

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01b-6
Typ instrumentarium (a do f)	a, b
Kategoria rozwiązania (A do C)	A, B.
Data aktualizacji wpisu:	12.04.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T01b. Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i UTO
Autorzy:	Paweł Górny
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.¹]:

Bezpieczna i wygodna infrastruktura dla pieszych.

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Propozycja pakietu kilku zmian w przepisach prawa poprawiających bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury dla pieszych.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

1) Ciągłość infrastruktury pieszej w mieście – w uzasadnionych przypadkach warunek zapewnienie chodników po obu stronach ulicy, np. w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

2) Klasy drogi w mieście (w centrum):

- wprowadzenie możliwości uproszczonej rezygnacji decyzją samorządu (nie odstępstwa ministerialnego) ze stosowania wymogów dotyczących parametrów drogi wynikających z jej klasy, tj. m.in. odległości między skrzyżowaniami, przejściami dla pieszych, szerokości pasa ruchu i prędkości projektowej,
- lub wprowadzenie zmian zapisów rozporządzeń ws. wymogów technicznych dróg dotyczących wartości określających m.in. możliwość usytuowania przejść dla pieszych i skrzyżowań w zależności od klasy drogi (np. zmniejszenie dotychczasowych wartości o połowę, zmiana możliwości zmniejszenia szerokości pasa ruchu z obecnej opcji 0,25 m na 25% względem szerokości wymaganej wg klasy drogi, zmniejszenie o połowę (na terenie miast – zabudowanym) wartości odległości przejść dla pieszych i skrzyżowań względem klasy drogi.

3) Bezpieczeństwo na skrzyżowaniach:

- w uzasadnionych przypadkach likwidacja stosowania „zielonej strzałki” dla samochodów skręcających w prawo w ulicę z przejściem dla pieszych (z przeanalizowaniem możliwości zachowania tego rozwiązania dla ruchu rowerowego),

¹ Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

- wymóg stosowania podwójnego sygnalizatora dla pasa ruchu dla kierunku na wprost i w prawo (przykładowe zdjęcia poniżej)

Rozwiązanie właściwe – podwójny sygnalizator na pasie na wprost i w prawo (Bydgoszcz, Rondo Grunwaldzkie):



Rozwiązanie niewłaściwe – zielony sygnał na pasie na wprost i w prawo z jednoczesnym sygnałem zielonym na równoległym przejściu dla pieszych (Bydgoszcz, ul. Szubińska)



4) Bezpieczeństwo i wygoda na przejściach dla pieszych:

- wydłużenie (np. o 50%) wymaganego czasu sygnału zielonego na przejściach dla pieszych (ze względu na starzejące się społeczeństwo)

- wymóg zapewnienia ciągłości sygnału na przejściach przez wszystkie jezdnie w jednym kierunku ruchu pieszego (na wyspie dzielącej pomiędzy jezdniami / pasami ruchu nie ma ŻADNYCH celów podróży, dla których pieszy miałby się zatrzymać dłużej niż na oczekiwanie na sygnał zielony)
- w uzasadnionych przypadkach (np. centra miast) wprowadzenie rozwiązania polegającego na włączeniu zielonego sygnału dla pieszych jednocześnie na wszystkich wlotach skrzyżowania, co umożliwi przejście „na ukos” a więc skrócenie drogi pieszego (preferowanego użytkownika w danym miejscu) i wymuszenie „utrudnienia” dla ruchu samochodowego (niepożądanego uczestnika w danym miejscu) LUB wprowadzenie oznakowania poziomego przejść dla pieszych na ukos (por. interpelacja poselska nr 14 790 do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej ws. skośnych przejść dla pieszych na skrzyżowaniach dróg)
- rezygnacja ze stosowania (czy choćby rekomendowania) tzw. „aktywnych” przejść dla pieszych, opartych na detekcji pieszego (np. „inteligentny system oświetlenia przejścia dla pieszych” - <https://www.youtube.com/watch?v=TqRN3OYdToM>) – występuje znaczne ryzyko zawodności systemu detekcji ruchu (jeśli jest ryzyko że urządzenie może działać niepoprawnie w 1 procencie przypadków, to urządzenie działa niepoprawnie w ogóle jeśli chodzi o bezpieczeństwo i życie ludzkie)

5) Wykonanie jak najszerszych audytów bezpieczeństwa przejść dla pieszych:

- wykonanie na poziomie samorządów (powiązanie z wdrażaniem Wizji Zero)
- ustalona metodologia audytu na poziomie ministerialnym (np. KR BRD)
- baza wiedzy – Wytyczne i Standardy rekomendowane przez Ministra Infrastruktury (w opracowaniu): „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych (WRD-41-3)” (<http://www.gov.pl/attachment/36ef242f-4bdb-46be-9abc-72c1c7ef190a>, uwagi konsultacyjne: <http://www.gov.pl/attachment/7565de64-e32c-4ffb-9cc6-85259d6c6215>)

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

- Samorzady gminne, m.in. jednostki wdrażające Wizję Zero, jednostki planowania przestrzennego
- Minister właściwy do spraw transportu, m.in. w zakresie zmian w przepisach dot. warunków budowy dróg
- Instytucje zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego - m.in. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego), m.in. w zakresie metodologii i pilotażu audytu przejść dla pieszych

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- Odpowiednie zmiany w rozporządzeniach ws. warunków technicznych dróg publicznych oraz znaków i sygnałów drogowych
- Rekomendacje w zakresie bezpiecznej i wygodnej infrastruktury dla pieszych w dokumentach planowania przestrzennego.
- Sporządzenie metodologii audytu przejść dla pieszych oraz ogólnokrajowych standardów projektowania bezpiecznej i wygodnej infrastruktury dla pieszych (np. KR BRD) wraz z przeprowadzeniem pilotażowego programu audytu na przykładowej próbie największych, średnich oraz małych miast

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Nadrzędnym celem jest znacząca poprawa bezpieczeństwa pieszych – Polska osiąga jedne z najgorszych w Europie wyniki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym śmiertelności pieszych. Główną przyczyną ilości śmiertelnych wypadków wśród pieszych jest nadmierna prędkość kierowców pojazdów, przekraczających ustanowione limity prędkości, także w obszarze przejść dla pieszych („Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca” KR BRD 2018: https://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/506_badanie-zachowan-pieszch-i-relacji-pieszch-kierowca-wrzesien-grudzien-2018-r.pdf). Tylko znaczące wzmocnienie działań ograniczających prędkość pojazdów i poprawiających bezpieczeństwo pieszych może przynieść wymierne rezultaty w poprawie bezpieczeństwa drogowego i przeciwdziałaniu utracie życia na drodze.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

Przykład audytu bezpieczeństwa przejść dla pieszych wykonanego przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie: <https://zdm.waw.pl/dzialania/audyt-bezpieczenstwa-przejsc-dla-pieszch/?rok=2020>.

8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

9. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

11. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)

- Wielka Brytania – zielony sygnał dla pieszych jednocześnie na wszystkich wlotach skrzyżowania
- Japonia – ukośne oznakowanie poziome przejście dla pieszych:

