



# Po co nam federacja?

Prezentuje:

Robert Buciak (Zielone Mazowsze)

współtwórca Pieszej Masy Krytycznej w Warszawie

koordynator Federacji Piesza Polska



# Plan prezentacji

1. Nasze codzienne bezpieczeństwo
2. Działania społeczne na rzecz poprawy BRD
3. Tezy Piesze, czyli problemy pieszych w polskich miastach
4. Harmonogram powstawania Federacji Piesza Polska
5. Zadania Pieszej Polski
6. Pytania







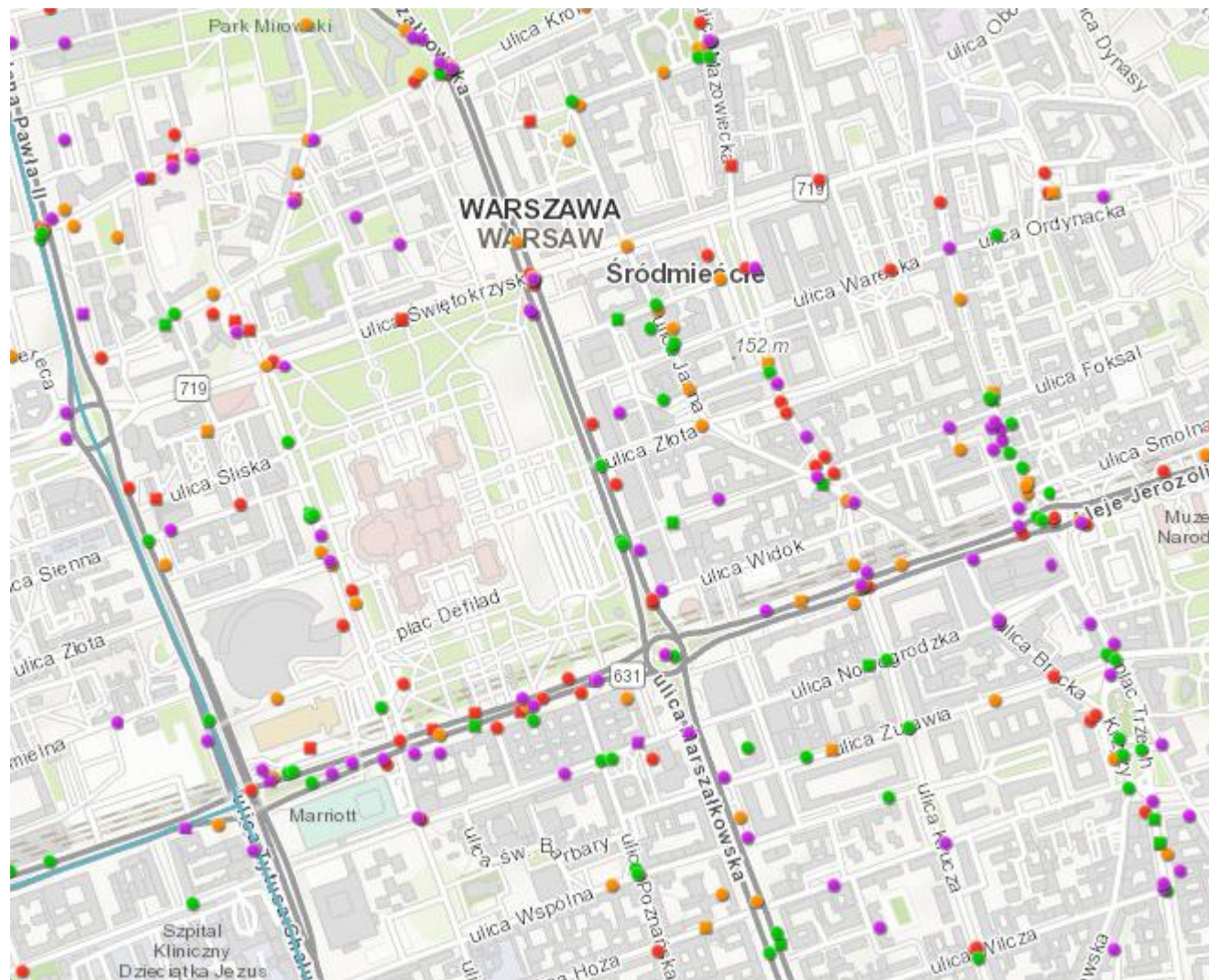


# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD

- Informowanie o zagrożeniach straż miejską i Policję – grupa „święte krowy warszawskie”
- Budżet partycypacyjny – remonty i budowy chodników, budowa azyli na przejściach dla pieszych
- Opracowanie raportu o wypadkach drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów – w Warszawie w latach 2011-2014
- Opiniowanie projektów organizacji ruchu, dokumentów strategicznych i programowych (w tym Standardów i wytycznych projektowania i wykonania infrastruktury dla pieszych w Warszawie)
- Udział w konsultacjach społecznych dotyczących projektów dróg i konkursach architektonicznych
- Dialog z urzędem miasta – w ramach Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu m. st. Warszawy
- Piesza Masa Krytyczna – przemarsz 260 osób przez centrum Warszawy 30 września 2017 r., opracowanie Tez Pieszych oraz postulatów dla policji i straży miejskiej
- Prowadzenie rozmów z Rzecznikiem Praw Obywatelskich



# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD



# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD

## Najechanie na pieszego wg sprawstwa

	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
Z winy kierującego	5 248	66,3	361	41,9	5 144	68,8
Z winy pieszego	2 273	28,7	423	49,1	1 833	24,5

źródło: Wypadki drogowe w 2017 r., Komenda Główna Policji

# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD

Lista doniesień medialnych o pieszych zabitych przez pojazdy cofające na chodnikach lub w strefach zamieszkania w 2017 roku

2017-03-07	Szczecin, ul. Panieńska	cofanie	dostawczak	24-letni mężczyzna
2017-03-08	Ostróda, ul. Jagiełły	cofanie na drodze osiedlowej, w podwórku	śmieciarka	78-letnia kobieta
2017-03-10	Kołobrzeg, ul. Giełdowa	cofanie na chodniku/drodze dojazdowej	śmieciarka	66-letnia kobieta
2017-04-18	Warszawa, ul Okocimska	cofanie na chodniku	śmieciarka	starsza kobieta o kulach
2017-04-27	Kielce, ul. Petyhorska, osiedle	cofanie na chodniku	fiat ducato	87-letni mężczyzna
2017-08-10	Toruń, ul. Mickiewicza	cofanie po parkingu pod sklepem	ford transit	87-letnia kobieta
2017-07-26	Włocławek, ul. Kaliska	cofanie w strefie zamieszkania, droga osiedlowa	kurier, dostawczy peugeot	91-letnia kobieta
2017-09-07	Warszawa, tyły bloku Wałbrzys	cofanie na drodze osiedlowej	dostawczak	kobieta (63 lata?)
2017-09-29	Kalisz, ul. Górnośląska	cofanie na chodniku	dostawczak mercedes	77-letnia kobieta
2017-10-29	Piotrków Trybunalski, ul. Wojsk	cofanie na chodniku, w bramie	karawan, mercedes vito	81-letni mężczyzna
2017-11-07	Sułkowice, woj. Wielkopolskie	cofanie na prywatnej posesji	terenowa toyota hilux	87-letni dziadek żony sprawcy
2017-12-19	Warszawa, ul Włociańska	cofanie w uliczce osiedlowej, w strefie zamieszkania	dostawczy peugeot	starsza kobieta

# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD

Osoby starsze często idą jezdnią, bo asfalt jest bardziej równy od chodnika lub z powodu stojących na chodniku samochodów

ul. Jaworzyńska, Warszawa, 30 listopada 2017 r.



Plac Zbawiciela,  
Warszawa, 2017 r.



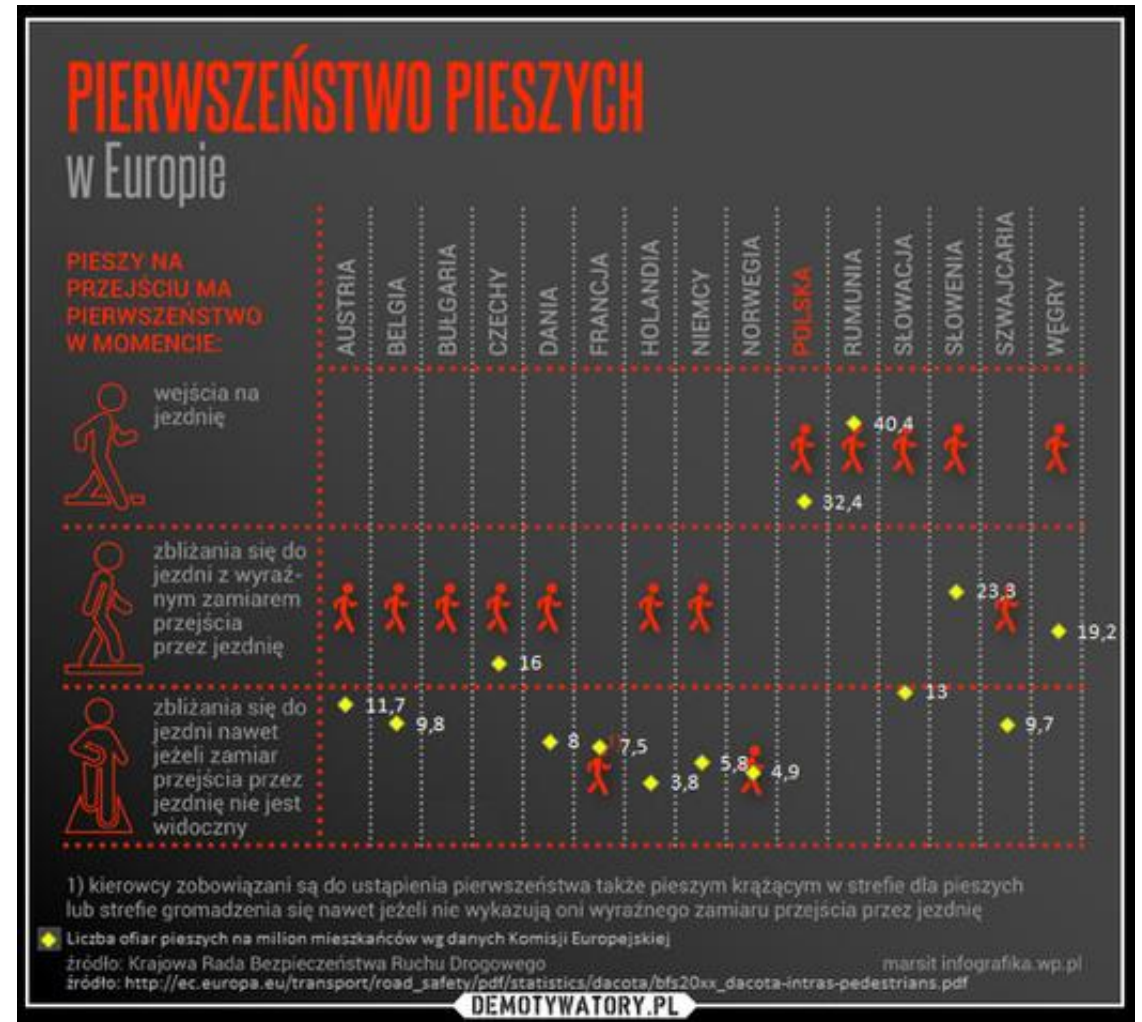
# Działania społeczne na rzecz poprawy BRD

**Art. 13.** 1. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.

2. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza **100 m**. [...]

**Art. 14.** Zabrania się:

- 1) wchodzenia na jezdnię:
  - a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,
  - b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi



# 1. Szerokie, równe chodniki wolne od przeszkód

- Piesi mają prawo do poruszania się po mieście w sposób wygodny i bezpieczny. Ciągi piesze powinny mieć minimum 2 metry szerokości, aby mogły się minąć 2 osoby z niepełnosprawnościami, z bagażami lub wózkami dziecięcymi. Parkowanie powinno być przeniesione na jezdnie. Wszystkie latarnie, słupy, ławki, schody, kosze na śmieci, ogródki kawiarniane itd. powinny być stawiane obok ciągu pieszego, a nie na nim. Zadbaj o prawidłowe odwodnienie, aby po deszczu nie zostawały kałuże. Wjazdy bramowe powinny jednoznacznie wskazywać, że są częścią chodnika.
- Cel – 100% ciągów pieszych w obszarze zabudowanym ma szerokość minimum 2 metry i zachowuje ciągłość

ul. Wałbrzyska, 1 listopada 2016 r.



# 1a. Na wszystkich ulicach lokalnych i dojazdowych wprowadzić strefy zamieszkania i ruchu uspokojonego

- Strefy tempo-30, to ochrona pieszych przed śmiercią na drodze. Dlatego powinna to być podstawowa prędkość dopuszczalna na większości ulic. Wiele ulic lokalnych i dojazdowych jest tak wąskich, że jezdnia i chodniki zajmują całą ich szerokość. W efekcie samochody parkują na chodnikach i piesi mogą chodzić tylko środkiem jezdni. To powinny być strefy zamieszkania, aby piesi mogli swobodnie i bezpiecznie poruszać się po całej szerokości drogi.
- Cel – 100% ulic lokalnych i dojazdowych ma dopuszczalną prędkość nie większą niż 30 km/h i uporządkowane parkowanie

ul. Wierzyńska



## 1b. Na wszystkich ulicach ponadlokalnych chodniki po obu stronach

- Standardem cywilizacyjnym powinien być dostęp do budynków z chodnika. Potrzeby ruchu samochodowego i koszty przebudowy nie mogą być argumentem za brakiem chodnika lub jego niskim standardem. Należy zbudować i poszerzyć chodniki tam, gdzie ich brakuje.
- Cel – 100% ulic ponadlokalnych posiada chodniki po obu stronach o szerokości minimum 2 metrów (Marszałkowska, Wilanowska, Wałbrzyska, Batorego,...)



ul. Strażacka, wrzesień 2017 r.

## 1c. Drogi ruchu pieszego prowadzić prosto do celu

- Stosować regułę bezpośredniości. Przy remontach i budowie nowej infrastruktury prowadzić pieszych po najkrótszej trasie, a nie dookoła. Budować chodniki w miejscach przedeptów.
- (na Służewcu jest 58 przedeptów, a ile w całym mieście?)

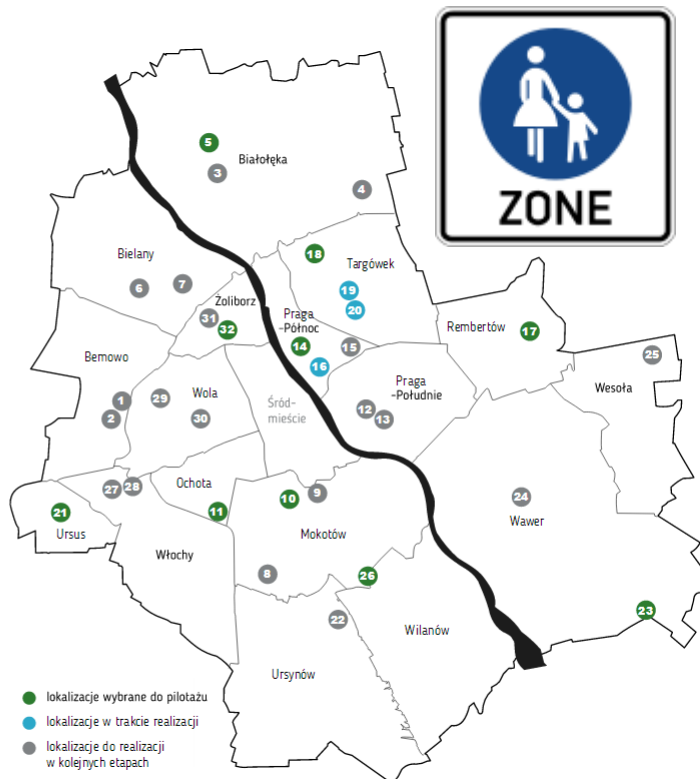


Metro Wilanowska, wrzesień 2017 r.

# 1d. We wszystkich dzielnicach utworzyć strefy piesze

- Należy każdemu zapewnić bezpieczny obszar do chodzenia blisko domu. Mieszkańcy mają prawo do odpoczynku na ulicach i placach.
- Cel – 95% mieszkańców ma mniej niż 10 minut do najbliższej strefy pieszej

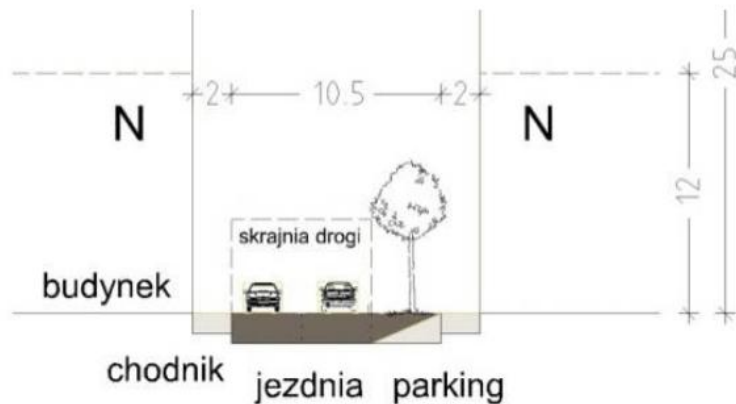
- BEMOWO klub Karuzela
- BEMOWO hala Wola
- BIAŁOLEKA Urząd Dzielnicy Białołęka
- BIAŁOLEKA Magiczna
- BIAŁOLEKA Modlińska 257
- BIELANY Chomiczówka
- BIELANY Stare Bielany
- MOKOTÓW Gotarda
- MOKOTÓW Podchorążych
- MOKOTÓW skwer Broniewskiego „Orszy”
- OCHOTA Mołdawska
- PRAGA-PÓŁDNIENIE Kinowa
- PRAGA-PÓŁDNIENIE Przyczółek Grochowski
- PRAGA-PÓŁNOC plac Hallera
- PRAGA-PÓŁNOC Kawęczyńska
- PRAGA-PÓŁNOC bazar Różyckiego
- REMBERTÓW Chruściela
- TARGÓWEK Kondratowicza
- TARGÓWEK targowisko Trocka
- TARGÓWEK Siarczana
- URSUS Niedźwiadek
- URSYNÓW Nugat
- WAWER stacja Falenica
- WAWER Międzyziesie
- WESOŁA Centrum
- WILANÓW Nałęczowska
- WŁOCHY stacja Włochy
- WŁOCHY Ogrody Kosmosu
- WOLA Górczewska/Olbrachta
- WOLA Redutowa/Olbrachta
- ŻOLIBORZ hala Marymont
- ŻOLIBORZ plac Grunwaldzki



Centrum Lokalne  
Mołdawska

# 1e. Sadzić drzewa, stawiać ławki, odśnieżać zimą

- Chodniki powinny być wyposażone w elementy ułatwiające poruszanie się. Należy postawić ławki nie rzadziej niż jedna na 50 metrów. Standardem powinny być szpalery drzew obok chodników, które dają cień w skwarne dni. Skutecznie egzekwować przepisy dotyczące odśnieżania.
- Cele – 50 tys. ławek, więcej dróg spełnia standardy kształtowania zieleni, do Straży Miejskiej wpływa mniej próśb o interwencje w sprawie odśnieżania



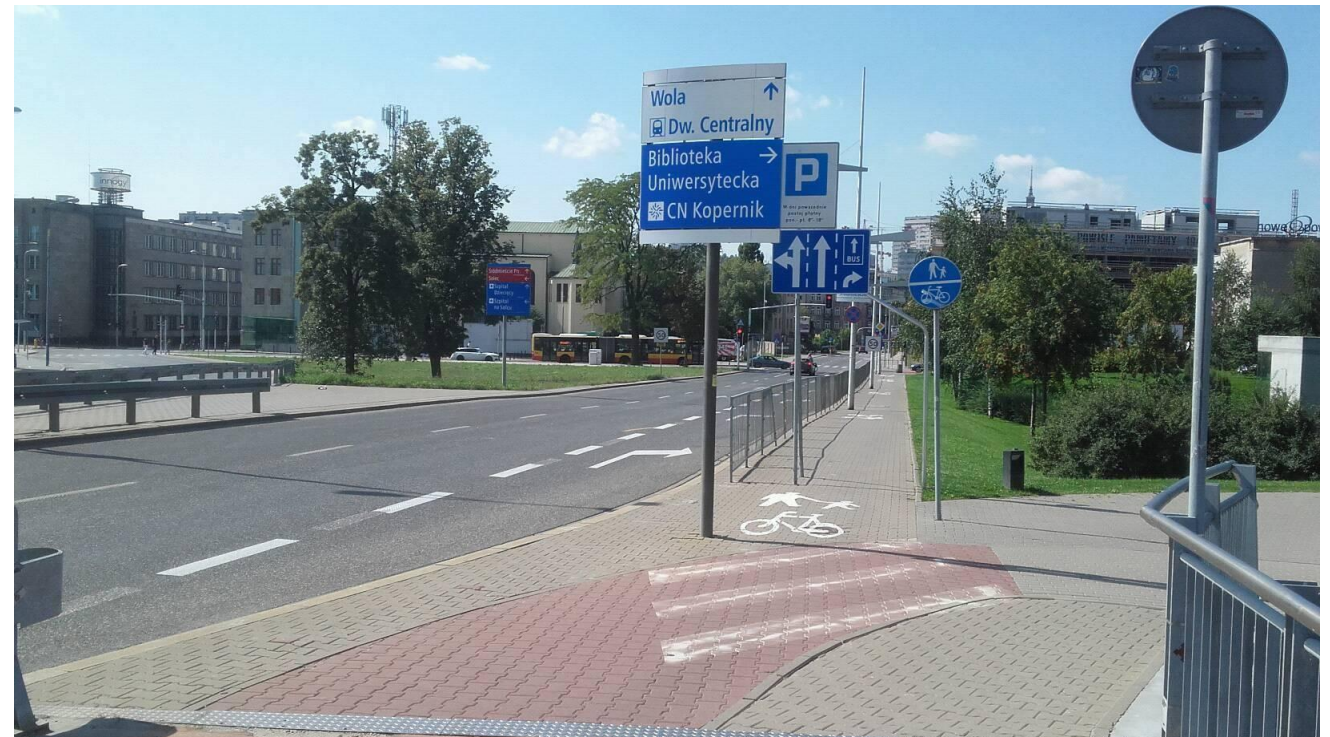
Rys. 4. Model I – wariant z miejscami parkingowymi wzdłuż jezdni;  
małe drzewa posadzone w misach między miejscami parkingowymi (drzewa najmniejsze – I)  
(wg Borowski i Pstrągowska 2009)



Wola, 2 grudnia 2016 r.

## 1f. Oddzielać ruch pieszy od rowerowego

- Poza strefami zamieszkania zaprzestać stosowania ciągów pieszo-rowerowych w obszarze zabudowanym. Wyraźnie separować drogi dla rowerów od chodników. Likwidować niepotrzebne przecięcia chodników i dróg dla rowerów.
- Cel – Mniej ciągów pieszo-rowerowych w strefie zabudowanej (obecnie jest 70 km)



ul. Zajęcza, wrzesień 2017 r.

## 2. Wyznaczyć przejścia dla pieszych tam, gdzie brakuje ich pieszym

- Należy niezwłocznie wyznaczyć przejścia naziemne na skrzyżowaniach, na których nie istnieją. Sieć ruchu pieszego powinna być podstawą projektowania ulic w obszarze zabudowanym. Niedopuszczalne jest ograniczanie swobody ruchu ze względu na priorytetowe traktowanie ruchu samochodowego.
- Cel – Ograniczenie liczby wypadków z udziałem pieszych poza zebrami

**Pismo ZM-16-0712-01-RB z 4 XI 2016 r.**

Do Zarządu Dróg Miejskich

**„2. Tamka / Zajęcza**

e) Po jednej ze stron skrzyżowania Tamki z Solec azył powinien zostać wykorzystany do wyznaczenia przejścia dla pieszych w linii ul. Solec.”

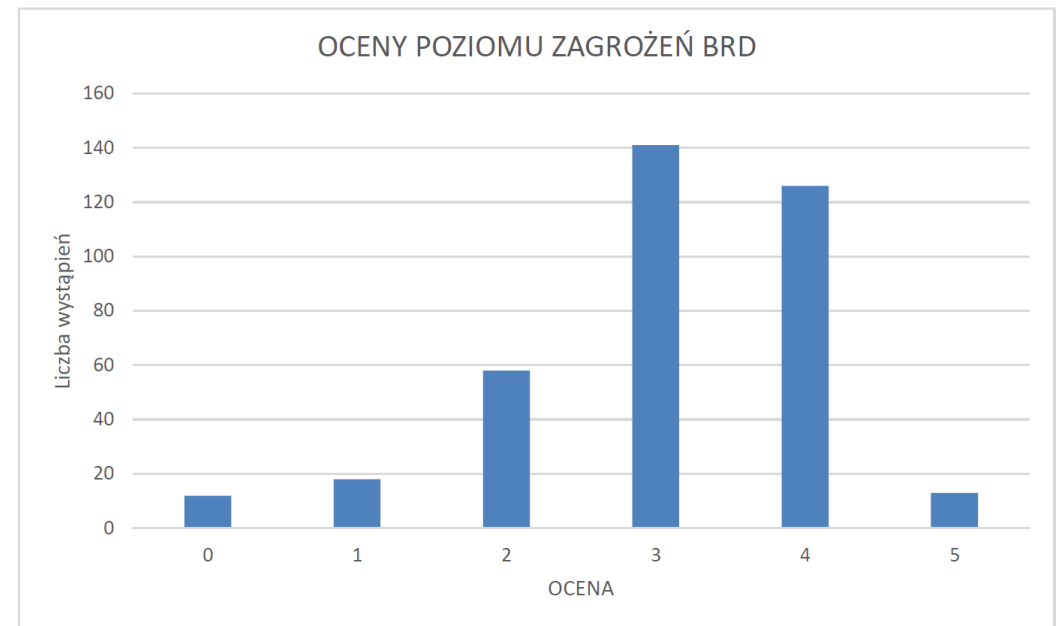
wrzesień 2017 r.



## 2a. Bezpiecznie przejścia dla pieszych

- Wdrożyć kompleksowy program dostosowania przejść do potrzeb bezpiecznego poruszania się pieszych. Egzekwować przepisy zakazujące parkowania mniej niż 10 metrów od przejść dla pieszych. Budować przejścia wyniesione do poziomu chodników oraz wysepki na zbyt szerokich jezdniach. Obniżać krawężniki i stosować ułatwienia dla osób niewidomych. Kompleksowo poprawić oświetlenie przejść dla pieszych.
- Cel – Zero przejść dla pieszych ocenionych na mniej niż 3 podczas audytu BRD

Zgodnie z audytem BRD z 2016 r. w samym Śródmieściu jest 98 niebezpiecznych przejść dla pieszych



Rys. 3.4 Zestawienie przyznanych ocen

## 2b. Zastąpić zebrami niepotrzebne kładki i przejścia podziemne

- Zmuszanie pieszych do chodzenia po schodach znacznie ogranicza wolność poruszania się dla osób starszych, z niepełnosprawnościami, z wózkami dziecięcymi i bagażami. Nie zgadzamy się na dyskryminację.
- Cel – Zero kładek utrudniających ruch pieszy

Spółeczny audyt kładek wykazuje za każdym razem, że ¼ podnośników nie działa.

ul. Płowiecka, lipiec 2011 r. – piesi utknęli w podnośniku w trakcie audytu



## 2c. Sygnalizacje świetlne przyjazne dla pieszych

- Wprowadzić dłuższe sygnały zielone dla pieszych. Wprowadzić regułę, że światło czerwone dla pieszych nie trwa dłużej niż 40 sekund. Zrezygnować ze stosowania kolizyjnej z ruchem pieszych zielonej strzałki - zamiast tego wydzielać fazy do skrzyżowania z prawo. Ograniczyć stosowanie przycisków dla pieszych do miejsc o małym ruchu pieszym.
- Cele – dłuższy średni czas zielonego światła dla pieszych, Zero zielonych strzałek, Zero przycisków w strefie zabudowanej

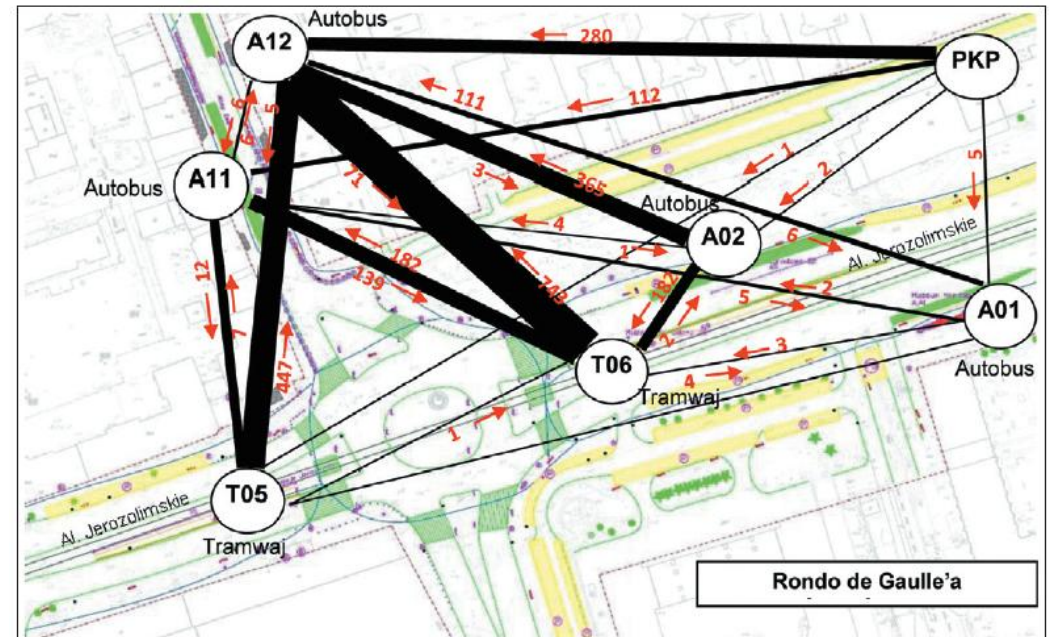


Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie, 2015 r.

## 2d. Wygodne przesiadki

- Miejsca przesiadek do autobusów, tramwajów, metra, pociągów itd. organizować w sposób najbardziej przyjazny dla pieszych. Przystanki powinny być jak najbliżej siebie i połączone jak najkrótszymi trasami. Jeśli to możliwe należy unikać połączeń prowadzących po schodach.
- Cel – 100% węzłów przesiadkowych spełnia minimalne standardy jakości

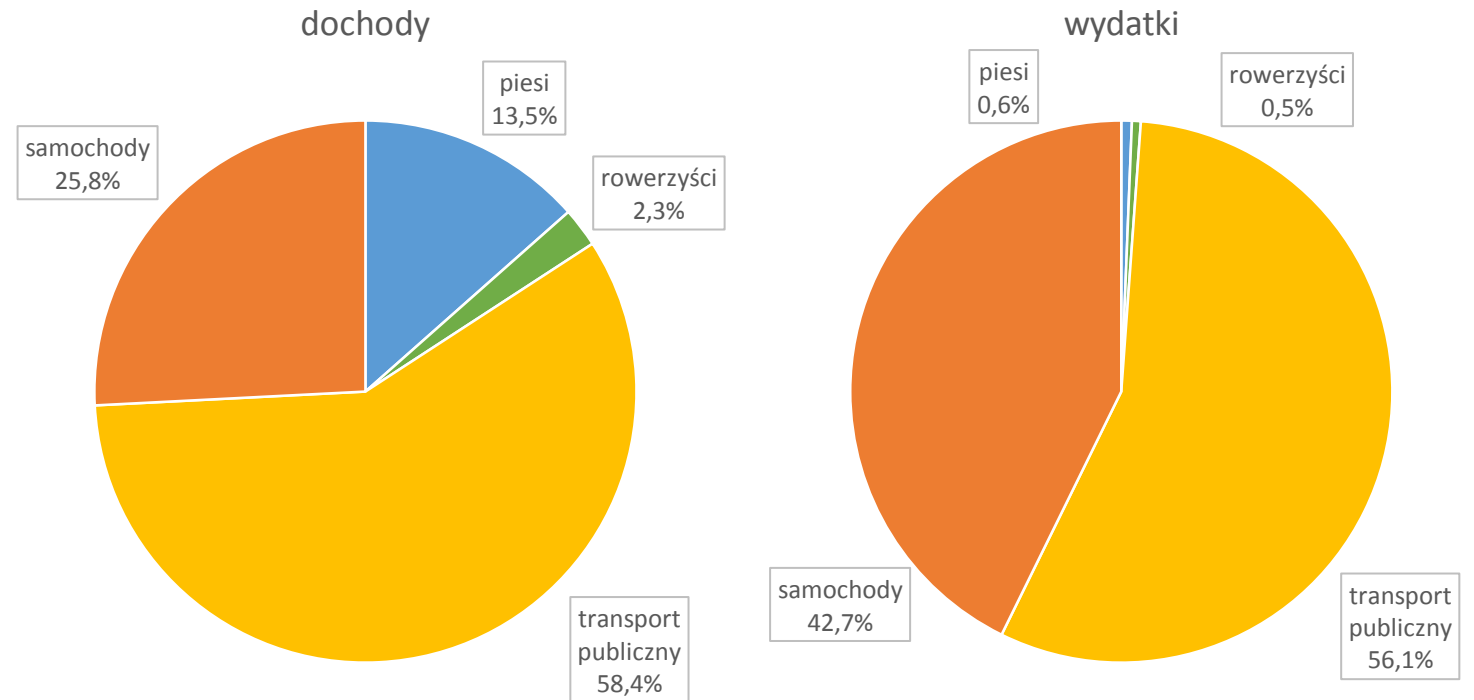
Olszewski P., Krukowska H., Krukowski P., 2014,  
Metodyka oceny wskaźnikowej węzłów przesiadkowych  
transportu publicznego, Transport Miejski i Regionalny,  
nr 6/2014, str. 4-9.



Rys. 2. Wieżba przesiadek w węźle Rondo de Gaulle'a w szczycie porannym (7:00–10:00)

### 3. Znacząco zwiększyć wydatki na pieszych

- Prawie 20% podróży w Warszawie odbywa się pieszo. Obecnie na potrzeby pieszych miasto przeznaczą 1% swoich wydatków na transport. Czas skończyć z dyskryminacją finansową. W każdym roku 10% wydatków miasta na transport przeznaczyć na pieszych.



Szacunki na podstawie:  
 Gubański K., Mikołajczyk K., 2016,  
 Czy więcej znaczy lepiej? Efektywność  
 wydatków na transport w Warszawie,  
 Zielone Mazowsze – KDS ds. transportu,  
 Warszawa.

## 3a. Dość podejmowania decyzji za kulisami

- Rozpocząć stałe, wiążące rozmowy o potrzebach pieszych. Należy powołać ciało z udziałem reprezentacji mieszkańców, które otwarcie będzie podejmować decyzje organizacyjne i finansowe w sprawach pieszych.

## 3b. Prowadzić stałe badania infrastruktury pieszej i potrzeb pieszych

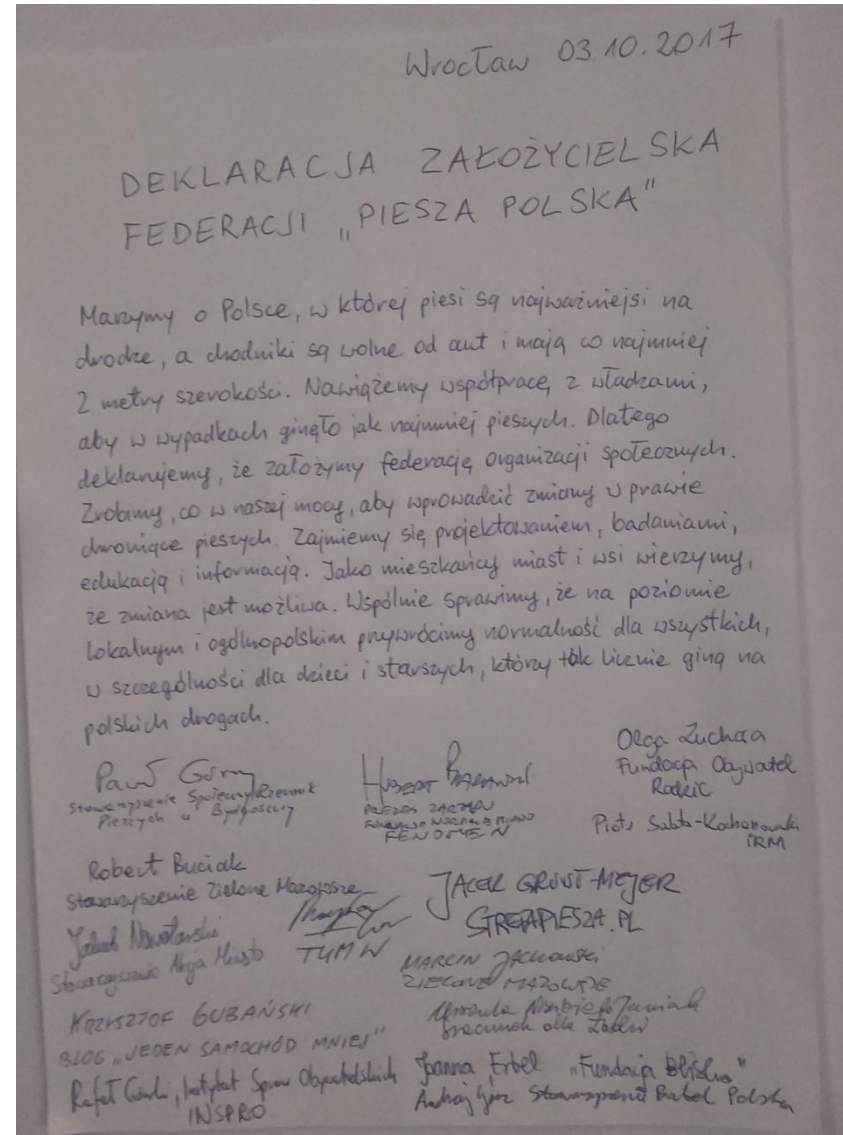
- Nasza wiedza o ruchu pieszym jest bardzo skromna. W związku z niewiedzą potrzeby pieszych są bagatelizowane. Należy rozpocząć systematyczne, kompleksowe badania o pieszych.

## 3c. Uczyć mieszkańców zalet ruchu pieszego

- Szkolić radnych i urzędników. Prowadzić stałą edukację dzieci i dorosłych. Pokazywać potrzeby ruchu dzieci, osób starszych i z niepełnosprawnościami jako bardzo ważne zadania miasta.

# Jak powstała Piesza Polska?

- Aktywiści z różnych miast doszli do wniosku, że działania lokalne nie wystarczą
- Wiele problemów wynika z prawa krajowego, np.
  - Minimalna szerokość chodników mniejsza niż szerokość pozwalająca minąć się dwóm osobom na wózkach inwalidzkich
  - Brak pierwszeństwa pieszych przed zebraami
  - Zła praca policji, prokuratur i sądów
- Deklaracja założycielska federacji
- Zebranie założycielskie – 5 czerwca 2018 w Warszawie podczas konferencji City Matters



# Zadania Pieszej Polski

- A. Zmiany w prawie (pierwszeństwo przed zebrami, większa minimalna szerokość chodników, parkowanie na jezdni)
- B. Akcje w terenie (masy krytyczne pieszych, udział w konsultowaniu przestrzeni publicznych przyjaznych pieszym)
- C. Edukacja i informacja (nagrywanie filmów, szkolenie aktywnych mieszkańców, prowadzenie strony internetowej z zasobami merytorycznymi, współpraca z organizacjami kobiet, osób z niepełnosprawnościami i osób starszych)
- D. Badania i projektowanie (opracowanie i wdrożenie standardu badania ruchu pieszego i infrastruktury pieszej, certyfikacja przestrzeni publicznych pod względem przyjazności pieszym, projektowanie i wdrażanie przyjaznych pieszym przestrzeni publicznych)
- E. Współpraca międzynarodowa (wizyty studyjne za granicą i zagranicznych ekspertów w Polsce, uczestnictwo w branżowych konferencjach międzynarodowych)
- F. Współpraca z władzami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, RPO, Policją i wymiarem sprawiedliwości
- G. Interwencje (rozwiązywanie lokalnych konfliktów, pomoc pieszym poszkodowanym w wypadkach drogowych)
- H. Rozwój instytucjonalny (zdobywanie grantów krajowych i zagranicznych na działalność, regularne dofinansowanie działań ze środków publicznych i sektora przedsiębiorstw, stabilne wpływy z 1% odpisu podatków, regularne zasądzenie wpłat na rzecz Pieszej Polski przez sądy)



Zapraszam na strony

[piesza.warszawa.pl](http://piesza.warszawa.pl)

oraz

[www.facebook.com/PieszaPolska](https://www.facebook.com/PieszaPolska)

