

Indywidualne podejście do przejść dla pieszych

Utworzono: piątek, 01, marzec 2019 12:00



Dane dotyczące wypadków drogowych z kilku ostatnich lat w Polsce, w tym liczby osób rannych i zabitych, wykazują tendencję spadkową. Jedynie w roku 2016 odnotowano wzrost, jednak to niechlubny wyjątek. Podobnie rzecz wygląda w przypadku zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Liczba wypadków zmniejsza się, choć liczba ofiar śmiertelnych i rannych jest wciąż zbyt wysoka.

Zaczyna się robić naprawdę nieprzyjemnie, jeśli spojrzymy na liczbę wypadków i ofiar na przejściach dla pieszych – ona rośnie od 2012 roku. Analizując przyczyny tych zdarzeń, winę za nie ponoszą głównie kierowcy.

– Kierowcy nie szanują pieszych w miejscach dla nich udostępnionych – stwierdził Leszek Kornalewski, kierownik Centrum Monitoringu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – Spora część przekracza dozwoloną prędkość.

Kierowcom wydaje się, że niewielkie różnice prędkości nie mają znaczenia. To nieprawda i potwierdzają to badania. Porównano jazdę z prędkością 50 i 60 km/h. Jeśli w tym samym momencie wyjdzie na drogę pieszy, samochód jadący wolniej zdąży zahamować, a przy prędkości zaledwie 10 km wyższej już nie. I uderza w pieszego z prędkością 40 km/h. Co drugi taki wypadek skończy się tragicznie.

W polskich przepisach brakuje szczegółowych procedur doboru rodzaju przejścia dla pieszych w zależności od różnych czynników. Pod uwagę powinno się brać natężenie ruchu pojazdów, ale także natężenie ruchu pieszych i rowerzystów.

- Na przejściach bez sygnalizacji świetlnej, długość przejścia dla pieszych nie może być większa niż dwa pasy ruchu – powiedział Leszek Kornalewski. – To jest kanon. Jeżeli jest więcej pasów można stosować azyle. Bardzo dobrym rozwiązaniem są też wyniesione tarcze przejść dla pieszych. One wymuszają ograniczenie prędkości.

Indywidualne podejście do przejść dla pieszych

Utworzono: piątek, 01, marzec 2019 12:00

W celu poprawy widoczności oznakowania pionowego znak D-6 można umieścić na tle fluorescencyjnej folii odblaskowej. Ponadto, można zastosować światła pulsacyjne, znaki namalowane na jezdni, dodatkowe oświetlenie.

- W Polsce od lat jest powielany błąd, który polega na oświetleniu przejścia, a nie pieszego – wyjaśnił Leszek Kornalewski. – Nie wystarczy oświetlić czubka głowy i ramion pieszego, bo dla kierowcy pozostanie on niewidoczny.

Wyznaczone przejścia dla pieszych powinny być oświetlone, ale w wyjątkowych przypadkach można od tego odstąpić:

- na przejściach z azylami,
- jeśli prędkość jest nie większa niż 50 km/h, a długość przejścia nie większa niż 2 pasy ruchu,
- nie ma przejazdów rowerowych przy przejściu,
- przez ostatnie 3 lata nie było wypadków drogowych,
- średniodobowe natężenie ruchu jest mniejsze niż 1000 pojazdów.

Oświetlenie przejść dla pieszych ma wpływ na bezpieczeństwo. Zmniejsza ono o 20-40 proc. liczbę wypadków. Warunkiem jego skuteczności jest to, że kierowca z odpowiednim wyprzedzeniem musi zauważyć pieszego, a pieszemu zapewnić odpowiednie warunki obserwacji otoczenia i nadjeżdżających pojazdów. Każde przejście dla pieszych pod względem oświetlenia należy traktować indywidualnie, bo nie ma dwóch jednakowych przejść. Oświetlenie jezdni i stref oczekiwania należy traktować równorzędnie, ponieważ bardzo ważne jest, aby kierowca zobaczył pieszego wcześniej niż dopiero na jezdni.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z konferencji „Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”)