

Dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów



[1]

Azyle, wypustki ochronne dla niewidomych, poprawa oznakowania, bariery ochronne, wyniesione przejścia i wiele innych rozwiązań - miasto zakończyło prace nad programem poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów. Dzięki proponowanym w nim rozwiązaniom liczba niebezpiecznych zdarzeń powinna się znacząco zmniejszyć.

W województwie kujawsko-pomorskim wypadki z udziałem pieszych stanowiły **29,0 %** ogólnej liczby wszystkich zdarzeń. Średnia krajowa to 26%. Do większości dochodzi przez nieostrożne wejście na jezdnię, jej przekraczanie w miejscu niedozwolonym, wejście na jezdnię zza pojazdu lub innej przeszkody, a także przy czerwonym świetle, chodzenie nieprawidłową stroną drogi, stanie lub leżenie na jezdni.

Z danych raportowych Dziennika Gazety Prawnej z 2015 r w Toruniu wydarzyły się **43** wypadki drogowe (**2,1/10 tys** mieszkańców), co daje miastu czołową pozycję w rankingu analizowanych miast wojewódzkich lub będących siedzibą sejmiku wojewódzkiego w Polsce. Do 9 wypadków doszło z udziałem rowerzystów, a w 24 uczestniczyli piesi. W tym roku, od stycznia do końca sierpnia. W wypadkach uczestniczyło 15 rowerzystów i tylu samo pieszych.

W granicach administracyjnych miasta Torunia znajduje się **476,51 km** dróg publicznych, w tym:

- 40,885 km dróg krajowych;
- 22,432 km dróg wojewódzkich;
- 79,339 km dróg powiatowych;
- 333,85 km dróg gminnych; na których zlokalizowanych jest **1500** przejść dla pieszych i **716** przejazdów rowerowych

W myśl hasła zawartego w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu drogowego 2013-2020 „OSIĄGNIJMY WIZJĘ ZERO”, Wydział Gospodarki Komunalnej przystąpił w styczniu br. do przygotowania programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów w Toruniu. Jego celem jest ochrona życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego, z założeniem ograniczenia, a docelowo wyeliminowania wypadków komunikacyjnych z ofiarami śmiertelnymi z udziałem pieszych i rowerzystów, wypracowanie ogólnych oraz indywidualnych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów, a także przygotowanie wytycznych do wykorzystania w dokumentacjach projektowych.

Program powstał na podstawie wytycznych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; Podręcznik Ochrona pieszych, na bazie obserwacji pracowników Referatu Nadzoru Drogowego i Zarządzania Ruchem na Drogach i funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Toruniu, zaleceń zawartych w podręczniku „Przepis na ulicę” oraz doświadczeń i obserwacji członków Komisji ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego.



Podstawę programu stanowiła ilość zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów. Analizowano wszystkie przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, na których wystąpiły zdarzenia drogowe z pieszymi i rowerzystami w latach 2013-2015. W tym celu przygotowano wzór karty oceny bezpieczeństwa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

Przeprowadzono analizę ze szczególnym uwzględnieniem **140** lokalizacji przejść dla pieszych na **69** drogach, w tym na:

- 34 lokalizacji - 16 drogach krajowych ;
- 14 lokalizacji- 4 drogach wojewódzkich;
- 67 lokalizacji- 30 drogach powiatowych;
- 25 lokalizacji- 19 drogach gminnych.

W drugiej części przeanalizowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów w wybranych lokalizacjach gdzie wypracowano indywidualną propozycję poprawy bezpieczeństwa.

Dla pozostałych lokalizacji przyjęto standardy poprawy bezpieczeństwa.

Kolejnym kryterium były:

- **spostrzeżenia i obserwacje** członków Komisji ds. Bezpieczeństwa Organizacji Ruchu Drogowego
- **zgłoszenia mieszkańców oraz artykuły prasowe** dotyczące nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych - analizowane na bieżąco oraz na posiedzeniach komisji. Wyniki analizy przekształciły się w dwie grupy działań uwzględniające standardy i rozwiązania indywidualne.

Na tej podstawie wypracowano określone standardy: **standard ogólny** – stosowany dla wszystkich dróg bez podziału na kategorie oraz w rejonie placówek oświatowych, szpitali i przychodni, **standard dla dróg krajowych i wojewódzkich**, **standard dla dróg powiatowych** i **standard dla dróg gminnych**.

Rozwiązania dla standardu ogólnego to:

- Malowanie oznakowania poziomego grubowarstwowego farbą koloru czerwonego na przejazdach dla rowerzystów oraz znaków P-11 „Przejazd dla rowerzystów”
- Malowanie przed przejściami dla pieszych, w rejonach szkół, farbą koloru białego odbłaskowych piktogramów znaków ostrzegawczych A-17 „Dzieci”
- W rejonach szkół montaż barier ochronnych, w miejscach gdzie pozwalają na to warunki techniczne
- Stosowanie na przejściach dla pieszych płytek z wypustkami dla osób niewidomych i niedowidzących sygnalizujących zbliżanie się do linii przejścia przez jezdnię lub torowisko tramwajowe
- Umieszczanie na przejściach dla pieszych wysp azylu, w miejscach gdzie pozwalają na to warunki techniczne, w celu rozdzielenia drogi pieszego przekraczającego jezdnię na dwie części, przy czym każda z części obejmuje przecięcie jednej relacji ruchu pojazdów
- Uzupełnienie oznakowania poziomego P-10 „Przejście dla pieszych” i pionowego D-6 „Przejście dla pieszych” na przejściach przez torowiska tramwajowe
- Likwidacja wszystkich przejazdów rowerowych przez torowiska tramwajowe
- Bieżące utrzymanie istniejącego oznakowania poziomego i pionowego według harmonogramu przewidującego w pierwszej kolejności odnawianie oznakowania na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych dróg krajowych i wojewódzkich, a następnie na drogach powiatowych i gminnych
- Poprawa widoczności oznakowania pionowego i sygnalizacji świetlnej poprzez bieżącą pielęgnację zieleni w pasach drogowych
- Systematyczne doświetlanie przejść dla pieszych w technologii LED (*Program doświetlania przejść dla pieszych stanowi odrębne opracowanie*)



Standard dla dróg krajowych i wojewódzkich:

- Malowanie oznakowania poziomego grubowarstwowego P-10 „Przejście dla pieszych” farbą koloru biało-czerwonego
- Montaż aktywnego oznakowania pionowego D-6 „Przejście dla pieszych” w miejscach gdzie nie występuje sygnalizacja świetlna
- Stosowanie punktowych elementów odblaskowych lub aktywnych tzw. „kocie oczka” na przejściach dla pieszych
- Malowanie na jezdniach farbą koloru białego piktogramów znaków drogowych: A-16 „Przejście dla pieszych”, A-24 „Rowerzyści”, B-33 „Ograniczenie prędkości” w wybranych lokalizacjach
- Budowa sygnalizacji świetlnych wraz z ich koordynacją do sygnalizacji już istniejącej w wybranych lokalizacjach



Standard dla dróg powiatowych odpowiada standardowi dla dróg wojewódzkich i krajowych ze wskazaniem lokalizacji przejść dla pieszych w miejscach, gdzie nie występuje sygnalizacja świetlna.

Standard dla dróg gminnych:

- Stosowanie progów wyspowych lub progów liniowych przed przejściem dla pieszych w wybranych lokalizacjach, w celu zmniejszenia prędkości pojazdów w jego obszarze, do stosowania na zrealizowanych inwestycjach
- Budowa wyniesionych przejść dla pieszych lub skrzyżowań z wyniesioną powierzchnią w wybranych lokalizacjach, w celu uspokojenia ruchu pojazdów, a także wzrostu udziału kierowców ustępujących pierwszeństwa pieszym na przejściu, jak i skrócenia czasu oczekiwania pieszych na przejście przez jezdnię (Rys. 2) do uwzględnienia na nowo projektowanych drogach
- Malowanie na jezdni farbą koloru białego piktogramów znaków drogowych: A-16 „Przejście dla pieszych”, A-24 „Rowerzyści”, B-33 „Ograniczenie prędkości” w wybranych lokalizacjach
- Wprowadzanie stref ograniczonej prędkości i stref zamieszkania dla obsługi zwartej zabudowy mieszkaniowej



Podsumowanie szczegółowych rozwiązań, w których należy wykonać:

- Sygnalizację świetlną - 26
- Budowę wyspy azylu dla pieszych - 21
- likwidację przejść dla pieszych - 6
- likwidację przejazdów rowerowych - 4
- wyznaczenie miejsc przejścia dla pieszych - 3
- wyznaczenie przejazdu rowerowego - 3
- malowanie oznakowania poziomego P-10 na biało-czerwono - 53
- montaż aktywnego oznakowania pionowego D-6 - 18
- montaż punkt. elementów odblaskowych lub aktywnych - 40
- malowanie piktogramów - 104

Program jest przewidziany do realizacji etapami:

I ETAP przewidziany do realizacji w okresie od stycznia 2017 do grudnia 2017 obejmuje wykonanie poprawy bezpieczeństwa:

- przy placówkach oświatowych, szpitalach i przychodniach
- na drogach krajowych i wojewódzkich w tym projektów stałej organizacji ruchu

II Etap przewidziany do realizacji w okresie od stycznia 2018 do grudnia 2018 roku obejmuje wykonanie poprawy bezpieczeństwa na drogach powiatowych i gminnych na których doszło do zdarzeń drogowych i dla których przyjęto indywidualną propozycję rozwiązania w tym projektów stałej organizacji ruchu.

III ETAP obejmuje pozostałe drogi powiatowe i gminne – wykonanie standardu przewidziane do realizacji w latach 2018-2019.

[Prezentacja nt. programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów](#) [2]

Odnosińki:

[1] https://www.um.torun.pl/sites/default/files/azyl_0.png

[2] https://www.um.torun.pl/sites/default/files/pictures/2016/prezentacja_27_10_16.pdf