

OPINIA NR 53/2020
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 9 czerwca 2020 r.

w sprawie projektu rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie organizacji ruchu – druk nr 1244-R.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (tekst jednolity z 2019 r. Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2019, poz. 7074 z późn. zm.) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się **negatywnie** projekt rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie organizacji ruchu wniesiony przez Klub Radnych Prawo i Sprawiedliwość – **druk nr 1244-R.**

UZASADNIENIE

Na wstępie pragnę zaznaczyć iż aktualna kumulacja wprowadzanych zmian w organizacji ruchu jest zbiegiem okoliczności obecnej sytuacji epidemicznej i reakcją na zmiany w mobilności mieszkańców (tzw. Tarcza Mobilności), jak również wdrożeń organizacji ruchu, które były zaplanowane już dawno, a dopiero teraz są realizowane, z uwagi na okres zimowy który mocno utrudniał ich wprowadzanie.

Odnosząc się natomiast do zgłoszonych postulatów uprzejmie informuję.

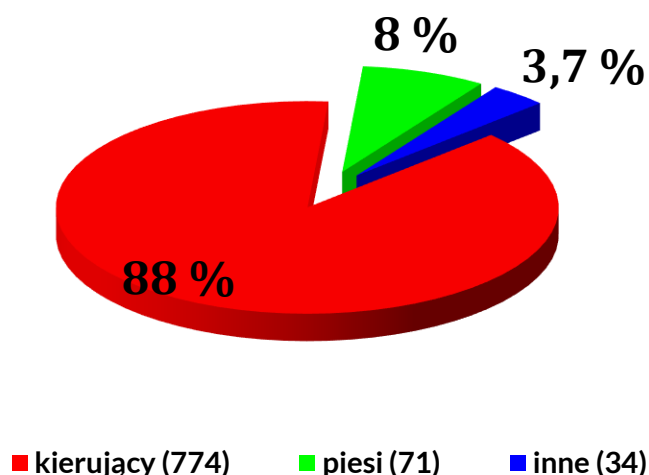
W zakresie przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu na al. Andersa i na ul. Mikołajczyka (Dzielnica XVI) do czasu przygotowania nowych, bezpiecznych rozwiązań.

Wraz z rozwojem motoryzacji wzrasta zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ten stan rzeczy nakłada na organ zarządzający ruchem w coraz większym stopniu potrzebę podejmowania działań zmierzających do podniesienia poziomu dyscypliny oraz kultury wśród uczestników ruchu drogowego. Organ zarządzający ruchem dokonuje wszelkich czynności niezbędnych do zapewnienia prawidłowej organizacji ruchu, której najważniejszym z kryteriów jest właśnie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, w ramach którego angażowane są do współpracy m.in. zarządcy dróg oraz Policja.

Podmioty te mają wpływ na kształt zatwierdzanych projektów oraz mogą wyrażać opinie w stosunku do opracowanego projektu organizacji ruchu.

Poprawa bezpieczeństwa nie następuje samoistnie. Od wielu lat czynione są starania, aby na drogach Krakowa było bezpieczniej. Jednak niezmiennym pozostaje fakt, że przede wszystkim bezpieczeństwo zależy od samych uczestników ruchu drogowego. Nieprawidłowe zachowanie oraz nieprzestrzeganie przepisów oraz zasad bezpieczeństwa prowadzi do wypadków drogowych, szczególnie tych najtragiczniejszych w skutkach.

Mówiąc o zdarzeniach drogowych tych łżejszych, jakimi są kolizje, a także tych poważnych w skutkach i obrażeniach, niejednokrotnie kończących się śmiercią na drodze, czyli wypadkach. Mimo, że przepisy umożliwiają bezpieczne przemieszczanie się z jednego punktu do drugiego, wielu kierowców ich nie przestrzega. Jak wynika z przedstawionego raportu przez Komendę Główną Policji w 2019 r., prawie 90% wszystkich wypadków była spowodowana właśnie z winy kierujących.



Wbrew powiedzeniu „spiesz się powoli”, ze statystyk policyjnych wynika jasno, że wielu polskich kierowców nie potrafi przełożyć tego wyrażenia na rzeczywiste działanie na drodze. To właśnie przekraczanie prędkości, często połączone z brawurą, a także niedostosowanie jej do warunków panujących na drodze jest jedną z najczęstszych przyczyn występowania zdarzeń drogowych.

Przesadna prędkość nie tylko zwiększa ryzyko niebezpiecznych sytuacji, lecz przede wszystkim podwyższa prawdopodobieństwo odniesienia poważnych obrażeń lub spowodowania śmierci podczas wypadku. W przypadku zderzenia pieszego z rozpędzonym pojazdem skutki uderzenia można porównać do upadku z określonej wysokości. I tak uderzenie

przy prędkości 30 km/h daje pieszemu ok. 90% szans na przeżycie, przy 50 km/h ok. 50%, a przy 60 km/h już tylko ok. 20%. Każde uderzenie przy wyższych prędkościach kończy się niemalże pewną śmiercią pieszego. Dlatego nawet niewielki wzrost prędkości ma istotne znaczenie dla skutków wypadku, a badania wskazują, że np. wzrost średniej prędkości o 5% prowadzi do wzrostu liczby wypadków o 10%, wypadków z ofiarami ciężko rannymi o 16%, a ofiarami śmiertelnymi aż o 22% (źródło: materiały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Z tego też powodu, aby podnieść komfort i bezpieczeństwo, organ zarządzający ruchem podejmuje realizację koniecznego, choć bardzo trudnego zadania dotyczącego usystematyzowania ruchu na drogach Krakowa, wykonywanego zgodnie z kompetencjami i prawem. Dzięki zastosowaniu właściwych rozwiązań można zapobiec niebezpieczeństwom występującym w ruchu drogowym, których głównym zagrożeniem jest prędkość pojazdów, a w bardziej prozaicznych kwestiach uczynić ruch drogowy płynniejszym i ograniczyć zatory w ruchu.

W związku z powyższym mając na uwadze, iż na al. Andersa i na ul. Mikołajczyka dochodziło do znacznej ilości naruszeń przekraczania prędkości przez kierujących oraz zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, w tym śmiertelnych, podczas których niejednokrotnie pojazd przekraczał dozwoloną prędkość, koniecznym było wprowadzenie rozwiązań ograniczających występowanie niebezpieczniejszych z punktu widzenia pieszych zagrożeń, takich jak przekraczania prędkości i wyprzedzanie na przejściach dla pieszych. Powyższe ma na celu nie tylko ograniczenie liczby wypadków, ale również ich skutki.

Wdrożony projekt organizacji ruchu na al. Andersa jest następstwem przeprowadzonego w 2018 r. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który objął wszystkie przejścia bez sygnalizacji świetlnej. Większość przejść uzyskała ocenę audytu co najwyżej 2 w 5-stopniowej skali, kilka przejść otrzymało ocenę 0. Główne podnoszone przez audytorów zarzuty to lokalizacja przejścia dla pieszych przez dwa lub trzy pasy ruchu jednokierunkowej jezdni dwujezdniowej oraz infrastruktura w obrębie przejścia dla pieszych umożliwiającą kierującym pojazdami zatrzymanie i postój pojazdu bezpośrednio przed tym przejściem oraz w odległości ograniczającej widoczność w obrębie przejścia dla pieszych. Audyt zwrócił także uwagę na prędkość pojazdów przed przejściami dla pieszych – ponad połowa pojazdów przed przejściem dla pieszych przekraczała dopuszczalną prędkość (na niektórych przejściach odsetek ten wynosił do 92%).

Wdrożone rozwiązania na ww. ulicach w naturalny sposób wymuszają ograniczenie prędkości, gdyż kierowca samochodu przemieszczając się węższym pasem ruchu musi zwolnić. Ponadto, w celu ułatwienia pieszym bezpiecznego przekraczania przedmiotowych ulicy przy przejściach dla pieszych zastosowano wyspy azylu, które zwiększyły powierzchnie oczekiwania, skróciły czas przebywania pieszego na jezdni i dodatkowo optycznie zawężają przekrój ulicy, co wpływa na redukcję prędkości przed przejściem i tym samym zwiększa poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Wprowadzone rozwiązanie uporządkowało również ruch pojazdów wykonujących manewry zawracania, które przy poprzedniej organizacji ruchu i tak powodowały pogorszenie warunków ruchu, jak i jego bezpieczeństwa w szczególności przy przekraczaniu torowiska.

Ponadto zastosowane rozwiązanie jest tańsze i szybsze, niż budowa kładek naziemnych, przejść podziemnych czy nawet sygnalizacji świetlnych, a równocześnie zapewnia lepsze warunki ruchu niż rozwiązania z sygnalizacjami świetlnymi, które aby zapewnić bezpieczne przekroczenie przez pieszego np. 4 pasów ruchu i torowiska, wymagałyby zastosowania bardzo długiego sygnału czerwonego dla kierujących.

Dążeniem większości kierowców jest przemieszczać się szybko, a same znaki drogowe nie wystarczają, aby skłonić ich do przestrzegania ograniczeń prędkości, dlatego tak ważne jest właściwe zrozumienie tematu i odpowiedzialności kierowców.

Nie zlikwidujemy zdarzeń drogowych, jednak możemy zmniejszyć ich ilość oraz ograniczyć skutki. Dlatego realizowane zmiany, tj. nowe oświetlenie, linie akustyczne, wyspy azylu, czy zawężenia jezdni przed przejściami są po to aby je ograniczyć.

Dodatkowo ulice Andersa i Mikołajczyka należały do nielicznych miejsc w Krakowie, w których w 2019 r. doszło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Protokoły z wizji w terenie na miejscu zdarzenia wskazały elementy wymagające poprawy, które korespondują z wprowadzonymi zmianami. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* warunkują zatwierdzenie organizacji ruchu zgodnie z przepisami i bezpieczeństwem ruchu drogowego. Biorąc powyższe pod uwagę, jak i dane historyczne odnośnie zdarzeń drogowych, a także ocenę audytu BRD natychmiastowe wycofanie się z organizacji ruchu ukierunkowanej na rozwiązanie, a przynajmniej ograniczenie zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie znajduje uzasadnienia. Co więcej, aktualnie nie ma żadnych podstaw, w tym prawnych, do przywrócenia poprzedniej organizacji

ruchu, w szczególności bez oceny zastosowanych rozwiązań i ich wpływu na sytuacje drogowe w dłuższej perspektywie czasu.

Z uwagi na powyższe, zaproponowane rozwiązania mają charakter stały i niezmienny, jednak zapewniam, iż każda wprowadzona organizacja ruchu podlega szczegółowej ocenie i nie wyklucza się modyfikacji rozwiązań na bazie dokonanych obserwacji ich funkcjonowania.

Należy również zaznaczyć, iż o zmianach wprowadzanych w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu na ul. Andersa i Mikołajczyka informowani byli Radni z Komisji Infrastruktury na posiedzeniu w dniu 9 marca 2020 r.

W zakresie zrewidowania nowej organizacji ruchu na ul. Wielopole (Dzielnica I), na ul. Grzegórzeckiej (Dzielnica II) i na ul. Meissnera (Dzielnica III).

Projekt zmiany organizacji ruchu w ciągu ul. Wielopole był częścią rozwiązań mających za zadanie ułatwienie ruchu rowerowego w centrum Miasta. Ulica Wielopole jest częścią trasy łączącą południe i południowy-wschód Krakowa ze ścisłym centrum i będzie szczególnie istotna w momencie oddania mostu kolejowego z dopuszczonym ruchem pieszym i rowerowym oraz terenów pod estakadami kolejowymi. W związku z pandemią koronawirusa oraz wzmożonym ruchem pieszym i rowerowym prace związane z wdrożeniem omawianego projektu zostały przyspieszone. Oprócz zwiększenia dostępności transportu rowerowego, projekt ten ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. W związku z przekierowaniem ruchu rowerowego na jezdnie, automatycznie zrobiło się więcej miejsca dla pieszych na chodnikach. Z kolei umieszczone wyspy azylu uniemożliwiły wyprzedzanie przy przejściach dla pieszych. Ponadto, projekt dostosowuje ul. Wielopole do obecnie obowiązujących przepisów, które nie pozwalają na wyznaczenie wydzielonych pasów dla relacji skrajnych na wlotach drogi podporządkowanej standardowego skrzyżowania. Dodatkowo zmniejszono obszar skrzyżowania, co zwiększa czytelność rozwiązań i tym samym bezpieczeństwo użytkowników ruchu.

Pozostawienie dwóch pasów ruchu na ul. Wielopole z jednoczesnym zwężeniem wlotu ulicy przed skrzyżowaniem z ul. Starowiślną/ul. Westerplatte nie spowoduje poprawy warunków ruchu z uwagi na ograniczoną przepustowość ww. skrzyżowania. W związku z powyższym, obecnie wprowadzona organizacja ruchu na ul. Wielopole jest rozwiązaniem najkorzystniejszym, choć nie wyklucza się, że w przypadku wystąpienia innych przesłanek może być korygowana.

Obecnie wprowadzona organizacja ruchu w ciągu ulic: Grzegórzeckiej oraz Dietla częściowo jest determinowana trwającą przebudową skrzyżowania ul. Dietla z ul. Krakowską. Zakłada ona funkcjonowanie ul. Dietla jako ulicy jednopasowej – taki stan występuje już od kilku miesięcy. Wdrożone zmiany na ul. Grzegórzeckiej są konsekwencją ww. organizacji ruchu, jak i odpowiedzią na obecne wyzwania mobilności związane z epidemią koronawirusa. Nowe rozwiązanie zapewnia połączenie tras rowerowych (al. Pokoju i ul. Kotlarskiej) ze ścisłym centrum, do którego zdecydowana większość osób przed pandemią docierała bez wykorzystania samochodu. Rozwiązanie ma na celu zachęcenie w okresie letnim osób, które z różnych powodów nie chcą lub nie będą mogły skorzystać z transportu zbiorowego do wyboru środka transportu innego niż samochód.

Z tego powodu, wdrożone na ul. Grzegórzeckiej zmiany mają charakter czasowy i są uzupełnieniem możliwości przewozowych transportu zbiorowego. Organizacja ruchu jest stale monitorowana. Przewiduje się, że na jesieni br., wnioski z ww. analizy będą gotowe – wówczas będzie możliwa ocena efektywności funkcjonowania przedmiotowej organizacji ruchu, jak również korekta istniejących rozwiązań oraz weryfikacja czy wdrożenie zmian będzie miało charakter docelowy.

Odnosnie rozwiązań szczegółowych, zwiększenie liczby pasów ruchu na skrzyżowaniu z al. Daszyńskiego/ul. Łazarza/ul. Metalowców nie jest zasadne z uwagi na wielkość natężenia ruchu (dojazd od Ronda Grunwaldzkiego tylko jednym pasem ruchu). Dodatkowo zawężenie do jednego pasa ruchu umożliwia wyłączenie sygnalizacji świetlnej i poprawę warunków ruchu dla wszystkich jego uczestników w szczególności dla transportu zbiorowego, co już niejednokrotnie dowiedziono w praktyce na skrzyżowaniach położonych w centrum Krakowa. Przestrzeń dotychczas wykorzystywana jako dodatkowe pasy ruchu została więc zamieniona na ciągi piesze, co jest następstwem wdrażania zaleceń rządowych dot. zwiększania dystansu społecznego.

Odnosząc się natomiast do zmiany organizacji ruchu na ul. Meissnera, informuję iż była ona podyktowana analogicznymi argumentami, co w przypadku al. Andersa i ul. Mikołajczyka. Dodatkowo, przejścia dla pieszych na tej ulicy zostały objęte audytem bezpieczeństwa, który wykazał podobne problemy, co w przypadku al. Andersa. Wdrożona organizacja ruchu pozwoliła na wyeliminowanie możliwie wielu zagrożeń ujętych w audycie. Jednocześnie nie spowodowała pogorszenia warunków ruchu. Obserwacje czynione przez organ zarządzający ruchem pozwalają stwierdzić, iż ruch na odcinku objętym ostatnimi zmianami organizacji ruchu odbywa się płynnie, gdyż o przepustowości decydują sąsiednie skrzyżowania. Z uwagi na te

uwarunkowania natężenia ruchu na tym odcinku w okresie sprzed ograniczeń w przemieszczaniu się wynosiły niewiele ponad 1 000 pojazdów na godzinę – jest to wartość adekwatna do funkcjonowania na ulicy jednego pasa ruchu i mniejsza niż w przypadku natężenia ruchu na al. Andersa. Informacja o planowanej zmianie organizacji ruchu na przedmiotowej ulicy również była przekazywana na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 9 marca 2020 r.

W zakresie wycofania się z wyłączenia pasów drogowych dla ruchu samochodowego na moście w ciągu ulicy Nowohuckiej (Dzielnica XVIII i XIV).

Z uwagi na trwający remont mostu, wycofanie się z wyłączenia pasów ruchu w ciągu mostu Nowohuckiego jest niemożliwe. Obecnie funkcjonująca czasowa organizacja ruchu wynikająca ze specyfiki prac wykonywanych na moście będzie stale monitorowana.

Projekt wyznaczania pasów dla rowerów kosztem pasów ruchu ogólnego na moście Nowohuckim jest obecnie na etapie badania efektywności. Projekt zakładał wyłączenie lub zawężenie pasa ruchu tylko z jednej strony (od strony północnej) na przedłużeniu istniejącej infrastruktury rowerowej i jedynie na odcinku mostu, czyli poza oddziaływaniem sygnalizacji świetlnych. Jego wdrożenie będzie uzależnione od wyników analizy funkcjonowania obecnego czasowego rozwiązania, które pozwoli na dokonanie stosownej oceny konsekwencji wdrożenia proponowanych zmian w zakresie zapewnienia ciągłości ruchu rowerowego na ul. Nowohuckiej. Porównaniu podlega aktualna przepustowość ulicy Nowohuckiej na odcinku zwężonym z przepustowością następnych skrzyżowań z sygnalizacją świetlną sprzed okresu pandemii w miarodajnych okresach czasu. Na ten moment nie ma żadnych decyzji odnośnie zabrania pasa ruchu na ul. Nowohuckiej po zakończeniu remontu, co więcej analizowane są rozwiązania alternatywne niewiążące się z ograniczeniem pasów ruchu na moście. Należy zauważyć, że rowerzyści na tym odcinku mogą poruszać się jezdnią, co również nie jest rozwiązaniem bezpiecznym ani efektywnym z punktu widzenia wszystkich uczestników ruchu drogowego. Obecnie procedowany projekt uzupełnia brakujący odcinek drogi rowerowej przez most Nowohucki aż za skrzyżowanie z ul. Ciepłowniczą do wybudowanej w ubiegłych latach drogi rowerowej, jednakże bez ograniczania pasów ruchu przeznaczonych do jazdy na wprost w ciągu ul. Nowohuckiej.

Podsumowując wprowadzenie zmian na wszystkich wymienionych ulicach w przedmiotowej rezolucji poprzedzone było dogłębną analizą uwzględniającą potrzeby

wszystkich użytkowników ruchu. W związku z tym, iż nie jest możliwe spełnienie równocześnie wszystkich oczekiwań, konieczne jest zastosowanie rozwiązań kompromisowych, dla których priorytetem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym ochrona życia i zdrowia wszystkich użytkowników dróg.

Należy również zauważyć, iż organ zarządzający ruchem każdorazowo zwraca się o opinię właściwej Rady Dzielnicy w zakresie wprowadzanych zmian w organizacji ruchu, które w znaczący sposób mogłyby wpłynąć na okolicznych mieszkańców, takie jak np. montaż progów zwalniających czy zakaz zatrzymywania się w miejscu, gdzie zatrzymywanie się zgodnie z przepisami jest możliwe. W przypadku wdrożonych docelowych zmian tego typu przesłanki nie wystąpiły, gdyż polegały na poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu. W przypadku zmian czasowych były podyktowane wyzwaniami, które wyniknęły z aktualnych uwarunkowań i musiały zostać zastosowane niezwłocznie w celu dostosowania do obecnej i przyszłej sytuacji.