Przejścia dla pieszych będą bezpieczniejsze

Dodano: 24 lipca, 2018

Blisko połowa ofiar wypadków z udziałem pieszych w 2017 r. zginęła w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego. 90 proc. wszystkich pieszych, którzy doznali obrażeń na polskich drogach, zostało rannych również w takich miejscach. Na przejściach dla pieszych odnotowano 4091 wypadków, w których śmierć poniosło 259 osób, a 4029 zostało rannych.

– Okazuje się, że przejścia dla pieszych są paradoksalnie jednymi z najmniej bezpiecznych miejsc na drodze! Powodów tego jest wiele. Wiele uwagi poświęcamy problemowi nadmiernej prędkości, jednak z badań ruchu drogowego wynika, że do zdarzeń w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego najczęściej dochodzi w miesiącach jesienno-zimowych, w godzinach w których, z uwagi na wcześnie zapadający zmierzch, jest ograniczona widoczność – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych
Jednym z rozwiązań technicznych, mogących wpłynąć na poprawę tego stanu, jest zastosowanie prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Dlatego Minister Infrastruktury zatwierdził wytyczne prawidłowego oświetlenia tych miejsc. Wytyczne te będą rekomendowane wszystkim zarządcom dróg i ulic, zarządcom oświetlenia, projektantom drogowym i oświetleniowym, inwestorom i wykonawcom do stosowania jako standard w zakresie przygotowania inwestycji, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg.

Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zostały opracowane przez działającą przy Ministerstwie Infrastruktury Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, we współpracy z

Politechniką Gdańską, Politechniką Warszawską, Instytutem Badawczym Dróg i Mostów oraz Fundacją Rozwoju Inżynierii Lądowej.

– Opracowanie wytycznych, dzięki którym piesi będą lepiej widoczni, to krok w dobrym kierunku. Przejścia są traktowane przez pieszych jako miejsca zapewniające im bezpieczeństwo. Są oznakowane, mają namalowane pasy. Jednak piesi powinni zdawać sobie sprawę, że dla kierowców mogą być niewidoczni, zwłaszcza po zmroku. Mechanizm psychologiczny: widzę, więc jestem widoczny, może być zdradliwy. Z relacji kierowców, którzy potrącili pieszego na przejściu wynika często, że zobaczyli postać w ostatniej chwili lub w ogóle jej nie widzieli. Oczywiście przyczyn zdarzeń tego typu może być wiele, jednak bardzo istotne jest to, aby kierowcy mieli szansę na odpowiednio wcześniejsze dostrzeżenie zagrożenia – podkreśliła Justyna Wacowska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego.

Obecnie stosowanych jest szereg rozwiązań umożliwiających oświetlenie obszaru przejścia dla pieszych (np. za pomocą opraw oświetlenia ulicznego) lub doświetlenia obszaru przejścia dla pieszych za pomocą opraw o specjalnych cechach oświetleniowych. Z praktyki oraz prowadzonych badań wynika, że nie zawsze realizują one założone funkcje oświetleniowe. Oświetlenie przejść dla pieszych powinno bowiem jednocześnie zapewniać kierowcy właściwe warunki rozpoznania sytuacji drogowej i obserwacji sylwetki pieszego, a pieszemu właściwe warunki obserwacji otoczenia, przejścia dla pieszych i zbliżających się pojazdów.

– Na potrzebę opracowania takich wytycznych wskazywali zarządcy i projektanci dróg. Na przestrzeni lat w Polsce funkcjonowały różne normy oświetleniowe, określające zasady i warunki stosowania oświetlenia ulicznego oraz stosowanego w obszarze przejść dla pieszych. Przepisy te definiowały ogólne zasady stosowania rozwiązań oświetleniowych w obszarze konfliktowym, za jakie uważane jest przejście dla pieszych.

Nie precyzowały one jednak odpowiednio wymagań oraz nie uwzględniały poziomu zagrożenia niechronionych użytkowników dróg. Ponadto w ostatnim okresie nastąpił znaczący rozwój efektywnych źródeł światła, konstrukcji opraw oświetleniowych i technologii obliczeniowych pozwalających na projektowanie opraw przeznaczonych do wybranych zastosowań oświetleniowych. Współczesne narzędzia komputerowe wspomagające projektowanie oświetlenia ulicznego pozwalają już na etapie koncepcyjnym ustalić warunki oświetleniowe na nowoprojektowanej ulicy – powiedział Dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów prof. Leszek Rafalski.

Zakres opracowania

Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych podzielono na dwie części:

- wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych – raport z przeprowadzonych studiów i analiz,
- wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Celem pracy jest identyfikacja i charakterystyka problemów związanych z oświetleniem przejść dla pieszych, przegląd i analiza rozwiązań dotyczących prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych w kraju i zagranicą oraz propozycja wytycznych oświetlania przejść dla pieszych.

W ramach raportu z przeprowadzonych studiów i analiz omówiono badania i przedstawiono wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, wraz z przeglądem stosowanych rozwiązań.

Opracowanie ma na celu stworzenie wytycznych dla projektantów, inwestorów i wykonawców oświetlenia przejść dla pieszych w celu zapewnienia wysokich standardów oświetlenia wpływających na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych.

Podstawowe dane BRD

W 2017 roku w co czwartym wypadu na drogach w Polsce (8 197 wypadków) brali udział piesi. W tych zdarzeniach zginęło 873 osób (30,8 proc. ogółu), a 7 587 odniosło obrażenia (19,2 proc.).

Najczęściej do wypadków z osobami pieszymi dochodziło w obszarze zabudowanym, jednak najtragiczniejsze w skutkach były wypadki poza obszarem niezabudowanym – w co trzecim wypadku zginął człowiek.

Podobnie jak w latach poprzednich, najwięcej wypadków z udziałem pieszych z najtragiczniejszym skutkiem zanotowano w miesiącach jesienno-zimowych (październik – grudzień). Najwięcej osób zginęło w listopadzie – 137 osób (15,7 proc.) i w grudniu – 134 (15,3 proc.), natomiast najwięcej osób rannych było w grudniu – 1 166 (15,4 proc.). Na statystyki te największy wpływ mają warunki klimatyczne, a zwłaszcza gorsza widoczność przy wcześnie zapadającym zmierzchu.

Z analizy rozkładu godzinowego wypadków z pieszymi wynika, że ich największe nasilenie występuje w godzinach 16 – 19. W godzinach tych doszło do 2 295 wypadków (28 proc. ogółu), zginęło 236 osób (27 proc.), a 2 143 osoby odniosły obrażenia ciała (28,2 proc.). Wypadki w obszarze zabudowanym i poza pokrywają się z ogólnym rozkładem godzinowy, zaś jeżeli chodzi o zabitych poza obszarem zabudowanym, to najwięcej osób zginęło w godz. 16 – 23 (185 osób, tj. 62,7 %).

Wytyczne dostępne są w zakładce Baza wiedzy/Wytyczne i podręczniki krajowe.