



**Zdarzenia drogowe  
z udziałem pieszych  
w Radomiu  
w latach 2007-09**

**Sebastian Pawłowski**

## **Spis treści**

<b>1. Wprowadzenie</b> .....	<b>3</b>
1.1. Wykorzystane materiały .....	3
1.2. Podstawowe dane .....	3
<b>2. Czas zdarzenia</b> .....	<b>3</b>
2.1. Zmienność roczna .....	3
2.2. Zdarzenia w poszczególnych miesiącach .....	4
2.3. Zdarzenia w poszczególne dni tygodnia .....	5
2.4. Rozkład zdarzeń w ciągu doby .....	5
2.5. Rozkład zdarzeń ze względu na porę doby i widoczność .....	7
<b>3. Warunki atmosferyczne</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Stan jezdni</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Miejsca zdarzeń</b> .....	<b>9</b>
<b>6. Rodzaje zdarzeń, ich uczestnicy i zachowania</b> .....	<b>11</b>
6.1. Rodzaj pojazdu .....	11
6.2. Przyczyny zdarzeń z udziałem pieszych .....	12
<b>7. Piesi jako uczestnicy zdarzeń</b> .....	<b>13</b>
7.1. Płeć pieszych .....	13
7.2. Wiek pieszych .....	14
7.3. Wpływ alkoholu .....	15
<b>8. Skutki wypadków</b> .....	<b>15</b>
<b>9. Niebezpieczne ulice i skrzyżowania</b> .....	<b>16</b>
9.1. Niebezpieczne ulice .....	16
9.2. Niebezpieczne miejsca .....	18
<b>10. Wypadki śmiertelne</b> .....	<b>19</b>
<b>11. Podsumowanie</b> .....	<b>20</b>
<b>Literatura</b> .....	<b>21</b>
<b>O stowarzyszeniu</b> .....	<b>21</b>

# 1. Wprowadzenie

## 1.1. Wykorzystane materiały

Raport został opracowany na podstawie wyciągu z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji udostępnionego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wyciąg obejmuje zdarzenia drogowe z udziałem pieszych z trzech lat - od 1 stycznia 2007 do 31 grudnia 2010. Dane dotyczą wszystkich kategorii dróg: krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych znajdujących się na terenie Radomia.

Integralną częścią opracowania jest interaktywna mapa zdarzeń z udziałem pieszych dostępna pod adresem: [www.bractworowerowe.ats.pl/zdarzenia\\_2007\\_09.html](http://www.bractworowerowe.ats.pl/zdarzenia_2007_09.html).

## 1.2. Podstawowe dane

Tabela 1 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w porównaniu do liczby zdarzeń ogółem na terenie Radomia.

**Tabela 1. Liczba zdarzeń ogółem w latach 2007-09**

Liczba	Piesi	Ogółem <sup>1</sup>	% pieszych
wypadków	466	944	49,4
- zabitych	26	45	57,8
- rannych	454	1029	44,1
kolidzji	117	8305	1,4

W latach 2007-09 na terenie Radomia odnotowano 583 zdarzenia drogowe z udziałem pieszych. Potraconych zostało 604 osoby, w wyniku wypadków zostało rannych 454 pieszych, a 26 zginęło. Stanowi to odpowiednio 44% i 58% ogólnej liczby ofiar zdarzeń, do których doszło na obszarze miasta.

Z powyższego zestawienia wynika, że statystycznie co drugi dzień w Radomiu dochodzi do kolidzji z udziałem pieszego, co 60 godzin odnotowuje się wypadek, natomiast średnio raz na 1,5 miesiąca dochodzi do śmiertelnego potraconia. Zatem poczucie bezpieczeństwa pieszych to mit - wypadki są u nas codziennością.

## 2. Czas zdarzenia

### 2.1. Zmienność roczna

Tabela 2 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych oraz liczbę ofiar w poszczególnych latach.

**Tabela 2. Liczba zdarzeń w latach 2007-09**

Liczba	2007	2008	2009	Razem
zdarzeń drogowych	212	190	181	583
pieszych biorących udział w zdarzeniach	216	199	189	604
wypadków	168	160	138	466
- zabitych	8	8	10	26
- rannych	162	159	133	454
kolidzji	44	30	43	117

<sup>1</sup> Dane ogólne na temat zdarzeń udostępnione przez Komendę Miejską Policji w Radomiu

W latach 2007-2009 liczba zdarzeń z udziałem pieszych ulegała spadkowi. Niestety liczba ofiar śmiertelnych w 2009 roku wzrosła o 2 w porównaniu z latami poprzednimi.

Liczba potrąceń w wymienionych latach wynosiła 583, jednak pieszych biorących w nich udział było 604 – w przypadku 25 zdarzeń brał udział więcej niż 1 pieszy.

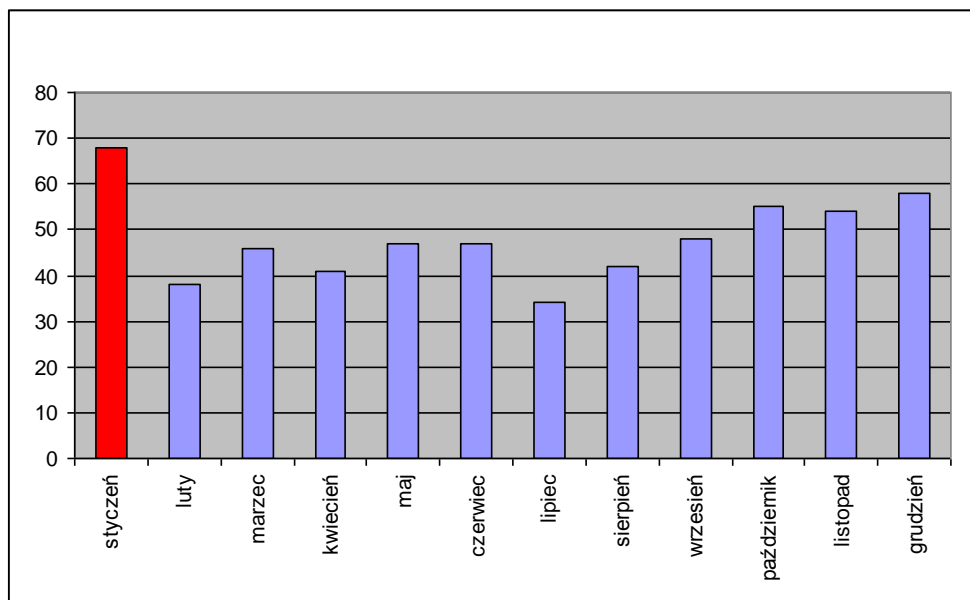
## 2.2. Zdarzenia w poszczególnych miesiącach

Tabela 3 i wykres 1 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale na miesiące.

**Tabela 3. Liczba zdarzeń w podziale na miesiące**

Miesiąc	Zdarzeń	%	Zabitych	%	Ciężko rannych	%	Lekko rannych	%
styczeń	68	12	2	8	14	9	36	12
luty	38	7	0	0	6	4	28	9
marzec	46	8	2	8	11	7	28	9
kwiecień	41	7	0	0	10	7	22	7
maj	47	8	1	4	9	6	27	9
czerwiec	47	8	2	8	10	7	29	9
lipiec	34	6	0	0	10	7	14	5
sierpień	42	7	2	8	16	11	18	6
wrzesień	48	8	2	8	10	7	27	9
październik	55	10	6	23	14	9	24	8
listopad	54	9	3	11	15	10	31	10
grudzień	58	10	6	23	24	16	20	7
<b>ogółem</b>	<b>578</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>100</b>	<b>149</b>	<b>100</b>	<b>304</b>	<b>100</b>

**Wykres 1. Liczba zdarzeń w podziale na miesiące**

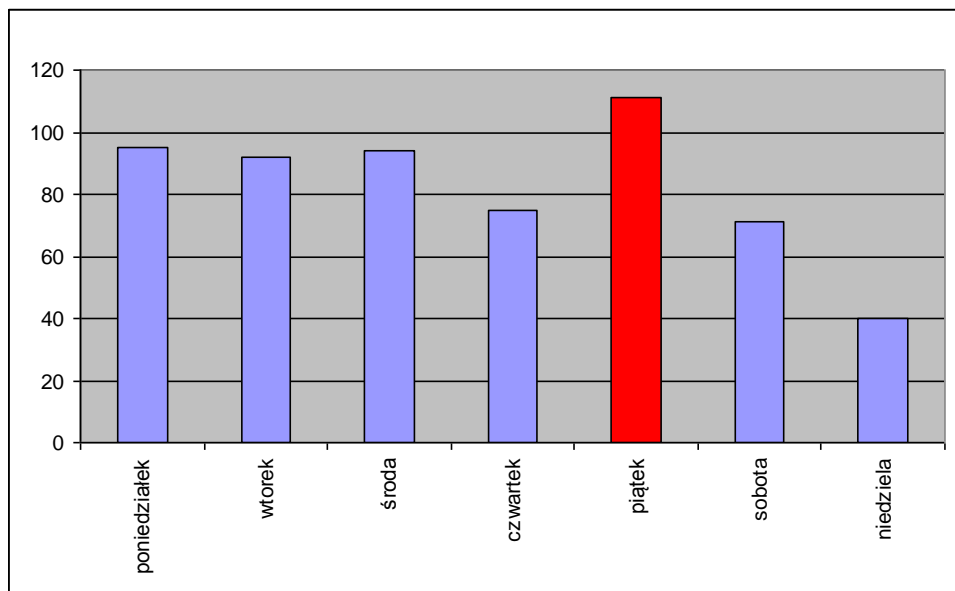


Z zestawienia wynika, że większość zdarzeń z udziałem pieszych miała miejsce w sezonie jesienno-zimowym, od października do stycznia, najwięcej – w styczniu, najmniej – w lipcu. Najwięcej zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym wydarzyło się w październiku i grudniu (po 6). Zabitych lub ciężko rannych zdecydowanie najwięcej było w grudniu (30) i w październiku (20).

### 2.3. Zdarzenia w poszczególne dni tygodnia

Wykres 2 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale na dni tygodnia.

Wykres 2. Liczba zdarzeń w podziale na dni tygodnia

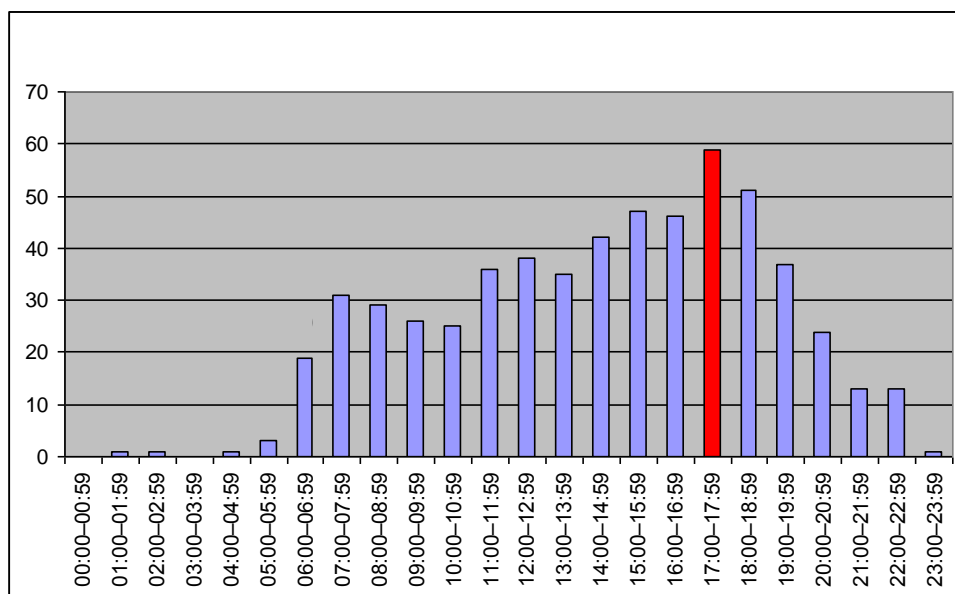


Najwięcej zdarzeń miało miejsce w piątki (113), najmniej – w niedziele (40). Można to tłumaczyć tym, że w piątki panuje zwiększony ruch samochodowy, natomiast w niedziele na ulicach jest dużo spokojniej.

### 2.4. Rozkład zdarzeń w ciągu doby

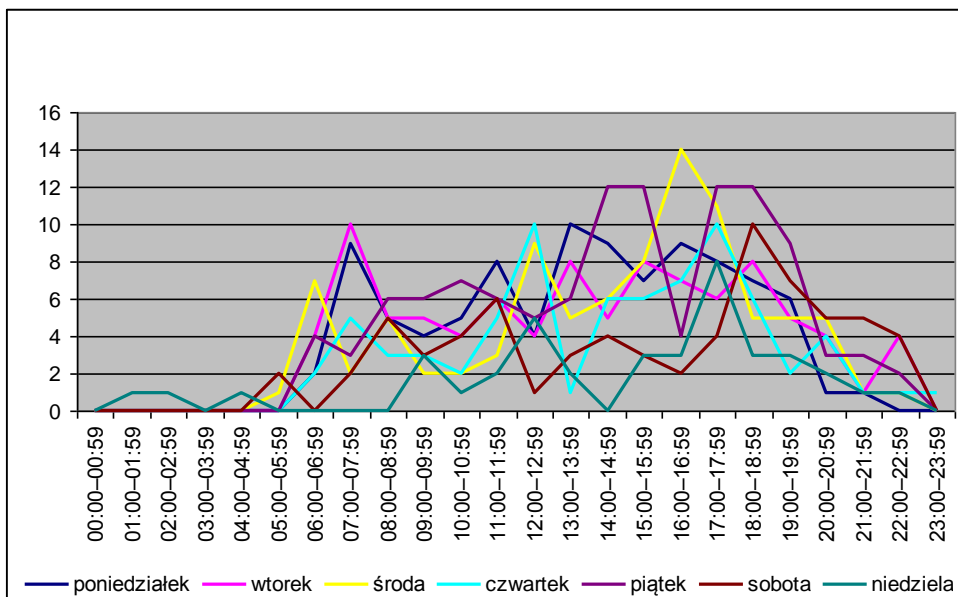
Wykres 3 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale godzinowym. Wykres 4 przedstawia liczbę zdarzeń w podziale na godziny w poszczególnych dniach tygodnia.

Wykres 3. Liczba zdarzeń w podziale na godzinę



Do największej liczby zdarzeń dochodziło między godzinami 11 a 20, natomiast do najmniejszej między godzinami 23 - 6 rano. Największy szczyt zanotowano o godzinie 17. W okresie od godziny 21 do 6 kiedy to odnotowano najmniejszą liczbę zdarzeń – zdecydowana większość przypada na dwie godziny wieczorne a najmniejsza na nocne. Można to tłumaczyć tym, że w nocy zarówno ruch pieszy jak i samochodowy jest znikomy.

**Wykres 4. Liczba zdarzeń w podziale na godzinę i dni tygodnia**

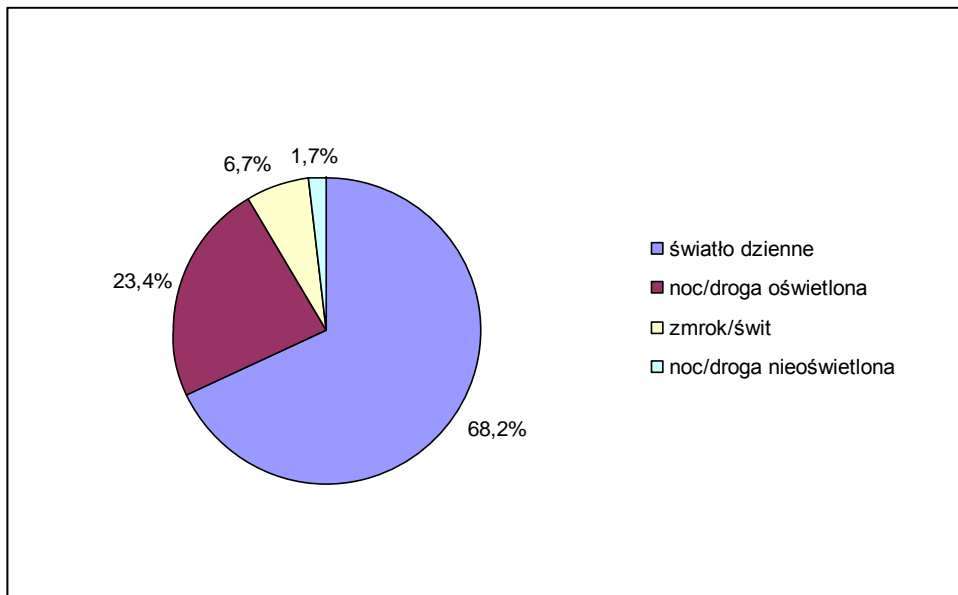


Najwięcej zdarzeń w podziale na poszczególne godziny dni tygodnia miało miejsce w środy pomiędzy 16 a 17 (14 zdarzeń). W piątki wyróżniają się dwa szczyty popołudniowe (14-16 i 17-19). Podobne szczyty, ale w innych godzinach można zaobserwować w np. w czwartki. Jedynie w niedzielę dochodziło do zdarzeń w godzinach 1-5. Prawdopodobnie wynika to ze zwiększonego ruchu pieszego jak i samochodowego pod klubami czy dyskotekami.

## 2.5. Rozkład zdarzeń ze względu na porę doby i widoczność

Wykres 5 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale na poszczególne pory dnia.

Wykres 5. Zdarzenia w podziale na poszczególne pory dnia

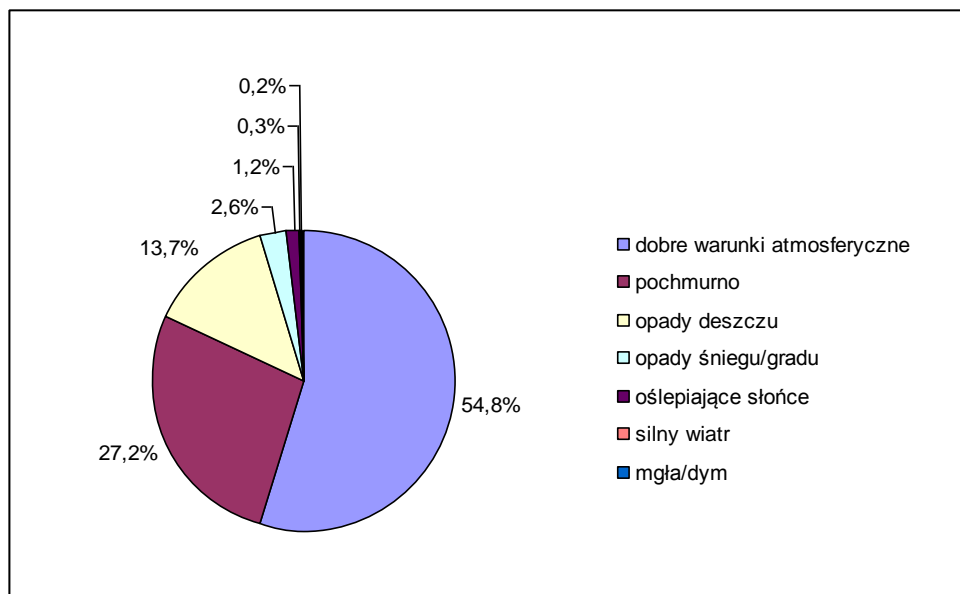


Do zdecydowanie największej liczby zdarzeń z udziałem pieszych dochodziło przy świetle dziennym (68%). Biorąc pod uwagę skutki wypadków, stwierdzamy, iż przy świetle dziennym doszło do 55% wypadków śmiertelnych oraz 68% z ciężkimi obrażeniami ciała. Natomiast w nocy miało miejsce 25% wszystkich zdarzeń, w tym na ulicach nieoświetlonych jedynie 2%. Dane te przeczą rozpowszechnianemu stereotypowi, że to brak widoczności pieszych jest główną przyczyną wypadków z ich udziałem. Nie zmienia to faktu, że występuje nadreprezentacja zabitych nocą w stosunku do liczby zdarzeń nocnych.

### 3. Warunki atmosferyczne

Wykres 6 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 według warunków atmosferycznych.

**Wykres 6. Zdarzenia w podziale na warunki atmosferyczne**



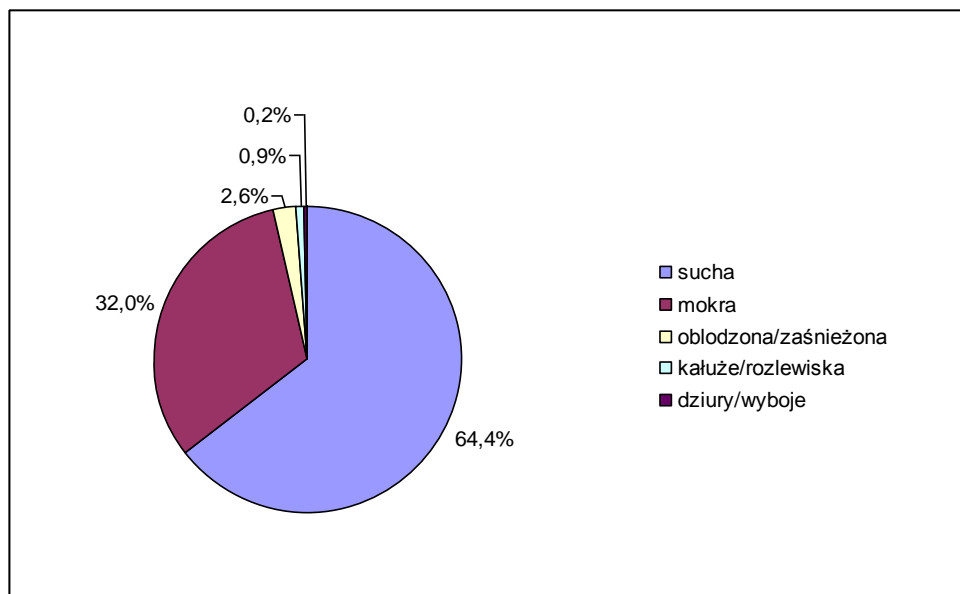
Większość zdarzeń z udziałem pieszych (54%) miała miejsce przy dobrej pogodzie. Przy dobrych warunkach atmosferycznych doszło do 67% wypadków śmiertelnych oraz 61% wypadków skutkujących ciężkimi obrażeniami ciała. Zestawienie to nadal nie potwierdza opinii o złej widoczności jako głównej przyczynie zdarzeń z udziałem pieszych. Jakkolwiek może to być jeden z istotnych czynników zdarzeń.



## 4. Stan jezdni

Wykres 7 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na stan jezdni.

Wykres 7. Zdarzenia w podziale na stan jezdni

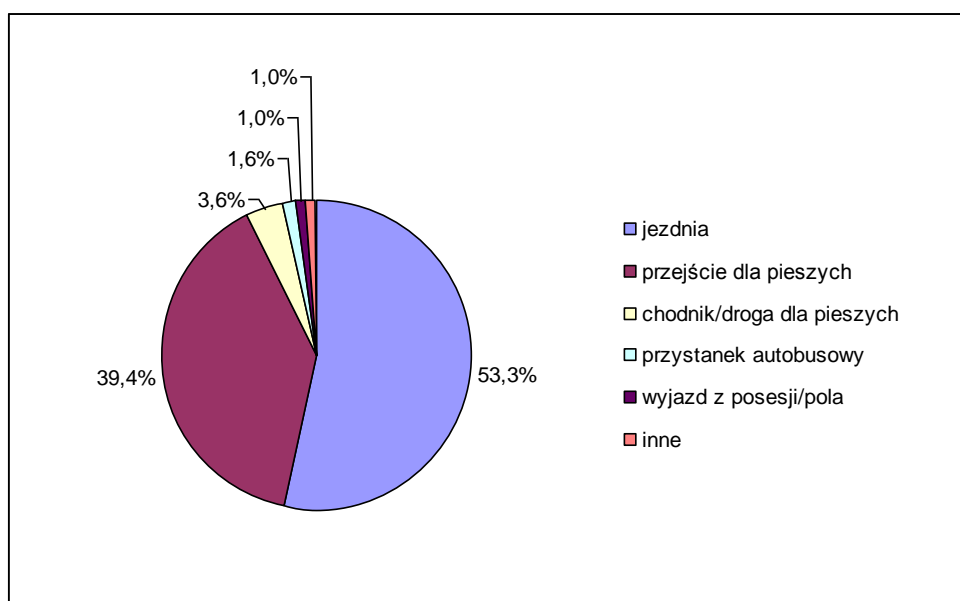


Większość zdarzeń z udziałem pieszych (64%) miała miejsce na jezdni suchej. Na mokrej jezdni doszło do 22% wypadków śmiertelnych oraz 34% wypadków skutkujących ciężkimi obrażeniami ciała.

## 5. Miejsca zdarzeń

Wykres 8 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale na rodzaj miejsca zdarzenia.

Wykres 8. Zdarzenia w podziale na rodzaj miejsca



Pierwszym – zaskakującym – stwierdzeniem, jest fakt, iż w ciągu trzech lat aż 23 osoby zostały potrącone w miejscu z założenia przeznaczonym dla pieszych – na chodniku. Wśród tych potrąceń 3 skutkowały ciężkimi obrażeniami ciała.

Według Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji do 53% zdarzeń dochodziło na jezdni, a tylko 39% miało miejsce na przejściach dla pieszych. Jest to zastanawiające, jako że nie wydaje się, żeby piesi aż tak często chodzili jezdnią w mieście. Dlatego też poddano zapisy w bazie danych szczegółowemu badaniu pod tym kątem. Posłużono się także doniesieniami prasowymi na temat poszczególnych zdarzeń. Wykryto istotne niezgodności. Jako przykład niech posłużą trzy przypadki. Pierwszy miał miejsce na alei Jana Pawła II dnia 25 marca 2008 roku. Potrącona została tam nastolatka poruszając się na rolkach. W rubryce miejsce zdarzenia policjant wpisał „jezdni”, tymczasem w rubryce przyczyna – „nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych”. Drugi wydarzył się 15 sierpnia 2009 roku na ulicy 25 Czerwca. Według doniesień prasowych (Echo Dnia, 17 sierpnia 2009) jadący z nadmierną prędkością samochód staranował sygnalizator na skrzyżowaniu z ulicą Kelles-Krauza. W wyniku czego uszkodzona została piesza przechodząca chodnikiem. Ponownie w policyjnej bazie danych w rubryce „miejsce zdarzenia” wpisano „jezdni”. Trzeci przypadek dotyczy skrzyżowania Maratońska / Dębowa (29 października 2009). I tym razem jako miejsce zdarzenia wpisano „jezdni”, a jako przyczyna – „nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu”. Tymczasem pieszy nie ma pierwszeństwa poza przejściem dla pieszych. Warto zaznaczyć, że każdy wlot tego skrzyżowania posiada wyznaczone przejście. Wynika z tego, że rzeczywistym miejscem zdarzenia prawdopodobnie były jednak pasy dla pieszych.

Błędne dane – polegające na sprzeczności zapisów w poszczególnych rubrykach – w udostępnionej bazie SEWIK stanowiły 10% wszystkich zapisów.

Ponadto warto zwrócić uwagę, iż występuje niebezpieczeństwo, że policjanci wpisują miejsce potrącenia „jezdni”, mimo że zdarzenie miało miejsce na przejściu. Znalezienie się pieszego poza pasami może wynikać z uderzenia przez pojazd. Zapis taki może skutkować niewłaściwym ustaleniem sprawcy zdarzenia.



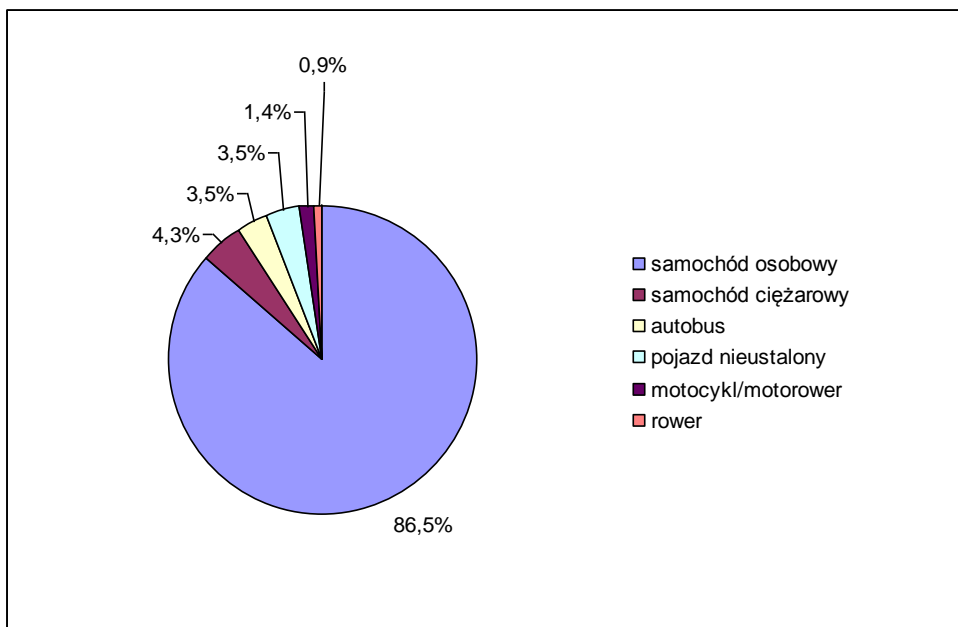
Według bazy SEWIK do potrącenia z powyższego zdjęcia doszło na jezdni, a nie na przejściu dla pieszych.  
Radom, 29 lipca 2009, zdjęcie: policja.blip.pl

## 6. Rodzaje zdarzeń, ich uczestnicy i zachowania

### 6.1. Rodzaj pojazdu

Wykres 9 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na pojazdy biorące udział w zdarzeniach.

Wykres 9. Zdarzenia w podziale na pojazdy



W zdecydowanej większości zdarzenia polegały na kolizji pieszego z samochodem osobowym (86%). Samochód ciężarowy brał udział w 4% zdarzeń. Wypadki z udziałem samochodów ciężarowych nie są proporcjonalne do ilości tych pojazdów w strukturze ruchu w Radomiu. Udział tego typu pojazdów w mieście wynosi 10%<sup>2</sup>. Nie znajduje zatem potwierdzenia teza o większym zagrożeniu wypadkami powodowanymi przez ten typ pojazdów.

<sup>2</sup> „Badanie ruchu 2005”, Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu

## 6.2. Przyczyny zdarzeń z udziałem pieszych

Tabela 4 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na zachowanie sprawców.

**Tabela 4. Liczba zdarzeń ze względu na zachowanie sprawcy**

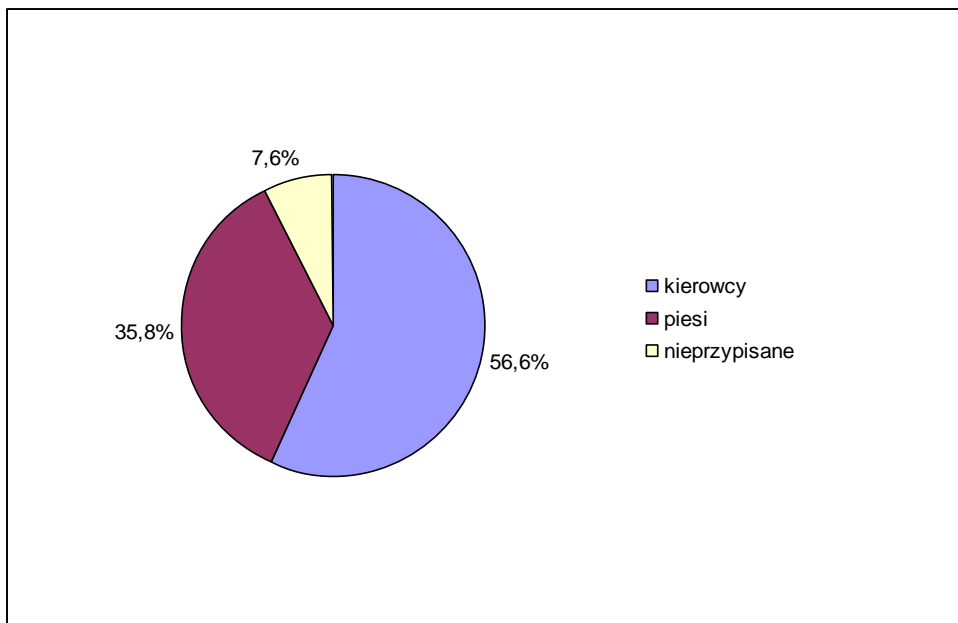
Zachowanie sprawcy	kierowcy	piesi	nieprzypisane	% sprawców
nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	218			37,7
nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	48			8,3
nieprawidłowe cofanie	26			4,5
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	14			2,4
nieprawidłowe omijanie	11			1,9
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	5			0,9
wjazd przy czerwonym świetle	2			0,3
gwałtowne hamowanie	1			0,2
nieprawidłowe wyprzedzanie	1			0,2
nieprzestrzeganie innych sygnałów	1			0,2
nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem		136		23,5
nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu / przeszkody		34		5,9
przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		23		4,0
wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		12		2,1
chodzenie nieprawidłową stroną drogi		1		0,2
zatrzymanie / cofnięcie się		1		0,2
nieustalone			29	5,0
Inne			11	1,9
obiekty / zwierzęta na drodze			4	0,7
<b>razem</b>	<b>327</b>	<b>207</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>
	<b>56,6%</b>	<b>35,8%</b>	<b>7,6%</b>	

Główną przyczyną zdarzeń drogowych z udziałem pieszych było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu (38% ogółu zdarzeń). Na dalszych pozycjach znalazły się nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (23%) oraz nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych (8%).

Zastanawiającym jest fakt, że tylko 4% przyczyn to: „przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym”. Przeczy to zasadności akcji policyjnych polegających na wyłapywaniu pieszych nielegalnie przekraczających jezdnię. Jednocześnie powstaje pytanie, jak ma się liczba 4% do tego, że według danych z bazy SEWIK aż 53% zdarzeń miało miejsce na jezdni. Potwierdza to tezę o błędach w zapisach co do miejsca zdarzenia.

Wykres 10 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na winę sprawców.

**Wykres 10. Zdarzenia w podziale na winę sprawców**



Piesi zostali uznani za sprawców w 36% zdarzeń ze swoim udziałem. Za większość wypadków z udziałem pieszych odpowiadają kierujący pojazdami. Tym samym pada kolejny mit mówiący o tym, że głównymi sprawcami zdarzeń z udziałem pieszych są sami piesi.

## 7. Piesi jako uczestnicy zdarzeń

### 7.1. Płeć pieszych

Tabela 5 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z lat 2007-2009 w podziale ze względu na płeć pieszego.

**Tabela 5. Zdarzenia w podziale na płeć pieszego**

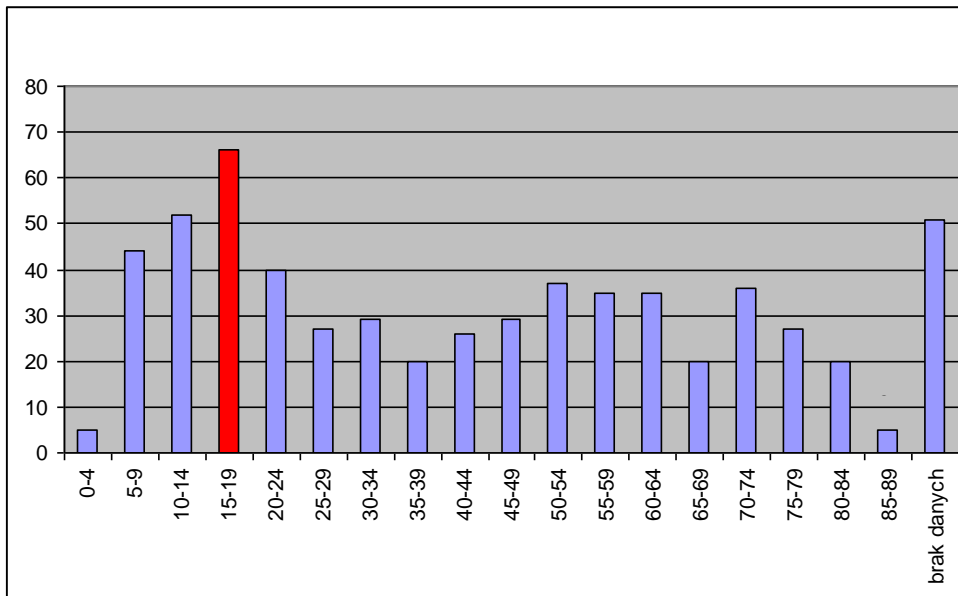
Płeć	% ogółu
kobieta	51
mężczyzna	46
brak danych	3

Z powyższego zestawienia wynika, że rozkład zdarzeń z udziałem pieszych w podziale na kobiety i mężczyzn jest równomierny.

## 7.2. Wiek pieszych

Wykres 11 oraz tabela 6 przedstawiają strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na wiek pieszych biorących udział w zdarzeniu.

**Wykres 11. Zdarzenia w podziale na wiek pieszego**



**Tabela 6. Zdarzenia w podziale na wiek pieszego**

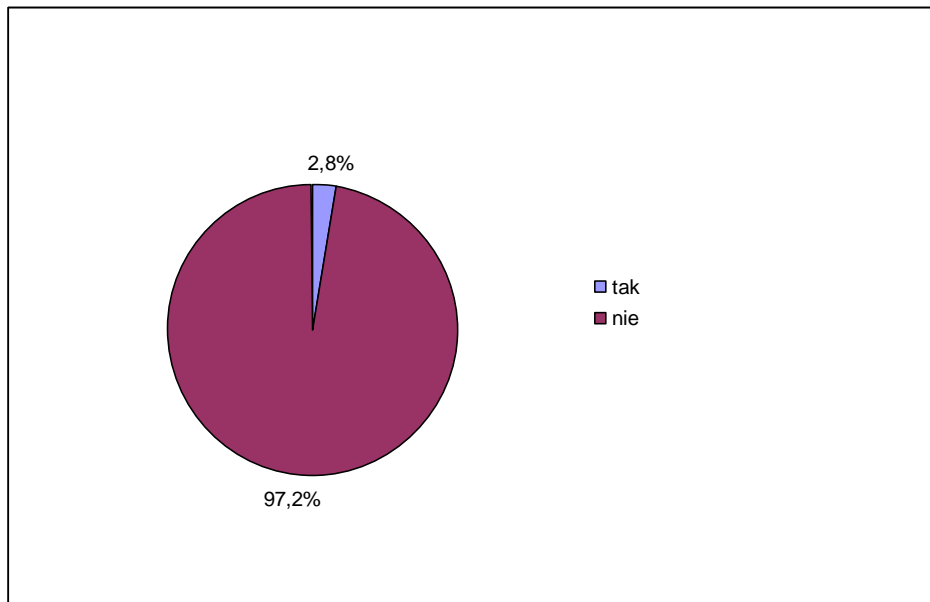
Miary statystyczne	Wiek
średnia arytmetyczna	40
minimum	2
I kwartyl	17
mediana	36
III kwartyl	60
maksimum	86

Najczęściej w zdarzeniach uczestniczyli piesi w wieku 15-19 lat (11%), a także 10-14 lat (8,6%) czyli młodzież szkolna. Średnia arytmetyczna wieku pieszych biorących udział w zdarzeniu to 40 lat, najmłodsza ofiara miała 2 lata, najstarsza 86, ¼ ofiar miała mniej niż 17 lat a ¾ miało mniej niż 60 lat.

### 7.3. Wpływ alkoholu

Wykres 12 przedstawia udział osób będących pod wpływem alkoholu w ogóle pieszych uczestniczących w zdarzeniach drogowych.

**Wykres 12. Zdarzenia w podziale na udział osób będących pod wpływem alkoholu**

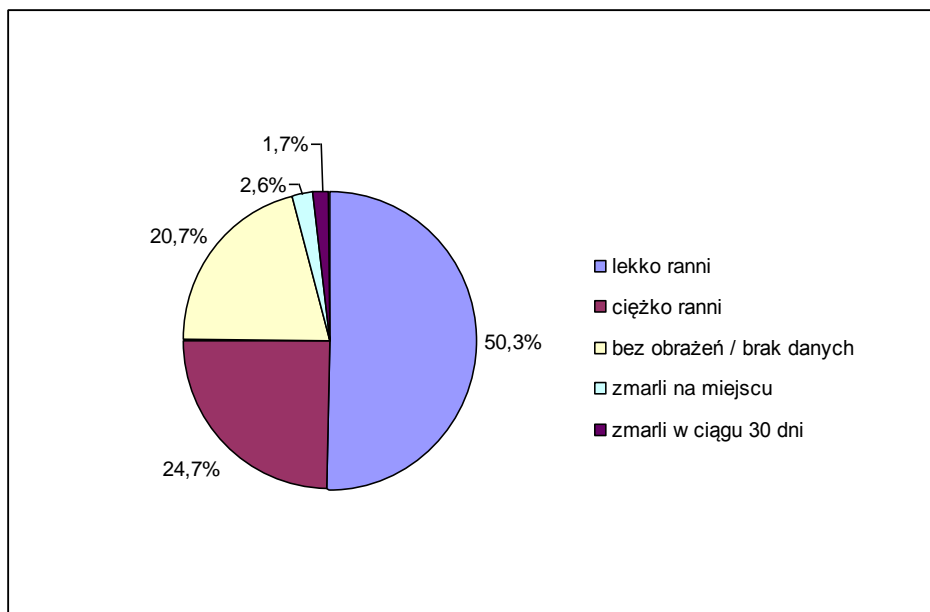


Na ulicach Radomia 17 pieszych (3%) na 604 biorących udział w zdarzeniach drogowych było pod wpływem alkoholu.

### 8. Skutki wypadków

Wykres 13 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2007-2009 w podziale ze względu na stan poszkodowanych pieszych biorących udział w zdarzeniu.

**Wykres 13. Zdarzenia w podziale na stan poszkodowanych pieszych**



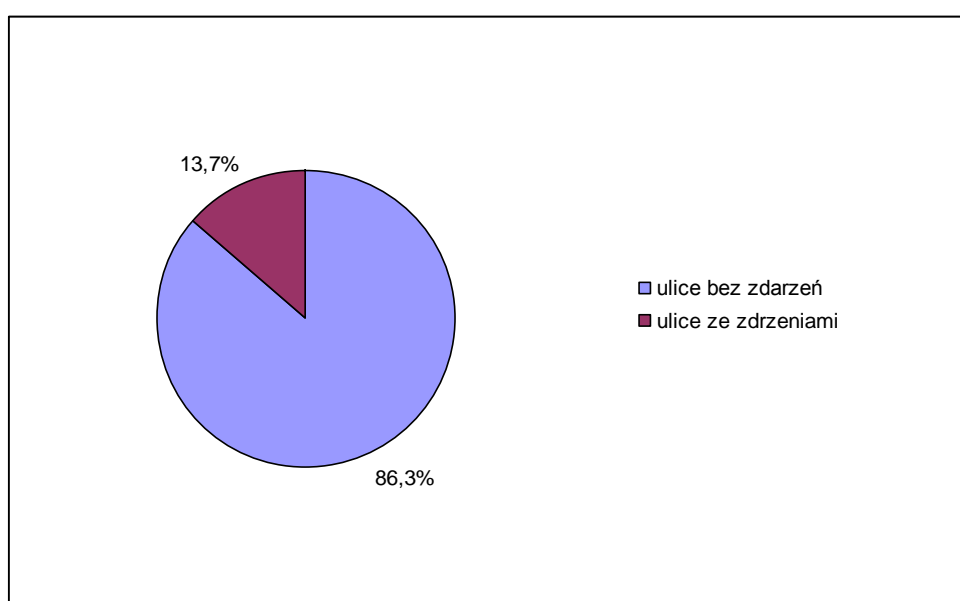
Połowa zdarzeń kończyła się lekkimi obrażeniami ciała, ¼ skutkowała ciężkimi obrażeniami. Wypadki skutkujące śmiercią stanowiły blisko 5% ogółu zdarzeń. W bazie danych SEWiK wyróżniono następujące podgrupy: „zmarli na miejscu” oraz „zmarli w ciągu 30 dni”. Statystyki nie odnotowują przypadków, gdy wskutek potrącenia śmierć nastąpiła po 30 dniach, niemniej jest znany co najmniej jeden taki wypadek. Mianowicie wspomniana wyżej piesza potrącona 15 sierpnia 2009 roku na ulicy 25 Czerwca mimo kilkumiesięcznego leczenia zmarła. Takich przypadków może być więcej.

## 9. Niebezpieczne ulice i skrzyżowania

### 9.1. Niebezpieczne ulice

Wykres 14 przedstawia zróżnicowanie ulic ze względu na występowanie zdarzeń bądź nie w latach 2007-2009

Wykres 14. Zróżnicowanie ulic ze względu na występowanie zdarzeń



Na terenie miasta jest 912 ulic. W latach 2007-09 tylko na 14% z nich doszło do potrąceń pieszych. Poprawiając bezpieczeństwo tylko na tych ulicach - a tak naprawdę tylko na wybranych odcinkach tych ulic - jesteśmy w stanie zredukować znacząco liczbę zdarzeń z udziałem pieszych w mieście.



Tabela 7 przedstawia ulice, na których doszło w latach 2007-09 do 5 i więcej zdarzeń z udziałem pieszych.

**Tabela 7. Najbardziej niebezpieczne ulice w świetle liczby zdarzeń**

Ulica	Pasów ruchu	Zdarzeń	Potraconych	Zabitych	Ciężko rannych	Lekko rannych	Całkowita długość ulicy[km]	Zdarzeń/km
Narutowicza	4	17	17	0	1	10	0,8	21,3
Limanowskiego	4	31	36	0	10	21	1,9	16,3
Chrobrego	2/4	32	33	1	10	14	2,3	13,9
1905 Roku	4	18	20	1	5	11	1,4	12,9
Jana Pawła II	4	12	13	0	4	5	1,0	12,0
25 Czerwca	4	17	17	0	7	4	1,6	10,6
Traugutta	2	12	12	0	2	9	1,2	10,0
Prażmowskiego	2	8	8	0	1	4	0,8	10,0
Malczewskiego	2	8	8	0	1	5	0,9	9,4
Wałowa	2	5	5	0	2	2	0,6	9,1
Kwiatkowskiego	2	9	10	1	1	5	1,0	9,0
Okulickiego	2	10	10	0	2	6	1,2	8,3
Kelles-Krauz	2	7	7	0	4	3	0,9	7,8
Sienkiewicza	2	5	5	0	1	4	0,7	7,7
11 Listopada	3/4	13	13	2	4	6	1,9	6,8
Struga	2	19	21	0	5	14	2,8	6,8
Słowackiego	2/4	37	38	4	12	15	5,6	6,6
Wierzbicka	4	18	19	1	7	9	3,0	6,0
Grzeczmarowski	4	14	17	3	3	6	2,6	5,4
Wenera	2/4	11	11	0	1	2	2,1	5,2
Zbrowskiego	2	11	11	1	2	4	2,5	4,4
Maratońska	4	7	7	2	0	3	1,7	4,1
Lubelska	4	11	11	0	5	3	2,7	4,1
Szklana	2	6	6	0	2	4	1,5	4,0
Żeromskiego	4	7	8	0	3	3	1,8	3,9
Kielecka	4	19	19	1	6	10	6,5	2,9
Wyścigowa	2	5	5	1	0	4	1,8	2,8
Warszawska	4	14	14	1	3	7	5,7	2,5
Młodzianowska	2	7	7	1	1	1	2,9	2,4
Wiejska	2	5	5	0	0	5	2,8	1,8
Czarnieckiego	4	5	5	2	3	0	2,9	1,7
Kozienicka	2	8	8	2	1	3	5,3	1,5
Żółkiewskiego	4	5	6	1	2	3	3,8	1,3
Energetyków	2	6	6	0	1	3	5,0	1,2
<b>razem</b>		<b>419</b>	<b>438</b>	<b>25</b>	<b>112</b>	<b>208</b>		
		<b>71,87%</b>	<b>72,52%</b>	<b>96,15%</b>	<b>75,17%</b>	<b>68,42%</b>		

Do największej liczby zdarzeń z udziałem pieszych doszło na ulicach: Słowackiego (37), Chrobrego (32) oraz Limanowskiego (31). Jednak o wiele bardziej znaczącą daną jest liczba zdarzeń przypadająca na 1 kilometr długości ulicy. Z analizy wynika, że najniebezpieczniejszą w Radomiu jest ulica Narutowicza – 21,3 zdarzeń na kilometr. Może to być spowodowane geometrią jezdni; jest to cztero-pasowa ulica, która na całej swojej długości przebiega po prostej i tym samym zachęca kierowców do przekraczania dozwolonej prędkości. Wysoką wypadkowością cechuje się także ulica Limanowskiego, gdzie miało miejsce 16,3 zdarzeń na kilometr, Chrobrego (13,9), 1905 Roku (12,9) oraz Jana Pawła II (12). Wszystkie wymienione ulice mają również po 4 pasy ruchu. Ogółem

większość zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym miała miejsce na ulicach o więcej niż dwóch pasach ruchu - 19 takich przypadków na 26.

Wartym podkreślenia jest fakt, że wszystkie ulice (16) wytypowane jako niebezpieczne w raporcie „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w Radomiu 2006–2008” ([www.bractworowerowe.ats.pl/raport\\_06\\_08.pdf](http://www.bractworowerowe.ats.pl/raport_06_08.pdf)) weszły również do zbioru ulic niebezpiecznych dla pieszych.

## 9.2. Niebezpieczne miejsca

Tabela 8 przedstawia skrzyżowania, na których doszło w latach 2007-09 do więcej niż 4 zdarzeń z udziałem pieszych.

**Tabela 8. Najbardziej niebezpieczne miejsca w świetle liczby zdarzeń**

Lokalizacja	Zdarzeń	Zabitych
skrzyżowanie Chrobrego / Mierzejewskiego	10	0
przejście ul. 1905 Roku 19	9	1
przejście Słowackiego 180	9	0
skrzyżowanie Limanowskiego / Przechodnia	8	0
rondo NZS	8	0
przejście Chrobrego 13	6	0
rondo Dmowskiego	6	0
skrzyżowanie 25 Czerwca / Kelles-Krauza	5	0
skrzyżowanie 11 Listopada / Sportowa	5	2
skrzyżowanie Słowackiego / Nowogrodzka	5	3
przejście Struga 51	5	0
skrzyżowanie Wierzbicka / Żakowicka	5	0
skrzyżowanie Wierzbicka / Czarnoleska	5	0
skrzyżowanie Zbrowskiego / Zientarskiego	5	1

Najwięcej zdarzeń z udziałem pieszych miało miejsce na skrzyżowaniu Chrobrego / Mierzejewskiego (10), na przejściu przez ulicę 1905 Roku przy skrzyżowaniu z ulicą Marywilską oraz przejściu przez ulicę Słowackiego pomiędzy ulicami Szarą a Płaską (po 9). Warto zwrócić uwagę, iż w żadnym z wymienionych w tabeli miejsc – poza skrzyżowaniem 25 Czerwca / Kelles-Krauza – nie ma sygnalizacji świetlnej. W wymienionych miejscach zdarzyło się 26% wszystkich potrażeń ze skutkiem śmiertelnym.

## 10. Wypadki śmiertelne

Tabela 9 przedstawia strukturę śmiertelnych zdarzeń drogowych z lat 2007-2009 w podziale ze względu na przyczynę wypadku i rodzaj pojazdu.

**Tabela 9. Wypadki śmiertelne w podziale na przyczynę wypadku i rodzaj pojazdu**

Lokalizacja	Przyczyna	Pojazd
11 Listopada / Sportowa	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
11 Listopada / Sportowa	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	samochód osobowy
1905 Roku / Marywilska	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	samochód osobowy
Chrobrego 52	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Czarneckiego 56	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Czarneckiego 73	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	samochód osobowy
Grzeczmarowskiego 13	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	samochód osobowy
Grzeczmarowskiego	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	samochód osobowy
Grzeczmarowskiego	nieustalone	samochód osobowy
Kielecka / Topiel	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Kozienicka 245	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Kozienicka 237	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Kwiatkowskiego / Graniczna	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	samochód osobowy
Maratońska / Dębowa	nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	samochód osobowy
Maratońska	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	samochód osobowy
Młodzianowska / Czarna	nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	samochód osobowy
Słowackiego / Nowogrodzka	niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	samochód osobowy
Słowackiego / Nowogrodzka	nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	samochód osobowy
Słowackiego / Nowogrodzka	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	samochód osobowy
Słowackiego 29	przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	samochód osobowy
Warszawska	wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	samochód osobowy
Wierzbicka	nieustalone	autobus
Witosa 44	nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	samochód osobowy
Wyścigowa 46	nieostrożne wejście przed jadący pojazd	samochód osobowy
Zbrowskiego 108	nieustalone	samochód osobowy
Żółkiewskiego 9	nieustalone	samochód osobowy

Na terenie Radomia w latach 2007-09 w wypadkach drogowych poniosło śmierć 26 pieszych. W połowie przypadków za sprawcę został uznany pieszy. Główne przyczyny to: „nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem” (7), „nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu” (5) oraz „przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym” (5). W prawie wszystkich wypadkach pojazdem biorącym udział w zdarzeniu był samochód osobowy. Tylko w jednym przypadku w zdarzeniu uczestniczył autobus. Wyróżniające się miejsca to przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu Słowackiego / Nowogrodzka, gdzie miały miejsce 3 wypadki śmiertelne, oraz 11 Listopada / Sportowa, gdzie zginęły 2 osoby.

## 11. Podsumowanie

Statystycznie typowe zdarzenie ma miejsce w okresie jesienno-zimowym, przy świetle dziennym w godzinach popołudniowych, przy dobrych warunkach pogodowych. W większości zdarzeń za sprawcę uznano kierujących, najczęstszą przyczyną potrażeń było nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

Prowadzone dotychczas na terenie Radomia działania mające na celu „poprawę” bezpieczeństwa pieszych sprowadzają się praktycznie jedynie do rozdawania kamizelek odblaskowych, wyłapywaniu pieszych przechodzących poza przejściami czy wyposażaniu sygnalizatorów świetlnych dla pieszych w tabliczki „Na zielonym dajesz przykład dzieciom”.

Jednymi z najbardziej niebezpiecznych miejsc na radomskich ulicach są przejścia dla pieszych, na których teoretycznie pieszy powinien czuć się bezpiecznie. Doszło na nich aż do 228 potrażeń (40% wszystkich zdarzeń).



Typowa akcja „poprawiająca” bezpieczeństwo pieszych polega na ich wyłapywaniu, gdy przechodzą w miejscach niedozwolonych. Radom, 24 czerwca 2010.  
Zdjęcia: policja.blip.pl

Aby realnie poprawić bezpieczeństwo pieszych, należy konsekwentnie egzekwować zapisy prawa o ruchu drogowym – zwłaszcza od użytkowników samochodów. Nagminnie łamanym przepisem jest na przykład wymóg zatrzymania się na warunkowej zielonej strzałce. Przejeżdżanie po przejściu, kiedy znajdują się na nim piesi; omijanie pojazdu, który zatrzymał się przed przejściem w celu ustąpienia pieszemu. Powszechnie lekceważona przez użytkowników polskich dróg jest zasada dostosowania prędkości do warunków jazdy.

Konwencja Wiedeńska z 2006 roku wprowadza przepis, którego Polska nie odrzuciła czyli jest on w Polsce obowiązujący. Artykuł 7 ustęp 3 stwierdza, że "Kierujący pojazdami są zobowiązani zachowywać szczególną ostrożność wobec najłabszych uczestników ruchu takich jak piesi, rowerzyści a w szczególności dzieci, osoby starsze i niepełnosprawne".

Ponadto organizacja ruchu powinna zmierzać do jego uspokojenia za pomocą różnego rodzaju środków, które są stosowane w krajach wyżej rozwiniętych Europy Zachodniej.

## Literatura

1. Bartłomiej Drąg, Sebastian Pawłowski „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów 2006–2008”, Bractwo Rowerowe
2. „Badanie ruchu 2005”, Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu

## O stowarzyszeniu

Bractwo Rowerowe skupia osoby, które chcą korzystać z roweru jako codziennego środka transportu. Poprzez współpracę z organami administracji oraz wypowiedzi na forum publicznym stowarzyszenie stara się wpływać na zagospodarowanie przestrzeni miejskiej tak, by była przyjazna dla człowieka - przede wszystkim pieszego.

[www.bractworowerowe.ats.pl](http://www.bractworowerowe.ats.pl)

Bractwo Rowerowe należy do ogólnopolskiej sieci „Miasta dla rowerów”, uczestnicząc w pracach nad dostosowaniem Prawa o Ruchu Drogowym do Konwencji Wiedeńskiej oraz stworzeniem Krajowej Polityki Rowerowej.

[www.miastadlarowerow.pl](http://www.miastadlarowerow.pl)

Pomoc techniczna:



**Tomasz Dylewski**  
ul. Focha 12/31  
26-600 Radom  
tel.: 602 613 041  
[www.sunstone.pl](http://www.sunstone.pl)