O BEZPIECZEŃSTWIE PIESZYCH WE WROCŁAWIU

AKCJA MIASTO

ICELAND LIECHTENSTEIN NORWAY eea grants

FUNDACJA BATOREGO

POLSKA FUNDACJA DZIECI I MŁODZIEŻY

SPIS TREŚCI

Wstęp

Zero śmiertelnych wypadków

Bezpieczeństwo pieszych w liczbach

- Zbiorczo
- Czas
- Prędkość
- Demografia
- Przyczyny
- Miejsca

Ocena

Wnioski i rekomendacje

Wstęp

Olbrzymia liczba samochodów we Wrocławiu, szerokie drogi i pośpiech – to wszystko sprawia, że wypadki stały się powszechne. Najbardziej narażonymi na zagrożenia z nimi związane uczestnikami ruchu są piesi. Mogą oni oczekiwać, że ulice, po których chodzą, są bezpieczne. Czy takimi można nazwać drogi we Wrocławiu? Jak często dochodzi do potrąceń, jakie są ich przyczyny i skutki?

Bezpieczeństwo na drodze trudno ocenić jednoznacznie. Jest ono kwestią bardzo złożoną, na którą składa się wiele czynników. Mogą one być związane zarówno z infrastrukturą, jak i samymi uczestnikami ruchu. Mimo tej problematyczności zagadnienia postaramy się odpowiedzieć na postawione wyżej pytania. Podstawowym źródłem dla analizy jest dla nas policyjna baza danych System Ewidencji Wypadków i Kolizji, którą Komenda Główna Policji udostępniła stowarzyszeniu Miasta dla Rowerów[1]. Należy na wstępie zaznaczyć, że nie jest to doskonałe źródło danych. Uwagi do funkcjonowania SEWiKu zgłaszała w 2014 roku Najwyższa Izba Kontroli[2]. Wciąż jest to jednak największe i podstawowe źródło danych o wypadkach i kolizjach drogowych w Polsce. W naszym opracowaniu skupimy się na potrąceniach pieszych we Wrocławiu w latach 2007-2014.

Bezpieczeństwo jest jednym z czynników, który wpływa na to, jak mieszkańcy oceniają przestrzeń ulicy i czy chcą w niej przebywać. Badania naukowe pokazują, że między tymi dwoma czynnikami istnieje bardzo wyraźna zależność: bezpieczniejsze ulice to więcej podróży pieszych i na odwrót[3]. Jeśli chcemy lepszej jakości życia w mieście, potrzebujemy ulic bardziej przyjaznych pieszym, więc musimy sprawić, by stały się one bezpieczne.

Zero śmiertelnych ofiar wypadków

We Wrocławskiej Polityce Mobilności, najważniejszym dokumencie o transporcie w naszym mieście, czytamy: jako kierunkowe założenie przyjmuje się wizję „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu". Na czym polega Wizja Zero, na którą powołuje się dokument?

Wizja Zero to koncepcja powstała pod koniec ubiegłego wieku w Szwecji. Zawiera się w stwierdzeniu: „docelowo nikt nie zginie ani nie będzie ciężko ranny w wypadkach drogowych", a główne założenie brzmi: „nie możemy etycznie zaakceptować tego, że ludzie giną bądź zostają ciężko ranni podczas przemieszczania się na drodze". Inicjatywa została przyjęta przez szwedzki parlament w 1997 roku i była naturalną konsekwencją wcześniejszych działań. Ważną zmianą był podział odpowiedzialności za wypadki: Wizja Zero mówi wprost, że za wypadki drogowe wspólnie odpowiadają sprawcy, projektanci i zarządcy dróg. Etyczne zasady dotyczą również konsekwencji wypadków, bo według koncepcji, przy każdym wypadku z ofiarami śmiertelnymi lub ciężko rannymi należy poczynić niezbędne kroki, by uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości.

Wizja Zero zakłada również, że życie i zdrowie ludzkie są wartościami nadrzędnymi. Należy rozumieć to tak, że nie można ponad nimi stawiać szybkości przemieszczania się. Mobil-

1 Dane znajdują się na stronie www.sewik.pl.
2 Więcej informacji na ten temat na stronie NIK: https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/transport/nik-o-dzialaniach-policji-na-rzecz-bezpieczenstwa-w-ruchu-drogowym.html.
3 Elvik, Rune, and Torkel Bjørnskau. "Safety-in-numbers: a systematic review and meta-analysis of evidence." Safety Science (2015).

ność nie jest więc ważniejsza niż bezpieczeństwo, powinna za to z niego wynikać. Koncepcja wskazuje również, że przy lepiej zaprojektowanej infrastrukturze rośnie bezpieczeństwo jej użytkowników. Często dzieje się to na skutek ograniczania prędkości pojazdów – zasadą Wizji Zero jest tworzenie dróg tylko w taki sposób, by prędkość pojazdów nie przekraczała poziomu, który wiązałby się z utratą życia lub zdrowia ludzi. W szczególności oznacza to, że limity prędkości mogą być wyższe tylko wtedy, gdy ruch pieszy jest odseparowany od ruchu samochodów.

W Wizji Zero zawiera się też nowa filozofia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Występują w niej dwa założenia: błędy ludzkie po prostu się zdarzają oraz istnieje poziom krytyczny, po przekroczeniu którego uratowanie ofiary wypadku będzie niemożliwe. Dlatego właśnie odpowiedzialność spoczywa również na projektantach dróg. Powinny być one tworzone w taki sposób, by redukować do minimum ryzyko tragicznych w skutkach zdarzeń. Jednocześnie niegroźne kolizje, a wraz z nimi lekkie urazy ich uczestników, są nie do uniknięcia.

To wszystko oznacza, że problem bezpieczeństwa ruchu drogowego, więc i bezpieczeństwa pieszych, został dostrzeżony. Wrocławscy urzędnicy, proponując taki zapis w Polityce Mobilności, przyznali, że biorą częściową odpowiedzialność za zdarzenia, które zdarzają się na drogach miasta.

Bezpieczeństwo pieszych w liczbach

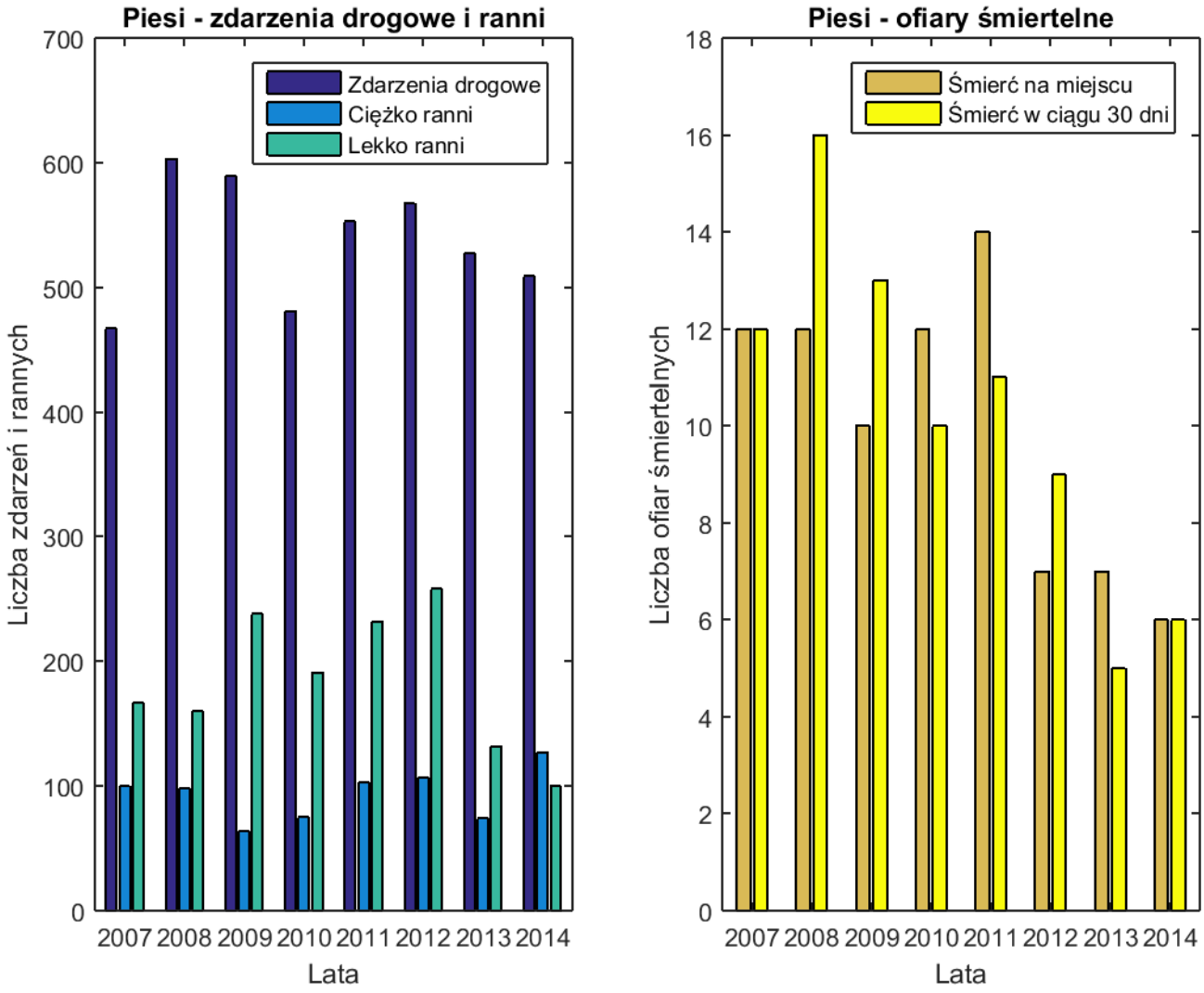
Zbiorczo

Z Tabeli 1 odczytujemy, że w latach 2007-2014 na drogach Wrocławia doszło do 4296 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Trudno jednoznacznie wnioskować, czy ich liczba w kolejnych latach spada. Choć okres 2012-2014 to tendencja spadkowa, to w roku 2014 wystąpiło więcej zdarzeń, niż w latach 2007 i 2010. Również podejście statystyczne nie wskazuje na obecność trendu w danych.

Tabela 1 Liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2014 wraz z liczbą poszkodowanych pieszych (lekko, ciężko ranni, zmarli na miejscu i w ciągu 30 dni od zdarzenia).

Liczba	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	RAZEM
Zdarzenia	467	603	589	481	553	567	527	509	4296
Śmierć na miejscu	12	12	10	12	14	7	7	6	80
Śmierć w ciągu 30 dni	12	16	13	10	11	9	5	6	82
Ciężko ranni	100	98	61	75	103	107	74	127	745
Lekko ranni	167	160	238	191	232	258	138	100	1478

Podobne wnioski można wyciągnąć przy analizie danych nt. rannych pieszych. Niepokojąca jest w szczególności liczba ciężko poszkodowanych w roku 2014, bo jest większa od wcześniejszych rozpatrywanych lat.



Rysunek 1 **Liczba potrąceń pieszych oraz rannych i ofiar śmiertelnych na wrocławskich drogach w latach 2007-2014.**

Bardziej optymistyczne wnioski można wyciągnąć z informacji na temat pieszych, którzy giną na wrocławskich drogach. Widzimy tendencję spadkową, a w latach 2013 i 2014 zmarło 2 razy mniej osób niż w latach 2007-2009. **Dane wypadkowe pokazują też wyraźnie, że mamy we Wrocławiu problem z bezpieczeństwem. Do potrącenia pieszego dochodzi średnio co 16 godzin (!), a co 30 godzin pieszy zostaje ranny.** W zależności od tego, czy odnosimy się do lat 2007-2014 czy tylko do tego ostatniego, piesi giną we Wrocławiu co 18 lub 30 dni.

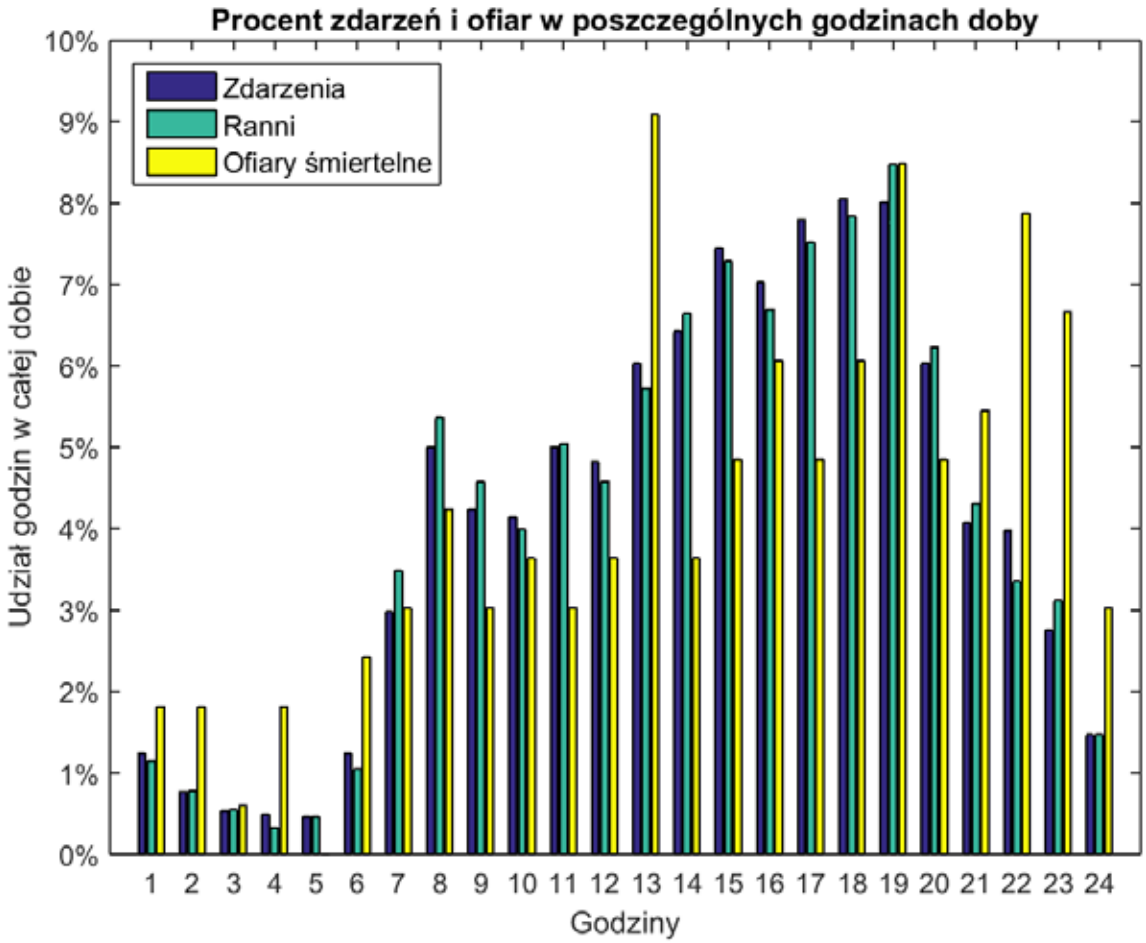
Udział pieszych w liczbie ofiar nie odpowiada ich udziałowi w przemieszczaniu się po Wrocławiu. Stanowili oni 58% (162 spośród 280) wszystkich ofiar śmiertelnych. Z kolei, zgodnie z danymi z Kompleksowych Badań Ruchu, które były przeprowadzone w 2010 roku, podróże piesze we Wrocławiu to 19% całości. **Oznacza to, że mamy we Wrocławiu bardzo wyraźną nadreprezentację udziału pieszych w liczbie ofiar śmiertelnych na drogach.** Jest on 3 razy większy niż ich udział w liczbie podróży.

Czas

W jakiej porze dnia piesi są bardziej narażeni na ryzyko? Na te pytania częściowo odpowiada Rysunek 2. Częściowo, ponieważ możemy z niego odczytać jedynie, w jakich godzinach zdarzają się potrącenia, które są gorsze w skutkach niż w pozostałych częściach doby. Niewiele wiemy o samym prawdopodobieństwie potrącenia – do tego brakuje danych dotyczących natężenia ruchu samochodów i pieszych.

Odsetek rannych i zdarzeń w poszczególnych godzinach są bardzo zbliżone. Jedynie dla godzin porannych (7-9) i części wieczornych (19-21, 22) odsetek rannych dla danej godziny przewyższa odsetek zdarzeń, co oznacza, że potrącenia pieszych w tych godzinach częściej skutkują obrażeniami przechodniów.

Większe różnice widzimy porównując procent zdarzeń i ofiar śmiertelnych w różnych porach dnia. Dla godzin: 13, 22 i 23 odsetek zmarłych pieszych jest wysoki, szczególnie w odniesieniu do odsetka zdarzeń. O ile godzinę 13 trudno racjonalnie wytłumaczyć, to większe ryzyko śmierci późnym wieczorem można prawdopodobnie wiązać z brawurową jazdą kierowców.

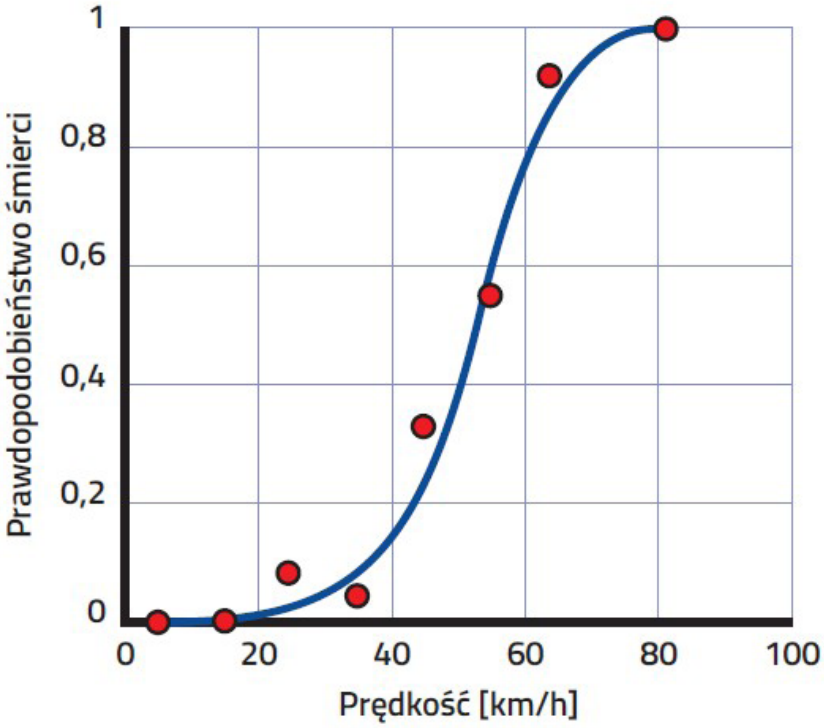


Rysunek 2 Potrącenia pieszych, ranni i ofiary śmiertelne w poszczególnych godzinach doby.

Prędkość

Zysk dla bezpieczeństwa pieszych to jeden z głównych argumentów przy uspokajaniu ruchu w miastach. Wszystko to wynika z faktu, że ryzyko śmierci pieszego podczas potrącenia maleje wraz ze spadkiem prędkości samochodu. Zależność tych zmiennych pokazuje Rysunek 3.

Widzimy, że jeśli samochód, który potrąci pieszego, będzie jechał z prędkością 30 km/h, przechodzień ma ponad 90% na przeżycie wypadku. Szanse te zmniejszają się szybko, gdy prędkość auta rośnie – przy 50 km/h pieszy ma około 50% szans na przeżycie, a przy 70 km/h prawdopodobieństwo jest niemal zerowe.



Rysunek 3 Ryzyko śmierci pieszego przy potraceniu w zależności od prędkości samochodu. Funkcja ta rośnie najszybciej dla prędkości 50-60 km/h. Źródło: K. Jamroz (red.), Ochrona Pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 2014.

Podobne wnioski można wyciągnąć z danych wypadkowych we Wrocławiu. W ostatnich latach liczba ulic objęta ograniczeniem do 30 km/h rosła. Według urzędników taka prędkość obowiązuje na 46% ulic w mieście.

Tabela 2 Liczba zdarzeń z udziałem pieszych w zależności od ograniczenia prędkości, które obowiązywało w miejscu zdarzenia.

Dopuszczalna prędkość	Liczba	%
50	3770	87,86 %
30	219	5,10 %
> 50	102	2,38 %
pozostałe	200	4,66 %

Czy równie duży jest udział zdarzeń z udziałem pieszych na drogach z takim ograniczeniem prędkości? Liczba potrąceń przy ograniczeniu do 30 km/h wyniosła tylko 219, czyli nieco ponad 5% całości. W odniesieniu do udziału dróg w mieście z takim ograniczeniem jest to liczba bardzo mała. Podobne liczby występują przy analizie ofiar śmiertelnych – **TYLKO 1 PIESZY SPOŚRÓD 162 (0.6%!) ZMARŁ NA DRODZE Z OGRANICZENIEM PRĘDKOŚCI DO 30 KM/H.** Przypadek ten był najprawdopodobniej po prostu losowy i miał niewielki związek z miejscem zdarzenia[4]. Oczywiście, liczbę zdarzeń śmiertelnych należałoby zestawić z natężeniem ruchu, ale nie jest możliwe, żeby na drogach z ruchem uspokojonym, stanowiących niemal połowę wszystkich dróg w mieście, wrocławianie przebywali jedynie przez 0.6% czasu podróży.

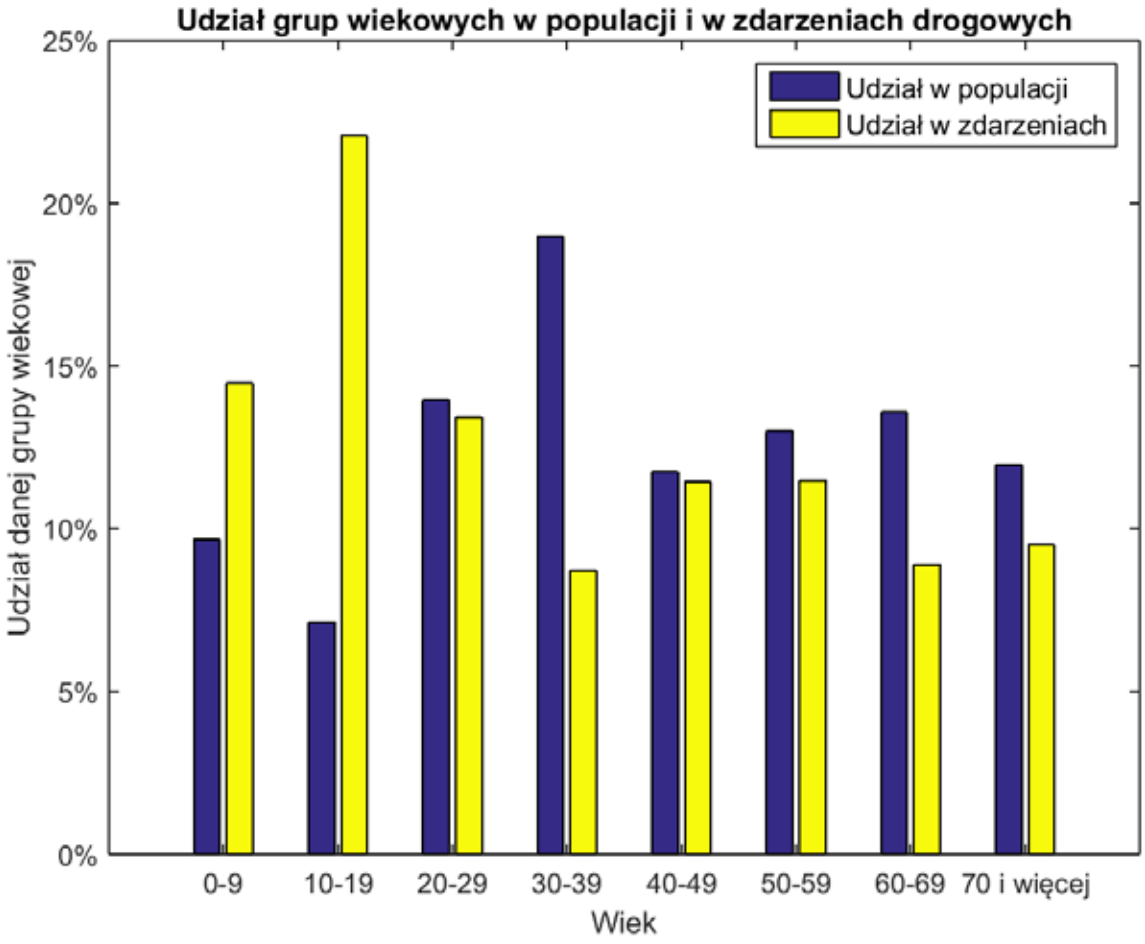
TO NAJLEPSZY DOWÓD NA TO, ŻE DALSZE USPOKAJANIE RUCHU JEST WE WROCŁAWIU POTRZEBNE. Obecna ilość miejsc z ograniczeniem do 30 km/h, 51% długości wszystkich dróg w mieście, wcale nie jest duża. Najlepszym przykładem jest tutaj Berlin, w którym ponad 80% ulic ma ograniczenie do 30 km/h, w tym niektóre ulice główne[5]. W Polsce liderem jest Gdańsk, który chwali się planami poszerzenia stref TEMPO30 do 70% ulic w mieście[6].

DEMOGRAFIA

Które grupy wiekowe są narażone na ryzyko bardziej niż pozostałe? Odpowiedź na to pytanie wynika z porównania ich udziału w ogóle mieszkańców Wrocławia[7] z udziałem w zdarzeniach drogowych. Taką zależność przedstawia Rysunek 4. Okazuje się, że najbardziej narażoną grupą są najmłodsi wrocławianie. **ZARÓWNO DLA GRUPY 0-9 LAT JAK I 10-19 LAT UDZIAŁ W POTRĄCENIACH JEST WYRAŹNIE WIĘKSZY NIŻ UDZIAŁ W POPULACJI MIASTA.**

Te wnioski wymagają oddzielnej, wnikliwej analizy. Można jednak przypuszczać, że szczególnie istotne w najbliższych latach powinny być inwestycje w uspokajanie ruchu w okolicach szkół.

4 Ofiarą był pieszy pod wpływem alkoholu (nie ma informacji, kto był sprawcą zdarzenia). Dokładne zbadanie sprawy wymagałoby dotarcia do akt prokuratury.
5 O ocenie funkcjonowania stref tempo 30 w Berlinie można przeczytać na stronach tamtejszego urzędu: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik/tempo/de/tempo30_evaluierung.shtml.
6 Gdańsk oficjalnie chwali się osiągnięciami w poprawie bezpieczeństwa na drogach. Jednocześnie, tamtejszy magistrat zwraca uwagę na opór społeczny, który występuje przy uspokajaniu ruchu. W zaproszeniu rozesłanym do dziennikarzy przed konferencją prasową o bezpieczeństwie ruchu drogowego czytamy: „Wprowadzanie tych rozwiązań wzbudzało kontrowersje wśród uczestników ruchu i mieszkańców". Liczby mówią jednak same za siebie (bezpieczeństwo regularnie rośnie), dlatego Gdańsk konsekwentnie zamierza rozszerzać strefy z uspokojeniem ruchu. Źródło: http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76053.asp?soid=2BD8373C6B74409F97C086129F23EC48.
7 Dane na podstawie Banku Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, http://stat.gov.pl/bdl/, dostęp 21.07.2015.



Rysunek 4 Poszczególnych grupy wiekowe: udział w zdarzeniach drogowych i w populacji.

Przyczyny

Kto częściej powoduje wypadki – piesi czy kierowcy? Ci pierwsi odpowiadają za mniejszość (40%) potrąceń. Sprawcami zdarzeń z udziałem pieszych są najczęściej kierowcy samochodów osobowych, którzy byli winni w 2026 (47%) przypadkach.

Potrącenia pieszych wynikają głównie z nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu. Widać też wspomniane wcześniej niedoskonałości w policyjnej bazie danych – bardzo prawdopodobne, że nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych zawiera się w przyczynie nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. Łącznie zdarzeń tych mieliśmy we Wrocławiu 1807 (42%).

Tabela 3 Przyczyny wypadków i kolizji z udziałem pieszych.

Przyczyny zdarzeń (sprawca inny niż pieszy)	Liczba
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	1586
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	221
Nieprawidłowe: cofanie	167
Inne	155
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	122
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	98
Nieprawidłowe: omijanie	69
Nieustalone	66
Wjazd przy czerwonym świetle	40
Nieprawidłowe: wyprzedzanie	15
Nieprawidłowe: skręcanie	14
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	10
Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	10
Obiekty, zwierzęta na drodze	9
Nieprawidłowe: wymijanie	6
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	4
Nieprawidłowo zabezp. roboty drogowe	4
Nieprawidłowe: zatrzymywanie, postój	3
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	3
Gwałtowne hamowanie	3
Niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	3
Zmęczenie, zaśnięcie	2
Niewłaściwy stan jezdni	2
Nieprawidłowe: Zawracanie	1
SUMA	2613

Przyczyny zdarzeń (sprawca – pieszy)	Liczba
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	728
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	514
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	300
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	142
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	21
Stanie na jezdni, leżenie	18
Zatrzymanie, cofnięcie się	14
SUMA	1737

Według policyjnych danych najczęstszą przyczyną zdarzeń, w których sprawcami byli piesi, było wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem. To oczywiście ma związek z obowiązującym w Polsce Prawem o ruchu drogowym, w którym pieszy nie ma pierwszeństwa przed wejściem na pasy. Pod koniec 2015 roku zmianę w przepisach odrzucili posłowie, mimo bardzo dużego poparcia społecznego[8] i analiz sytuacji w krajach zachodnich[9]. Częstą przyczyną było też wejście pieszych na jezdnię przy czerwonym świetle, ale temu bardziej szczegółowo przyjrzymy się w kolejnym podrozdziale.

Warto na koniec zaznaczyć, że dotychczas nikt w Polsce nie przeprowadził badań na temat wiarygodności klasyfikowania sprawców przez funkcjonariuszy policji. Pojawiły się natomiast głosy o tym, że piesi średnio częściej są uznawani sprawcami wypadków, w których giną, w porównaniu do wszystkich pozostałych[10].

Miejsca

Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną

Potrąceń pieszych w miejscach z działającą sygnalizacją świetlną mieliśmy we Wrocławiu 1119 (26%). By obiektywnie ocenić, czy światła są bezpieczne lub nie, niezbędne byłyby bardziej wnikliwe analizy, najlepiej z uwzględnieniem natężenia ruchu samochodów i pieszych. Inne ważne pytania dotyczą tego, czy sygnalizacja świetlna może gwarantować bezpieczeństwo oraz czy elementy fizycznego uspokojenia ruchu nie byłyby w pewnych przypadkach wystarczające. Na głównych drogach Wrocławia obserwujemy raczej tendencję tworzenia kolejnych sygnalizacji świetlnych. Przykładem jest skrzyżowanie Powstańców Śląskich i Sokolej (35 zdarzeń, 2 ofiary śmiertelne w latach 2007-2014), gdzie sygnalizacja zacznie działać w maju 2016.

8 Jak czytamy na portalu brd24.pl, który cytuje badania opinii społecznej zrealizowane na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: „Za przepisami, które dadzą pierwszeństwo pieszym w momencie zbliżania się do przejścia i sygnalizowania zamiaru przekroczenia jezdni, opowiedziało się aż 82 proc. badanych (odpowiedzi tak i raczej tak).” Źródło: http://www.brd24.pl/prawo/bedzie-pierwszenstwa-pieszych-pasami-poslowie-utraca-projekt-komisji/.

9 Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Raport dotyczący ochrony pieszych przechodzących przez jezdnię na przejściu dla pieszych. http://www.krbrd.gov.pl/pl/aktualnosci/raport-dotyczacy-ochrony-pieszych-przechodzacych-przez-jezdnie-na-przejsciu-dla-pieszych.html

10 Z opracowania stowarzyszenia Zielone Mazowsze wynika, że w 57% wypadków śmiertelnych z udziałem pieszych to właśnie oni zostali uznani za winnych, podczas gdy w pozostałych przypadkach odsetek ten wyniósł 41%. W dokumencie czytamy: „Piesi którzy zmarli na drogach Wielkiej Brytanii byli obciążani winą za spowodowanie wypadku tylko o 2-3 pkt. proc. częściej niż piesi, którzy byli ranni.” Źródło: K. Mocniak, Bezpieczeństwo pieszych w świetle prawodawstwa krajowego i działań lokalnych, 2016, Zielone Mazowsze.

Najniebezpieczniejsze ulice i skrzyżowania

Tabela 4 Ulice Wrocławia z największą liczbą potrąceń pieszych.

2007 - 2014	
Ulica	Zdarzenia
Grabiszyńska	154
Powstańców Śląskich	126
Legnicka	114
Piłsudskiego	97
Wyszyńskiego	86
Ślężna	77
Strzegomska	74
Jedności Narodowej	71
Hallera	71
Sienkiewicza	71

2014	
Ulica	Zdarzenia
Kard. Stefana Wyszyńskiego	17
Legnicka	16
Grabiszyńska	13
Marsz. Józefa Piłsudskiego	12
Tadeusza Kościuszki	12
Powstańców Śląskich	12
Podwale	11
Strzegomska	10
Plac Grunwaldzki	10
Henryka Sienkiewicza	9

Na 10 najbardziej niebezpiecznych ulicach w mieście doszło w latach 2007-2014 do prawie 1000 potrąceń pieszych. Z jednej strony taki wniosek nie powinien dziwić – to na nich jest największy ruch samochodów i najwięcej pieszych. Jednak są to też drogi, gdzie na olbrzymiej większości przejść dla pieszych działa sygnalizacja świetlna, więc pozornie pieszy jest chroniony. Zestawienie dla roku 2014 wygląda nieco inaczej, choć wciąż dominują drogi główne.

Tabela 5 Skrzyżowania we Wrocławiu z największą liczbą potrąceń pieszych. Dla roku 2014 podajemy najgorszych 8, czyli wszystkie, na których doszło do co najmniej 3 zdarzeń.

2007 - 2014	
Ulica	Zdarzenia
Bujwida / Plac Grunwaldzki	19
Grabiszyńska / Stalowa	18
Powstańców Śląskich / Wielka	17
Drobnera / Dubois	17
Legnicka / Niedźwiedzia	15
Piłsudskiego / Świdnicka	15
Legnicka / Wejherowska	15
Gubińska / Strzegomska	14
Sanocka / Ślężna	14
Górnicza / Pilczycka	14

2014	
Ulica	Zdarzenia
Bolesława Prusa / Kard. Stefana Wyszyńskiego	4
Marsz. Józefa Piłsudskiego / Podwale	4
Kard. Stefana Wyszyńskiego / Nowowiejska	3
Komandorska / Swobodna	3
Joannitów / Sucha	3
Gen. Ignacego Prądzyńskiego / Tadeusza Kościuszki	3
Powstańców Śląskich / Wielka	3
Skwierzyńska / Zaporoska	3

Analiza sytuacji na poszczególnych skrzyżowaniach jest nieco łatwiejsza, bo ogranicza nas do kilku miejsc. Niestety, z policyjnego SEWiKu nie wynika, gdzie dokładnie doszło do potrącenia, więc nie wiemy, które przejścia dla pieszych na danym skrzyżowaniu są bardziej niebezpieczne od innych. Ponownie, najgorsze skrzyżowania to te, gdzie ruch pieszych i samochodów jest duży. Warto zaznaczyć, że tylko skrzyżowanie Powstańców Śląskich / Wielka (jedno z najgorszych w roku 2014) znajduje się w czołówce za okres 2007-2014. Najgorsze miejsce w tym okresie, skrzyżowanie Bujwida i pl. Grunwaldzkiego, zyskało sygnalizację świetlną na początku 2014 roku.

Tabela 6 **Skrzyżowania, na których w latach 2007-2014 doszło do co najmniej 2 śmiertelnych potrąceń pieszych.**

Ulica	Zdarzenia
Drukarska / Kamienna	3
Grabowa / Kosmonautów	3
Armii Krajowej / Borowska	2
Jaworowa / Ślężna	2
Kiełczowska / Żmudzka	2
Kosmonautów / Starogajowa	2
Legnicka / Nabycińska	2
Legnicka / Rysia	2
Plac Grunwaldzki / Polaka	2
Powstańców Śląskich / Radosna	2
Powstańców Śląskich / Sokola	2
Sienkiewicza / Wyszyńskiego	2

Nieco inaczej wygląda zestawienie miejsc, gdzie doszło do co najmniej 2 śmiertelnych potrąceń pieszych, które widzimy w Tabeli 5. Na niektórych z nich doszło w ostatnich latach do zmian infrastrukturalnych. Na Drukarskiej / Kamiennej, Jaworowej / Ślężnej, Powstańców Śląskich / Sokolej, Powstańców Śląskich / Radosnej pojawiły się światła, a skrzyżowanie Kiełczowskiej i Żmudzkiej miało być przebudowane w ramach zwycięskiego projektu „Bezpieczni Piesi" z WBO z 2014 roku (nie starczyło jednak środków, nie wiadomo obecnie, kiedy projekt zostanie zrealizowany). Co ciekawe, mimo że Rada Osiedla Leśnica wnioskowała o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu Grabowej i Kosmonautów, Wydział Inżynierii Miejskiej odrzucił ten pomysł.

Ogromna większość niebezpiecznych miejsc znajduje się na głównych drogach miasta. Przyczyn takiej sytuacji można upatrywać w wielu czynnikach, a tak duża liczba wypadków wymaga, by sprawę zbadać dużo dokładniej. Jakie potencjalne przyczyny należałoby sprawdzić? Natężenie ruchu pieszych i samochodów, lokalizacje przejść dla pieszych, czas oczekiwania

na zielone światło (szczególnie, gdy częstą przyczyną jest wchodzenie pieszych przy czerwonym świetle), odległości między kolejnymi przejściami dla pieszych, udzielanie pierwszeństwa pieszym przez kierowców skręcających, prędkość samochodów, wprowadzone zmiany infrastrukturalne i zapewne wiele innych.

Przejścia dla pieszych

Według policyjnych danych na przejściach dla pieszych doszło do 1257 potrąceń. Pokazuje to wyraźnie, że miejsca, gdzie przechodnie powinni czuć się bezpiecznie, nie mogą za takie uchodzić. Sprawcami w większości są kierowcy samochodów osobowych – powodują 58% zdarzeń przy 22% spowodowanych przez pieszych. Powinno to stanowić wskazówkę dla Komendy Miejskiej Policji przy planowaniu działań prewencyjnych.

Chodniki

Często słychać głosy o tym, że bardzo duże niebezpieczeństwo na chodnikach stwarzają rowerzyści. Czy potwierdzają to dane wypadkowe? Wszystkich potrąceń pieszych na chodnikach było we Wrocławiu 782. **To jednak nie rowerzyści powodują zagrożenie – potrącili oni pieszych na chodnikach 97 razy przy 443 potrąceniach spowodowanych przez kierowców samochodów osobowych!** Oczywiście, oddzielną kwestią jest subiektywne poczucie komfortu i bezpieczeństwa pieszych i dyskusja na temat tego, jak wiele zdarzeń nie jest zgłaszanych policji. Różnica w tym przypadku jest jednak olbrzymia, bo 4.5 razy więcej potrąceń zdarzyło się z winy kierowców niż rowerzystów.

Ocena

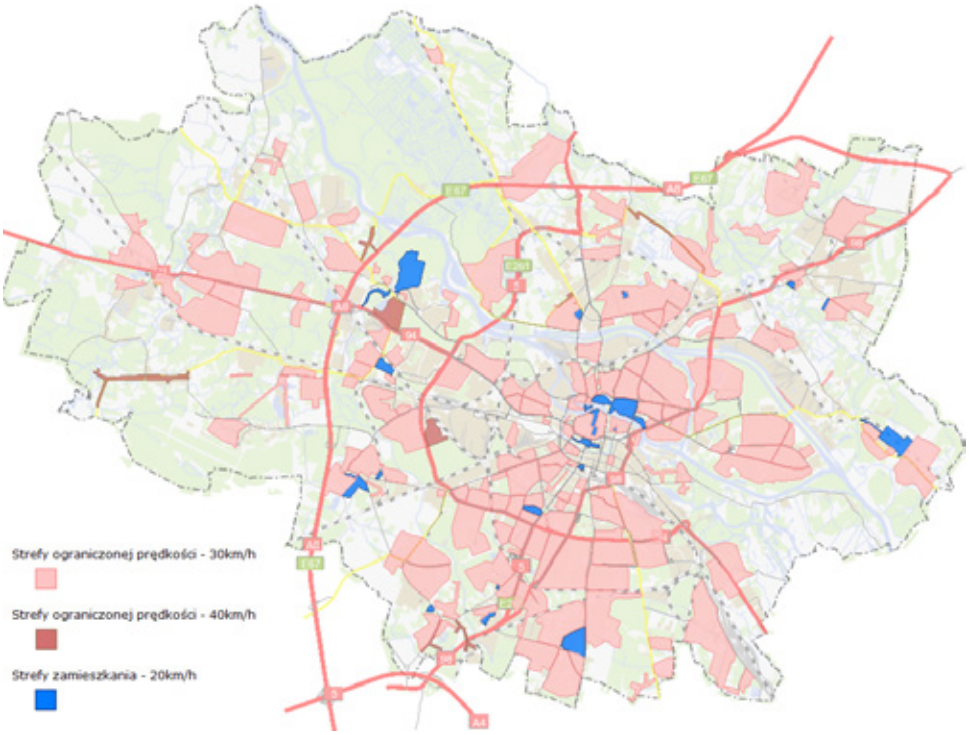
Czy Wrocław można nazwać miastem bezpiecznym dla pieszych? Trudno o jednoznaczną odpowiedź, ale jeszcze trudniej odpowiedzieć na to pytanie „tak”. Fakt, że do potrącenia pieszego we Wrocławiu dochodzi co 16 godzin, jest niezwykle wymowny i pokazuje, jak duży jest to problem. Nasze miasto potrzebuje odważniejszych i przede wszystkim kompleksowych działań (szczegóły wymieniamy w kolejnym rozdziale).

Nie oznacza to, że nic się we Wrocławiu nie dzieje. Przeciwnie, wiele działań oceniamy pozytywnie, a dyskusyjne są jedynie tempo i priorytet dla zmian. Poniżej przedstawiamy wątki kluczowe wraz z naszą oceną.

+ Uspokajanie ruchu

Coraz więcej stref TEMPO 30 to bez wątpienia krok we właściwym kierunku. Liczby mówią same za siebie – na 162 zmarłych pieszych w latach 2007-2014 tylko jedna osoba zginęła na drodze z ograniczeniem do 30 km/h.

Jak jednak pokazuje Rysunek 5, wciąż w wielu fragmentach miasta brakuje takiego ograniczenia. Nie chodzi oczywiście o drogi główne, a o osiedla i ulice, które nie pełnią funkcji tranzytowej. Najlepszym przykładem jest Przedmieście Oławskie. Po drugie, należy naszym zdaniem zadbać o to, by infrastruktura na nowopowstających osiedlach deweloperskich (np. na Kępie Mieszczańskiej, Kleczkowie, Swojczycach) była od razu dostosowana do prędkości 30 km/h. W tym wypadku chodzi m.in. o szerokości pasów na drodze, wyniesione przejścia dla pieszych, mironda, progi zwalniające i inne elementy uspokojenia ruchu. Dla tych działań brakuje pełnego priorytetu, a dowodem na to jest fakt, że na realizację czeka ponad 400 progów zwalniających, o które wnioskowali mieszkańcy (najstarsze wnioski są jeszcze z 2011 roku!).



Rysunek 5 Mapa stref z ograniczoną prędkością we Wrocławiu. Źródło: Systemu Informacji Przestrzennej Wrocławia, http://geoportal.wroclaw.pl.

+ Poprawa infrastruktury w miejscach najbardziej niebezpiecznych

W ostatnich latach we Wrocławiu obserwujemy zmiany infrastrukturalne w miejscach, gdzie wcześniej dochodziło do wielu wypadków z pieszymi lub rowerzystami. Przykładami mogą być skrzyżowanie Wittiga i Wróblewskiego, wloty ulicy Legnickiej (Dobra, Młodych Techników, Inowrocławska, Białowieska), fizyczne elementy uspokojenia ruchu na całych ulicach (Purkyniego, Krzywoustego). Wszystko to należy ocenić zdecydowanie pozytywnie. Miejsc niebezpiecznych, jak pokazują zaprezentowane liczby, wciąż jednak jest dużo, dlatego konieczna jest kontynuacja tych zmian.

+ Tworzenie pasów rowerowych

Ostatnie badania z Nowego Jorku wskazują jednoznacznie, że tworzenie pasów rowerowych na jezdni poprawia bezpieczeństwo[11]. I nie chodzi jedynie o rowerzystów, bo również piesi uczestniczą w mniejszej liczbie wypadków! Ten zaskakujący wniosek można uzasadnić – wyznaczanie pasów rowerowych sprawia, że pasy dla samochodów robią się węższe, co skutkuje tym, że auta poruszają się wolniej i ostrożniej. Ponadto, piesi mają do pokonania krótszą drogę, na której narażeni są na ryzyko wypadku.

We Wrocławiu taka infrastruktura powstaje głównie w celu stworzenia spójnej sieci tras rowerowych, a zysk dla bezpieczeństwa jest raczej pomijany. Niemniej, zmiany które zaszły na głównych ulicach w centrum (Kazimierza Wielkiego, Ruska, Piłsudskiego, Piotra Skargi) są dla miasta wielką szansą.

+ Powołanie Oficera Pieszego

Stworzenie w Urzędzie Miejskim stanowiska Oficera Pieszego na początku 2014 było z pewnością przełomem jeśli chodzi o cały ruch pieszy w mieście. Choć pełniący tę funkcję Tomasz Stefanicki zajmuje się wieloma zagadnieniami, bezpieczeństwo jest jedną z nich. Samo powołanie urzędnika zajmującego się wyłącznie tematyką pieszą, to również jasny sygnał, że miasto traktuje ten temat poważniej niż wcześniej.

? Działania Komendy Miejskiej Policji

Niewiele wskazuje na to, żeby policja kompleksowo i spójnie zajmowała się bezpieczeństwem pieszych. Znamienne są słowa Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Jacka Nitki w wywiadzie dla Gazety Wyborczej:

„Z czym mamy największy problem?

- Z niechronionymi uczestnikami ruchu. Raz w tygodniu urzędnicy, policjanci i strażnicy miejscy spotykają się na komisji bezpieczeństwa, by na bieżąco reagować na problemy w mieście. Piesi i cykliści to jeden z głównych tematów tych posiedzeń. Niektórzy piesi nie

11 http://www.streetsblog.org/2014/09/05/new-dot-report-shows-protected-bike-lanes-improve-safety-for-everybody/

zwracają uwagi na swoje bezpieczeństwo: wchodzą na przejścia na czerwonym świetle lub przebiegają przez jezdnię w miejscach niedozwolonych. Rowerzyści jeżdżą po chodnikach i potrącają pieszych, powodując wypadki."

Ten cytat pokazuje, że Wydział Ruchu Drogowego najprawdopodobniej nie korzysta z wiedzy, którą sam wytwarza. Słowa Naczelnika Nitki dowodzą, że policja posługuje się raczej powszechnymi stereotypami, a nie obiektywnymi faktami. Jak wykazujemy we wcześniejszych rozdziałach, główne przyczyny potrąceń pieszych leżą zupełnie gdzie indziej. Bez eliminacji podstawowych zagrożeń w pierwszej kolejności (chodzi o nieudzielanie pierwszeństwa pieszym przez kierowców) nie możemy liczyć na znaczącą poprawę bezpieczeństwa pieszych.

? Rafał Dutkiewicz – bardzo cichy zwolennik

Choć prezydent najprawdopodobniej nigdy nie skupiał się na bezpieczeństwie ruchu drogowego w publicznych wypowiedziach, można przypuszczać, że jest zwolennikiem zmian w celu jego poprawy. Do znaczącej zmiany nie dojdzie jednak bez bardzo wyraźnego przywództwa politycznego. Dziś temat bezpieczeństwa na drodze, a w tym bezpieczeństwa pieszych, nie jest traktowany priorytetowo. Za doskonały wzór może służyć Nowy Jork[12]. Amerykańskie miasto, które z punktu widzenia urbanistyki jest dużo bardziej zdominowane przez samochody niż Wrocław, uczyniło temat bezpieczeństwa jednym z filarów polityki miasta. W marcu 2014 w blasku fleszy burmistrz Nowego Jorku, Bill de Blasio, podpisując dokument o Wizji Zero dla swojego miasta, mówił: „Mamy do czynienia z epidemią, epidemią ofiar wypadków drogowych i nie możemy pozwolić, by ona trwała. Czas, by to zmienić nastał właśnie teraz." Nie skończyło się na samych słowach, bo szybko uchwalony został olbrzymi pakiet zmian, a jego najgłośniejszą częścią było wprowadzenie w całym mieście ograniczenia prędkości do 40 km/h. Było to możliwe wyłącznie dzięki odwadze i przywództwu burmistrza.

12 J. Nowotarski, Wizja Zero w Nowym Jorku, 2015, Stowarzyszenie Akcja Miasto. http://www.akcjamiasto.org/wp-content/uploads/2015/12/Wizja-Zero-w-Nowym-Jorku.pdf

Wyznaczenie konkretnych celów, mierzalnych wskaźników w określonym horyzoncie czasowym oraz zdefiniowanie monitoringu przeprowadzania zmian (CEL)

Wrocław potrzebuje klarownego celu dla polityki poprawy bezpieczeństwa drogowego. Nie chodzi o kolejny dokument, bo te choć są pisane przez ekspertów i mają słuszne założenia, to nie przekładają się na spójną politykę poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Ciągła analiza danych wypadkowych i audyt przejść dla pieszych (IDENTYFIKACJA)

Przedstawione w tym dokumencie wnioski z policyjnej bazy SEWiK to tylko ułamek wiedzy, którą można z niej uzyskać. Takie analizy są fundamentem do zdiagnozowania najważniejszych przyczyn zdarzeń drogowych lub wytypowania miejsc najbardziej niebezpiecznych. Z kolei audyt przejść dla pieszych pozwoliłby na bardzo dokładną ocenę przyczyn niskiego poziomu bezpieczeństwa w danych miejscach. Takie zadanie zlecił na początku 2016 roku Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie.

Rozszerzenie stref TEMPO 30 (KORZYSTANIE ZE SPRAWDZONYCH ROZWIĄZAŃ)

Liczby nie pozostawiają cienia wątpliwości – ograniczenie prędkości do 30 km/h działa, bo w takich miejscach po prostu nie giną ludzie. W Berlinie jest to 80% ulic, Gdańsk za cel postawił sobie 70%. Taki wynik można też osiągnąć we Wrocławiu, na czym zyskamy wszyscy.

Współpraca Urzędu Miejskiego z policją (PREWENCJA)

W prewencyjnych działaniach policji drzemie olbrzymi potencjał. Pełna współpraca urzędu i służb mundurowych pomogłaby np. wyeliminować niebezpieczne zachowania kierowców w miejscach, gdzie dochodzi do największej liczby potrąceń pieszych. Dziś takich działań nie widać, co pokazuje, że dotychczasowa współpraca jest niewystarczająca.

Wsparcie w poprawie bezpieczeństwa dojścia do szkół (OCHRONA NAJMNIEJ CHRONIONYCH)

Miasto powinno zarówno skupić się na szybkim wprowadzeniu zmian infrastrukturalnych w okolicach szkół (to wniosek z podrozdziału o demografii), jak również wspierać jednostki oświaty w działaniach miękkich, np. przy tworzeniu planów bezpiecznego dojścia do szkoły.

Koordynator poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (PRZYWÓDZTWO)

Do kompleksowych działań i jakościowej poprawy sytuacji niezbędna jest osoba, która będzie zajmowała się tylko i wyłącznie tematem poprawy bezpieczeństwa. Dziś w Urzędzie Miejskim odpowiedzialność jest nieco rozproszona, a nie wszystkie działania (jak wspomniane 400 progów zwalniających) są realizowane. Koordynator, najlepiej jako pełnomocnik prezydenta, gwarantowałby, że polityka poprawy bezpieczeństwa na drodze będzie realizowana bez przeszkód i opóźnień.

O PROJEKCIE I AUTORACH

Dyskusja o ruchu pieszym w stolicy Dolnego Śląska dopiero się rozpoczyna. Tworząc projekt „Pieszy Wrocław" chcielibyśmy wziąć w niej czynny udział, by przynajmniej pośrednio przyczynić się do niezbędnych, naszym zadaniem, zmian. Miasta przyjazne pieszym to lepsza jakość życia. Chcemy, by Wrocław stał się jednym z nich.

Projekt realizowany przez stowarzyszenie Akcja Miasto w ramach programu Fundacji Batorego „Obywatele dla Demokracji" finansowanego z Funduszy EOG. Całość raportu znajduje się pod adresem: www.akcjamiasto.org

Opracowanie:

Jakub Nowotarski

Opracowanie graficzne:

Agnieszka Bocheńska

AKCJA MIASTO

Wrocław jest dla nas najważniejszy. Połączyło nas pragnienie, by stał się miejscem bardziej przyjaznym - do życia, pracy i wypoczynku, dlatego aktywnie działamy na jego rzecz. Marzymy, że nasza aktywność udzieli się również innym. Przyświeca nam idea zrównoważongo rozwoju i transportu, dlatego zależy nam na stworzeniu odpowiednich warunków dla ruchu pieszego.

(CC) Stowarzyszenie Akcja Miasto

www.akcjamiasto.org

Potrzebujemy nawet najmniejszego wsparcia, bo choć jesteśmy organizacją non-profit, to środki te pomogą w realizacji naszych wspólnych celów.

83 1140 2004 0000 3902 7553 6628

tytuł przelewu: darowizna na cele statutowe

Akcja Miasto

Śliczna 51/21

Wrocław 50-566

http://www.akcjamiasto.org/wesprzyj

AKCJA
MIASTO