



## Kraków i Małopolska zieloną wyspą w bezpieczeństwie ruchu drogowego

2021-06-01

**1 czerwca weszła w życie nowelizacja prawa o ruchu drogowym. Nowa ustawa daje pieszym wchodzącym na przejście pierwszeństwo przed pojazdami, z wyłączeniem tramwajów, które z uwagi na swoje rozmiary mają wielokrotnie dłuższą drogę hamowania. Przepisy określają również dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym 50 km/h bez względu na porę dnia.**

Podobne przepisy zostały wprowadzone na Litwie w listopadzie ubiegłego roku. W efekcie odnotowano spadek liczby śmiertelnych wypadków na przejściach dla pieszych o około 40 proc.

Kraków wraz z Małopolską jest pionierem w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. O czym warto pamiętać, a na co nie zwracamy być może uwagi, to fakt, że podróż każdego mieszkańca zaczyna się od przemieszczania pieszo, w tym do wybranego środka transportu, niezależnie czy w danym dniu jest to samochód, tramwaj, autobus czy rower lub kombinacja powyższych.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa są podejmowane w Krakowie od wielu lat. Należy dodać, że są one zbieżne z Narodowym Programem Bezpieczeństwa, wojewódzkim planem ochrony pieszych, w tym z działalnością Wojewódzkiej Rady BRD i polityką miasta (m.in. założeń programu Bezpieczny Kraków, działań Zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu oraz zapisów Polityki Transportowej Miasta Krakowa), których wspólnym i nadrzędnym celem jest wdrożenie zasad i rozwiązań chroniących wszystkich uczestników ruchu, a w szczególności pieszych.

Na przestrzeni ostatnich lat miasto dołożyło wszelkich starań, aby poprawić bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu. Od 2018 r. rozpoczęto proces audytowania kluczowych przejść dla pieszych. W ramach audytu jeszcze raz przedstawiono jak wiele elementów wpływa na bezpieczeństwo pieszych. Są to między innymi: zapewnienie wzajemnej widoczności pieszy-kierujący pojazdem zarówno w dzień jak i w nocy oraz w najbardziej intuicyjny dla kierowcy sposób zasugerowanie mu konieczności zachowania bezpiecznej prędkości, tak aby mógł on zahamować przed wkraczającym na jezdnię pieszym.

Dlatego stosowane przez miasto zmiany polegają na wprowadzeniu rozwiązań pozwalających między innymi na zapewnieniu właściwej widoczności, uspokojeniu ruchu za pomocą zmiany geometrii jezdni, widoczne czytelne oznakowanie, oświetlenie rejonu przejścia ze skupieniem się na widoczności pieszego a nie tylko przejścia, czy skrócenie drogi potrzebnej do przekroczenia jezdni, w tym projektowanie bezpiecznych azyli dla pieszych. Powyższe rozwiązania wprowadzane są systematycznie zarówno na audytowanych, jak i (jako standard) na wszystkich pozostałych przejściach. Wszystko po to, aby realnie zwiększyć bezpieczeństwo każdego użytkownika ruchu.

Dziś można już zauważyć pozytywne efekty tych działań na wielu ulicach Krakowa np. Armii Krajowej, Andersa, Meissnera, Teligi, gdzie rozpoczynano zmiany od wprowadzenia szybszych do wdrożenia zmian w organizacji ruchu i równolegle przystąpiono również do poprawy infrastruktury, w tym doświetlenia rejonu przejść. Właśnie dzięki tak wcześniej zaplanowanym



działaniom możemy powiedzieć, że Kraków jest dobrze przygotowany do wprowadzanych nowymi przepisami zmian.

Jak wykazał raport KMP, działania miasta znacząco przyczyniły się do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem pieszych. Od 2007 roku (ok. 1400 wypadków) do 2020 roku (ok. 600 wypadków) było ponad dwa razy mniej wypadków na drogach, a liczba ofiar śmiertelnych spadła pięciokrotnie.

Pod koniec lutego zagadnienie bezpieczeństwa pieszych jak i zmieniających się przepisów było przedmiotem dyskusji na ogólnopolskiej konferencji VIII Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego gdzie specjaliści z tej dziedziny docenili działania m.in. Krakowa i Warszawy mające na celu zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu. Bezpieczeństwo pieszych było też tematem działań prewencyjnych i edukacyjnych małopolskiej policji, która na przełomie lutego i marca zorganizowała akcję „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, o której można przeczytać [tutaj](#).

- Wiele zostało zrobione, ale mamy świadomość, że wiele pozostaje nadal do zrobienia. Dlatego szeroko zakrojone działania będą przez miasto kontynuowane w następnych miesiącach i latach, a zebrane doświadczenia są i będą wykorzystywane przy wyznaczaniu nowych przejść, które nie będą tworzone bez zapewnienia właściwych wieloaspektowych rozwiązań – zapowiada Łukasz Gryga, dyrektor Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK.

- Wszelkie rozwiązania i przepisy same w sobie nie będą w pełni skuteczne, jeśli wszyscy użytkownicy dróg nie będą wzajemnie zwracać na siebie uwagi. Dlatego prosimy i apelujemy o zachowanie ostrożności i poprzez stosowanie się do przepisów oraz wprowadzonych zmian chronienie siebie i pozostałych użytkowników dróg, tak każdy spokojnie i bezpiecznie dotarł do wybranego celu podróży – dodaje Gryga.