miasta St. Warszawy – Zarząd Dróg Miejskich

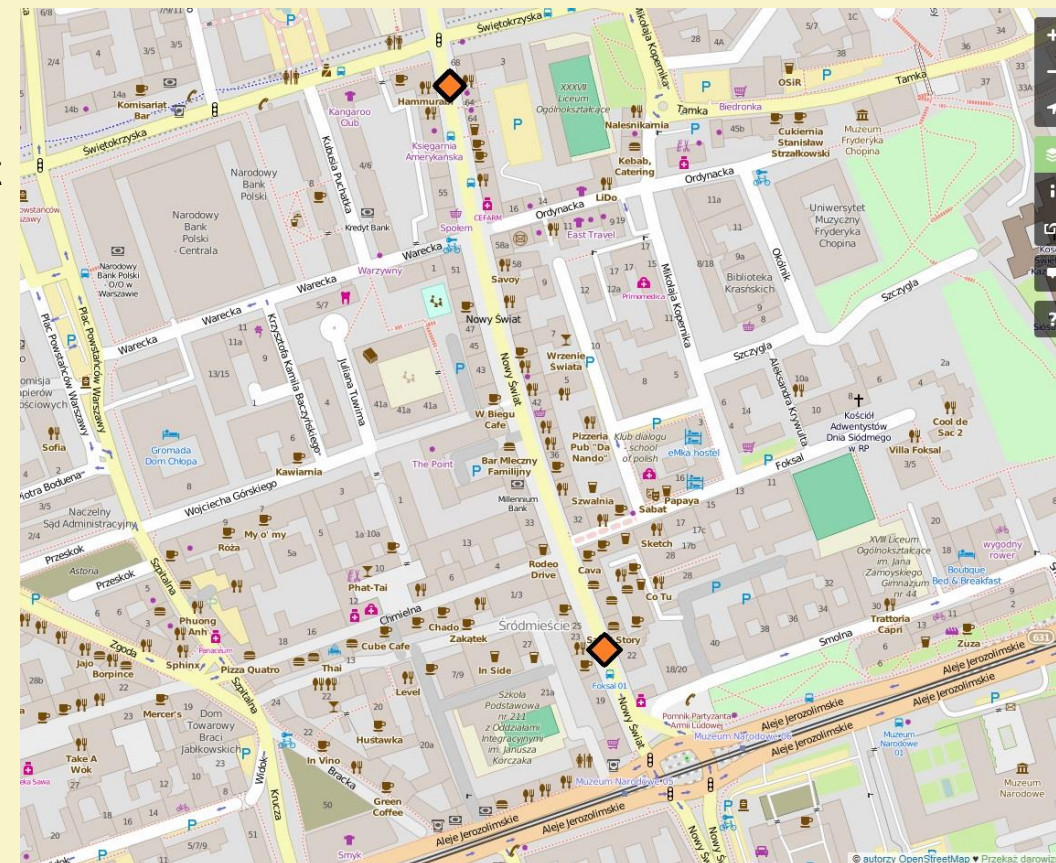
- Zaangażowanie działu technicznego
- Współudział w uzgodnieniach z konserwatorem zabytków
- Współudział w analizie porównawczej w stosunku do tzw. białych list

Politechnika Warszawska – Wydział Transportu

- Opracowanie metodologii badań
- Kontrolne zliczanie pojazdów
- Współudział w opracowaniu wyników

Klaster ITS

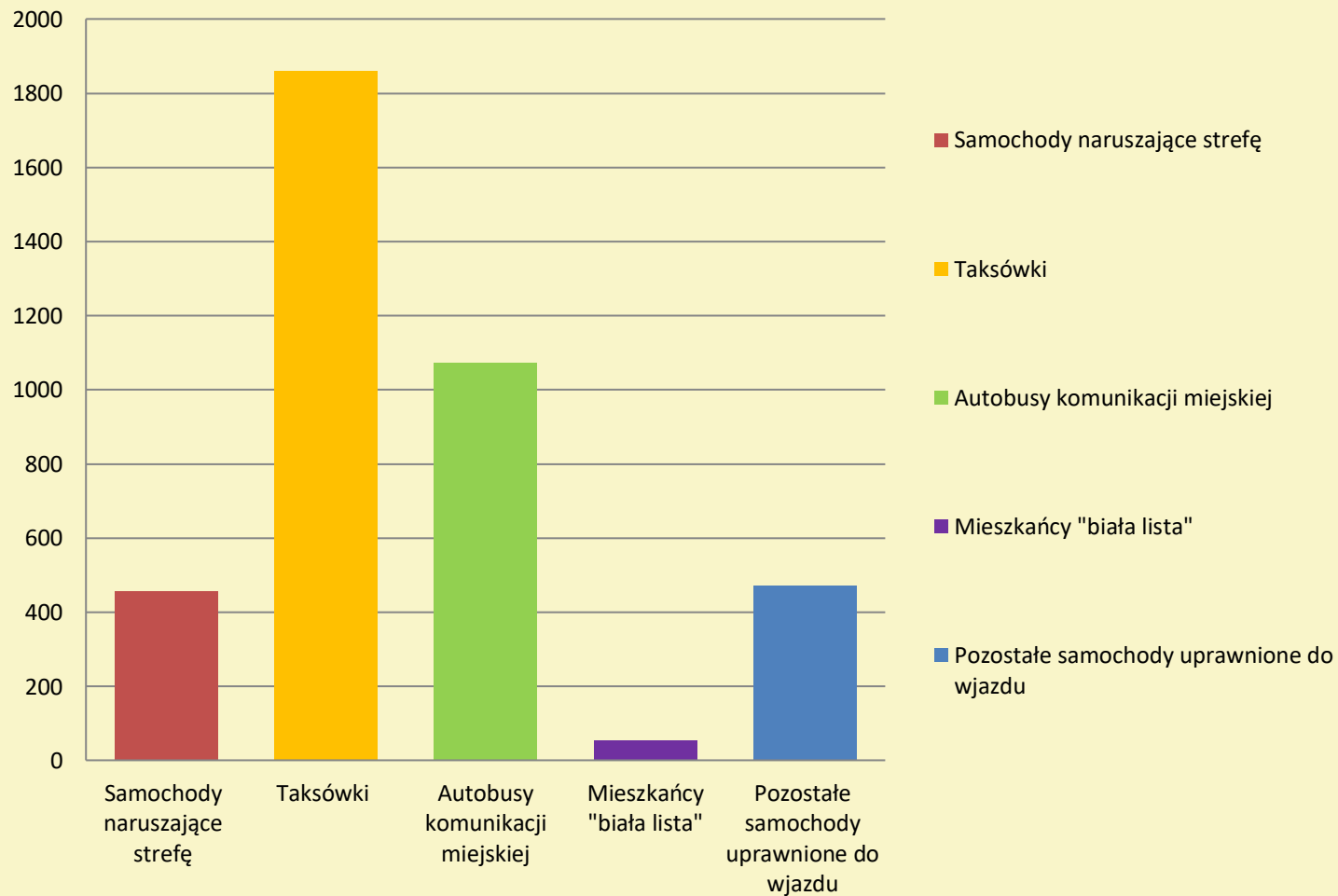
- Udostępnienie sprzętu
- Udostępnienie systemu
- Montaż, kalibracja i serwis zestawów bramowych



Pilotaż warszawski – główne wnioski

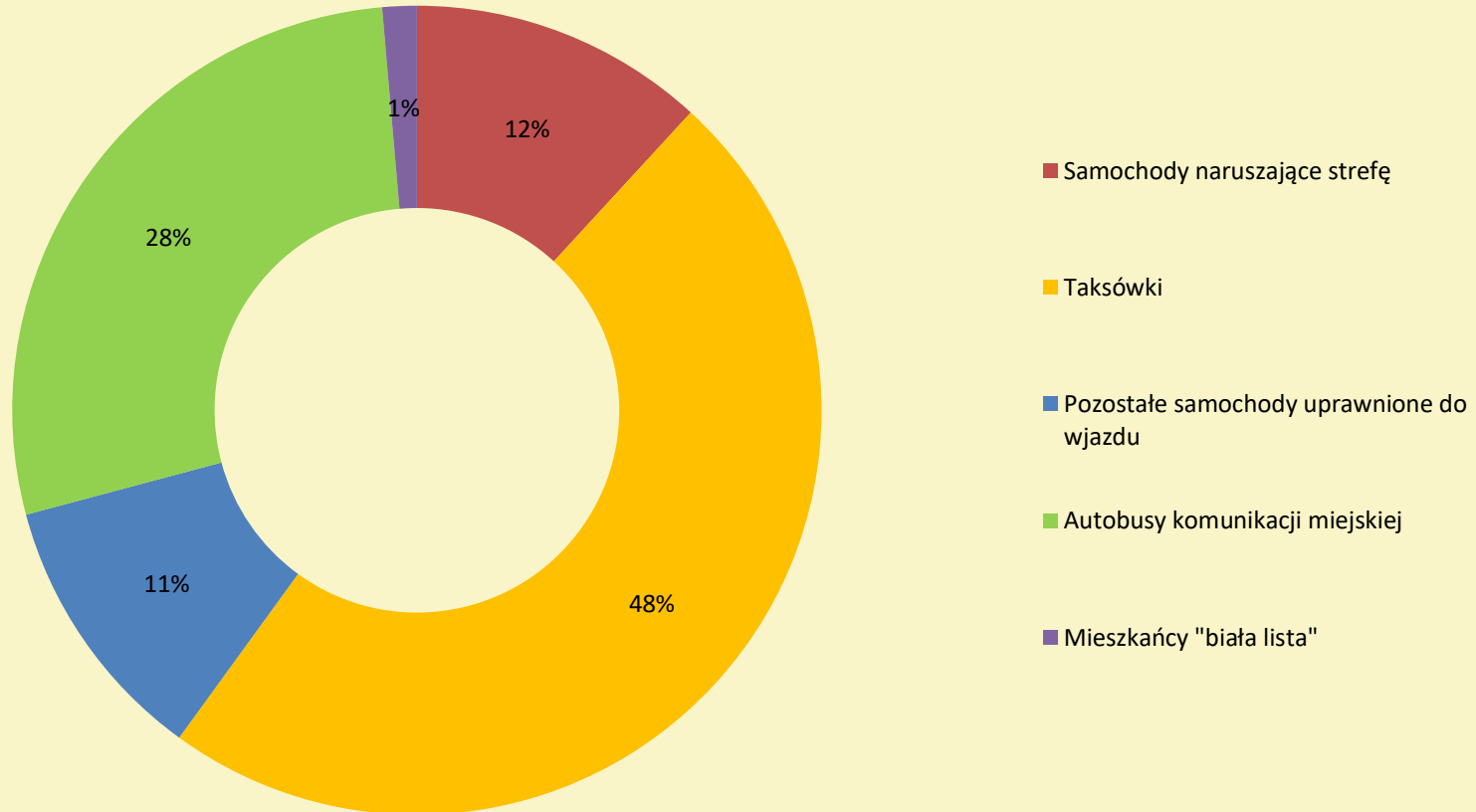
- Skala naruszeń na podstawie danych z pilotażu: **167 000 rocznie**
- Liczba wystawionych mandatów przez Straż Miejską: **134**
- Jest to 0,08% faktycznych naruszeń – czyli **mniej niż 1 promil!**

Rodzaje i liczba pojazdów poruszających się po ulicy Nowy Świat

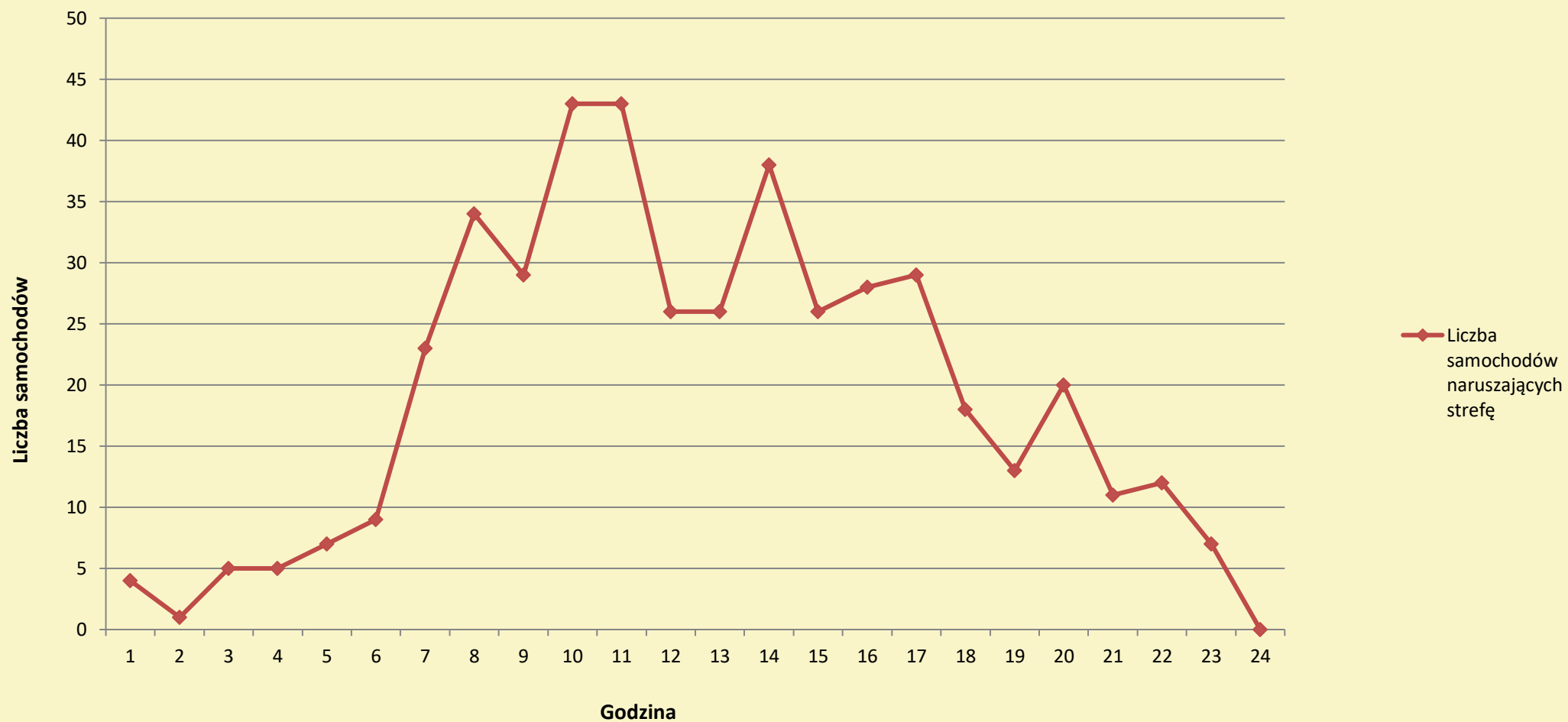


- ❖ 457 pojazdów naruszyło strefę
- ❖ 1860 pojazdów to taksówki
- ❖ 1073 pojazdów to autobusy
- ❖ 53 pojazdy to mieszkańcy na „białej liście”
- ❖ 419 pojazdów to Pozostałe samochody uprawnione do wjazdu

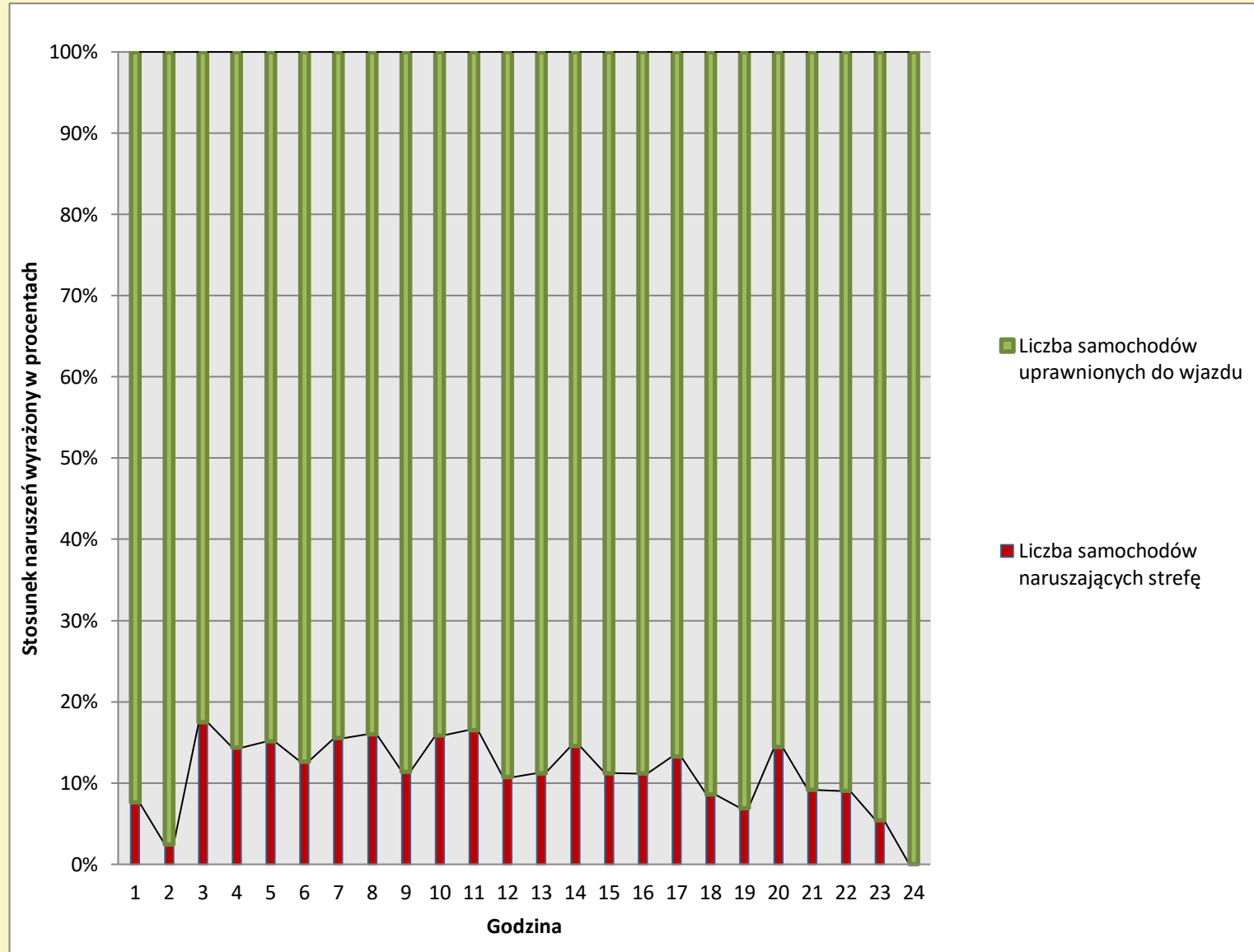
Struktura samochodów poruszających się po ulicy Nowy Świat



Liczba samochodów naruszających zakaz w poszczególnych godzinach



Stosunek liczby samochodów naruszających zakaz w poszczególnych godzinach



Prawo o ruchu drogowym

Obecne brzmienie art. 129b.1:

Art. 129b. 1. Kontrola ruchu drogowego w gminach lub miastach, które utworzyły straż gminną (miejską) może być wykonywana przez strażników gminnych (miejskich).

2. Strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:

1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym”

Nowelizacją ustawy od 1 stycznia 2016 r. wykreślono:

~~b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego;~~

PRD

Czyli obecnie **nie jest możliwe** stosowanie przez straże miejskie automatycznej kontroli następujących naruszeń:

- ☐ Przekraczanie dopuszczalnej prędkości,
- ☐ Niestosowanie się do sygnałów świetlnych
- ☐ Niestosowanie się do zakazu ruchu B-1
- ☐ Niestosowanie się do zakazu wjazdu B-2
- ☐ Niestosowanie się do zakazu ruchu po bus-pasie
- ☐ Niestosowanie się do ograniczeń ruchu z uwagi na DMC B-5
- ☐ Przeciążenie pojazdu
- ☐ Inne ...

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Obecne brzmienie art. 39 od p. 5:

5. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić wjazd do strefy, w godzinach 9-17 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia strefy, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 2 oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty.

6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, stanowi dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby:

- 1) oznakowania strefy czystego transportu;*
- 2) zakupu autobusów zeroemisyjnych;*
- 3) zakupu tramwajów;*
- 4) zakupu innych środków transportu zbiorowego;*
- 5) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1;*
- 6) finansowania programów wsparcia zakupu rowerów w rozumieniu art. 2 pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wyposażonych w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.*

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, cd.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, nie może być wyższa niż:

1) 2,50 zł za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej;

2) 500 zł w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc.

8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

9. Pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 1, oraz korzystające z wyłączeń na podstawie ust. 4, uprawnione do wjazdu do strefy czystego transportu, oznacza się nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu.

Efekt UEiPA

Tak restrykcyjne ograniczenie przeznaczenia środków z opłaty za wjazd do strefy czystego transportu **nie pozwala samorządowi na przeznaczenie tychże środków na utworzenie automatycznego systemu** pobierania opłat za wjazd.

Postulowane zmiany do UEiPA

Konieczna jest zmiana zapisów w art. 39 p. 7 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych poprzez usunięcie:

- określenia ustawowego ograniczenia kwot opłat**
- narzucenia kwantowania godzinnego czasu (zmiana na dzienne kwantowanie).**

Konieczne jest usunięcie zapisów w art. 39 p. 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych narzucającego maksymalnie 3-letni okres działania strefy, jak i narzucającego godziny obowiązywania regulacji.

Postulowane zmiany do UEiPA cd.

Wjazd samochodem spalinowym do takiej strefy **będzie możliwy na podstawie wydawanej przez samorząd naklejki, której wzór właśnie określiło Ministerstwo Klimatu i Środowiska**. Rozporządzenie w tej sprawie zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw 19 kwietnia, a zacznie obowiązywać 14 dni później, czyli **4 maja 2022 r.**

Postulowana zmiana: zastąpienie naklejki na szybę identyfikacją wirtualną.

Dziękuję bardzo!

dr inż. Ewa Wolniewicz-Warska