# Bezpieczniejsi piesi i rowerzyści w Toruniu

Utworzono: wtorek, 21, luty 2017 09:26



W Toruniu ruszyła realizacja programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów. Jego pierwsze elementy pojawiły się na dwóch toruńskich ulicach. Przedsięwzięcie będzie realizowane etapami przez najbliższe trzy lata. Dzięki wprowadzonym rozwiązaniom liczba niebezpiecznych zdarzeń drogowych powinna się znacząco zmniejszyć.

W województwie kujawsko-pomorskim wypadki z udziałem pieszych stanowiły 29% 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 roku 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.



Phoca PDF



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.

Podstawę programu stanowiła liczba 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:
- 16 drogach krajowych (34 lokalizacje),
- 4 drogach wojewódzkich (14 lokalizacji),
- 30 drogach powiatowych (67 lokalizacji),
- 19 drogach gminnych (25 lokalizacji).

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



Phoca PDF

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 odblaskowych 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.

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



Phoca PDF

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 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 oraz 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 wykonie 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.



Phoca PDF

Źródło: MZD w Toruniu



Phoca PDF