



Podpisanie protokołu porozumienia pomiędzy S-KLIR a Biurem Ekspertyz i Projektów Budownictwa Drogowego EKKOM – Janusz Bohatkiewicz i Tomasz Borowski

# NAJSŁABSI UCZESTNICY RUCHU

„Współdziałanie ruchu rowerowego i pieszego na drodze” – pod takim hasłem w dniach 5 –7 marca br. odbyło się na Polanie Zgorzelisko koło Zakopanego trzydniowe seminarium Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu. To pierwsze tegoroczne spotkanie zainauguowało szczególnie rok działalności Stowarzyszenia. KLIR obchodzi jubileusz 20-lecia.

Niechronionych uczestników ruchu drogowego wyróżnia przede wszystkim to, że nie są w stanie samodzielnie wywalczyć dla siebie przestrzeni na drodze, koniecznej dla bezpiecznego i wygodnego przemieszczania. Stanowią grupę „najstańszych” uczestników ruchu drogowego. Potwierdzają to statystyki wypadków drogowych i ich ofiar. W ubiegłym roku stanowili 42% wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków w Polsce (31% piesi – najwięcej w Unii Europejskiej, 11% rowerzyści).

- *Samochód daje człowiekowi największe poczucie bezpieczeństwa i pewności siebie. Prowokuje i zachęca do lekceważenia potrzeb innych ludzi, zwłaszcza użytkowników przestrzeni ulicznej w mniej komfortowy sposób – na istotę problemu niechronionych użytkowników dróg zwraca uwagę Zygmunt Uzdalewicz, członek honorowy KLIR. W jego referacie wprowadzającym zostały poruszone wszelkie aspekty relacji droga a pojazdy, piesi i rowerzyści.*

Dlaczego tym razem inżynierowie ruchu postanowili przyjrzeć się bliżej problemom pieszych i rowerzystów jako współuczestników ruchu i użytkowników dróg, kładąc przy tym szczególnie nacisk na rozwiązania godzące potrzeby pieszych i cyklistów? Wraz z rozwojem ruchu rowerowego w Polsce pojawił się szereg zjawisk dotychczas w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego nieznanymi. A właśnie jednym z nich jest wzajemne zagrożenie rowerzystów i pieszych.

W obecnej praktyce projektowania i budowy dróg rowerowych dominuje pogląd o bezwzględnej bezpieczeństwie, jakie w odniesieniu do ruchu rowerowego daje wydzielona droga rowerowa. W tym kontekście wskazuje się również bezkrytycznie na wpływ, jaki tego typu rozwiązanie niesie dla bezpieczeństwa ruchu pieszego. Czy na pewno? - *W rela-*

*cjach pomiędzy rowerzystami i pieszymi sytuacja jest bardzo złożona. Z punktu widzenia pieszego zagrożeniem są rowerzyści, a głównym czynnikiem, z którym utożsamiają to zagrożenie jest duża prędkość. Z punktu widzenia rowerzystów pojawiający się nagle na drodze rowerowej lub wręcz anektujący ją dla siebie piesi stanowią jedną z najważniejszych przeszkód w bezpiecznym i komfortowym poruszaniu się rowerem. Prowadzi to do sytuacji konfliktowych, a ostatecznie skutkuje wypadkami – wyjaśnia Tomasz Wawrzonek z Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku. Podczas seminarium KLIR przedstawił on zastosowane w Gdańsku rozwiązania, które chronią z jednej strony interesy pieszych, a z drugiej strony pozwalają rowerzystom w możliwie efektywny sposób korzystać z sieci dróg rowerowych.*

- *Niezależnie od sposobu korzystania z przestrzeni ulicznej, to człowiek, a nie używany przez niego pojazd, powinien być podmiotem wszystkich działań. Dopiero uświadomienie tej niezwykle istotnej sprawy, umożliwiła znajdowanie rozwiązań racjonalnych, przyjaznych człowiekowi – taką Zygmunt Uzdalewicz podaje receptę na skuteczne przeciwdziałanie zagrożeniom w ruchu.*

Praktyka planowania i projektowania ścieżek rowerowych nie jest łatwym przedsięwzięciem. Miasta nie dysponują odpowiednią przestrzenią pod takie szlaki komunikacyjne, ponadto wymagania techniczne dla dróg publicznych stanowią dodatkową barierę. Tego typu problemy zaprezentowała Magdalena Drabik (INŻKOM) na przykładzie Bielska-Białej. Problemy z przepisami technicznymi dotyczą również projektowania przejść dla pieszych, na co zwrócił uwagę Norbert Robak z firmy 3M-Polska. Dodatkowo zaznaczył on, że zarządcy dróg i organy zarządzające ruchem muszą zdecydowanie większą



Podczas seminarium



Tomasz Wawrzonek, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku



Magdalena Drabik, INŻKOM



Zygmunt Uźdalewicz, członek honorowy KLIR wygłosił referat „Przestrzeń pieszego i rowerzysty w pasie drogowym”



Podczas seminarium

wagę przywiązywać do wdrażania poprawnych rozwiązań oraz do odpowiedniego oznakowania przejść dla pieszych.

Jak wskazuje dyskusja inżynierów ruchu, jaką przeprowadzono w trakcie seminarium, zarówno budowa dróg rowerowych, jak i organizacja przejść dla pieszych, wymagają obecnie przewidzenia takich sytuacji, które dotąd nie były w polskich warunkach znane czy powszechne. Wymiana wiedzy i doświadczeń jest więc w tym zakresie w tej chwili konieczna. Temu ma między innymi służyć podpisane w trakcie seminarium porozumienie pomiędzy Stowarzyszeniem KLIR a Biurem Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM”, właścicielem i administratorem portalu drogowego [www.edroga.pl](http://www.edroga.pl). Dotyczy ono współpracy w upowszechnianiu dobrych praktyk w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz skutecznych rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu.

#### Wygłoszone referaty:

- Zygmunt Uźdalewicz, „Przestrzeń pieszego i rowerzysty w pasie drogowym”
- Tomasz Wawrzonek, „Zagrożenia brd w relacjach rowerzysty – pieszy. Sposoby uspokojenia ruchu rowerowego w Gdańsku”
- Magdalena Drabik, Urszula Chmiel, „Dwa kółka, pieszy i górka”
- Eugeniusz Bayer, Andrzej Billert, „Ruch rowerowy – warunki techniczne a praktyka w mieście Poznaniu”
- Jerzy Narożny, „Rowerzyści a sygnalizacja – konfrontacja czy współpraca?”
- Norbert Robak, „Przejścia dla pieszych – bezpieczne miejsce?”