8 BEZPIECZEŃSTWO PRZEMIESZCZANIA SIĘ

Ekspertyza Wrocławskiej Polityki Mobilności

AKCJA MIASTO

FUNDACJA BATOREGO

Finansowane z dotacji Fundacji im. Stefana Batorego w ramach programu „Demokracja w Działaniu”

AKCJA MIASTO

Akcja Miasto to stowarzyszenie tworzone przez mieszkańców i dla mieszkańców Wrocławia. Jesteśmy ludźmi z wielu środowisk, z różnymi historiami, poglądami, zainteresowaniami. Połączył nas Wrocław i dlatego właśnie działamy razem.

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) to najważniejszy strategiczny dokument o transporcie w mieście. Zobowiązuje ona urzędników i władze miasta do konkretnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem przez 3 lata od uchwalenia WPM (2013 r.) we Wrocławiu zarejestrowanych jest o 14% więcej aut i na koniec 2016 r. było ich 639 na 1000 mieszkańców.

Chcemy sprawdzić, w czym tkwi problem. Dlatego przez rok analizujemy WPM rozdział po rozdziale. Spotykamy się z urzędnikami, wnioskujemy o informacje, zbieramy dane. Naszym celem jest obiektywna ocena zapisów WPM. Sprawdzimy, czy transport we Wrocławiu rzeczywiście jest zrównoważony. Ocenimy, w jakim stopniu cele WPM są realizowane.

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska

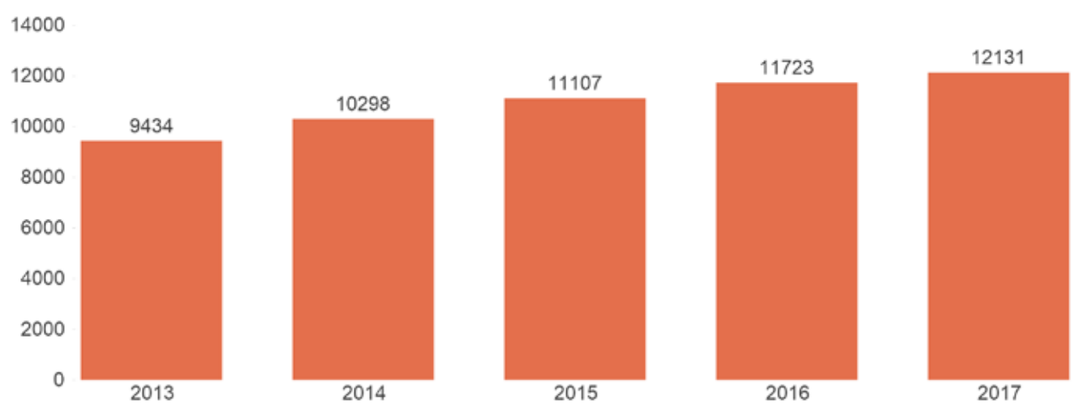
We Wrocławskiej Polityce Mobilności czytamy, że prawo do swobodnego poruszania się jest nieodłącznie związane z prawem do bezpieczeństwa poruszających się. Czy na ulicach naszego miasta możemy się czuć bezpieczni? Czy prawo do bezpieczeństwa jest zagwarantowane wszystkim użytkownikom — kierowcom, rowerzystom oraz pieszym?
Założeniem WPM w kwestii bezpieczeństwa jest hasło: **„zero śmiertelnych wypadków we Wrocławiu”.** Zacznijmy od tego, czym jest tzw. Wizja Zero.

Pierwszym krajem, w którym 21 lat temu zaczęto wprowadzać tę wizję była Szwecja. Dwa lata później dołączyła Norwegia, a potem wizja zaczęła zyskiwać zwolenników na całym świecie. Głównym jej założeniem jest wyeliminowanie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i redukcja samych wypadków. Przyjmuje się, że winę za wypadki ponoszą zarówno sprawcy, jak i projektanci czy zarządcy dróg.

Wizja Zero zakłada, że życie i zdrowie ludzkie są wartościami nadrzędnymi. Należy rozumieć to tak, że nie można ponad nimi stawiać np. szybkości przemieszczania się. Mobilność nie może być więc ważniejsza niż bezpieczeństwo, powinna za to z niego wynikać. Koncepcja wskazuje, że im lepiej zaprojektowana infrastruktura, tym większe bezpieczeństwo jej użytkowników. Prostym środkiem do wyeliminowania ofiar jest ograniczenie prędkości pojazdów. W Wizji Zero drogi tworzy się tak, by infrastruktura zmniejszała ryzyko kolizji, a jeśli już do niej dojdzie, dzięki odpowiedniemu zaprojektowaniu drogi, prędkość jadących nie powinna przekraczać poziomu zagrażającego zdrowiu czy życiu pieszych.

Analiza wypadków

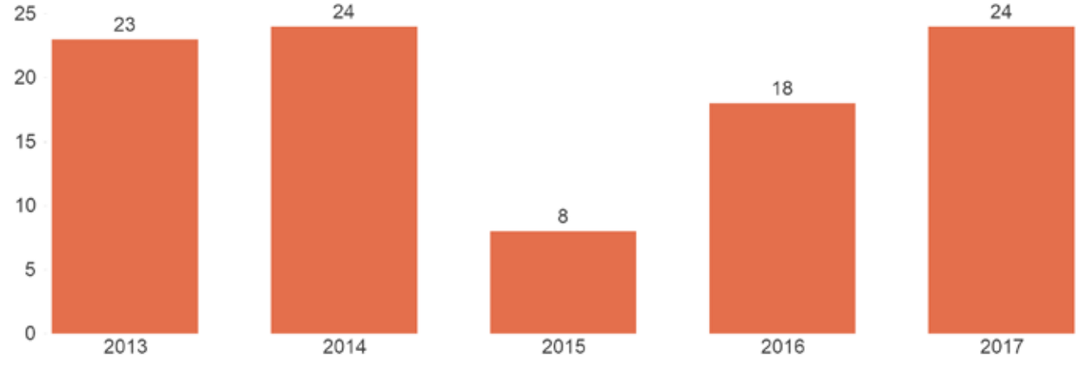
Na wrocławskich drogach wciąż giną ludzie i nie widać tendencji spadkowej. To wbrew założeniom WPM, która zakłada zero ofiar śmiertelnych.



Wyk. 1 Liczba zdarzeń we Wrocławiu w latach 2013-2017. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

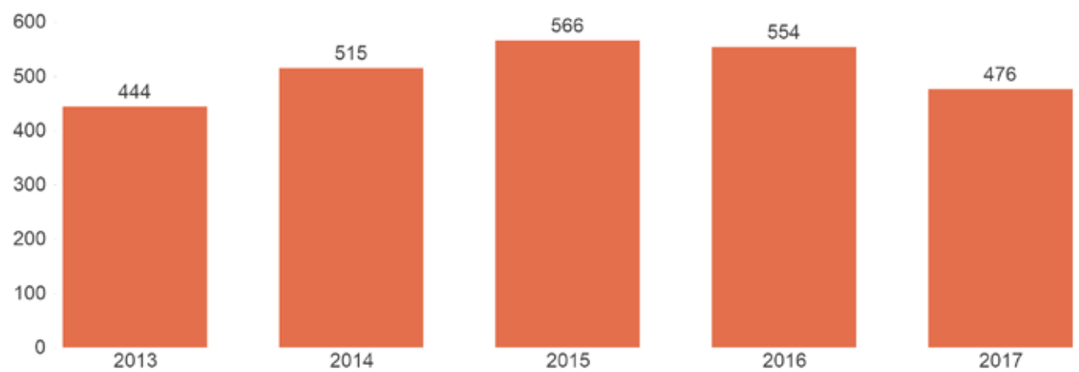
1 https://www.wroclaw.pl/rower-badania-ruchu

Niestety za tymi słupkami kryją się także ludzkie tragedie. Zapisy WPM nie przekładają się na praktykę, a dane mówią o tendencji odmiennej niż zakładana. Wykres nr 2 przedstawia liczbę ofiar śmiertelnych w latach 2013-2017. Wyraźnie widać, że Wrocław oddala się od deklarowanej wizji zero.



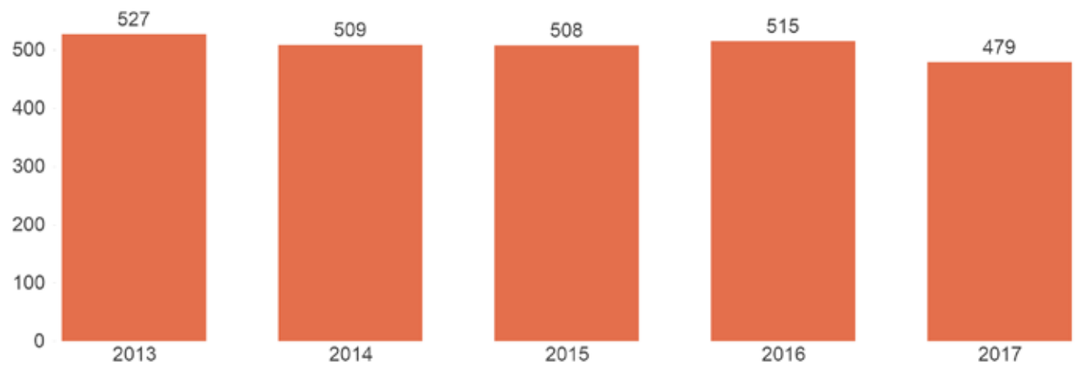
Wyk. 2 Liczba ofiar śmiertelnych we Wrocławiu w latach 2013-2017. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

WPM zwraca też szczególną uwagę na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych i rowerzystów. Właśnie zdarzenia drogowe z ich udziałem są wymienione w WPM jako mierniki jej realizacji. W przypadku rowerzystów możemy zauważyć pozytywne trendy — liczba wypadków wykazuje tendencje malejące, co przedstawia wykres 3. Takie dane cieszą, tym bardziej jeżeli weźmiemy pod uwagę rosnące natężenie ruchu rowerowego we Wrocławiu — wzrost o 27% pomiędzy latami 2012 a 2016.



Wyk. 3 Liczba zdarzeń we Wrocławiu w latach 2013-2017 z udziałem rowerzystów. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

Niestety statystyki dla grupy pieszych nie dostarczają takich optymistycznych danych — tu widoczny jest brak poprawy, a nawet minimalna tendencja wzrostowa (wyk. 4).



Wyk. 4 Liczba zdarzeń we Wrocławiu w latach 2013-2017 z udziałem pieszych. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

Taki wynik powinien być szczególnie niepokojący dla władz miasta, tym bardziej, że w tej grupie jest najwięcej ofiar śmiertelnych, a tendencja jest rosnąca.

	Rok					
Grupa uczestników	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**Suma w grupie**
Inny	0	1	0	0	0	**1**
Motocykle i motorowery	5	2	0	1	3	**11**
Pieszy	12	12	7	10	14	**55**
Pojazd uprzywilejowany	1	0	0	0	0	**1**
Rower	2	2	1	1	2	**8**
Samochód osobowy	3	7	0	6	5	**21**
Suma w latach	**23**	**24**	**8**	**18**	**24**	

Tab. 1 Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych we Wrocławiu w latach 2013-2017 z podziałem na grupy uczestników. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

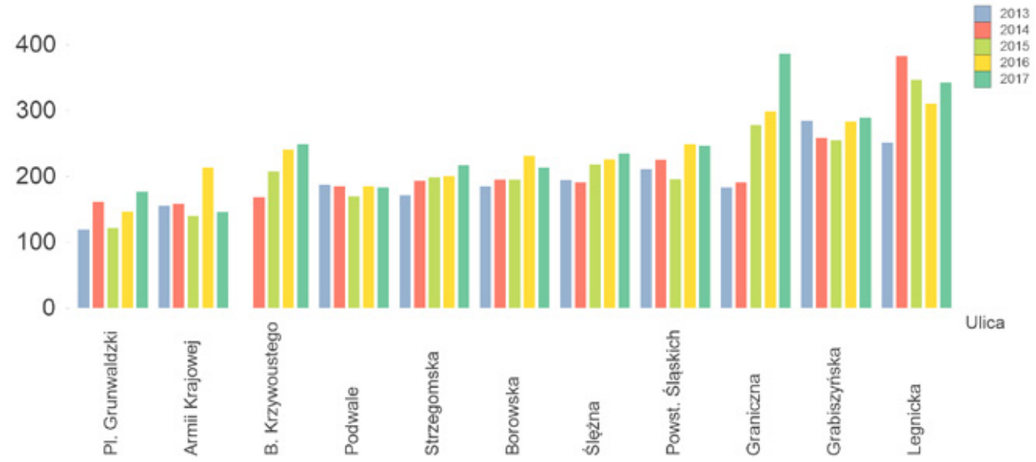
W badanym okresie 55 pieszych zmarło na wrocławskich drogach. Ten wynik powinien dać władzom do myślenia. Pomimo zapewnień Urzędu Miasta o każdorazowo prowadzonych analizach bezpieczeństwa, widać, że Wrocław ma wciąż wiele do zrobienia w tym zakresie.

Inne miasta w Polsce (Warszawa, Gdańsk, Poznań czy Kraków) charakteryzują się podobną tendencją jak Wrocław (stabilną liczbą zdarzeń na przestrzeni ostatnich lat), jednak są też takie jak np. Jaworzno,

które z zaangażowaniem starają się pracować nad poprawą bezpieczeństwa. Widać, że aktywne działania władz miasta mogą prowadzić do ograniczenia tego typu zdarzeń. Takich zdecydowanych działań nie widać we Wrocławiu. Być może gdyby bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego było priorytetem dla władz miejskich, gdyby wnikliwie (a nie sztampowo) analizowane były śmiertelne wypadki, niektórych tragedii można by uniknąć. Przykładowo — na liście zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi ulica Legnicka pojawia się aż cztery razy, przy czym trzy zdarzenia miały miejsce w okolicach skrzyżowania z ul. Niedźwiedzią. Mimo rozgrywających się tam dramatów w latach 2013, 2015 i 2017, w tym miejscu nie zostały wprowadzone żadne zmiamy mające zapobiegać powtarzaniu się takich sytuacji. Z pewnością nie da się całkowicie uniknąć tego typu zdarzeń drogowych, ale należy podjąć trud, aby zminimalizować ich skutki i wyeliminować ofiary śmiertelne. Poprawa infrastruktury, tj. wdrożenie instrumentów poprawiających bezpieczeństwo na drodze, mogłaby wymusić na kierowcach jazdę z przepisową prędkością, co znacząco zwiększa szanse pieszego na przeżycie. Dla pieszego różnica 10 km/h to przysłowiowe być albo nie być w starciu z samochodem. W naszej ocenie warto podjąć ten wysiłek, bo życie ludzkie jest bezcenne.

Wykres nr 5 pokazuje 10 ulic z największą liczbą zdarzeń drogowych w badanych latach. Na wielu ulicach widać względnie ustabilizowaną liczbę zdarzeń — np. na Powstańców Śląskich, Strzegomskiej, Podwalu czy Armii Krajowej. Z zebranych danych można wywnioskować, że nie są podejmowane skuteczne działania, mające na celu zmianę tego stanu rzeczy, takie jak np. wprowadzenie szykan na jezdniach, zwężenie pasów lub zastosowanie innych środków, które wymuszają poruszanie się z dozwoloną prędkością. Na wykresie widzimy także znaczący wzrost liczby wypadków na ulicy Legnickiej. W analizowanym okresie w tym miejscu nie przeprowadzono żadnych większych zmian, które skutkowałby zmniejszeniem liczby zdarzeń, a te — jak pokazaliśmy powyżej — mogą pojawiać się cyklicznie w prawie tych samych miejscach.

Ulica z największą liczbą zdarzeń w 2017 r. to ul. Graniczna. Rondo przy AOW przebudowywane jest z powodu otwarcia obwodnicy Leśnicy, a co za tym idzie nastąpi wzmożenie ruchu w tym miejscu. Wcześniejsze działania (zwężenie dojazdu z dwóch pasów do jednego), które zasugerowała policja dla poprawy bezpieczeństwa, zostały wycofane pod wpływem opinii publicznej, mimo że ich celem był wzrost bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu.



Wyk. 5 Dziesięć ulic z najwyższą liczbą wypadków w latach 2013-2017. Dane na podstawie SEWIK (www.sewik.pl)

Projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom

Nowo projektowane inwestycje transportowe we Wrocławiu w latach 2013-2018 generalnie starają się uwzględniać interesy niechronionych uczestników ruchu — pieszych i rowerzystów, ale zawsze pozostaje pytanie, czy nie można zrobić czegoś więcej, aby jeszcze bardziej o nich zadbać.

Pozytywnie należy ocenić infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, która towarzyszy nowo projektowanym inwestycjom. W ich ramach powstają drogi dla rowerów i chodniki, które pozwalają poruszać się dużo bezpieczniej. Widać, że stosowane są liczne rekomendacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie ochrony pieszych[2]. Jednym z przykładów może być remont ulicy Curie-Skłodowskiej (fot. 1), gdzie wydzielono drogę dla rowerów, chodniki, bezpieczne dojścia do przystanków (z dwóch stron — co eliminuje przebieganie pieszych w miejscach niedozwolonych), a także odseparowano pieszych i rowery od ruchu samochodowego pasem zieleni. Mimo pewnych mankamentów (strona północna charakteryzuje się gorszą jakością bezpiecznej infrastruktury), zmiany te trzeba ocenić pozytywnie . Gdyby nie priorytet dla komunikacji samochodowej, można by uzyskać wzorową infrastrukturę po obu stronach ulicy. Dla kierowców zwężenie ulicy (cały odcinek ma ok. 550 m długości) do jednego pasa byłoby nieodczuwalne, ponieważ przed mostem Zwierzynieckim i tak się to dzieje.

Fot. 1 Zdjęcie satelitarne ulicy Curie-Skłodowskiej – okolice przystanku Kliniki. Źródło: Google Maps

2. "Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego", pod red. K. Jamroz; http://krbrd.gov.pl/files/file_add/download/263_podreczn-ik-dla-organizatorow-ruchu-pieszego.pdf

Niestety nie wszystkie inwestycje są zaprojektowane tak, aby maksymalizować bezpieczeństwo wszystkich uczestników. Jako przykład może posłużyć inwestycja przy ulicy Grabiszyńskiej, gdzie budowano brakujący odcinek drogi rowerowej. Wybrano budowę drogi dla rowerów (DDR) kosztem chodnika (fot. 2). Planowaną inwestycję DDR można było wykorzystać do zwężenia jezdni, prowadząc DDR w pasie jezdni i wprowadzając ewentualne szykany, które wymuszałyby zwolnienie do przepisowej prędkości na tym odcinku. Grabiszyńska jest ulicą bardzo szeroką (ok. 3,5 m na jeden pas ruchu) i w znacznej mierze prostą, a to zachęca do szybkiej jazdy, wbrew ograniczeniu do 50 km/h. Skutki takich zachowań, które niestety są nagminne, mogliśmy zobaczyć pod koniec marca 2018 roku, kiedy rozpędzony mercedes wpadł na chodnik i ranił dwójkę pieszych.

Fot. 2 Droga dla rowerów na ulicy Grabiszyńskiej – okolica skrzyżowania z ulicą Jęczmienną. Źródło: ZDiUM Wrocław

Poza dużymi i spektakularnymi inwestycjami wdrażane są także te mniejsze, jak np. wyniesione przejazdy rowerowe wraz z przejściami dla pieszych. Urząd Miejski współpracuje w tym obszarze z Akcją Miasto i Wrocławską Inicjatywą Rowerową — niebezpieczne miejsca są wspólnie analizowane pod kątem przebudowy. Wyniesienia to przykład dobrej jakości infrastruktury, która skutecznie podnosi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, a przy tym jest relatywnie szybka i tania w realizacji. Takich zmian oczekują mieszkańcy.

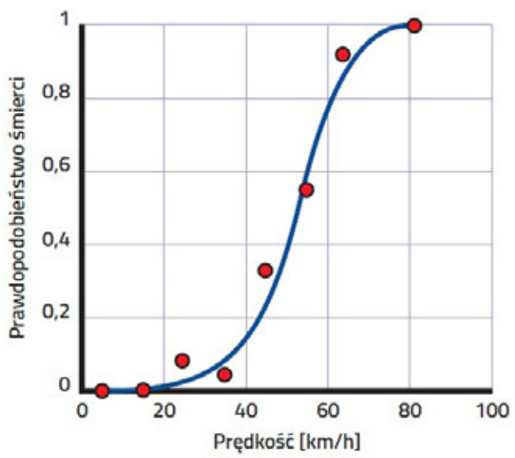
W 2014 r. w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego zgłoszono projekt, który zakładał wyniesienie przejść i przejazdów rowerowych w wielu miejscach we Wrocławiu. W tym zakresie oczekiwana byłaby większa aktywność UM.

Można ubolewać, że Wrocław nie poszedł za tzw. ciosem i nie rozpoczął rozwijania infrastruktury typu woonerf, która pierwszy raz została zastosowana na ulicy Świętego Antoniego. Ustawienie donic i ogródków tworzy infrastrukturę dobrej jakości,

zieloną, bezpieczną i dostępną dla wszystkich — w tym także samochodów. Przez to społeczny poziom akceptacji dla niej jest bardzo wysoki. Taka infrastruktura powinna być szerzej stosowana w okolicach Rynku — pozwoliłaby uwolnić otaczające ulice od parkujących samochodów. Wskazane jest także użycie jej elementów w strefach Tempo 30, aby wymusić przepisową jazdę samochodów — strefa Tempo 30 to tylko 5,1% długości wszystkich dróg w mieście, a dla porównania w Berlinie jest to 80%.

Podczas wdrażania nowych inwestycji warto zastanawiać się, jak w sposób systemowy oddać chodniki pieszym. Tutaj brak jest aktywnych działań UM. W efekcie wiele chodników czy przejść dla pieszych jest zastawionych przez parkujące samochody. Na wrocławskich chodnikach dochodzi 4,5 raza częściej do potrącenia pieszego przez samochód niż rower. Niestety statystyki policyjne nie podają, jaki procent "wtargnięć na jezdnię" odbywał się w sytuacji, kiedy to przejście było zastawione przez parkujące samochody. Mimo to, nie wolno o tym zapominać. Podsumowując — projektowane inwestycje zawierają szereg elementów, które podnoszą poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu, takich jak np. przystanki wiedeńskie czy strefa uspokojonego ruchu na ulicy Świętego Antoniego (powstała we współpracy z ruchami miejskimi). Jednakże zestawiając inwestycje z celami WPM, można odczuć pewnego rodzaju rozczarowanie. Wrocław, zgodnie z WPM, powinien być szczególnie zobligowany do maksymalizacji wysiłków w zakresie bezpieczeństwa i zrównoważonej mobilności. Niestety wdrażane środki to minimum, które jest zawarte w rozporządzeniach i wytycznych dla nowo powstających dróg. Wciąż zdarzają się przypadki jak np. projekt przebudowy ul. Obornickiej, gdzie odstąpiono od wielu bezpiecznych rozwiązań. Od miasta z Wizją Zero należałoby oczekiwać więcej odwagi w podejmowanych działaniach. Przede wszystkim odważnych zmian w kontekście ruchu samochodowego – projektowane inwestycje nie dążą do minimalizacji negatywnych skutków, które generuje ruch samochodowy, pozbawione są szykan, czy też innych rozwiązań technicznych, które mogą poprawić bezpieczeństwo na drogach. Ten problem powinien być jak najszybciej rozwiązany.

Strefy uspokojonego ruchu



Wyk. 6 Ryzyko śmierci pieszego przy potrąceniu w zależności od prędkości samochodu. Funkcja ta rośnie najszybciej dla prędkości 50-60 km/h. Źródło: K. Jamroz (red.), Ochrona Pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KRBRD 2014

Przyjmuje się, że pieszy ma 90% szans na przeżycie, jeśli pojazd, który go potrąci, porusza się z prędkością do 30 km/h. Przy 45 km/h szanse spadają już tylko do 50%. Z tego powodu wyższa prędkość dopuszczalna powinna być jedynie tam, gdzie ruch pieszy i samochodowy są od siebie odseparowane.

Rozwiązanie to wprowadził np. Berlin, w którym ponad 80% ulic ma ograniczenie do 30 km/h, w tym niektóre ulice główne. W Polsce liderem w tej kwestii jest Gdańsk, który w 2017 r. miał już 60% ulic z ograniczeniem prędkości i planuje wprowadzić strefę Tempo 30 w kolejnych obszarach, aby osiągnąć poziom 70%.

We Wrocławiu w roku 2013 obszar objęty strefami uspokojonego ruchu zajmował 527 km ulic, w roku 2016 — 584 km, a w ciągu roku 2017 doszły kolejne 3 km. To około 54,5% wszystkich dróg we Wrocławiu (nie licząc dróg wewnętrznych), czyli ponad połowa, jednak tempo rozszerzania stref jest bardzo wolne. W latach 2013-2017 obszar ten zwiększył się o niewiele ponad 11%. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że na 162 zmarłych pieszych w latach 2007-2014 tylko jedna osoba zginęła na drodze z ograniczeniem do 30 km/h.

Analizowany czynnik	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Długość ulic objętych strefą uspokojonego ruchu	526 km	527 km	563 km	565 km	584 km	587 km

Tab. 2 Dane Urzędu Miejskiego Wrocławia, udostępnione na wniosek Akcji Miasto

Jak pokazują badania robione m.in. w Wielkiej Brytanii, strefy z ograniczoną prędkością tylko wtedy skutecznie poprawiają bezpieczeństwo, kiedy prędkość jadących aut faktycznie zostaje zmniejszona. Niestety samo oznakowanie stref nie wystarcza — wyniki badań świadczą o tym, że jeśli infrastruktura jezdni umożliwia szybszą jazdę, auta nie zwalniają. Istnieje wiele czynników, które wymuszają na kierowcach przestrzeganie dozwolonej prędkości. Są to przede wszystkim fizyczne ograniczenia, takie jak progi zwalniające, ruch prowadzony zygzakiem, który utrudnia rozpędzanie, zwężenia i wysepki. Niestety we Wrocławiu fizyczne spowalniacze ruchu nie są często spotykane. Pojawiają się głównie przy nowo powstających osiedlach, rzadko na już istniejącej infrastrukturze.

Strefy bez aut

Kolejnym czynnikiem, mającym przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa w mieście, jest według WPM poszerzanie przestrzeni publicznych bez samochodu.

Urząd Miasta podaje, że w ciągu ostatnich pięciu lat powstało 10 takich stref, jednak w rzeczywistości ich część jest fikcyjna, ponieważ mimo znaków zakazujących ruchu i tak są pełne aut, część z nich zamiast strefą bez samochodu jest strefą uspokojonego ruchu, a część jest wręcz niebezpieczna z powodu jego natężenia.

Urząd Miasta wymienia wśród nich m.in. ulice Włodkowica, Ofiar Oświęcimskich czy św. Antoniego. Każdy, kto choć raz przeszedł się tymi ulicami po wprowadzeniu tam zmian, doskonale wie, że nie tylko nie są to strefy bez samochodów, ale wręcz panuje na nich spory ruch. Wystarczy chwilę posiedzieć w ogródku któregoś z pubów, by w ciągu kilkunastu minut naliczyć tyleż aut. Wiele z nich wjeżdża w te strefy nielegalnie, mimo zakazu ruchu, wiele jest też nielegalnie zaparkowanych, zajmując chodnik, blokując ruch pieszy i rowerowy, wiele z nich porusza się zdecydowanie zbyt szybko, stwarzając podwójne zagrożenie, gdyż w teorii wyznaczona strefa zamieszkania powoduje, że piesi mogą czuć się swobodnie, chodząc całą szerokością ulicy. Niestety zbyt wielu kierowców ignoruje znaki i nie respektuje pierwszeństwa przechodniów, by ci mogli faktycznie czuć się bezpiecznie. Dochodzi nie tylko do awantur, ale też do groźnych sytuacji.

Fot. 3 i 4. Ul. Ofiar Oświęcimskich — w założeniu to strefa bez aut, w praktyce ruch samochodowy jest tu bardzo intensywny i wiele aut parkuje nielegalnie

Pozorne działanie w kierunku uspokojenia ruchu w mieście nie tylko nie podnosi poczucia bezpieczeństwa, ale wprowadza frustrację i utrwala nieprawidłowe zachowania na drodze.

Najdobitniejszym przykładem wadliwego działania tego systemu jest ul. Św. Jadwigi. Mimo wprowadzonej tu strefy zamieszkania, auta jeżdżą nią z nadmierną prędkością. W 2016 roku doszło tu do tragicznego wypadku, w którym rowerzystka została potrącona przez pędzącą taksówkę, skutkiem czego od 2 lat jest przykuta do wózka inwalidzkiego. W teorii miała prawo czuć się bezpiecznie, podobnie jak każdy rodzic przechodzący tamtędy ze swoim dzieckiem. W praktyce mało kto odważa się w tym miejscu chodzić swobodnie z powodu pędzących aut. Najbardziej martwi fakt, że do dziś nikt nie wyciągnął wniosków z przywołanego zdarzenia i nie przystąpił do jakiejkolwiek próby poprawy bezpieczeństwa na tym i innych, podobnych, odcinkach wrocławskich jezdni.

Organem, którego zadaniami są czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego, jest Straż Miejska. To właśnie ona mogłaby i powinna dopilnować, żeby strefy, które dla poprawy bezpieczeństwa zostały zmienione w przestrzeń bez samochodów, funkcjonowały prawidłowo. Niestety nie realizuje tego zadania. Czemu? Może nie ma odgórnych nacisków na to, żeby zwrócić szczególną uwagę na uspokojenie ruchu. Fakt, że mimo zapisu o Wizji Zero, bezpieczeństwo najsłabszych użytkowników ruchu nie jest priorytetem miasta, jest dla nas niezrozumiały.

Fot. 5 Ul. Włodkowica — mimo obowiązującego tu zakazu ruchu pojazdów (z wyłączeniem dojazdu do posesji), ruch jest każdego dnia spory.

Wprowadzanie rozwiązań technicznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na podstawie zapisów Wrocławskiej Polityki Mobilności magistrat zobligowany jest do wyposażania ulic w elementy zwiększające poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie rozwiązania funkcjonują w wielu miejscach we Wrocławiu. Urząd Miejski nie analizuje jednak kompleksowo danych nt. rodzaju, dokładnych lokalizacji oraz liczby urządzeń BRD zastosowanych w naszym mieście od września 2013 r.

Z pewnością należy zauważyć, że na dość dużą skalę tworzy się we Wrocławiu:

— tzw. azyle dla pieszych, ułatwiające przekroczenie jezdni na przejściu dla pieszych,
— wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów oraz wyniesione skrzyżowania,
— zwężenia jezdni w rejonie przejść dla pieszych,
— różne rodzaje progów zwalniających (w tym innowacyjne, jak na polskie warunki, progi wyspowe i progi sinusoidalne),
— ronda i minironda,
— chodniki poprzeczne.

Zastosowane rozwiązania niestety nie są wystarczające. W zakresie wprowadzania urządzeń BRD brakuje podejścia kompleksowego i strefowania, np. projektowania i implementacji zmian dla całych osiedli. Bardzo wielu ulic, nawet tych zlokalizowanych w strefach Tempo 30, wciąż nie wyposażono w elementy uniemożliwiające przekraczanie prędkości.

Nie wyeliminowano również parkowania w bezpośredniej okolicy przejść dla pieszych i na skrzyżowaniach. Wciąż brakuje we Wrocławiu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które fizycznie uniemożliwiają nieprawidłowe parkowanie. W połączeniu z bardzo niskim poziomem funkcjonowania niedofinansowanej Straży Miejskiej (która ze względu na braki kadrowe nie reaguje na zgłoszenia mieszkańców), przynosi to negatywny efekt w postaci ograniczenia widoczności i zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa najsłabszych użytkowników ulic.

Kultura na drodze

Brak kultury na drodze to nie tylko nieuprzejmość, ale też stwarzanie zagrożenia. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu może się skończyć nie tylko przykrością, ale wręcz tragedią. Wymijanie auta przepuszczającego pieszych, mijanie rowerzysty z nadmierną prędkością i bez zachowania odstępu to zachowania skrajnie niebezpieczne. Dlaczego więc Urząd Miasta, decydując o przeznaczeniu środków na sfinansowanie kampanii promujących bezpieczeństwo, skupia się na edukowaniu uczestników ruchu, którzy są ofiarami braku kultury kierowców?

Aż 5 z 10 kampanii, które według UM promują wysoką kulturę jazdy, adresowanych jest do rowerzystów. Są to:

— broszury dotyczące jazdy rowerem po wybranych ulicach,
— akcje „Rowerowa szkoła” – zajęcia edukacyjne dla uczniów,
— akcje „Rowerowy maj” – czyli rywalizacja między szkołami w liczbie podróży do szkół rowerem, na hulajnodze, rolkach,
— Święto Wrocławskiego Rowerzysty, z przejazdem rowerowego peletonu przez miasto i rowerowym piknikiem, promującymi ten środek transportu,
— kampania „Kocham Wrocław, wybieram rower” zachęcanie do przesiadania się na rower, w tym Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy edukująca rowerzystów.

Jedynie 3 akcje w latach 2013-17 były adresowane do kierowców. Były to znaki promujące jazdę na zamek w miejscu zwężenia drogi, wyświetlanie na tablicach VS komunikatu „10 mniej ratuje życie, zwolnij” oraz oklejenie autobusów MPK wybraną w konkursie formą graficzną (np. „Kierowco, podziel się drogą” – kampania mająca na celu przypomnienie kierowcom o tym, że często współdzielą jezdnię z rowerzystami).

Za kampanię promującą kulturę trudno uznać zaprojektowanie 5 sygnalizacji świetlnych w systemie „All red”, który polega na tym, że auto dojeżdżające do przejścia dla pieszych jest zatrzymywane przez czerwone światło. Zielone zapali się dopiero wtedy, gdy kierowca odpowiednio zwolni. Jest to po prostu wymuszenie na kierowcy jazdy z wymaganą prędkością — fizyczna blokada zabezpieczająca pieszych w miejscu, gdzie kierowcy nie respektują przepisów.

Ostatnia kampania to Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, podczas którego promowana jest zrównoważona mobilność miasta. Mieszkańcy są zachęcani do wybierania innych niż auto form transportu (np. poprzez bezpłatną komunikację zbiorową czy atrakcje dla rowerzystów), prezentowane są także zalety ograniczenia ruchu samochodowego (przez zamykanie fragmentów ulic i oddawanie ich w użytkowanie pieszym). Jest to nie tyle promocja kultury na drodze, co święto mobilności, zmieniające miasto w przyjazną enklawę. Taką, o jakiej można tylko pomarzyć, kiedy wracamy do codzienności.

Urząd Miasta nie prowadzi ewaluacji zrealizowanych kampanii, ani żadnych badań, które mogłyby określić, jakiego rodzaju kampanie są faktycznie potrzebne. Nie wiemy w zawiązku z tym, czy prowadzone działania przyniosły pożądany efekt, ani jakiego efektu się spodziewano. Bez ewaluacji działań nie sposób stwierdzić, czy warto było wydawać publiczne pieniądze.

Monitoring

System Monitoringu Wizyjnego powstał we Wrocławiu w 2009 roku. Do lipca 2017 r. zamontowano 118 kamer, rejestrujących obraz bez dźwięku, zlokalizowanych w przestrzeni publicznej, głównie w Śródmieściu i na Starym Mieście. W założeniach system ma zwiększać poczucie bezpieczeństwa, zapobiegać przestępstwom i wypadkom oraz służyć w celach dowodowych odpowiednim służbom. Kamery obsługiwane są przez Straż Miejską i policję oraz Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta. Zapisy kamer są przechowywane przez 30 dni, a ich analiza leży w kompetencjach organów ścigania. Wydział Bezpieczeństwa nie prowadzi statystyk skuteczności systemu. Wprawdzie w ciągu 8 lat jego istnienia liczba kamer zwiększyła się o 83, jednak Urząd Miejski w zeszłym roku nie był w stanie określić, w jaki sposób to wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa mieszkańców, ani jaka była jego skuteczność. Wprowadzanie zmian i rozszerzanie systemu odbywa się na uzasadniony wniosek zainteresowanych podmiotów, np. policji.

Podsumowanie

Jak wynika z naszej analizy, działania magistratu w zakresie bezpieczeństwa są chaotyczne i nieskoordynowane. Nie istnieje wydział/jednostka/osoba, której zadaniem byłaby analiza problemu bezpieczeństwa na wrocławskich drogach. Z rozmów z urzędnikami wynika, że każdy z nich działa na własną rękę, bez odgórnych wytycznych, które jasno mówiłyby, że bezpieczeństwo na drogach miasta jest absolutnym priorytetem. Popularna Wizja Zero potrzebuje kogoś, kto będzie w zdeterminowany i konsekwentny sposób dążył do przekucia wizji w rzeczywistość. Osoba ta poza determinacją powinna być wyposażona w szeroki wachlarz kompetencji, aby skutecznie realizować WPM. To pozwoliłoby jej dokładniej przyjrzeć się zgromadzonym danym, nie tylko przy okazji budowy czy przebudowy drogi. Takie spojrzenie powinno mieć szeroki kontekst, aby wychwycić niepokojące zjawiska i podjąć skuteczne środki zaradcze.

W odpowiedzi na nasze pytania dotyczące poszczególnych aspektów rozdziału WPM poświęconego bezpieczeństwu, urząd miejski pisze, że np. nie konstruował wytycznych określających tempo i wielkość powstawania stref bez aut, a system monitoringu prewencyjnego nie jest poddawany ocenie pod względem skuteczności. O czym to świadczy? W pierwszej kolejności o tym, że nie istnieje w tym zakresie żadna realna strategia ani system ewaluacji działań.

Podobnie rzecz ma się z promowaniem kultury jazdy. Wprawdzie urząd przeprowadził 10 kampanii, ale nie była prowadzona ewaluacja osiągniętych efektów. Nie wiemy więc, czy były one potrzebne i czy przyniosły pożądany skutek.

Problem dotyczy nie tylko braku spójnej strategii działania, ale także braku odpowiedniego finansowania. Jeśli np. problem bezpieczeństwa dotyczy rowerzystów, to oficer rowerowy musi zdecydować, czy w jego budżecie ważniejsze jest wygospodarowanie środków na zaplanowane inwestycje, czy na przeciwdziałanie zagrożeniom na tych już istniejących. Niezależnie od dobrej woli pojedynczych urzędników, bezpieczeństwo uczestników ruchu nigdy nie powinno być kwestią wyboru, tym bardziej jeśli zapis w WPM mówi jasno o tym, że priorytetem jest ludzkie życie.

Bezpieczeństwo we Wrocławiu nie ulegnie poprawie bez zdecydowanych, realnych działań, które oprócz istnienia na papierze, będą też realizowane. Rekomendujemy w tym zakresie przede wszystkim:

1. Stworzenie i przyjęcie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jedno zdanie o Wizji Zero to za mało. Potrzebujemy konkretnego planu, który określi, jak tę wizję zrealizować. Do tego idealnie pasowałby plan działania (Action Plan, według wytycznych Komisji Europejskiej), który zawierałby konkretne: wskaźniki, horyzont działania, osoby odpowiedzialne za wdrożenia, przewidywany wpływ poszczególnych działań na wskaźniki oraz oczywiście listę działań.

2. Powołanie urzędnika, który będzie koordynował i nadzorował realizację programu. Nasza ekspertyza pokazała wyraźnie, że wyzwaniem dla magistratu jest integracja działań. Gdyby miasto przyjęło program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, pracy byłoby jeszcze więcej. Właśnie dlatego tak ważna jest rola koordynatora tego projektu. Inaczej skończymy z kolejnym dokumentem, który w najlepszym razie będzie realizowany jedynie częściowo.

3. Monitorowanie realizacji programu oraz przeprowadzenie analizy poszczególnych elementów. Prowadzenie działań bez ich ewaluacji nie daje szansy na efektywność. Należy przede wszystkim monitorować liczbę wypadków i ofiar, każdorazowo reagując na zdarzenia poprzez wprowadzanie konkretnych działań naprawczych, ale także przeprowadzić badania, które wykażą, jakie kampanie i jakie inwestycje są niezbędne dla poprawy bezpieczeństwa.

4. Rozszerzenie strefy Tempo 30.
Wciąż w wielu częściach miasta brakuje takiego ograniczenia. Nie chodzi oczywiście o drogi główne, a o osiedla i ulice, które nie pełnią funkcji tranzytowej (np. na Przedmieściu Oławskim). Należy również zadbać o to, by infrastruktura na nowopowstających osiedlach deweloperskich (np. na Kleczkowie, Swojczycach) była od razu dostosowana do prędkości 30 km/h.

AUTOR TEKSTU:

Agnieszka Imiela-Sikora

Marcin Nieroda

Aleksander Obłąk

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

Wrocław, lipiec 2018 r.

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

To dzięki wpłatom od osób takich jak Ty, możemy działać skutecznie.
Pomóż nam realizować nasze wspólne cele!

Numer konta
83 1140 2004 0000 3902 7553 6628
tytuł przelewu: Darowizna na cele statutowe
Stowarzyszenie Akcja Miasto
Kniaziewicza 12/4
50-454 Wrocław
http://www.akcjamiasto.org/darowizna/