



Bezpieczeństwo najważniejszym punktem polityki transportowej

2021-02-18

Głównym celem działań podejmowanych przez miasto jest dbanie o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg, chodników i ścieżek rowerowych. Dlatego zmiany wprowadzane w ramach nowej organizacji ruchu mają przede wszystkim wyeliminować sytuacje prowadzące do niebezpiecznych zachowań, które często kończą się utratą zdrowia czy życia podróżujących.

W ramach przypomnienia – obowiązująca „Polityka transportowa dla miasta Krakowa na lata 2016–2025” została przyjęta uchwałą Rady Miasta Krakowa z 8 czerwca 2016 r. Dokument był opracowany przez pracowników Politechniki Krakowskiej oraz poddany konsultacjom społecznym. Czas jego obowiązywania ustalono na 10 lat. Tak przyjęty okres realizacji jest niezbędny do podejmowania spójnych działań i osiągnięcia zakładanych celów. Próba zarzucenia jej realizacji w trakcie tego procesu nie tylko nie pozwoli na przeprowadzenie racjonalnej oceny jej skutków, ale także zakłóci procesy adaptacji dotychczas wprowadzonych rozwiązań.

Należy pamiętać, że podejmowane przez miasto działania są również w prostej linii konsekwencją założeń krajowej polityki transportowej, która także jako jeden ze swoich priorytetów wskazuje poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu. Realizacja spójnej i konsekwentnej polityki, co naturalne, wymaga długoterminowych i planowych działań, w tym: poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego).

Dotychczasowe zmiany w organizacji funkcjonowania transportu są kontynuacją działań podjętych już wiele lat temu, odpowiadających wyzwaniom zarówno ciągle rozwijającego się Miasta, jak i wynikających ze wzrostu liczby podróży i poszerzenia obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

Należy również pamiętać, że ten sam podróżny może dziś być kierowcą, a jutro pieszym czy rowerzystą. Jest to więc forma kompromisu, zawartego między wciąż rozwijającą się motoryzacją a próbą wykorzystania alternatywnych względem samochodu środków transportu. Środki te próbuje się przede wszystkim promować w miejscach, w których transport indywidualny okazał się nieefektywny lub też został uznany za element powodujący różnie pojmowaną degradację otoczenia oraz gdy jednocześnie istnieją ekonomiczne i przestrzenne warunki zastąpienia go inną formą mobilności przestrzennej.

– Staramy się dostosowywać rozwiązania drogowe dla wszystkich użytkowników, by żaden z nich nie był poszkodowany. To nie jest łatwe zadanie, ponieważ każdy użytkownik drogi ma swoje interesy, nie zawsze zgodne z interesami innych. Staramy się odpowiadać i wsłuchiwać w potrzeby wszystkich – zaznacza Andrzej Kulig, zastępca prezydenta ds. polityki społecznej i komunalnej.

Miasto rokrocznie realizuje inwestycje i remonty, które wpisują się w politykę



transportową. Tylko w 2020 r. w ramach programu budowy chodników, prowadzonego przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, przebudowano chodniki na ulicach: Golikówka (1,2 mln zł), Smętna (234 tys. zł), ul. Drozdowskich (261 tys. zł), ul. Pędzichów (679 tys. zł), ul. Łupaszki (902 tys. zł) oraz wzdłuż ul. księcia Józefa (134 tys. zł).

W zakresie dróg dla rowerów wybudowano kładkę pieszo-rowerową wzdłuż ul. Kamieńskiego (łącznie koszt to 21 mln zł, z czego w 2020 r. przeznaczono na ten cel 6,2 mln zł), ścieżkę wzdłuż al. Kijowskiej (1,6 mln zł), wzdłuż ul. Armii Krajowej (1,3 mln zł), czy ciąg pieszo-rowerowy między ulicami Zakrzowiecką i Gronostajową (za 614 tys. zł).

Zmiany na ulicach i chodnikach Krakowa zrealizowane w 2020 r. zostały opisane i ocenione w raporcie przekazanym radnym miejskim 4 listopada 2020 r.

Na podstawie dokumentu można stwierdzić, że wprowadzone rozwiązania:

- przyczyniły się do znacznego skrócenia czasów przejazdów dla komunikacji zbiorowej
- w okresach największego natężenia ruchu samochodów czas przejazdu nie spowodował ich wydłużenia
- nie ograniczyły przepustowości ul. Grzegórzeckiej
- pozwoliły na wyznaczenie nowych miejsc do parkowania (około 130), przez co automatycznie zrobiło się więcej miejsca dla pieszych na chodnikach
- poprawił w znaczący sposób dostępność centralnej części Starego Miasta dla ruchu rowerowego.

Dodatkowo, w ramach badania ankietowego przeprowadzonego w grudniu 2020 r., oceniona została Krakowska Tarcza dla Mobilności, w ramach której dotychczas wdrożono rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu ruchu rowerowego, m.in. w postaci drogi dla rowerów na ul. Grzegórzeckiej i na moście Grunwaldzkim. Wprowadzone rozwiązania zostały ocenione jako potrzebne przez 41,8 proc. badanych, zaś jedna piąta (22,5 proc.) uznała je za niepotrzebne. Pozostałe osoby biorące udział w badaniu nie miały zdania w tym zakresie lub w ich opinii zmiany nie były negatywne.

Do końca II kwartału 2021 r. Miasto planuje dokonać oceny rozwoju systemu transportowego Krakowa z zapisami polityki transportowej i oceny realizacji jej celów oraz przedstawić raport w tej sprawie Radzie Miasta Krakowa.