

W sprawie rowerzystów

Szanowna Redakcjo, w Waszym miesięczniku, ukazał się artykuł pod tytułem „Rowerowe szaleństwo”, w którym czytamy: „*Urzędnicy wrocławskiego magistratu szarpani są przeciwstawnymi uczuciami. Z jednej strony pałają zdecydowaną niechęcią do kierowców samochodów, wszelkimi sposobami utrudniając im poruszanie się po centrum Wrocławia. Z drugiej strony z uwielbieniem i sympatią traktują wrocławskich rowerzystów, starając się im nieba przychylić i ułatwić poruszanie się po miejskich ulicach...*”

Podzielając częściowo spostrzeżenia autora, chciałbym zwrócić uwagę na dylemat związany z drastycznym obniżeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez zmiany geometrii jezdni i szerokości dostępnych pasów dla ruchu pojazdów innych, niż dla rowery we Wrocławiu. Tym kierującym uniemożliwia to zachowanie bezpiecznego odstępu bocznego od rowerzystów a także innym jadącym równolegle pojazdów, zwłaszcza autobusów. Jest to w kolizji do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U.2016.12).

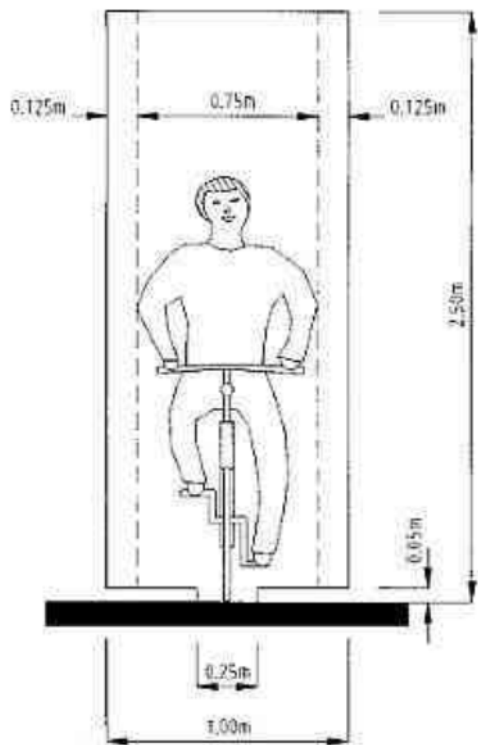
Ten akt prawny jest znany fachowcom, jednak mniej przeciętnemu kierowcy (nie ma tego w programie szkolenia). Kierowca zna albo powinien znać tzw. Prawo o ruchu drogowym. W tym akcie prawnym, o charakterze ustawy, znajdują się dwa artykuły, bezpośrednio odnoszące się do rowerzystów art. 33 pkt. 1 do 7. Cytuję pkt. 1 art. 33: *Kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.* Ta Ustawa, jest jedynym zbiorem przepisów, odnoszący się do obowiązków cyklistów, w tym konieczności i umiejętności odróżnienia światła czerwonego od zielonego, linii ciągłej od przerywanej i niewiele więcej. Natomiast dla kierowców innych pojazdów jest całe mnóstwo innych artykułów, w tym, bardzo ważny, o zachowaniu odstępu bocznego cyt. art. 24 ust. 2. *Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.*

Na jednym przykładzie z Wrocławia pokażę, że spełnienie tego warunku jest niemożliwe przy wprowadzonej organizacji ruchu, oczywiście takich miejsc jest kilka. Omówionym przykładem jest odcinek ulicy Piłsudskiego pomiędzy Placem Legionów a Placem Orłąt Lwowskich. Kiedy projektowano i wybudowano ten odcinek ulicy, w latach 60-tych, przewidziano dwie jezdnie po 7,0 m, z dwoma normatywnymi pasami ruchu, po 3,5 m. Odcinek tej ulicy pełnił, przez dziesiątki lat, fragment drogi krajowej (DK) Nr 5. Dzisiaj też należy do najważniejszego fragmentu układu drogowego Wrocławia typu G. Wyżej są np. tylko autostrady, A 8 (obwodnica) i ulice GP np. Legnicka, Grabiszyńska, Sobieskiego. Zanim wskażę dysfunkcję na tym odcinku ulicy, koniecznym jest poinformowanie jaka jest korelacja pomiędzy pojazdami, kierowcami a drogą.

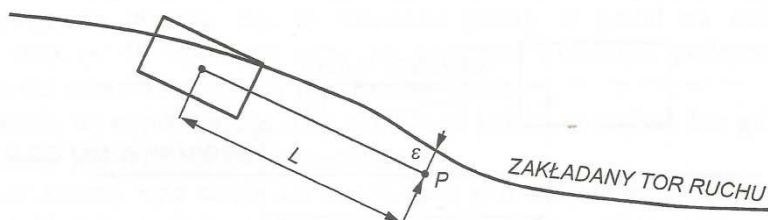
Ustawodawca w PoRD określił jaka jest maksymalna szerokość pojazdu dopuszczonego do ruchu, wynosi ona 2,55 m i jest częstym przypadkiem dla autobusów i samochodów ciężarowych, długości są zróżnicowane; do 13,5 m poprzez 16,5, 18,75 do 22,0 m. Długość ma znaczenie przy wyprzedzaniu a także wężykowania zespołu pojazdów o czym będzie niżej. Samochody osobowe mają najczęściej szer. do 2 m a długość do 6 m.

Szerokość pasów ruchu ma uzasadnienie naukowe oraz praktyczne i jest we wspomnianym rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków jakim odpowiadać powinny drogi publiczne i ich usytuowanie. Określone jest to w § 15. Dla ulic i na drogach klasy GP i G – 3,50 m, na drodze klasy Z – 3,00 m (z ograniczeniem prędkości do 40 km/h); na drodze klasy L – 2,75 m; na drodze klasy D – 2,50 m. Na drogach klas Z, L i D szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.

Z kolei § 47 rozporządzenia MTiGM określa: szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa (przypadek omawiany); 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa; 2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi. Wskazać należałoby, że w przypadku ścieżki na chodniku skrajnia dla rowerzysty wynosi tylko 0,2 m a więc nie stanowi problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast usytuowanie jej na ulicy diametralnie zmienia i potęguje zagrożenie potrącenia rowerzysty. Na to ma mały wpływ kierowca, bo nie może zrealizować dyspozycji art.24 pkt2. czyli min. odległości 1,0 m.



Kierowanie samochodem wymaga od kierowcy ciągłego korygowania kierunku ruchu samochodu nawet w ruchu prostoliniowym, bo występuje zjawisko wężykowania niezależnie od woli kierowcy. Im dłuższy jest zestaw wielocłonowy tym wymaga większej uwagi kierującego. Może też wystąpić nawet zarzucanie na nierównych albo skleinowanych, wybojach czy wodościekach, itp..



Samochody poruszają się w tzw. po dynamicznym torze ruchu (wspomniane wężykowanie), który do prędkości 40 km/h wynosi plus, minus 0,2 m. Dlatego drogi typu A mają pasy ruchu po 3,75 m, co przy szerokości pojazdu 2,55 pozostawia na wężykowanie 1,2 (po 0,6 m) przy prędkości dopuszczalnej 140 km/h] Dla bezpiecznego ruchu na Piłsudskiego od Pl. Legionów do Podwala potrzebne są pasy ruchu o szerokości najmniej 2,95 m na pojazd, na każdym pasie ruchu. Tymczasem jest podział: lewy pas 1x 2,2 [!!!], prawy pas 1x 2,72 i 1,5 ścieżka (netto) m, plus dwie linie [P1c i P2b] 2x0,24 = 0,48 m. Daje to łącznie 7,0 m. Nie może więc spełnić warunku odstępu bocznego min. 1,0 m od rowerzysty. Żaden kierowca, jadący prawą stroną, nie może go spełnić. Rowerzysta jedzie środkiem swojego pasa [a nie po

rolce odwodnieniowej (o szer.0,4 m) ma więc do dyspozycji ok.1 m]. Nie mieszczą się też samochody ciężarowe i autobusy na wyznaczonych pasach ruchu, może więc dochodzić do kolizji bocznych.

Tak więc zarządzający ruchem drogowym świadomie stworzył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie przestrzegając założeń przebiegu i funkcji ulicy, jej geometrii i wyjściowo wykonanego oznakowania poziomego. Zaniżenie klasy ulicy jest sprzeczne ze stosownymi uchwałami Rady Miejskiej o kategoryzacji ulic. Staje się więc zasadne pytanie, kto poniesie odpowiedzialność za wypadki i ich skutki? Formalnie rzecz biorąc będzie to zarządca drogi, bowiem dobry prawnik wybroni kierowcę, na którego rutynowo i najprościej dzisiaj skierować odpowiedzialność.

Drugie pytanie dotyczy roli prokuratury? Fundamentalnym zadaniem prokuratury we wszystkich państwach jest strzeżenie praworządności oraz czuwanie nad ściganiem osób, które dopuściły się popełnienia przestępstwa. W Prawie Karnym mamy pakiet pn: Przesłępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zawarte w art. 173. Katastrofa komunikacyjna Np. § 1. *Kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10, albo art. 174. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy § 1. Kto sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8, lub art. 175. Przygotowanie do katastrofy. Kto czyni przygotowania do przestępstwa określonego w art. 173 katastrofa komunikacyjna, § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.*

Jest powód do myślenia i zweryfikowania wielu rozważań, być może korzystnych dla jednej grupy użytkowników a niedobrych dla innych. Tymczasem mówimy o drogach publicznych o jednakowych prawach dla wszystkich.

Z poważaniem Ryszard Piasecki