



**Zdarzenia drogowe
z udziałem pieszych
w Radomiu
w latach 2016-2018**

Sebastian Pawłowski

BRACTWO ROWEROWE
Radom, sierpień 2019

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
1.1. Wykorzystane materiały	3
1.2. Podstawowe dane.....	3
2. Czas zdarzenia	3
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.....	6
3. Warunki atmosferyczne	7
4. Stan jezdni.....	7
5. Miejsca zdarzeń	8
6. Uczestnicy ich zachowanie oraz rodzaje zdarzeń	8
6.1. Płeć pieszych	8
6.2. Wiek pieszych	9
6.3. Przyczyny zdarzeń z udziałem pieszych	10
6.4. Winni zdarzeń z udziałem pieszych	11
6.5. Wpływ alkoholu	12
7. Skutki wypadków.....	13
8. Niebezpieczne miejsca	14
8.1. Niebezpieczne ulice	14
8.2. Niebezpieczne przejścia.....	14
9. Wypadki śmiertelne	15
10. Podsumowanie	15
O stowarzyszeniu	17

1. Wprowadzenie

1.1. Wykorzystane materiały

Raport został opracowany na podstawie danych pozyskanych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji udostępnionych przez Komendę Główną Policji. Dane obejmują zdarzenia drogowe z udziałem pieszych z trzech lat, od 1 stycznia 2016 do 31 grudnia 2018. 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: http://www.bractworowerowe.ats.pl/zdarzenia_2016_18.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 z udziałem pieszych w latach 2016-2018

Liczba	piesi	ogółem ¹	% pieszych
zdarzeń drogowych	368	8306	4,4
- kolizji	107	7541	1,4
- wypadków	261	765	34,1
ofiar śmiertelnych	16 (5 na miejscu)	30	53,3
rannych	257	924	27,8

W latach 2016-2018 na terenie Radomia odnotowano 368 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Potraconych zostało 385 osób, w wyniku wypadków zostało rannych 257 pieszych z czego 16 zginęło (5 na miejscu, pozostali w ciągu 30 dni od zdarzenia). Stanowi to odpowiednio 27,8% i 53% ogólnej liczby ofiar zdarzeń, do których doszło na obszarze miasta.

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 2016-2018

Zmienność roczna	2016	2017	2018
zdarzeń drogowych	130	136	102
ofiar śmiertelnych	4	6	6
rannych	89	98	70

W latach 2016-2018 liczba zdarzeń z udziałem pieszych ulegała spadkowi. Niestety liczba ofiar śmiertelnych w 2017 roku wzrosła o 2 w porównaniu z rokiem poprzednim i utrzymała się na takim samym poziomie w roku 2018. Liczba potrażeń w wymienionych latach wynosiła 368, jednak pieszych biorących w nich udział było 385 – odnotowano 15 zdarzeń podczas których było potraconych 2 pieszych i 2 zdarzenia podczas którego kierujący potrafił aż 3 osoby.

¹ Dane ogółem na temat zdarzeń udostępnione przez Komendę Miejską Policji w Radomiu

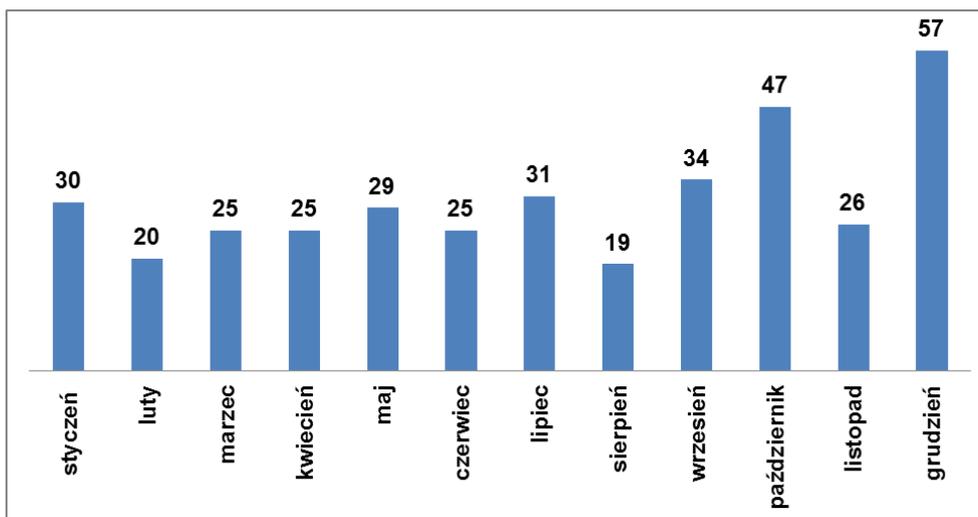
2.2. Zdarzenia w poszczególnych miesiącach

Tabela 3 i wykres 1 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale na miesiące.

Tabela 3. Liczba zdarzeń w latach 2016-2018 w podziale na miesiące

Miesiąc	liczba zdarzeń	% zdarzeń	śmiertelnych	ciężko rannych	lecko rannych
styczeń	30	8,2	1	10	8
luty	20	5,4	1	4	10
marzec	25	6,8	1	4	11
kwiecień	25	6,8	-	4	14
maj	29	7,9	1	5	17
czerwiec	25	6,8	1	2	11
lipiec	31	8,4	2	8	14
sierpień	19	5,2	-	5	6
wrzesień	34	9,2	3	8	15
październik	47	12,8	2	14	19
listopad	26	7,1	3	8	12
grudzień	57	15,5	1	14	34

Wykres 1. Liczba zdarzeń w latach 2016-2018 w podziale na miesiące

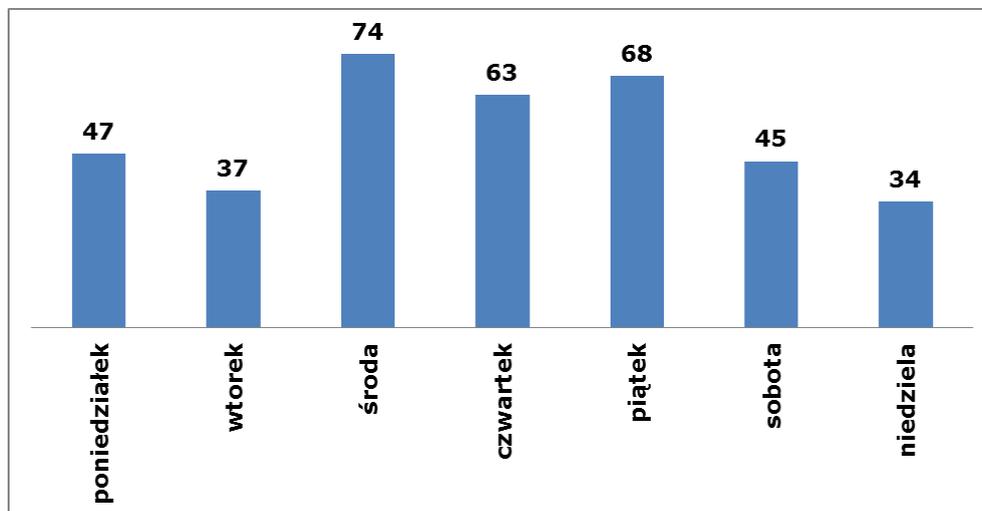


Z zestawienia wynika, że większość zdarzeń z udziałem pieszych miała miejsce w październiku i grudniu. Najwięcej zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym wydarzyło się we wrześniu i listopadzie (po 3). Ciężko rannych najwięcej było w październiku i grudniu (14), lekko rannych w grudniu (34).

2.3. Zdarzenia w poszczególne dni tygodnia

Wykres 2 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale na dni tygodnia.

Wykres 2. Liczba zdarzeń w podziale na dni tygodnia

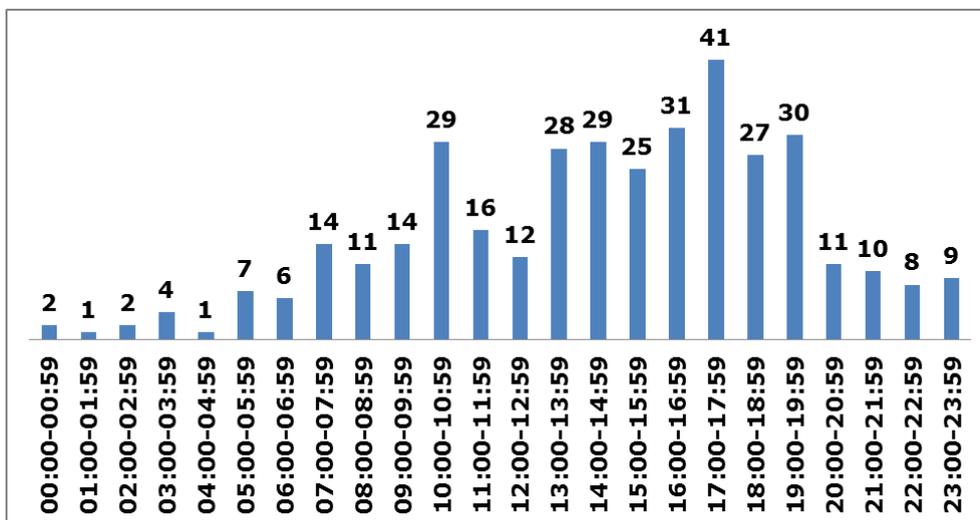


Najwięcej zdarzeń miało miejsce w środy (74), najmniej – w niedziele (34).

2.4. Rozkład zdarzeń w ciągu doby

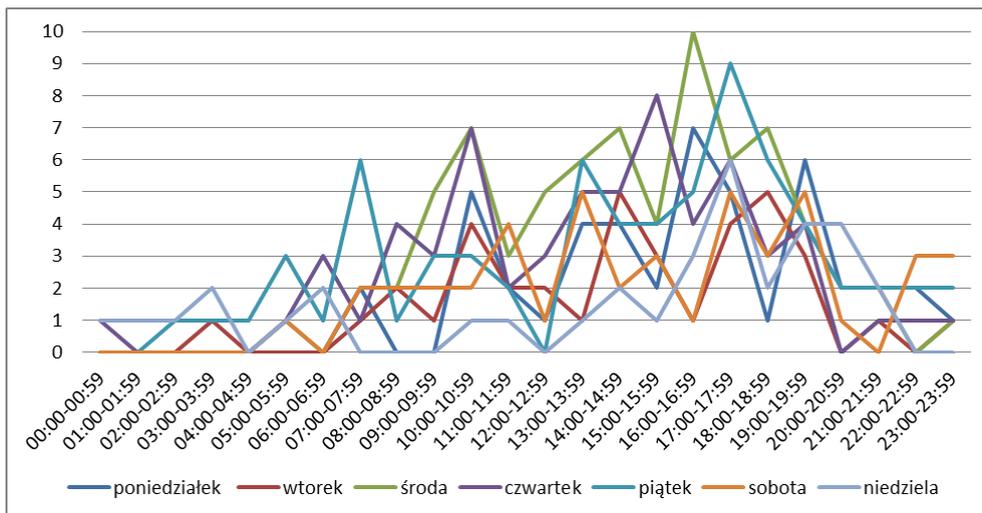
Wykres 3 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale godzinowym. Wykres 4 przedstawia liczbę zdarzeń w podziale na godziny w poszczególnych dniach tygodnia.

Wykres 3. Liczba zdarzeń w podziale na godzinę



Do największej liczby zdarzeń dochodziło między godzinami 10 a 11 oraz 13 i 20, natomiast do najmniejszej między godzinami północą a godziną 7 rano. Największy szczyt zanotowano pomiędzy 17 a 18. Liczba zdarzeń pokrywa się z aktywnością ludzi w ciągu doby.

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

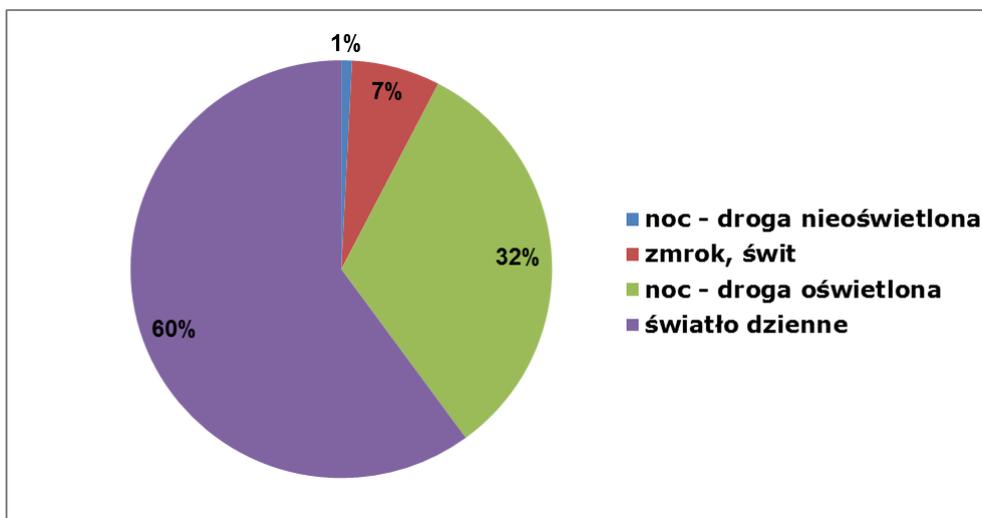


Najwięcej zdarzeń w podziale na poszczególne godziny dni tygodnia miało miejsce w środy pomiędzy 16 a 17 (10 zdarzeń) oraz w piątki pomiędzy 17 a 18.

2.5. Rozkład zdarzeń ze względu na porę doby i widoczność

Wykres 5 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale na poszczególne pory dnia.

Wykres 5. Zdarzenia w podziale na poszczególne pory dnia

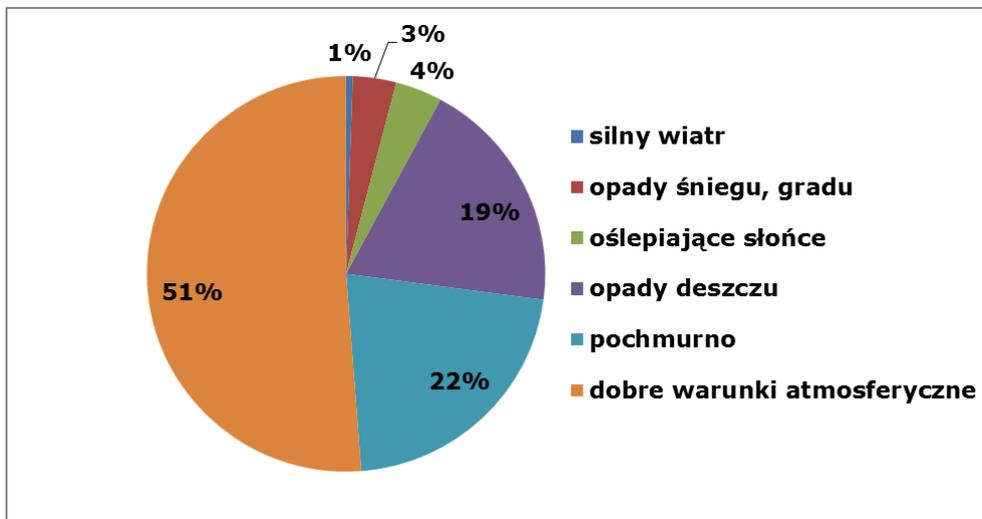


Do zdecydowanie największej liczby zdarzeń z udziałem pieszych dochodziło przy świetle dziennym (60%). Natomiast w nocy w sumie miało miejsce 32% wszystkich zdarzeń. Biorąc pod uwagę skutki wypadków, stwierdza się, iż przy świetle dziennym doszło do 37% wypadków śmiertelnych oraz 49% z ciężkimi obrażeniami ciała.

3. Warunki atmosferyczne

Wykres 6 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 według warunków atmosferycznych.

Wykres 6. Zdarzenia w podziale na warunki atmosferyczne

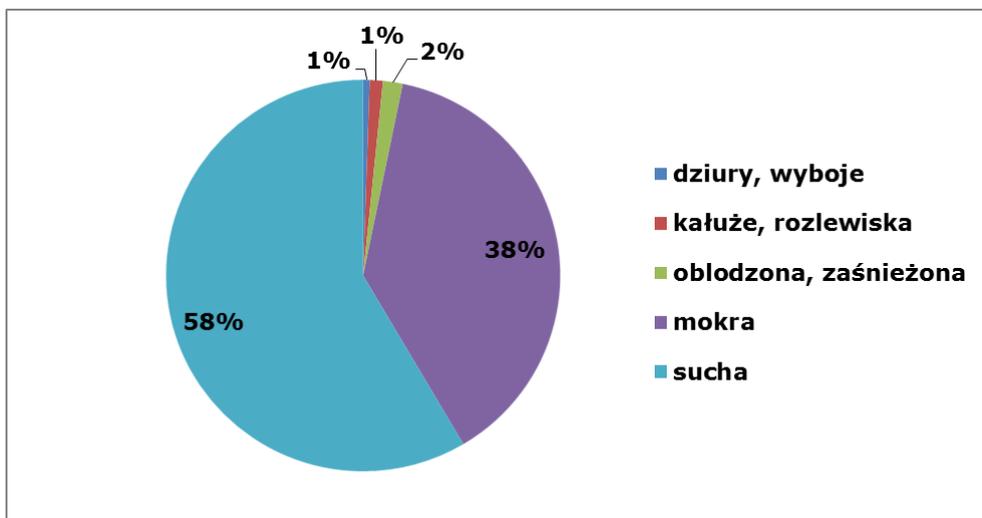


Większość zdarzeń z udziałem pieszych (51%) miała miejsce przy dobrych warunkach atmosferycznych. Podczas opadów doszło w sumie do 22% zdarzeń.

4. Stan jezdni

Wykres 7 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale ze względu na stan jezdni.

Wykres 7. Zdarzenia w podziale na stan jezdni

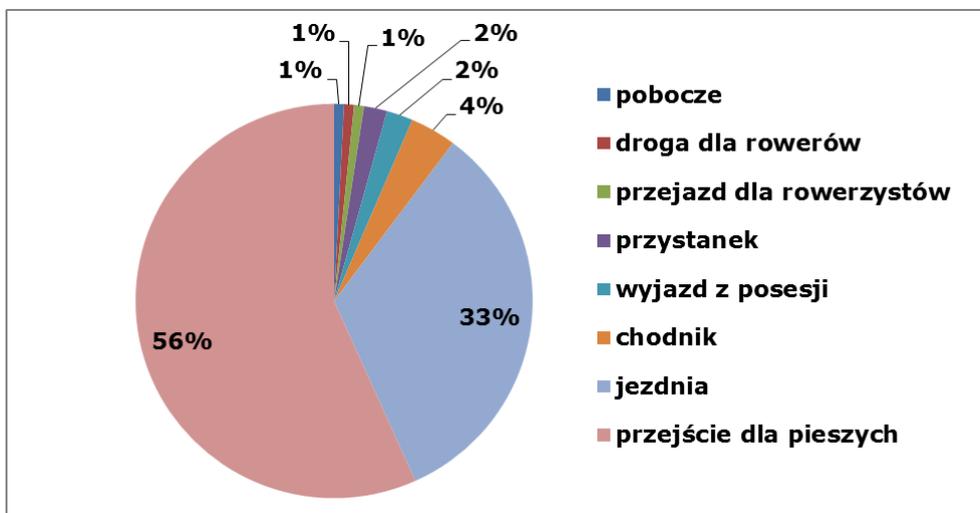


Większość zdarzeń z udziałem pieszych (58%) miała miejsce na jezdni suchej. Na mokrej doszło do 38%.

5. Miejsca zdarzeń

Wykres 8 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale na rodzaj miejsca zdarzenia.

Wykres 8. Zdarzenia w podziale na rodzaj miejsca



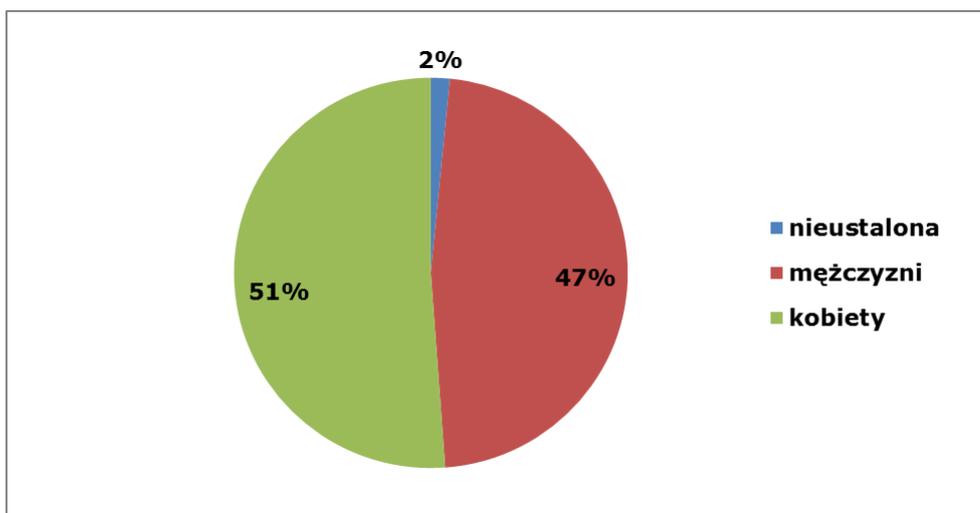
Według Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji do 56% zdarzeń doszło na przejściach dla pieszych a do 33% na jezdni. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że potrącenia na jezdni nie oznaczają automatycznie przypisania winy pieszym. W ciągu trzech lat aż 16 osób zostało potrąconych w miejscu przeznaczonym dla pieszych – na chodniku. Wśród tych potrąceń 2 skutkowały ciężkimi obrażeniami ciała. W jednym przypadku kierujący na raz potrącił 3 aż osoby.

6. Uczestnicy ich zachowanie oraz rodzaje zdarzeń

6.1. Płeć pieszych

Wykres 9 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z lat 2016-2018 w podziale ze względu na płeć pieszego.

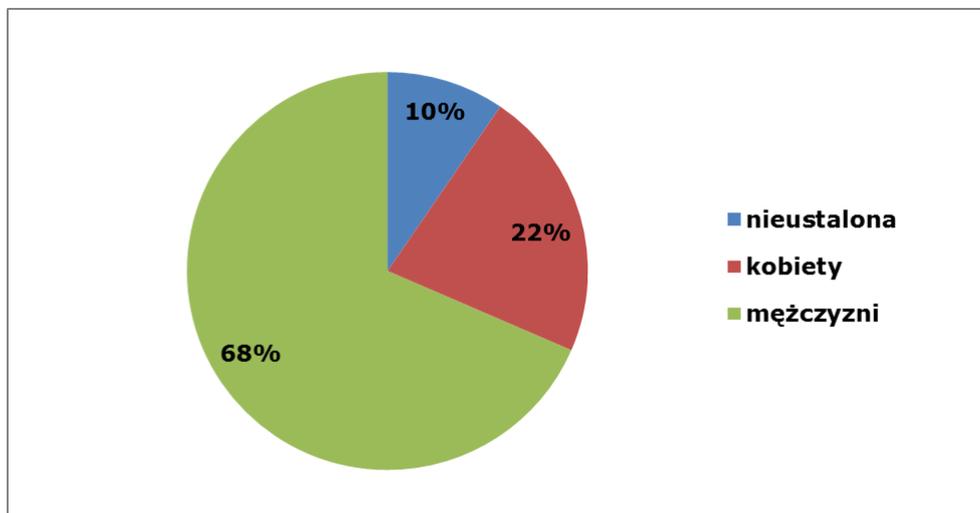
Wykres 9. Zdarzenia w podziale na płeć pieszego



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

Wykres 10 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z lat 2016-2018 w podziale ze względu na płeć kierującego biorącego udział w zdarzeniu z udziałem pieszych.

Wykres 10. Zdarzenia w podziale na płeć kierującego

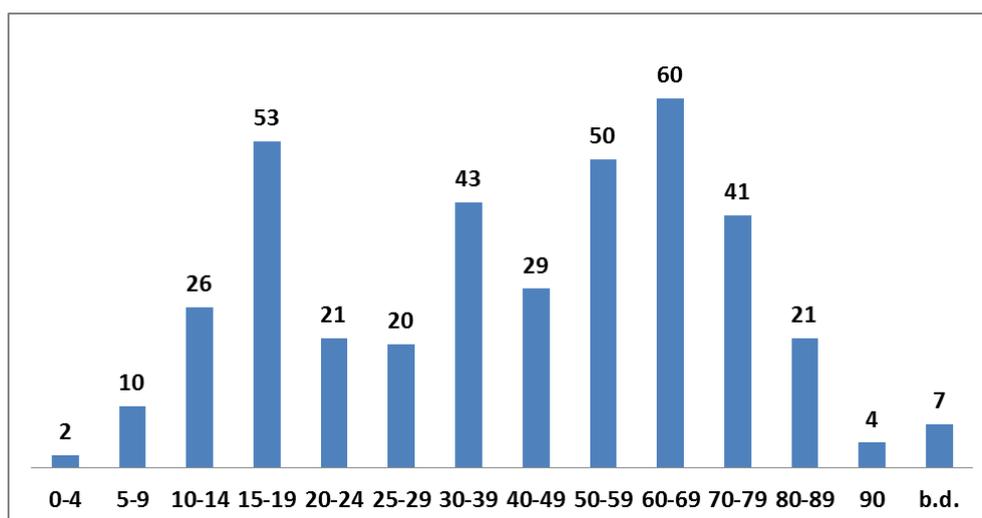


Z danych wynika, że w 68% zdarzeń z udziałem pieszych brali udział kierujący płci męskiej.

6.2. Wiek pieszych

Wykres 11 oraz tabela 6 przedstawiają strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale ze względu na wiek pieszych biorących udział w zdarzeniu.

Wykres 11. Zdarzenia w podziale na wiek pieszego



Najczęściej w zdarzeniach uczestniczyli piesi w wieku 60-69 lat (27,9%), a także 15-19 lat (24,7%) czyli młodzież szkolna. Najmłodsza ofiara miała 3 lata, najstarsze 90.

6.3. Przyczyny zdarzeń z udziałem pieszych

Tabela 4 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale ze względu na zachowanie sprawców.

Tabela 4. Liczba zdarzeń ze względu na zachowanie sprawcy

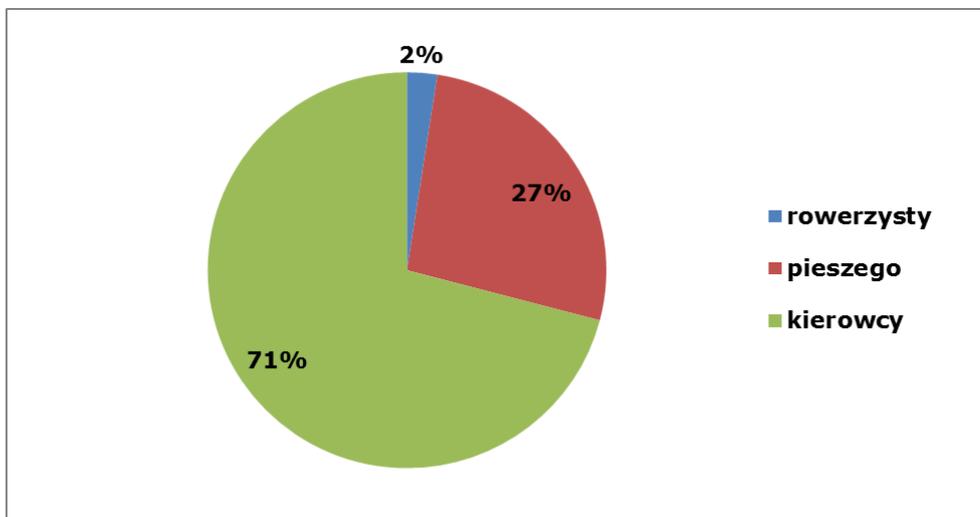
Zachowanie sprawcy	kierowcy	piesi	% sprawców
nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	175		47,6
nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	20		5,4
nieprawidłowe: cofanie	15		4,1
inne przyczyny	10		2,7
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	11		3,0
nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną	10		2,7
nieprawidłowe: omijanie	8		2,2
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	8		2,2
omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych	7		1,9
nieprawidłowe: skręcanie	1		0,3
nieprawidłowe: zatrzymywanie, postój	1		0,3
nieprawidłowe: wymijanie	1		0,3
nie ustalono	1		0,3
niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	1		0,3
nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem		43	11,7
przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		20	5,4
wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		16	4,3
nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody		9	2,4
inne przyczyny		7	1,9
stanie na jezdni, leżenie		2	0,5
chodzenie nieprawidłową stroną drogi		1	0,3
zatrzymanie, cofnięcie się		1	0,3
razem	269	99	
	73,1%	26,9%	

Główną przyczyną zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (47,6% ogółu zdarzeń) oraz nieostrożne wejście na jezdnię przed jadący pojazd (11%). Tylko 5,4% przyczyn wynikało z „przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym”. Jednocześnie powstaje pytanie, jak ma się liczba 5,4% do zapisów w SEWiK, że aż 33% zdarzeń miało miejsce na jezdni. Prawdopodobnie wynika, to z faktu, że policjanci w karcie zdarzenia drogowego wpisują „jezdnią” zamiast „przejście dla pieszych”.

6.4. Winni zdarzeń z udziałem pieszych

Wykres 12 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale ze względu na winę sprawców.

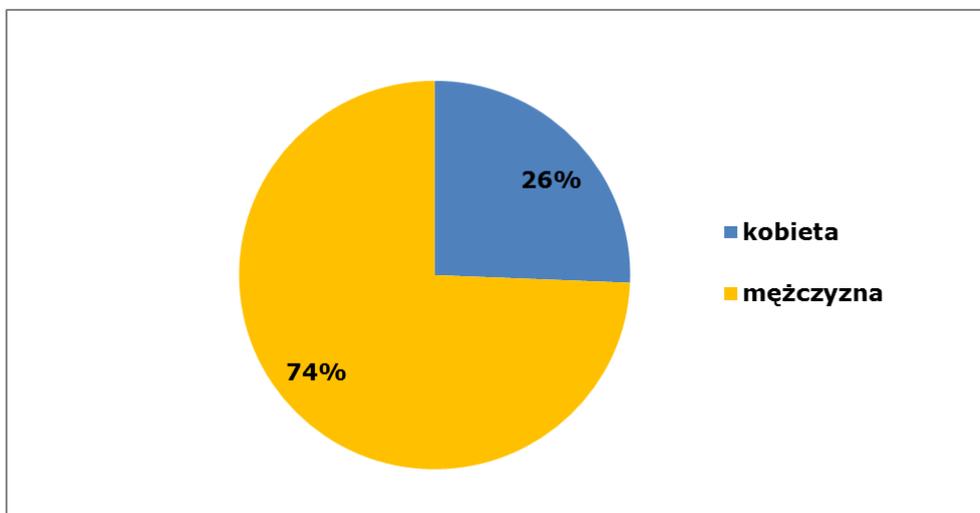
Wykres 12. Zdarzenia w podziale na winę sprawców



Piesi zostali uznani za sprawców w 27% zdarzeń ze swoim udziałem. Za większość wypadków z udziałem pieszych odpowiadają kierujący pojazdami.

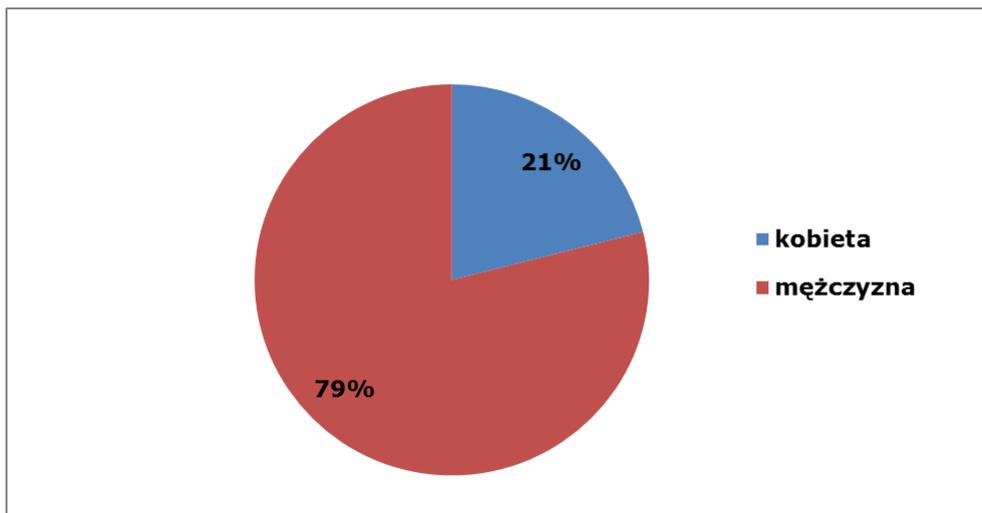
Wykresy 13 i 14 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach w podziale płci kierujących winnych zdarzeń z udziałem pieszych.

Wykres 13. Płeć kierujących winnych zdarzeń z udziałem pieszych



Blisko $\frac{3}{4}$ zdarzeń z udziałem pieszy była spowodowane nieuwagą kierujących płci męskiej podobnie kształtuje się wina pieszych - 79% zdarzeń było z winy pieszego płci męskiej. Takie proporcje mogą prawdopodobnie wynikać z faktu, że kobiety są bardziej ostrożne i uważne.

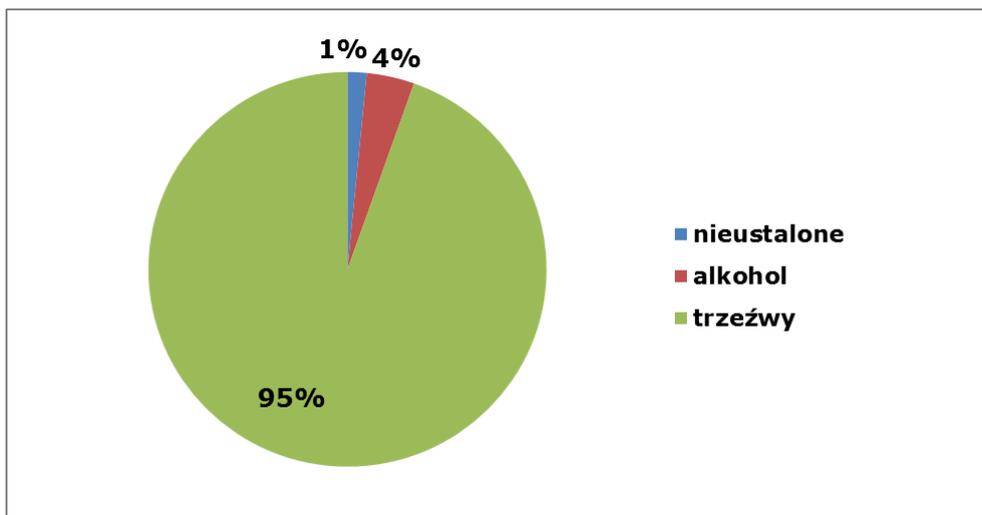
Wykres 14. Płeć pieszych winnych zdarzeń ze swoim udziałem



6.5. Wpływ alkoholu

Wykres 15 przedstawia udział pieszych będących pod wpływem alkoholu w ogóle w zdarzeniach drogowych ze swoim udziałem.

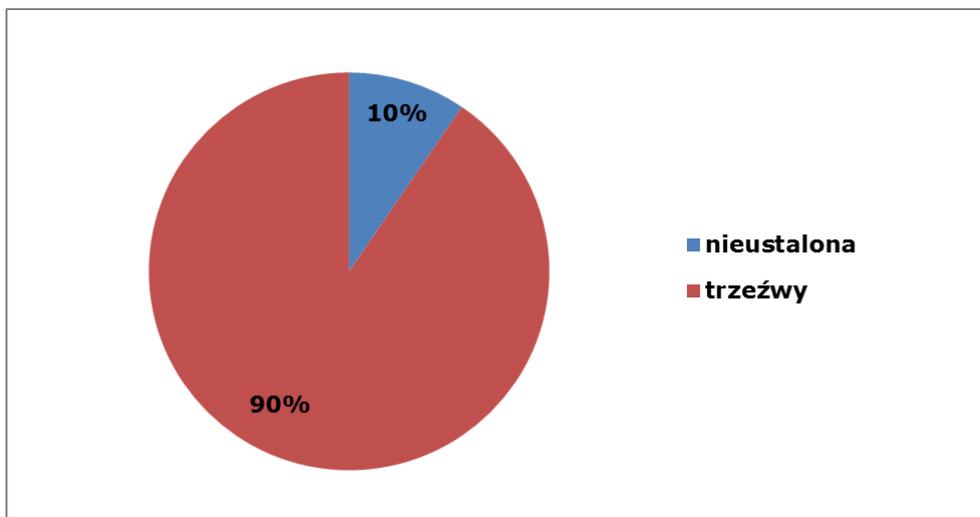
Wykres 15. Piesi pod wpływem alkoholu w zdarzeniach ze swoim udziałem



Na ulicach Radomia 4% pieszych (15 osób) biorących udział w zdarzeniach drogowych było pod wpływem alkoholu.

Wykres 16 przedstawia udział kierowców będących pod wpływem alkoholu uczestniczących w zdarzeniach drogowych z udziałem pieszych.

Wykres 16. Kierujący pod wpływem alkoholu w zdarzeniach z udziałem pieszych

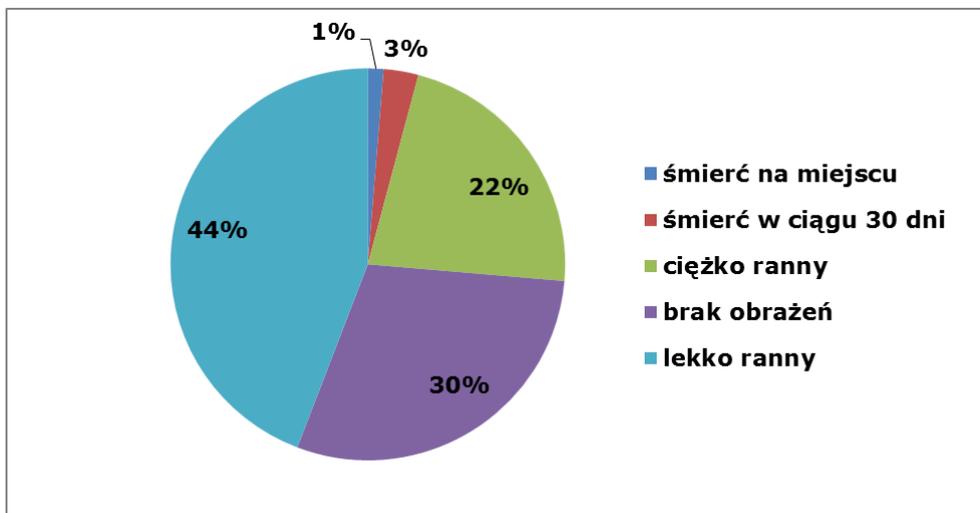


Policjanci będący na miejscu zdarzenia nie odnotowali nietrzeźwych kierowców. Jednak aż w przypadku 10% zdarzeń nie ustalono sprawcy.

7. Skutki wypadków

Wykres 17 przedstawia strukturę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych w latach 2016-2018 w podziale ze względu na stan poszkodowanych pieszych biorących udział w zdarzeniu.

Wykres 17. Zdarzenia w podziale na stan poszkodowanych pieszych



Blisko połowa zdarzeń kończyła się lekkimi obrażeniami ciała, zaś 22% ciężkimi. Wypadki skutkujące śmiercią stanowiły 4% ogółu zdarzeń.

8. Niebezpieczne miejsca

8.1. Niebezpieczne ulice

Tabela 5 przedstawia ulice, na których doszło w latach 2016-2018 do 5 i więcej zdarzeń z udziałem pieszych.

Tabela 5. Najbardziej niebezpieczne ulice w świetle liczby zdarzeń

Pasów ruchu	Liczba zdarzeń	Liczba ofiar	Liczba zabitych	Liczba ciężko rannych	Liczba lekko rannych	Całkowita długość ulicy[km]	Zdarzeń/km
Malczewskiego	14	16	-	4	9	0,85	16,5
Traugutta	8	8	-	3	2	0,6	13,3
Chrobrego	25	28	-	4	17	2,3	10,9
Żeromskiego	11	11	1	2	6	1,1	10,0
1905 Roku	12	13	-	1	7	1,3	9,2
Okulickiego	8	9	-	1	4	1,3	6,2
25 Czerwca	9	9	-	2	6	1,6	5,6
Maratońska	10	10	-	3	4	1,8	5,6
Struga	16	16	1	2	5	2,9	5,5
Szarych Szeregów	6	6	2	2	2	1,2	5,0
Wenera	8	8	1	1	4	1,7	4,7
Kusocińskiego	5	7	-	2	2	1,1	4,5
Limanowskiego	15	15	-	5	7	3,4	4,4
11 Listopada	7	7	2	1	3	1,8	3,9
Zbrowskiego	9	9	1	2	5	2,5	3,6
Żółkiewskiego	7	8	-	1	5	2,2	3,2
Słowackiego	16	17	-	5	8	5,7	2,8
Czarneckiego	8	9	1	3	5	3	2,7
Warszawska	16	16	1	7	3	6,5	2,5
Kielecka	13	13	1	4	3	6,2	2,1
Grzecznarowskiego	5	5	-	-	1	2,7	1,9
Wierzbicka	7	7	-	2	3	3,9	1,8

Do największej liczby zdarzeń z udziałem pieszych doszło na ulicach: Chrobrego (25) oraz Struga, Słowackiego i Warszawskiej (po 16). Jednak o wiele bardziej znaczącą daną jest liczba zdarzeń przypadająca na 1 kilometr długości ulicy. Z analizy wynika, że najniebezpieczniejszą w Radomiu jest ulica Malczewskiego – 16,5 zdarzeń na kilometr. Wysoką wypadkowością cechuje się także ulica Traugutta, gdzie miało miejsce 13,3 zdarzeń na kilometr, Chrobrego (10,9) oraz Żeromskiego na części, gdzie dopuszczony jest ruch samochodowy (10).

8.2. Niebezpieczne przejścia

Tabela 6 przedstawia przejścia, na których doszło w latach 2016-2018 do więcej niż 4 zdarzeń z udziałem pieszych.

Tabela 6. Najbardziej niebezpieczne miejsca w świetle liczby zdarzeń

Lokalizacja	Miejsce	Zdarzeń	Lekko	Ciężko
Chrobrego / Mierzejewskiego	przejście	6	5	1
Malczewskiego 29	przejście	5	2	2
Chrobrego / Zegara Słonecznego	przejście	5	2	2

Najwięcej zdarzeń z udziałem pieszych miało miejsce na skrzyżowaniu Chrobrego / Mierzejewskiego (6), na przejściu przez ulicę Malczewskiego w rejonie mostu przez Potok Północny(5) oraz przejściach w obrębie skrzyżowania Chrobrego / Zegara Słonecznego (5).

9. Wypadki śmiertelne

Tabela 7 przedstawia strukturę śmiertelnych zdarzeń drogowych z lat 2016-2018 w podziale ze względu na przyczynę wypadku i miejsce.

Tabela 7. Wypadki śmiertelne w podziale na przyczynę wypadku oraz miejsce

Adres	Miejsce	Sygnalizacja	Przyczyna	Obrażenia
11 Listopada 32/38	jezdnia	brak	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Śmierć na miejscu
11 Listopada 95	jezdnia	brak	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	śmierć na miejscu
Czarneckiego 13	jezdnia	brak	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	Śmierć w ciągu 30 dni
Domagalskiego 15	przejście	brak	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Śmierć w ciągu 30 dni
Gajowa 32 / Towarzyska	jezdnia	brak	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	śmierć na miejscu
Kielecka 22/24	jezdnia	brak	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	Śmierć w ciągu 30 dni
Kościuszki 7 / Jaracza	jezdnia	brak	Nieprawidłowe: cofanie	Śmierć w ciągu 30 dni
Olsztyńska 12	jezdnia	brak	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	Śmierć w ciągu 30 dni
Poniatowskiego 1	przejście	nie działa	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Śmierć w ciągu 30 dni
Struga	przystanek	brak	Inne przyczyny	Śmierć w ciągu 30 dni
Szarych Szeregów	przejście	brak	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Śmierć w ciągu 30 dni
Szarych Szeregów 2	jezdnia	brak	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	śmierć na miejscu
Warszawska 67b	przejście	brak	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Śmierć w ciągu 30 dni
Wernera 13	przejście	brak	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	Śmierć w ciągu 30 dni
Zbrowskiego / Paderewskiego	jezdnia	brak	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	śmierć na miejscu
Żeromskiego / Młynarska	jezdnia	brak	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	Śmierć w ciągu 30 dni

Na terenie Radomia w latach 2016-2018 w wypadkach drogowych poniosło śmierć 16 pieszych. W 9 przypadkach za sprawcę został uznany pieszy. Główne przyczyny to: „nieostrożne wejście na jezdnie przed jadącym pojazdem” (5), „nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych” (5). W jednym przypadku pojazdem biorącym udział w zdarzeniu był samochód ciężarowy, w jednym autobus a w pozostałych przypadkach był to samochód osobowy. Wyróżniają się ulice to Szarych Szeregów i 11 Listopada, gdzie miały miejsce po 2 wypadki śmiertelne.

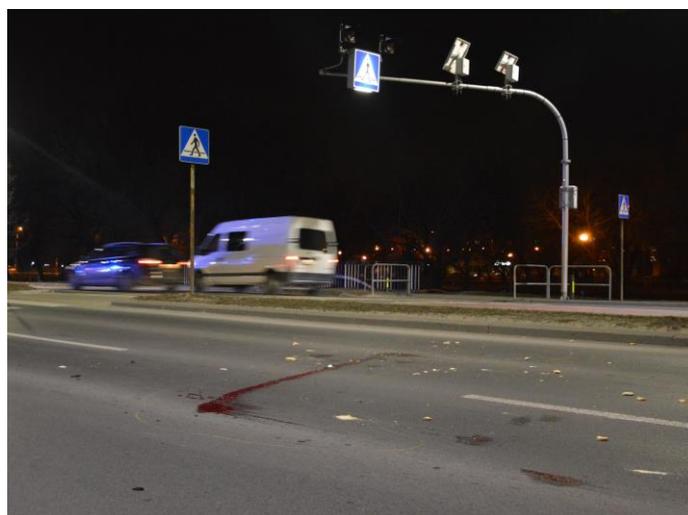
10. Podsumowanie

Statystycznie co 3 dni w Radomiu dochodzi do zdarzenia z udziałem pieszego a średnio raz na 68 dni jest to wypadek z skutkiem śmiertelnym. Typowe potrącenie z udziałem pieszych ma miejsce w grudniu, przy świetle dziennym w godzinach popołudniowych, przy dobrych warunkach pogodowych. W zdecydowanej większości zdarzeń za sprawcę uznano kierujących samochodem osobowym, najczęstszą przyczyną potrąceń było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu. Najbardziej

niebezpiecznymi miejscami na radomskich ulicach są przejścia na których teoretycznie pieszy powinien czuć się najbezpieczniej. Doszło na nich aż do 211 potrażeń (56% wszystkich zdarzeń). Do potrażeń na jezdni doszło w 33% zdarzeń. Warto tu zwrócić uwagę na fakt, że potrażenia na jezdni nie oznaczają automatycznie przypisania winy pieszym. Szczegółowa analiza pozwoliła stwierdzić, że 38% zdarzeń, gdzie policjanci będący na miejscu zaznaczali „jezdni” było z winy kierowców. W ciągu trzech lat aż 16 osób zostało potraconych w miejscu przeznaczonym dla pieszych – na chodniku. Spośród zdarzeń zakończonych obrażeniami ciała 63% zakwalifikowano jako „lekkie”, 31% jako „ciężkie” a 6% zakończyło się śmiercią pieszego. Jeżeli do liczby śmiertelnych potrażeń dodamy rowerzystów to okaże się, że określani w policyjnej nomenklaturze jako „niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” stanowią aż 63,3% ofiar wypadków zakończonym zgonem. Żaden z ustalonych kierujących biorących udział w zdarzeniach nie był pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Jednak aż dla 10% zdarzeń nie udało się policji ustalić w jakim stanie był kierujący. Wielce prawdopodobne jest, że z tej liczby znaczna część kierujących uciekła z miejsca zdarzenia z powodu konsekwencji jakie niesie ze sobą jazda pod wpływem środków odurzających. Z przykrością stwierdza się, że prowadzone dotychczas na terenie Radomia działania mające na celu „poprawę” bezpieczeństwa pieszych nie skupiają się na przyczynach wynikających z danych gromadzonych przez Policję. Sprowadzają się praktycznie jedynie do malowania napisów na przejściach „patrz w lewo”, „smart stop”, wyposażaniu sygnalizatorów świetlnych dla pieszych w tabliczki „Przechodząc na zielonym dajesz przykład dzieciom” a ostatnio w konkursach na wiersze promujące noszenie odblasków.



2015-09-07, ul. Mariacka, kierujący nie udzielił pierwszeństwa 10-latkowi



2018-01-15, ul. Szarych Szeregów, kierujący nie udzielił pierwszeństwa 70-latkowi

Jednak, aby realnie poprawić bezpieczeństwo pieszych, należy konsekwentnie egzekwować zapisy prawa o ruchu drogowym – zwłaszcza od użytkowników samochodów, jako sprawców największej liczby potrażeń. Z obserwacji wynika, że nagminnie łamanym przepisem jest m.in. wymóg zatrzymania się na warunkowej zielonej strzałce czy omijanie pojazdu, który zatrzymał się przed przejściem w celu ustąpienia pieszemu. Powszechnie lekceważona przez użytkowników polskich dróg jest zasada dostosowania prędkości do warunków oraz zwolnienia w miejscu oznaczonym znakiem D-6 "Przejście dla pieszych", jeśli w obrębie przejścia znajduje się pieszy. Jednak najważniejszym czynnikiem ograniczającym liczbę potrażeń jest taka organizacja przestrzeni drogi, jej przebieg, zastosowane środki bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci wyniesionych skrzyżowań czy przejść, które ograniczą możliwość łamania przepisów przez uczestników ruchu drogowego.

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

www.facebook.com/BractwoRowerowe