



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1520.2016

Kraków, 26 KWI. 2016

Pan
Adam Grelecki
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie montażu sygnalizacji świetlnej na ul. Okulickiego, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 13 kwietnia 2016 r., uprzejmie informuję:

Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie podejmuje szereg działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa i porządku w komunikacji. Mając na uwadze przede wszystkim ochronę życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego, służby dyslokowane są w miejsca niebezpieczne, czyli tam, gdzie najczęściej dochodzi do łamania obowiązujących przepisów. Zgodnie z zarządzeniem nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. *w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów*, dyslokację służby ustala się na podstawie: analizy stanu bezpieczeństwa i porządku na drogach oraz zagrożenia przestępczością, natężenia i struktury ruchu na poszczególnych odcinkach dróg i skrzyżowaniach, harmonogramu pełnienia służby centralnie koordynowanej, planów wykorzystania dróg w sposób szczególny, potwierdzonych uwag i wniosków zgłoszonych przez obywateli, organy i instytucje planów działań wojewódzkich i powiatowych oraz innych doraźnych zadań.

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, funkcjonariusze podejmują cykliczne działania wzmożone m.in. pod kryptonimem „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, podczas których szczególnie zwracają uwagę na kierujących, popełniających wykroczenia wobec pieszych uczestników ruchu. W tym kontekście wskazać należy, że w roku bieżącym na ul. Okulickiego, funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie zastosowali postępowanie mandatowe wobec 114 kierujących, którzy lekceważąc przepisy popełnili wykroczenia drogowe.

Działania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym są określone w priorytetach Komendanta Głównego Policji, a także Komendanta Wojewódzkiego Policji w Krakowie. Priorytety te odnoszą się w sposób bezpośredni do zagrożeń w ruchu drogowym, a w szczególności dotyczą bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu. W tym kontekście opracowany został „Program poprawy bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego na lata 2015-2016 – Bezpieczny pieszy”. Zgodnie z jego założeniami ochrona życia i zapewnienie bezpieczeństwa pieszym uczestnikom ruchu jest nadrzędnym celem Policji.

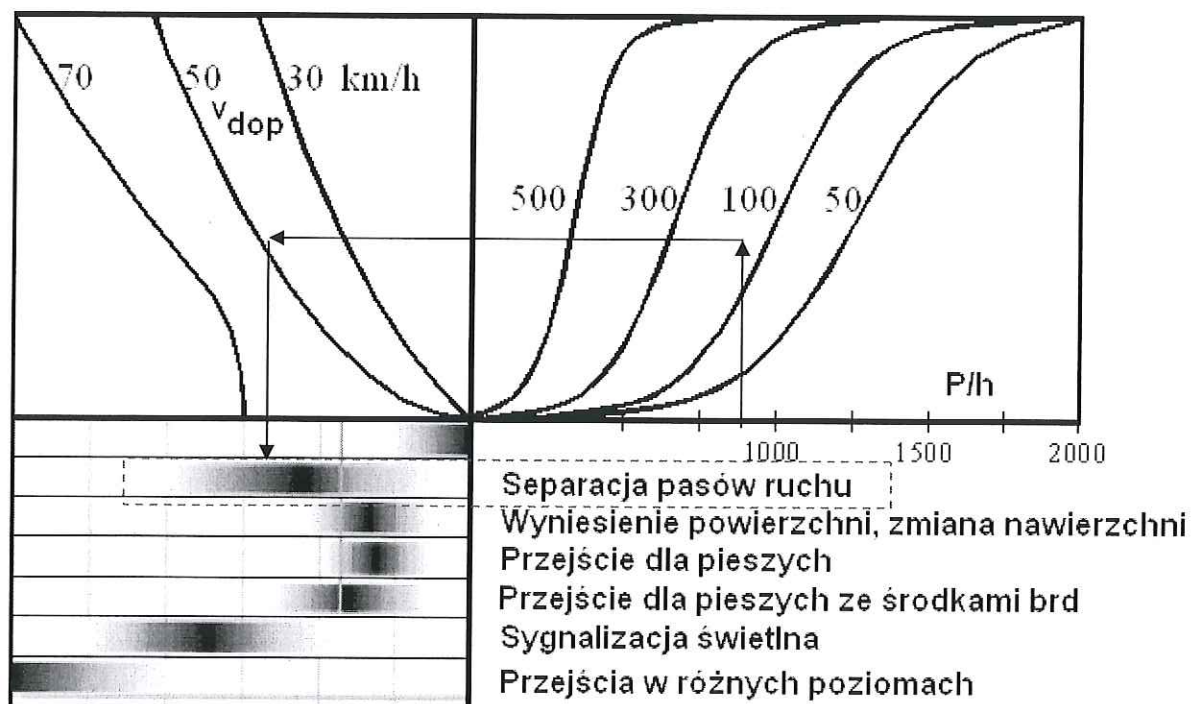
Na podstawie danych zgromadzonych w systemie SEWiK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji) dokonana została przez Policję analiza zdarzeń drogowych na ul. Okulickiego w Krakowie, w rejonie przejścia dla pieszych na wysokości szpitala im. Rydygiera. W okresie od 1 stycznia 2014 r. do 13 kwietnia 2016 r. na całym ciągu ul. Okulickiego odnotowano ogółem 97 zdarzeń drogowych, w których 24 osoby odniosły obrażenia ciała (20 wypadków i 77 kolizji). Na przedmiotowym przejściu dla pieszych

w analogicznym okresie czasu odnotowano 2 przypadki potrącenia pieszych uczestników ruchu, tj.:

- wypadek w dniu 17 grudnia 2014 r. (potrącenie pieszej, która w wyniku zdarzenia doznała obrażeń ciała),
- wskazany w interpelacji wypadek w dniu 9 kwietnia 2016 r. (w wyniku potrącenia dwie osoby doznały obrażeń ciała).

Mając powyższe na uwadze, zastosowanie wszelkich środków technicznych, takich jak sygnalizacja świetlna czy też kładki dla pieszych, które mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa osób pieszych, jak najbardziej znajdują poparcie w opiniach Policji do składanych wniosków, propozycji i projektów podmiotów zarządzających ruchem. Jednakże wskazana lokalizacja i zastosowanie na tym przejściu dla pieszych sygnalizacji świetlnej, obecnie w opinii Policji nie znajduje uzasadnienia, bowiem na terenie Krakowa istnieją bardziej newralgiczne i niebezpieczne miejsca, gdzie ze względu na brak środków nie zastosowano żadnych rozwiązań, które mogłyby poprawić bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Zakres stosowanych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych jest szeroki. Oprócz instalacji sygnalizacji świetlnej czy fizycznego rozdzielania ruchu pieszego od kołowego, obejmuje inne środki budowlane i organizacji ruchu, takie jak: instalacja wyspy azylu dla pieszych, budowę wyniesionego przejścia, poprawę widoczności poprzez wykluczenie nielegalnego parkowania w rejonie przejścia, poprawę oświetlenia itp. Na wybór właściwego środka poprawy bezpieczeństwa wpływa szereg czynników związanych z lokalizacją przejścia (zagospodarowanie otoczenia), jego geometrią (szerokość, liczba przekraczanych pasów ruchu), natężeniem ruchu pojazdów i pieszych, prędkością (dopuszczalna i rzeczywista) czy wzajemną widocznością uczestników ruchu. Przeprowadzona przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie szczegółowa, wielokryterialna analiza wskazała na celowość budowy wyspy azylu, jako rozwiązania dostosowanego do warunków lokalnych. Zastosowany w analizach przykład wyboru typu przejścia zaadaptowany z metody niemieckiej do warunków polskich przedstawiono na poniższym diagramie:



Natężenie ruchu pojazdów (rzędu 800 P/h w szczycie porannym/popołudniowym), ruch pieszych oraz prędkość dopuszczalna na przejściu dla pieszych na ul. Okulickiego kwalifikują je do instalacji na środku przejścia wyspy azylu umożliwiającej pieszym przekraczanie jezdni dwuetapowo lub wyposażenie go w dodatkowe środki budowlane oddziałujące na zachowania kierowców (na wykresie dane wejściowe dla niniejszej analizy oznaczono strzałkami). Dalsza, szczegółowa analiza geometrii i widoczności potwierdza wybór tego rozwiązania. Szerokość jezdni ul. Okulickiego (9 m) jest wystarczająca do instalacji azylu dla pieszych bez potrzeby przebudowy ulicy, natomiast widoczność między kierującymi pojazdami a pieszymi jest odpowiednia dla prędkości występującej na ul. Okulickiego.

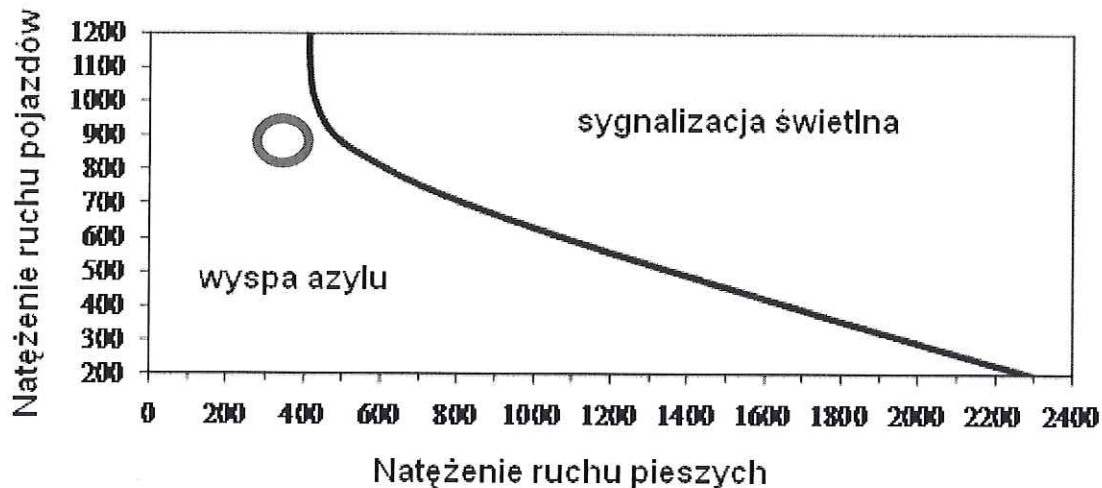
Zastosowanie wyspy azylu umożliwia pieszym podejmowanie decyzji o wkroczeniu na jezdnię (część przejścia) na podstawie oceny luk w potoku pojazdów tylko z jednego kierunku. Ponadto, jak wykazały badania prowadzone na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, instalacja wyspy dzięki lokalnemu zmniejszeniu szerokości pasów ruchu, przyczynia się do obniżania prędkości pojazdów w rejonie przejścia, co jest korzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa. Obecność wyspy azylu podnosi również percepcję przejścia i wpływa na zmianę zachowań kierujących pojazdami, zwiększając ich skłonność do ustępowania pierwszeństwa pieszym z kilku procent przypadków do ok. 35%.

Zastosowanie fizycznej separacji ruchu na przejściu rozwiązuje także problem bezpieczeństwa związany z zatrzymywaniem się autobusów na sąsiadującym przystanku. Zagrożenie związane z brakiem zatok autobusowych wynika z zasłaniania części przejścia przez zatrzymujące się autobusy kierującym pojazdami poruszającymi się w kierunku przeciwnym. Wówczas może dochodzić do sytuacji wkraczania na przejście przy braku wzajemnej widoczności między pieszymi a kierowcami. Drugą sytuacją zagrożenia bezpieczeństwa mogą być próby omijania autobusu zatrzymującego się na jezdni w rejonie przejścia dla pieszych. Fizyczna separacja pasów ruchu na przejściu rozwiązuje oba problemy. Piesi przekraczający jezdnię będą mogli zatrzymać się na wyspie azylu, na której będą widoczni przez kierujących pojazdami z obu kierunków ruchu, a pojazdy nie będą mogły nielegalnie wymijać autobusów.

Nie jest natomiast wskazana instalacja sygnalizacji świetlnej, a budowa kładki lub przejścia podziemnego nie powinna być uwzględniana w analizach, co przedstawia przywołany diagram. Podobny rezultat osiągnięto wykorzystując krajowe, pomocnicze kryterium punktowe oceny konieczności instalacji sygnalizacji świetlnej ujęte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.), wg którego sygnalizacja świetlna nie będzie zasadna. Zbliżone wnioski można wyciągnąć analizując także wytyczne niemieckie i austriackie. Zastosowanie sygnalizacji świetlnej oprócz korzyści dla bezpieczeństwa, wprowadza szereg niedogodności dla ruchu, w tym ruchu pieszego. Do wad sygnalizacji świetlnej na przejściu przez ul. Okulickiego można zaliczyć:

- konieczność oczekiwania na sygnał zielony przez pieszych,
- okresowy brak możliwości przekraczania jezdni nawet w sytuacji niewielkiego ruchu pojazdów lub przy chwilowym jego braku (mimo zastosowania sygnalizacji dostosowującej się na bieżąco do ruchu),
- konieczność synchronizacji sygnalizacji z położonym w niewielkiej odległości skrzyżowaniem ul. Okulickiego – ul. Kupały oraz ul. Okulickiego – ul. Fatimska (oznacza to, że częstość przyznawania sygnału zielonego zależeć będzie od programów sygnalizacji na tych skrzyżowaniach, a przez to czas oczekiwania pieszego na przejście może być dłuższy niż akceptowane czasy oczekiwania na tego typu przejściach).

Oprócz bezpieczeństwa należy uwzględnić warunki ruchu kołowego oraz ruchu pieszych. Porównanie strat czasu wszystkich uczestników ruchu dla osiąganych natężeń pojazdów i pieszych wskazuje na wyspę azylu jako rozwiązanie korzystniejsze. Wynik analizy przedstawiono na poniższym wykresie.



Sygnalizacja świetlna jest również rozwiązaniem droższym niż stosowanie rozdziału pasów ruchu przy podobnym poziomie skuteczności poprawy bezpieczeństwa. Przeniesienie sygnalizacji świetlnej z przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Okulickiego – ul. Kupały jest technicznie i prawnie niemożliwe. Sygnalizacja na przejściu przez ul. Okulickiego stanowi integralny element sterowania ruchem na całym skrzyżowaniu i zgodnie z obowiązującymi przepisami wszystkie strumienie ruchu (w tym ruch pieszy) powinny mieć swoją sygnalizację na skrzyżowaniu. Ponadto przesunięcie sygnalizacji nie zredukowałoby w sposób istotny kosztów budowy sygnalizacji, gdyż oprócz pozyskania masztów i sygnalizatorów, konieczne jest wykonanie projektu technicznego oraz zainstalowanie urządzeń sterujących, okablowania, detektorów i innych środków technicznych niezbędnych do efektywnego sterowania ruchem. Z wymienionych przyczyn racjonalnym rozwiązaniem jest zastosowanie wyspy azylu na przedmiotowym przejściu.

Budowa przejścia wielopoziomowego separującego ruch pieszych od pojazdów jest rozwiązaniem kosztownym i niekorzystnym z punktu widzenia pieszych, toteż powinna być stosowana jako ostateczność, gdy inne środki bezpieczeństwa ruchu zawiodą lub są niemożliwe do wdrożenia. Zastosowanie kładki dla pieszych nad ul. Okulickiego jest także wątpliwym ze względu na poprawę bezpieczeństwa, ponieważ piesi unikając trudności pokonywania poziomów (ok. 5 m) będą poszukiwać możliwości nielegalnego przekraczania jezdni w poziomie, nawet mimo fizycznego jej wygrozdzenia. Nie stosuje się przejść w różnych poziomach dla dróg o przekroju jednojezdniowym i o niższych prędkościach, ponieważ wydatek energetyczny i straty czasu na pokonanie różnicy wysokości są znaczące w stosunku do odległości, jaką należy pokonać w poziomie (dwupasową jezdnię). Kładkę dla pieszych należy ponadto wyposażać w rozwiązania zapewniające dostępność dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej (pochylnie, windy), które są bardzo kosztowne i wymagają znacznej zajętości terenu.

W związku z powyższym w ocenie ZIKiT ani instalacja sygnalizacji, ani budowa kładki dla pieszych, nie jest konieczna, jeśli istnieje możliwość zastosowania innego rozwiązania umożliwiającego osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie podejmie prace związane

z opracowaniem projektu organizacji ruchu przewidującego instalację wyspy azylu na przejściu dla pieszych przez ul. Okulickiego.

Dodatkowo informuję, że przeprowadzona przez pracownika ZIKIT w dniu 19 kwietnia 2016 r. wizja lokalna na przedmiotowym przejściu wykazała, że sygnalizacja ostrzegawcza typu „sign flash” działa poprawnie (sygnały ostrzegawcze aktywują się po wykryciu pieszego oczekującego na przejście).

Jednocześnie informuję, że w aktualnie obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa ujęte jest zadanie pn. „Rozbudowa ulicy Okulickiego”, którego realizacja planowana jest na lata 2022-2026 (etap przygotowania przewidziany jest na lata 2022-2025, a realizacja prac budowlanych na lata 2025-2026). Szczegółowe rozwiązania projektowe zostaną określone na etapie przygotowania inwestycji.


z up. PREZYDENTA MIASTA
Elżbieta Koterba
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Komenda Miejska Policji w Krakowie
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa