

RUCH PIESZY W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH M.ST. WARSZAWY



**Michał Domaradzki
Zastępca Dyrektora
Biura Polityki Mobilności i Transportu
Urzędu m.st. Warszawy**



DOKUMENTY PLANISTYCZNE

Problematyka ruchu pieszego została dostrzeżona w dwóch głównych dokumentach planistycznych kształtujących przyszłość systemu transportowego Warszawy, tj.:

- **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy** - dokument przyjęty przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą nr LXXXII/2746 z 10 października 2006 roku.
- **Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 i na lata kolejne (...)** - dokument przyjęty przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 roku.



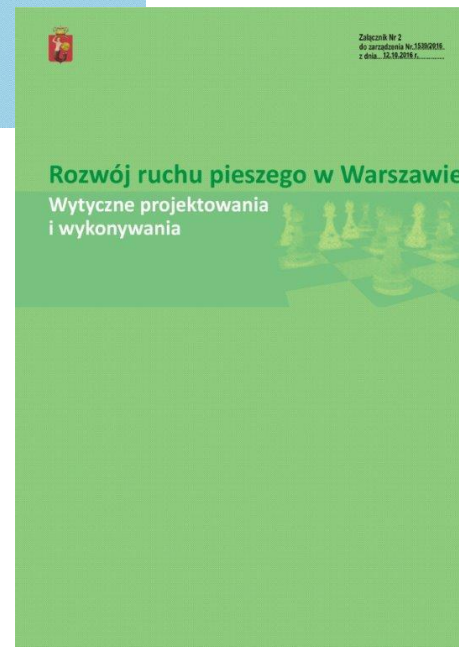


KORZYSTNE WARUNKI DLA RUCHU PIESZEGO NA TERENIE M.ST. WARSZAWY

W celu uzyskania jednolitego systemu planowania, projektowania, budowy i przebudowy infrastruktury i przestrzeni dla pieszych zostały opracowane:

- **Standardy projektowania i wykonywania dróg dla pieszych w mieście stołecznym Warszawie**
- **Wytyczne projektowania i wykonywania dróg dla pieszych w mieście stołecznym Warszawie**

Oba dokumenty stanowią załączniki do Zarządzenia nr 1539/2016 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 12/10/2016r. W sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy

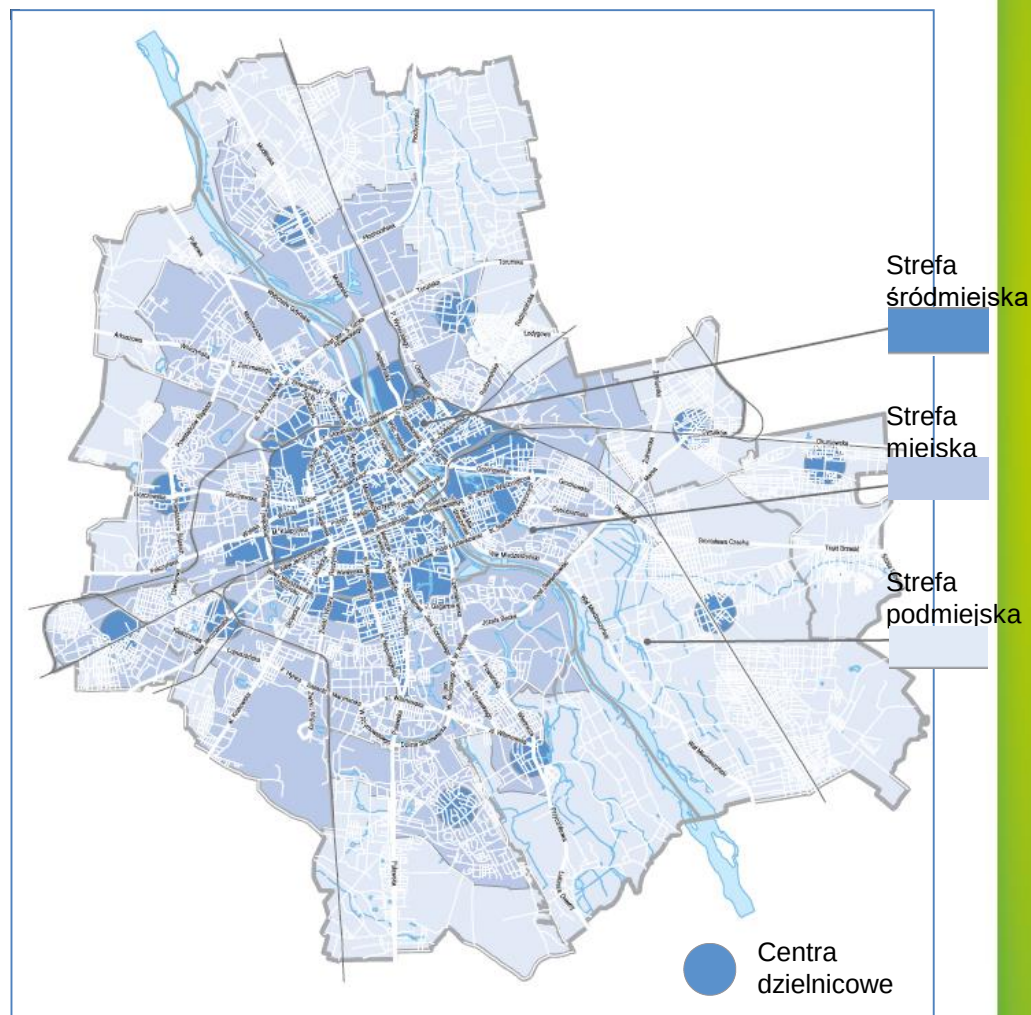




ZASADY REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ

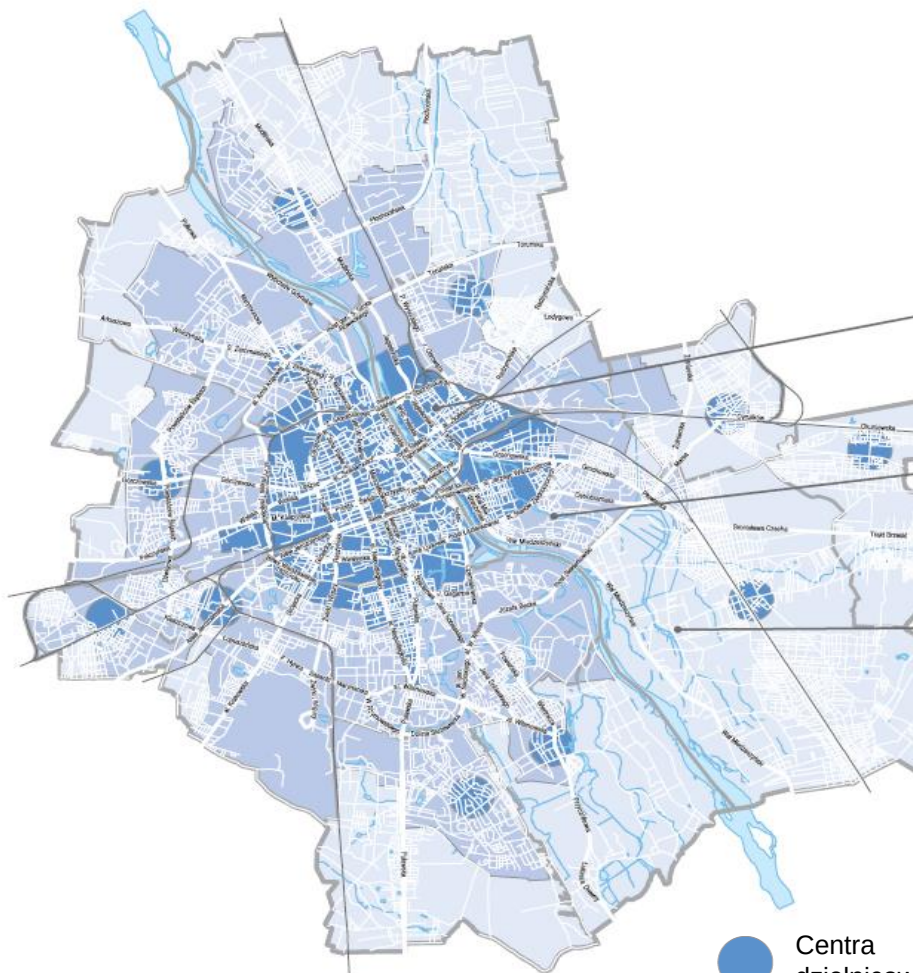
wg SUIKZP

- Praktyczna realizacja zasad polityki polega na podzieleniu obszaru miasta na **3 strefy** różniące się:
 - ograniczeniami ruchu samochodów osobowych i ciężarowych;
 - wymaganiami co do jakości przestrzeni publicznych i warunkami ruchu pieszego i rowerowego;
 - stopniem uprzywilejowania transportu publicznego;
 - wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych;
 - wysokością opłat za parkowanie zróżnicowane także w zależności od czasu postoju.





Strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów



● Centra dzielnicowe

Strefa śródmiejska



Strefa miejska



Strefa podmiejska





POLITYKA TRANSPORTOWA - cel generalny

- Generalnym celem polityki transportowej Warszawy jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.





Ruch pieszy w Strategii Transportowej

Cel główny:

Zwiększenie roli i jakości systemu transportu pieszego z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób starszych i niepełnosprawnych



Cel szczegółowy 1

Zwiększenie liczby podróży odbywanych pieszo, we wszystkich grupach użytkowników



Cel szczegółowy 2

Zapewnienie dobrych warunków ruchu pieszego, w tym osób starszych i niepełnosprawnych



Cel szczegółowy 3

Przywrócenie ulicom i placom funkcji miejskich



Cel szczegółowy 4

Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego pieszych



Warszawskie Badanie Ruchu na przestrzeni lat

Środki transportu	Udział środka transportu			
	1993	1998	2005	2015
Pieszo	30,10%	20,50%	21,60%	17,90%
Samochód osobowy (podróże niepiesze)	20,4% (29,2%)	26,2% (32,9%)	22,6% (28,9%)	31,7% (38,6%)
Transport zbiorowy	48,7% (69,6%)	52,5% (66,0%)	54,6% (69,6%)	46,8% (56,9%)
Inne (m.in. rower)	0,80%	0,80%	1,20%	3,6% (4,5%)

W celu odwrócenia tendencji spadkowej w udziale ruchu pieszego Miasto podejmuje działania zmierzające do zachęcenia mieszkańców Warszawy do poruszania się pieszo, np. skrócenie czasu podróży pieszej poprzez tworzenie centrów lokalnych, usprawnienie dojazdów do węzłów przesiadkowych, poprawa komfortu poruszania się pieszo, tworzenie warunków do odbywania krótkich podróży, likwidacja barier architektonicznych i komunikacyjnych.



Wyzwania

Zadaniem władz Warszawy będzie zwiększenie roli i jakości systemu transportu pieszego, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników w tym osób starszych i niepełnosprawnych poprzez:

- zapewnienie dobrej dostępności funkcji zlokalizowanych w mieście (usługi podstawowe),
- zmianę dotychczasowego podziału zadań przewozowych poprzez zwiększenie udziału podróży odbywanych pieszo i transportem zbiorowym,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu i osobistego pieszych,
- wprowadzanie ładu przestrzennego ulic i placów,
- ułatwienie korzystania z systemu transportowego przez dzieci, osoby starsze i niepełnosprawne,
- poprawę stanu środowiska naturalnego,
- poprawę prestiżu i wizerunku miasta,
- zwiększenie integracji społecznej i tożsamości mieszkańców Warszawy
- rozwój kultury.





Środki realizacji

Wzmacnianie roli ruchu pieszego będzie dotyczyć całego miasta. Priorytetowo będą traktowane strefa śródmiejska, centra dzielnic i powiązania pomiędzy nimi oraz dojścia i otoczenie węzłów komunikacyjnych. Zakłada się uruchomienie pięciu programów naprawczych:

- program porządkowania ciągów pieszych,
- program dostosowania przejść dla pieszych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością,
- program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym,
- program dostosowania sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszego,
- program odzyskiwania przestrzeni publicznych a także:
 - wdrażanie standardów projektowania ciągów pieszych,
 - audyt infrastruktury pieszej.





Statystyki

Najczęstszym rodzajem wypadków na stołecznych ulicach są w dalszym ciągu wypadki z pieszymi. Ich liczba w 2016 roku w porównaniu do 2015 r. jest większa o 8 i stanowią one już 44% ogólnej liczby wypadków. Zdarzenia te często bywają tragiczne w skutkach – 61% osób, które zginęły na drogach to właśnie piesi.

44%

wszystkich wypadków
to wypadki z pieszymi

Zestawienie wypadków drogowych wg rodzaju zdarzenia

Rodzaj zdarzenia	Liczba wypadków		Liczba rannych		Liczba ofiar śmiertelnych	
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%
wypadki z pieszymi	398	43,5	388	37,4	31	57,4
zderzenia boczne*	311	34,0	374	36,1	13	24,1
zderzenia tylne	115	12,6	165	15,9	-	-
wypadki z pasażerem	31	3,4	38	3,7	-	-
zderzenie czołowe	21	2,3	30	2,8	3	5,6
wywrócenie się pojazdu	10	1,1	11	1,1	1	1,8
najechanie na stęp, itp.	8	0,9	11	1,1	1	1,8
najechanie na barierę ochronną	7	0,8	9	0,8	2	3,7
najechanie na drzewo	5	0,5	3	0,3	3	5,6
inne	8	0,9	8	0,8	-	-
razem	914	100	1037	100	54	100

*w tych zderzeniach pojazdów przypadkowo poszkodowanych zostało 11 pieszych
(2 osoby zmarły, 2 ciężko ranne, 7 lekko rannych)

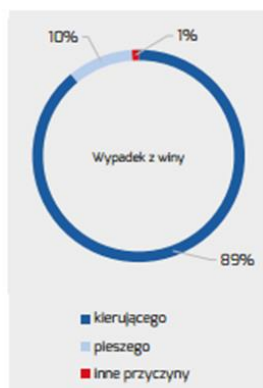
Źródło: Raport o stanie bezpieczeństwa w Warszawie 2016, ZDM

Przyczyny wypadków drogowych

Przyczyny wypadków	Ogółem	%
Spowodowane przez kierujących pojazdami:	819	89,6
nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	256	28,0
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	161	17,6
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	119	13,0
nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	52	5,7
wjazd przy czerwonym świetle	45	4,9
niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	42	4,6
nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów rowerowych	40	4,4
nieprawidłowe cofanie	26	2,8
nieprawidłowe skręcanie	15	1,6
Inne wykroczenia kierującego nieustalone	13	1,4
gwałtowne hamowanie	11	1,2
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	10*	1,1
nieprawidłowe wyprzedzanie	9	1,0
nieprawidłowe wymijanie	8	0,9
nieprawidłowe zawracanie	5	0,6
nieprawidłowe omijanie	4	0,4
z winy pasażera	2	0,3
nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów na drodze	1	0,1
Spowodowane przez pieszych:	92	10,1
nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem	40	4,4
wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	26	2,8
przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	20	2,2
wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	6	0,7
Inne przyczyny nieustalone	2	0,2
niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	1	0,1
razem	914	100

* w tym 3 wypadki z winy rowerzysty, bez udziału pieszego

Sprawcami wypadków są głównie kierujący pojazdami. Z ich winy odnotowano 89% wszystkich wypadków, natomiast 10% zdarzeń miało miejsce z winy pieszego. Przyczyną większości wypadków są 3 rodzaje wykroczeń popełnianych przez kierowców. Najczęstszym przewinieniem jest nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. ■



3. Sytuacja pieszego na jezdni

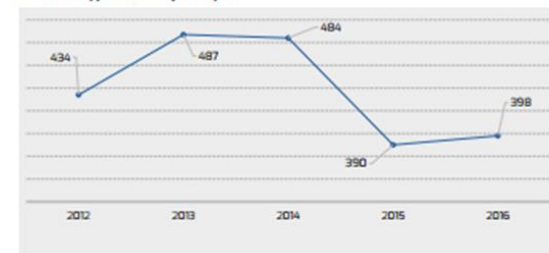


Głównym problemem związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Warszawie jest zagrożenie pieszych. Pomimo podejmowanych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszego, stale utrzymuje się ono na wysokim poziomie.

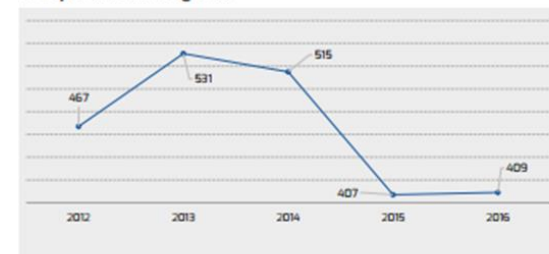
W 398 wypadkach najechania na pieszych poszkodowanych zostało 409 pieszych, w tym 31 ofiar śmiertelnych (12 osób zginęło na miejscu wypadku, 19 osób w ciągu 30 dni od zdarzenia) i 378 osób rannych (z tego 78 osób z ciężkimi obrażeniami). 11 pieszych uderziło przypadkowo, w wyniku zderzenia pojazdów. W ten sposób zginęły 2 osoby, a 2 inne zostały ciężko ranne.

NAJECHANIA NA PIESZEGO W LATACH 2012-2016

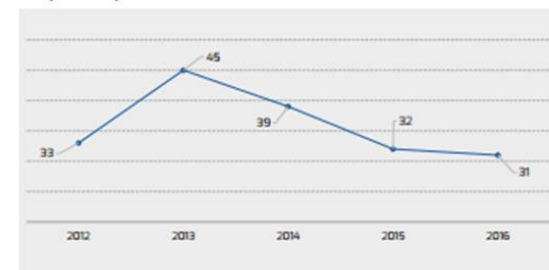
Liczba wypadków z pieszymi



Piesi poszkodowani ogółem



W tym ofiary śmiertelne



45%

O tyle spadła liczba ofiar śmiertelnych w stosunku do 2011 roku





77,1%

potrąceń powodują kierowcy

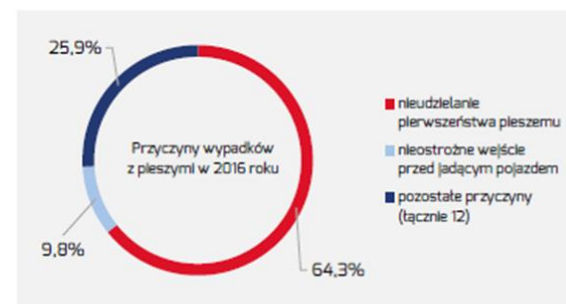
Łącznie w 2016 roku we wszystkich zdarzeniach drogowych poszkodowanych zostało 420 pieszych, w tym 33 ofiary śmiertelne, 80 pieszych zostało ciężko rannych, 307 osób odniosło lekkie obrażenia. Liczba najeżdżeń na pieszych w stosunku do 2012 roku zmalała tylko o 8% i obecnie stanowi prawie 44% wszystkich wypadków. Ofiary śmiertelne wśród pieszych w 2016 roku to aż 61% wszystkich ofiar śmiertelnych. Liczba poszkodowanych pieszych i ofiar śmiertelnych wśród pieszych w 2016 r. od kilku lat nie wykazuje wyraźnego trendu spadkowego. W porównaniu z 2012 r. liczba poszkodowanych spadła o 12%, zaś liczba ofiar śmiertelnych o 6% (2 osoby).

Przyczyny wypadków z pieszymi – rok 2016

Lp.	Przyczyny wypadków	Ogółem	%
1	niedzielenie pierwszeństwa pieszemu	256	64,3
2	nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem	39	9,8
3	wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	25	6,3
4	nieprawidłowe cofanie	22	5,5
5	przekraczanie jezdni w m. niedozwolonym	19	4,8
6	wjazd przy czerwonym świetle	8	2,0
7	niedostosowanie prędkości do sytuacji w ruchu	7	1,8
8	nieprawidłowe przejeżdżanie przejeżdż dla pieszych	7	1,8
9	wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	6	1,5
10	nieustalone z winy kierującego	3	0,8
11	nieprawidłowe omijanie	2	0,5
12	nieustalone z winy pieszego	2	0,5
13	nieprawidłowe wyprzedzanie	1	0,3
14	niezachowanie bezpiecznej odległości	1	0,3
	razem	398	100,0
w tym: kierujący pojazdami spowodowali		307	77,1
piesi spowodowali		91	22,9

Pośród wszystkich 398 wypadków z pieszymi, kierujący byli sprawcami 307 wypadków, w tym pięciu sprawców było pod wpływem alkoholu (1 ofiara śmiertelna). Piesi spowodowali 91 wypadków, dziewięciu sprawców tych zdarzeń było pod wpływem alkoholu.

Podstawowym wykroczeniem kierujących jest nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu – 256 wypadków, co stanowi przyczynę blisko 83% wszystkich wykroczeń kierowców wobec pieszych.

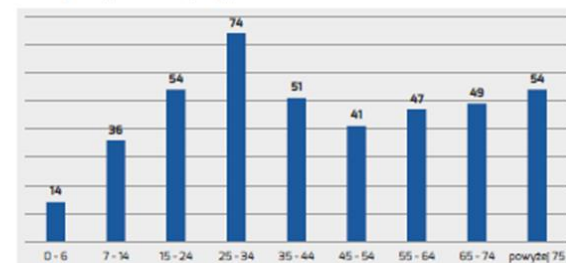


W stosunku do roku 2012 odnotowano 25% spadek liczby wypadków spowodowanych przez pieszych. Ich najczęstsze zachowania prowadzące do wypadków to: nieostrożne wejście przed jadącym pojazdem, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle i przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

Częstym i niepokojącym zjawiskiem jest ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia. 27 kierowców zbiegło z miejsca wypadku z pieszym. W tych wypadkach rannych zostało 27 pieszych.

OFIARY WŚRÓD PIESZYCH

Wiek pieszych – ofiary wypadków w 2016



Najwięcej ofiar wśród pieszych stanowią osoby w przedziale wiekowym 25-34 lata, a także osoby w wieku 15-24 lata i powyżej 75. roku życia. Osoby starsze często mają problemy z właściwą oceną sytuacji na drodze, nie zawsze stosują się do sygnałów świetlnych czy korzystają z wyznaczonych przejść. W 2016 roku doszło do 101 wypadków z osobami starszymi, w których ranne zostały 82 osoby i 21 poniosło śmierć. Liczba poszkodowanych w grupie seniorów utrzymuje się na poziomie roku ubiegłego. Stosunkowo rzadko ofiarami potrażeń są dzieci. Osoby w wieku do 14 lat to tylko 12% wszystkich poszkodowanych.

Koncentracja miejsc wypadków z pieszymi – rok 2016

Wypadki z pieszymi najczęściej zdarzają się na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu i na prostym odcinku drogi. Znacznie bezpieczniejsze są skrzyżowania równorzędne i rondo, na których praktycznie nie dochodzi do potrażeń pieszych.

127

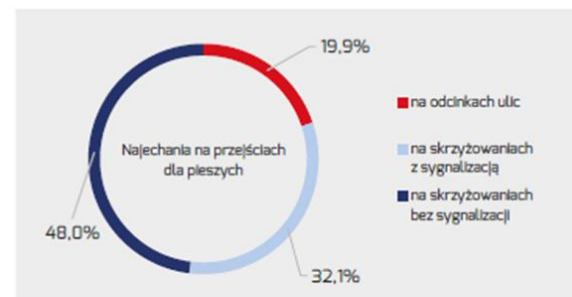
liczba najechara na przejściach dla pieszych, na skrzyżowaniach bez sygnalizacji

Aż 68% wypadków z pieszymi ma miejsce na przejściach dla pieszych, które powinny być najbezpieczniejszym miejscem by przejść na drugą stronę jezdni. Na przejściach wyposażonych w sygnalizację świetlną zdarzyło się 99 wypadków z pieszymi (w trzech przypadkach sygnalizacja nie działała), co stanowi 35% wszystkich wypadków na przejściach dla pieszych.

Najechara na przejściach dla pieszych

		Liczba wypadków	Liczba kolizji
Zderzenia na przejściach dla pieszych:			
na odcinkach ulic		54	18
w tym:	sygnalizacja jest, działa	9	1
	brak sygnalizacji	45	17
na skrzyżowaniach		217	91
w tym:	sygnalizacja jest, działa	87	48
	sygnalizacja jest, nie działa	3	-
	brak sygnalizacji	127	43
razem		271	109

*na podstawie danych dotyczących ok. 7% wszystkich kolizji



Na wyznaczonych przejściach dla pieszych doszło łącznie do 271 wypadków. Większość z nich miała miejsce na przejściach w rejonie skrzyżowań. Przy działającej sygnalizacji doszło do 87 wypadków, natomiast 127 wypadków miało miejsce na skrzyżowaniach bez sygnalizacji. Do zdarzeń dochodzi najczęściej gdy kierujący nie zachowują ostrożności i nie udzielają pierwszeństwa pieszym. Zdarzają się też sytuacje, gdy podczas skrętu z drogi głównej kierowcy nie ustępują pierwszeństwa przechodniom, którzy również mają sygnał zielony. Przyczyną 8 wypadków był wjazd na czerwonym świetle.

Na przejściach dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami doszło do 54 wypadków. 17% z nich wydarzyło się na przejściach wyposażonych w sprawną sygnalizację świetlną. Przy braku sygnalizacji liczba wypadków jest znacznie większa, co spowodowane jest przede wszystkim nadmierną prędkością pojazdów. Wielokrotnie problem ten występuje też na ulicach o więcej niż jednym pasie ruchu, kiedy kierowca jednego pojazdu prawidłowo zatrzyma się, by przepuścić pieszych, podczas gdy inny wyprzedza lub omija na przejściu dla pieszych. ■





DZIĘKUJĘ