Bezpieczniej na warszawskich ulicach

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:15



Ten rok jest rekordowy, jeśli chodzi o liczbę inwestycji służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stolicy - to nowe sygnalizacje świetlne i przejścia dla pieszych, zmiany w organizacji ruchu i nowe oświetlenie ulic, remonty chodników i jezdni. Widać to w statystykach - coraz mniej osób ginie w wypadkach drogowych w Warszawie.

Utworzony w Biurze Polityki Mobilności i Transportu Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Transportu w swoich zadaniach ma m.in. analizowanie oddziaływania rozwiązań przyjętych w projektach stałej organizacji ruchu na bezpieczeństwo i płynność ruchu. W ramach działań opiniodawczo-nadzorczych wprowadzono systemowe podejście do zarządzania ruchem na drogach, według którego nie dopuszcza się nowych inwestycji drogowych bez wyraźnego pakietu przedsięwzięć w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Poprawa bezpieczeństwa na drogach, a szczególnie najsłabiej chronionych uczestników ruchu to nasz priorytet – mówi Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy. - Dążymy do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Ta „wizja zero” wymaga nie tylko czasu, ale także zaangażowania w tworzenie warunków do jak najbezpieczniejszego ruchu drogowego. Miejskie spółki (Tramwaje Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Szybka Kolej Miejska) i instytucje (Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Dróg Miejskich) angażują się w kampanie społeczne promujące bezpieczne zachowanie na drodze, np. spoty na ten temat można oglądać w tramwajach. W tym sezonie z miasteczka ruchu drogowego Straży Miejskiej skorzystało ponad 5,5 tys. osób, byli wśród nich m.in. uczniowie ponad 90 szkół, nie tylko z Warszawy, jak i seniorzy.

Z roku na rok coraz więcej jest przedsięwzięć inwestycyjno-remontowych, które mają zmniejszyć liczbę wypadków i kolizji, a przede wszystkim liczbę poszkodowanych. Poprawiany jest stan nawierzchni jezdni, remontowane chodniki,

Phoca PDF

pojawiają się ułatwienia dla pieszych, porządkowane jest parkowanie. Sukcesywnie modernizowane jest oświetlenie, montowane dodatkowe oświetlenie w rejonie przejść dla pieszych. Tam gdzie przejść dla pieszych brakuje – wyznaczane są nowe, a istniejące „zebry" są wyposażane w azyle lub sygnalizacje świetlne. Na wszystkie te prace w tym roku wydano ok. 100 mln zł.

Statystyki wypadkowe pokazują, że jest poprawa. W 2014 roku na drogach w Warszawie zginęło 65 osób, a w 2016 - 54 osoby. Ta liczba nadal spada – przez 10 miesięcy 2017 r. policyjne statystyki zanotowały 38 śmiertelnych ofiar wypadków, podczas gdy w analogicznym okresie zeszłego roku było to 46 osób. Mniej jest ofiar wśród pieszych – najsłabiej chronionych uczestników ruchu drogowego. W ciągu 10 miesięcy tego roku ofiar wśród nich było 24, podczas gdy w tym samym okresie zeszłego roku – 27. Na przejściach dla pieszych w okresie styczeń-październik śmierć poniosło 8 osób, w podobnym okresie zeszłego roku – 12. Warszawa wyróżnia się na tle statystyk krajowych. W stolicy według danych z 2016 r. w wypadkach ginie ok. 30 osób na milion mieszkańców, podczas gdy na Mazowszu 95, a w całym kraju 79.

Wskazówki z audytu
Już drugi rok Zarząd Dróg Miejskich prowadzi audyt przejść dla pieszych. W tym roku na Targówku, Mokotowie, Ursynowie i Bielanach skontrolowano 1069 przejść dla pieszych; w 2016 roku kompleksowy audyt objął 930 przejść. To rekomendacje z audytu są wskazówkami do zmian w terenie. Jedną z nich jest konieczność poprawy widoczności ograniczonej przez parkujące nielegalnie auta, dlatego miejscy drogowcy porządkują parkowanie. Stawiane są słupki blokujące, głównie na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, gdzie nielegalne parkowanie zagrażało pieszym – ograniczało widoczność, zawężało chodniki, zmuszało do wchodzenia na jezdnię czy pasy zieleni itd. Miejsca parkingowe są przenoszone z chodników na jezdnię tak jak np. na ul. A.J. Madalińskiego, Wiatracznej, Gwiaździstej, Namysłowskiej czy Radzymińskiej. Dzięki temu piesi mają dla siebie dodatkową, bezpieczną przestrzeń.

Nowe, bezpieczne przejścia
Wyznaczane są nowe, naziemne przejścia dla pieszych. Często stają się one alternatywą dla pobliskich kładek lub przejść podziemnych. Tak stało się m.in. na skrzyżowaniu ul. Czerniakowskiej i Chełmskiej oraz na ul. Jagiellońskiej przy A. Kotsisa. Nowe przejścia są również na ul. Powsińskiej (przy ul. św. Bonifacego i Okrężnej), Kłobuckiej, J. Conrada, Estrady, Zamienieckiej, Grenadierów, Cyrulików, 1 Praskiego Pułku, Przewodowej, Lubelskiej, I. Paderewskiego, Międzyborskiej, A.J. Madalińskiego, Łysakowskiej.

Na najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych przejściach i skrzyżowaniach budowane są sygnalizacje świetlne. W tym roku sygnalizacje powstały m.in. na skrzyżowaniach: ul. W. Reymonta – H. Ch. Andersena, W. Reymonta – E. Schroegera, Trakt Brzeski – Jeździecka, al. Rzeczypospolitej – A. Branickiego, Głębocka – Magiczna. Trwa budowa kolejnych, m.in. w Al. Jerozolimskich i na ul. Radzymińskiej. W działających „światłach" wprowadzane są zmiany poprawiające

Phoca PDF

bezpieczeństwo – dodatkowa faza świateł do skrętu w lewo (na skrzyżowaniu ul. Racławickiej ze Żwirki i Wigury, na Marszałkowskiej czy Modlińskiej). Wprowadzana koordynacja sygnalizacji (tzw. zieloną falę) skłania kierowców do bezpieczniejszej jazdy – płynniejszej, z dopuszczalną prędkością. Tegoroczną nowością są „aktywne przejścia". Dzięki sygnalizacji ostrzegawczej, dodatkowemu oświetleniu i oznakowaniu, kierowca łatwiej dostrzeże pieszego, a antypoślizgowa nawierzchnia jedni przed pasami pomaga zahamować. Takie urządzenia powstały w 20 newralgicznych punktach.

Bezpieczeństwo pieszych poprawiają azyle na przejściach dla pieszych (w tym roku powstały np. na al. Lotników, J. Mehoffera, Bazyliańskiej, Zamienieckiej, Solec czy Browarnej) oraz wyniesione przejścia (m.in. Śródziemnomorska, Szaserów, W. K. Roentgena, Powsińska, Jagiellońska). Bezpieczeństwo można poprawić także poprzez zmiany w organizacji ruchu i geometrii skrzyżowań. Tak stało się np. na skrzyżowaniu ul. Powsińskiej i św. Bonifacego, lub ul. Czerniakowskiej z Chełmską, gdzie łuki skrzyżowania zostały znacznie zmniejszone, aby uspokoić ruch i poprawić widoczność. Bezpieczniejszy, szerszy chodnik będzie też na ul. Żwirki i Wigury na wiadukcie nad torami kolejowymi, gdzie poszerzany jest ciąg pieszo-rowerowy. Na ul. I. Paderewskiego powstało minirondo, które uporządkowało ruch. Progi zwalniające zamontowano na skrzyżowaniu Radzymińskiej i Krynoliny, na ul. Białobrzeskiej, Elbląskiej (3 pary progów), Wałuszewskiej, al. Dzieci Polskich i Granicznej (7 par progów), na skrzyżowaniu Śródziemnomorskiej i Nicejskiej.

Jaśniej znaczy bezpieczniej
Dobra widoczność poprawia bezpieczeństwo. Dlatego remonty i przebudowę oświetlenia przechodzą kolejne ulice. W tym roku to al. Zjednoczenia, al. Lotników, ul. Łojewska, Z. Krasińskiego, Smocza–Nowolipie, Grenadierów, Moliera, Świętojerska, Grójecka, Browarna, L. Krzywickiego i Bliska. W ramach tych prac ustawiane są też dodatkowe latarnie oświetlające chodniki. Doświetlanie przejść dla pieszych dodatkowymi latarniami oświetlającymi pasy poprawia widoczność pieszych bo jasne LED-owe światło wyróżnia się normalnego oświetlenia ulicznego i zwraca uwagę kierowców. W tym roku drogowcy doświetlili już 294 przejścia. W sumie w tym roku doświetlenia pojawią się na ponad 300 przejściach w całym mieście.

Samo oświetlenie nie wystarczy. Równie ważne jest dobrze widoczne oznakowanie poziome. Dlatego od wiosny sukcesywnie odnawiane jest oznakowanie poziome ulic, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych i rejonów skrzyżowań. Także podczas wymian nawierzchni remontowane są chodniki, wprowadzane zmiany w organizacji ruchu i geometrii jezdni. Takie zmiany wprowadzono m.in. na ul. Namysłowskiej, Gwiaździstej i Krasnobrodzkiej. Podczas remontów chodników obniżane są krawężniki, a przy krawędziach montowane płyty ostrzegawcze. Bezpieczeństwo to również wysoki standard przystanków autobusowych. Gruntowną modernizację przeszło ponad 40 peronów przystankowych.

Źródło: UM Warszawa

Phoca PDF