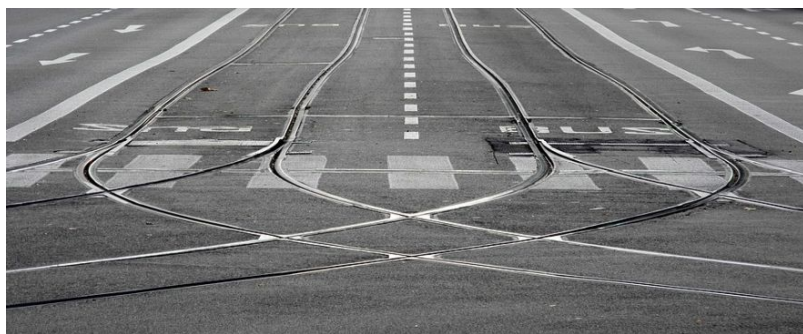


# Bezpieczeństwo na przejazdach tramwajowych

Utworzono: środa, 08, listopad 2017 09:57 Ilona Hałucha

---



W 2016 roku do wypadków najczęściej dochodziło na obszarach zabudowanych (aż 71 proc.), na jezdniach, przejściach dla pieszych, poboczach, chodnikach i ścieżkach rowerowych. Na dziewiątym miejscu w tej klasyfikacji znajdują się torowiska i przejazdy tramwajowe, na których w 2016 roku w 189 wypadkach zginęło 11 osób, a 257 zostało rannych.

W Krakowie w latach 2003-2016 odnotowywano średnio 45 takich wypadków rocznie. Ta liczba z biegiem lat praktycznie się nie zmienia, co oznacza, że na przejazdach tramwajowych w kolejnych latach można się spodziewać nadal kilkudziesięciu wypadków, w których giną co roku średnio 2 osoby. Biorąc pod uwagę statystyki wypadków, przejazdy tramwajowe w Krakowie zajmują pod tym względem 6 miejsce.

Przyczyny tych zdarzeń są znane. To przede wszystkim nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu przez kierowców. Głównymi poszkodowanymi w zdarzeniach są oczywiście kierowcy samochodów i ich pasażerowie, ale także pasażerowie tramwajów.

Kierowcy na ogół zdają sobie sprawę z istnienia tzw. „martwego pola”, czyli obszaru wokół pojazdu, który nie jest widoczny w lusterkach bocznych i wstecznym. Jest ono szczególnie duże w samochodach ciężarowych.

- Mamy takie przejazdy tramwajowe, które nie zapewniają odpowiedniej widoczności  
- powiedział dr inż. Krzysztof Ostrowski z Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej podczas II Ogólnopolskiego Forum Specjalistycznego Sygnalizacje Świetlne. - W Krakowie jest ich rzeczywiście mało, ale wiele takich miejsc możemy spotkać w innych dużych miastach. My, jako inżynierowie ruchu i drogowcy, powinniśmy zwracać uwagę na takie miejsca również przy projektowaniu, jeśli człowiek siedzący w pojeździe ma ograniczone możliwości postrzegania niebezpieczeństwa, które mu grozi.

*Czyja to wina?*

Jeśli dojdzie zatem do zdarzenia drogowego na przejeździe tramwajowym, policjanci stwierdzą, że winny jest kierujący pojazdem, ponieważ nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającemu tramwajowi.

- Ale czy on naprawdę jest winny? - pytał dr inż. Krzysztof Ostrowski. - Czy tutaj nie

# Bezpieczeństwo na przejazdach tramwajowych

Utworzono: środa, 08, listopad 2017 09:57 Ilona Hałucha

---

jest winny projektant, zarządca drogi, który dopuścił takie rozwiązanie uniemożliwiające dokładną ocenę sytuacji na skrzyżowaniu?

Problem z widocznością często występuje na tzw. zawrotkach.

- Ich już nie ma w Krakowie, zostały zlikwidowane. Ale wciąż występują w innych miastach – poinformowała dr Ostrowski. – Kierowcy, którzy znają miasto, już wcześniej obserwują, czy nadjeżdża tramwaj i wcześniej podejmują decyzję, czy wjechać na tory czy nie.

Ale ocena sytuacji przez kierowców, którzy nie znają miasta, jest ciemno lub panują złe warunki pogodowe, jest bardzo trudna. Stąd takie miejsca są uznane za niebezpieczne, zwłaszcza, gdy zawrotka znajduje się na łuku poziomym.

W inżynierii ruchu stosuje się środki zapobiegawcze, m.in. sygnalizatory czy torowiska bardziej odsunięte od jezdni.

- Powinniśmy o tym myśleć już na etapie projektowania, koordynacji pewnych branż: drogowej, tramwajowej i innych – podsumował Krzysztof Ostrowski. – Powinniśmy wydzielać skręty w prawo na takich skrzyżowaniach, aby móc potem właściwie sterować sygnalizacją świetlną, rozdzielać punkty kolizji w fazach.

Tym bardziej, że chcemy przecież uzyskać priorytety dla tramwajów. Trzeba wcześniej planować rozwiązania, również pod kątem geometrii, które zapewnią kierującym bezpieczeństwo. Bardzo dobrym pomysłem jest np. stosowanie separatorów na jezdniach, które ograniczają liczbę punktów kolizji na skrzyżowaniach i tym samym zmniejszają liczbę wypadków samochodów z pojazdami komunikacji miejskiej.

Wypadki drogowe z udziałem tramwajów są często poważne i stwarzają duże zagrożenie. Dlatego najlepiej jest im przeciwdziałać już na etapie projektowania: nie należy lokalizować „zawrotek” na łukach poziomych, gdzie w pasie dzielącym znajduje się torowisko; wprowadzać separatory, aby zminimalizować liczbę punktów kolizji, jeśli tramwaj dzieli jezdnię z innymi pojazdami; przejazdy tramwajowe bez sygnalizacji świetlnej powinny być odsunięte co najmniej 8 metrów od krawędzi jezdni, a na drogach głównych powinny znajdować się dodatkowe pasy ruchu do skrętu.

- Powinniśmy przy projektowaniu szczególnie dbać o bezpieczeństwo w tych miejscach, ponieważ wypadki na przejazdach tramwajowych są z reguły ciężkie – podsumował dr Ostrowski.

*Ilona Hałucha*

*(na podstawie wystąpienia dr inż. Krzysztofa Ostrowskiego podczas konferencji „Sygnalizacja Świetlna 2017”, która odbyła się w Krakowie w dniach 12-13 października br.)*

# Bezpieczeństwo na przejazdach tramwajowych

Utworzono: środa, 08, listopad 2017 09:57 Ilona Hałucha

---

