

Polski pieszy nadal zagrożony

Utworzono: piątek, 27, marzec 2015 12:00



Zgodnie z opublikowanym ostatnio unijnym raportem o bezpieczeństwie ruchu drogowego w 2014 roku, 22 proc. śmiertelnych ofiar wypadków to piesi. To średnia unijna, są więc niestety kraje, gdzie ten wynik jest dużo gorszy. W rankingu najgorzej wypadają Rumunia i Łotwa (39 proc.) oraz Litwa i Polska (34 proc.). To liczby ponad dwukrotnie większe niż odnotowują państwa, w których piesi mogą czuć się bezpieczni: w Holandii w wypadkach drogowych ginie 11 proc. pieszych, w Finlandii – 13 proc., w Belgii i Francji – 14 proc., a w Austrii i Słowenii – 15 proc.

Tymczasem, pomimo odbytych pięciu posiedzeń, nadzwyczajna komisja sejmowa nie doszła do porozumienia w sprawie rozwiązań mających zwiększyć bezpieczeństwo pieszych. Komisja Infrastruktury odesłała sprawozdanie do ponownych prac.

Wnioskował o to również wiceminister Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz, który stwierdził, że przepisy ustawy muszą być jasne i czytelne dla pieszego, kierowcy, ale także dla policji i ubezpieczyciela. Wiceminister Rynasiewicz stwierdził, że potrzebne są bardzo dokładne dane, które musi przygotować MIR wspólnie z MSW. - Chodzi o szczegółowe dane statystyczne dotyczące wypadków z udziałem pieszych na drogach; gdzie tak naprawdę wypadki się zdarzają, co jest ich powodem, czy zdarzają się na przejściach dla pieszych czy w innych sytuacjach, z którymi mamy do czynienia na drodze. Bo wtedy będzie łatwiej podjąć właściwą decyzję – powiedział Zbigniew Rynasiewicz.

Projekt zmian w prawie powstał z inicjatywy posłanki Barbary Bublewicz, przewodniczącej parlamentarnego zespołu do spraw bezpieczeństwa drogowego. Projekt przewiduje, że na wyznaczonym przejściu pieszy ma mieć bezwzględne pierwszeństwo, a kierowcy musieliby się zatrzymywać widząc pieszego mającego zamiar przejść przez jezdnię. I tutaj pojawia się problem.

Posel Józef Lassota (PO) zgłosił wątpliwości co do zapisu, zgodnie z którym pieszy

Polski pieszy nadal zagrożony

Utworzono: piątek, 27, marzec 2015 12:00

przed wejściem na przejście dla pieszych ma uwzględnić odległość od zbliżającego się pojazdu, jego prędkość i warunki drogowe. Zdaniem posła Lassoty trudno wymagać od pieszych, w tym dzieci i starszych osób, aby byli w stanie prawidłowo ocenić te okoliczności. Stwierdził też, że powinien być jakiś zapis, który by powodował, żeby pieszy nie wchodził całkowicie bezmyślnie na przejście w sytuacji, która może stanowić dla niego zagrożenie.

Posel zaproponował, aby pieszy przed wejściem na przejście był zobowiązany do zatrzymania się, jeśli do przejścia zbliża się pojazd. - Czyli mamy następującą sytuację: pieszy dochodzi do przejścia, samochody jadą. Pieszy się zatrzymuje przed przejściem. Wówczas kierujący pojazdem ma obowiązek zatrzymania się przed przejściem widząc, że pieszy stoi przy przejściu i chce przez nie przejść. Kiedy pojazd się zatrzymuje, pieszy przechodzi przez przejście. Taka jest intencja tej propozycji - wyjaśnił Józef Lassota.

Posel Jerzy Polaczek (PIS) powołał się na opinie, zgodnie z którymi zmiana przepisów nie musi prowadzić do poprawy bezpieczeństwa, a jeśli tak się stanie, ofiar wśród pieszych początkowo może być nawet więcej.

- Zgadzam się z twierdzeniem, że istnieje spore zagrożenie wprowadzeniem nowelizacji - stwierdził poseł Krzysztof Tchórzewski (PIS). - Potrzebna byłaby olbrzymia kampania informacyjna, aby uprzedzić uczestników ruchu drogowego, że obowiązują inne przepisy. W ogóle jest to duża rewolucja jeśli chodzi o kierunek zmian. Dlatego uważam, że zmiana nie poprawia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z tą opinią nie zgodziła się z kolei Beata Bublewicz, która powołała się na ekspertyzę Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz na zamówioną przez KRBRD analizę dotyczącą ochrony prawnej pieszego w Polsce. - Na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pracownia PBS wykonała badania. Z tych badań wynikało, że 78% kierowców popiera proponowaną zmianę, a 82% wszystkich ankietowanych uważa, że pierwszeństwo pieszego oczekującego powinno stać się w Polsce obowiązującym prawem - dodała posłanka. Stwierdziła też, że przepis taki funkcjonuje w państwach, gdzie bezpieczeństwo pieszych jest na dużo wyższym poziomie niż w Polsce.

- Obowiązek zatrzymywania się pieszych przed wejściem na przejście dla pieszych nie jest zgodny z Konwencją wiedeńską - powiedział Maciej Wroński, przedstawiciel Stowarzyszenia Transport-Logistyka Polska. - Weźmy pod uwagę, że coraz więcej osób z zagranicy przebywa w naszych miastach, wsiach i miasteczkach. Trudno byłoby zrozumieć, bo chyba każdemu musielibyśmy dawać ulotkę, że jak chce przejść przez przejście dla pieszych, to musi wcześniej się zatrzymać. Nigdzie w państwach europejskich taki przepis nie obowiązuje.

Maciej Wroński zwrócił uwagę, że nowelizacja to również problem o charakterze inżynierskim, należałoby bowiem zmienić szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych i określić zupełnie inne parametry techniczne dla przejść dla pieszych. - Roczne Vacatio legis, jakie zostało zaproponowane dla tej

Polski pieszy nadal zagrożony

Utworzono: piątek, 27, marzec 2015 12:00

nowelizacji, nie da możliwości dostosowania tych wszystkich przejść dla pieszych do zmienionych zasad – dodał Maciej Wroński. - Niektóre bowiem z przejść dla pieszych z punktu widzenia inżynierskiego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy po prostu zlikwidować.

Maciej Ślęzak, dyrektor Instytut Transportu Samochodowego stwierdził, że ITS konsekwentnie popiera propozycje poseł Beaty Bublewicz. Jest też za usunięciem w całości zapisu zobowiązującego pieszego do oceny odległości czy prędkości pojazdu trudny do interpretacji. Zaproponował w zamian zapis, aby „Pieszy upewnił się przed wejściem na przejście dla pieszych czy pojazdy zbliżające się zwalniają, albo zatrzymały się”.

Andrzej Grzegorczyk z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dodał, że na pewno najważniejszym punktem będzie prowadzenie kampanii informacyjnej i to prawdopodobnie nie tylko w okresie jednego roku, ale dwóch lat.

Rozwiązania zaproponowane przez posłankę Bublewicz poparł także Jacek Zalewski, prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który stwierdził, że od czegoś trzeba zacząć, żeby ucywilizować zachowania polskich kierowców w stosunku do pieszych. - Jeżeli uda nam się to zrobić, to zgadzam się, że nie tylko poprzez surowe przepisy. Istotnym elementem całego przedsięwzięcia jest edukacja od szkół, poprzez reedukację tych, którzy na drogach już się znajdują – wyjaśnił Jacek Zalewski.

Również zdaniem przedstawicieli strony społecznej, wprowadzenie przepisu, który da pieszym pierwszeństwo w obrębie przejścia dla pieszych, jest konieczne.

Natomiast eksperci zwracają uwagę na potrzebę zmian nie tylko w prawie, ale w inżynierii ruchu i zarządzaniu drogami.

Swoje opracowanie przesłał posłom dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, szef Katedry Inżynierii Lądowej Politechniki Gdańskiej, który zwrócił uwagę na trzy aspekty: pozostawienie zapisu o odpowiedzialności pieszego, konieczność bezwzględnego ustępowania pierwszeństwa pieszemu na obszarach miejskich (zabudowanych), a nie na obszarach wiejskich, ze względu na mniejsze prędkości pojazdów oraz konieczność dostosowania przejść dla pieszych do podstawowych standardów bezpieczeństwa (w tym zapewnienia odpowiedniej widoczności w obszarze przejścia) w okresie przejściowym do wdrożenia ustawy lub wydłużenia tego okresu.

Jego zdaniem, problem bezpieczeństwa ruchu pieszego jest bardzo złożony i nie załatwi się go za pomocą kosmetycznych zmian dwóch ustępów w Ustawie prawo o ruchu drogowym. Konieczne jest zatem dokładniejsze sprecyzowanie praw i obowiązków pieszych i kierowców na przejściach dla pieszych oraz wydłużenie okresu legislacyjnego lub nałożenia na zarządzających drogami obowiązku usprawnienia przejść dla pieszych, zwłaszcza w zakresie zapewnienia dobrej widoczności pieszego przez kierowcę i pojazdu przez pieszego.

Polski pieszy nadal zagrożony

Utworzono: piątek, 27, marzec 2015 12:00

„W Polsce problem ten jest niedoceniany, natomiast w wielu krajach dobra widoczność pieszego przez kierowcę oraz nadjeżdżającego pojazdu przez pieszego stanowią podstawowe wymagania dotyczące lokalizacji przejścia dla pieszych. Przy dużej presji na parkowanie pojazdów na chodnikach, często bezpośrednio przy przejściach dla pieszych, polski inżynier nie posiada, osadzonych w przepisach prawa i dobrych praktykach, dobrych i niepodważalnych narzędzi, którymi mógłby bronić się przed ograniczaniem obszarów dobrej widoczności na przejściach dla pieszych”, czytamy w opinii.

Ponadto: „Przyjmowana do projektowania i organizacji ruchu, odległość wolna od przeszkód przed przejściem dla pieszych o długości 10 m, jest w większości przypadków niewystarczająca dla uniknięcia konfliktu pomiędzy pojazdem i pieszem, co może być jedną z głównych przyczyn tak dużego zagrożenia pieszych przechodzących przez jezdnię w naszym kraju. Istnieje zatem konieczność przeprowadzenia oceny warunków widoczności na większości istniejących przejść dla pieszych w Polsce i podjęcie koniecznych działań naprawczych, a także wprowadzenie zagadnienia widoczności na przejściach dla pieszych w odpowiednich dokumentach legislacyjnych”.

Dr Jamroz zwrócił też uwagę na konieczność uporządkowania definicji i klasyfikacji przejść dla pieszych w celu dostosowania ich do warunków rzeczywistych. Proponuje obok istniejących, wyznaczonego przejścia dla pieszych i przejścia dla pieszych w innym poziomie, zdefiniowanie i wprowadzenie nowego rodzaju przejścia, tj. przejścia sugerowanego.

Ilona Hałucha

(na podstawie: PKD, zapisu dyskusji na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, Propozycji zmian zapisów w Ustawie Prawo o ruchu drogowym proponowane przez dr hab. inż. Kazimierza Jamroza wraz z Zespołem z Katedry Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej)