



Rada Osiedla Poznań-Świerczewo

skr. pocztowa nr 3

60-992 Poznań 42

<http://swierczewo.poznan.pl>

radaosiedla@swierczewo.poznan.pl

numer telefonu osoby
prowadzącej sprawę: 695 306 977

Poznań, dnia 25 lipca 2010 roku

Nr pisma: SWR/0123-57/10

Odpowiedź na pismo: DO/071-1/3-3/5/10

Zarząd Dróg Miejskich

ul. Wilczak 16

61-623 Poznań

Dotyczy: umożliwienia jazdy rowerzystom w dwóch kierunkach na ulicach jednokierunkowych.

W odpowiedzi na negatywną opinię ZDMu (pismo nr DO/071-1/3-3/5/10, punkt 3) na nasz wniosek dotyczący zalegalizowania ruchu rowerzystów w dwóch kierunkach na ulicach jednokierunkowych za pomocą oznakowania pionowego (tabliczki T-22), Rada Osiedla zwraca się o jego ponowne rozpatrzenie i pozytywne zaopiniowanie.

Kierując nasz wniosek staraliśmy się opierać o rozwiązania, które już są stosowane w Poznaniu, m. in. na ulicy Stawnej i Szewskiej, gdzie pod znakami D-3 „droga jednokierunkowa” i B-3 „zakaz wjazdu” umieszczono jedynie tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów”, co pozwoliło na dopuszczenie na ruch rowerowy w dwóch kierunkach, bez malowania kontrapasów. Są to ulice zdecydowanie węższe niż wnioskowane przez nas ulice jednokierunkowe na Świerczewie i o większym natężeniu ruchu samochodowego, a w dodatku na ulicy Szewskiej jest dopuszczone parkowanie po obydwóch stronach ulicy. Nie rozumiemy, dlaczego takie rozwiązanie może być stosowane jedynie *w obszarze staromiejskim, w którym wiele ulic nie posiada normatywnych parametrów lub istniejące jezdnie mają nawierzchnie z kostki kamiennej*. Czy są to kryteria oparte na jakiejś podstawie prawnej, czy jedynie na decyzji podjętej przez ZDM? Uważamy, że dostęp do ulic jednokierunkowych dla rowerzystów jadących w dwóch kierunkach powinien być równy w całym mieście, a nawet szczególnie stosowany na osiedlach peryferyjnych, gdzie natężenie ruchu samochodowego jest niskie, a rower jest powszechnie wykorzystywanym i wygodnym środkiem transportu w podróżach lokalnych.

Ponadto, sposób zalegalizowania ruchu rowerzystów na ulicach jednokierunkowych w dwóch kierunkach, w omawiany przez nas sposób, tj. jedynie przez umieszczenie oznakowania pionowego, a bez poziomego, jest z powodzeniem wykorzystywany w innych miastach Polski, m. in. w Gdańsku, Wrocławiu czy Tczewie oraz jest planowany do wprowadzenia w Krakowie. Rozporządzenie 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 dnia 23 grudnia 2003 r.)* mówi, że na ulicach jednokierunkowych można wytyczać pasy dla pojazdów (takich jak np. tramwaje, taksówki czy rowery) poruszających się

przeciwnie do kierunku głównego, stosując odpowiednie oznakowanie. Jak można wyczytać z materiałów prasowych, gdańscy urzędnicy opierają się na definicji zawartej w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o Ruchu Drogowym*, (Dz. U. nr 108 poz. 908; 2005 r.) gdzie art. 2. p. 7 mówi: *pas ruchu - każdy z podłużnych pasów jezdni (...) oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi*. Nakaz stosowania oznakowania poziomego (czyli kontrapasa) wynika jedynie z przepisu dotyczącego znaku F-19. Znak ten jednak nie jest obligatoryjny - w punkcie 3.2.2 Rozporządzenia czytamy:



3.2.2 Zakaz wjazdu (znak B-2)

Jeżeli na jezdni ruch jest otwarty w jednym kierunku tylko dla określonych pojazdów, np.: (...), rowerów, wówczas na wlocie, na którym rozpoczyna się pas ruchu przeznaczony dla tych pojazdów, umieszcza się znak B-2 (...) z tabliczką T-22, jeśli zakaz nie dotyczy rowerów. Na przeciwległym wlocie umieszcza się odpowiednio znak F-18, F-18a, F-18b lub znak D-3 z tabliczką T-22.

Spójnik „lub” jednoznacznie daje możliwość zastosowania jedynie tabliczki T-22, co do której konieczności stosowania oznakowania poziomego nie ma. W punkcie 5.2.3 tego Rozporządzenia zapisy są identyczne:



5.2.3 Droga jednokierunkowa (znak D-3)

Jeżeli na jezdni jednokierunkowej wyznaczono pas ruchu dla rowerów, na którym ruch odbywa się w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów, pod znakiem D-3 umieszcza się tabliczkę T-22 wskazującą, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych. Na przeciwległym wlocie umieszcza się tabliczkę T-22.



Oznakowanie poziome jest jednak zalecane w przypadku powieszenia na wlocie drogi przytaczanego wcześniej znaku F-19 (punkt 7.2.19):



7.2.19 Pas ruchu dla określonych pojazdów (znak F-19)

Jeżeli na jezdni został wyznaczony pas ruchu dla rowerów jednośladowych, na znaku umieszcza się symbol roweru. Pas ruchu dla rowerów powinien być oddzielony od pozostałych pasów ruchu linią P-2b oraz oznaczony znakiem P-23 „rower”.

Jak wykazaliśmy wcześniej, punkt 3.2.2 Rozporządzenia nie wymusza stosowania znaku F-19 (nawet w przypadku jego ustawienia Rozporządzenie nie nakazuje jednak zawsze wprowadzania oznakowania poziomego – użycie wyrazu „powinien”, a nie „musi”). Także Rozporządzenie

Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych zezwala na korzystanie z kombinacji znaków B-2 i D-3 z tabliczką T-22:

§ 17. 2. Umieszczona pod znakiem B-2 tabliczka T-22 wskazuje, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych wjeżdżających na wyznaczony na jezdni pas ruchu dla rowerów.

§ 44. 2. Umieszczona pod znakiem D-3 tabliczka T-22 wskazuje, że ruch rowerów jednośladowych na wyznaczonym na jezdni pasie ruchu przeznaczonym dla tych pojazdów odbywa się w kierunku przeciwnym do wskazanego na znaku.

Jedynym aktem prawnym, który mówi o oznakowaniu poziomym pasa dla rowerów jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

§46. 3. **Przy przebudowie lub remoncie drogi klasy G i dróg niższych klas dopuszcza się wyznaczenie przy prawej krawędzi jezdni pasa dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m. Pas dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi.**

Ma ono jednak odniesienie do sytuacji, kiedy droga jest remontowana lub przebudowywana, a w przypadku naszego wniosku taka sytuacja nie zachodzi.

W Tczewie wyszło nawet Zarządzenie nr 1190 Prezydenta Miasta Tczewa z dnia 28 października 2009 r. w sprawie instalacji na terenie miasta Tczewa tabliczek informacyjnych z napisem „nie dotyczy rowerów” pod znakami zakazu B-1, B-2, B-21, B-22 oraz znakiem informacyjnym D-3. Nakłada ono na zarządcę dróg obowiązek zamontowania pod wszystkimi znakami „droga jednokierunkowa” i „zakaz wjazdu” tabliczek „nie dotyczy rowerów”. Nie sądzimy, aby osoby odpowiedzialne za inżynierię ruchu zarówno w Tczewie, jak i wcześniej przytoczonych Gdańsku, Wrocławiu i Krakowie, decydowały się na łamanie przepisów ruchu drogowego, które przecież w całym kraju są jednakowe.

W związku z powyższym, w oparciu o powyżej przytoczone dokumenty oraz załączone materiały prasowe, zwracamy się z prośbą o ponowne rozpatrzenie naszego wniosku. Wierzymy, że jeśli ZDM dopuścił identyczny, co przez nas wnioskowany ruch rowerzystów na ulicach jednokierunkowych na Starym Mieście, to nie ma co do tego nie tylko barier prawnych, ale także zagrożenia dla poszczególnych użytkowników drogi. W końcu rowerzystów jadących „pod prąd” będzie także obowiązywała zasada ruchu prawostronnego, a kierowca i rowerzysta jadąc naprzeciwko siebie będą się wzajemnie widzieli. Jeżeli jednak istnieją obawy ze strony ZDMu co do bezpieczeństwa w proponowanym przez nas rozwiązaniu, to można je wprowadzić pilotażowo tylko na części wnioskowanych przez nas ulic: Jarzębowej (stanowiącej dojazd do Szkoły Podstawowej nr 79, ośrodka zdrowia przy ulicy Opolskiej czy będącej także alternatywą dla wąskiej i ruchliwej ulicy Jesionowej), Grabowej (szczególnie na odcinku Świerkowa – Czeremchowa, gdzie znajdują się placówki edukacyjne, bloki TBS oraz przychodnia zdrowia), Świerkowej i Morelowej (będącymi dojazdami do Zespołu Szkół Mechanicznych, pętli tramwajowej na Dębku oraz alternatywą dla ulicy

Czechosłowackiej). Po pewnym czasie i obserwacji będzie można podjąć decyzję co do możliwości wprowadzenia takich rozwiązań na pozostałych ulicach, tj. Brzozowej, Sosnowej (odc. Opolska – Modrzewiowa), Czeremchowej (wewnątrz bloków), Błońskiej, Walerego Wróblewskiego (odc. Władysława Zamoyskiego – Lucjana Szenwalda), Szamocińskiej, Kępińskiej, Reglowej (osiedle Górczyn). Oczywiście, jeśli rozwiązanie to będzie stanowiło zagrożenie, trzeba będzie z niego zrezygnować w całości lub przeprowadzić dodatkową kampanię informacyjną.

Można także poza wprowadzeniem oznakowania pionowego w postaci tabliczek T-22 zastosować inne elementy porządkujące ruch na tych ulicach, np. ustawić znaki pionowe czy też wymalować linie postojowe, które jednoznacznie wskazywałyby miejsca postojowe (mogłoby to jednak spowodować wzrost prędkości samochodów, ponieważ zniknęłaby naturalna przeszkoda ograniczająca ruch w postaci samochodów zaparkowanych po obydwóch stronach ulicy), czy też np. wymalować w okolicy skrzyżowań krótkie kontrapasy, gdzie rowerzyści mogliby bezpiecznie włączyć się do ruchu czy wjechać na ulice jednokierunkowe „pod prąd”.

W przypadku innych propozycji ZDMu jesteśmy na nie otwarci, także na ewentualną wizję lokalną w celu wypracowania najlepszego wariantu, który łączyłby bezpieczeństwo i promocję ruchu rowerowego na osiedlu. Dzięki wprowadzeniu zaproponowanego przez nas rozwiązania, obok wybudowanych dróg rowerowych w ciągu ulicy Bohaterów Westerplatte, istniejącej strefy uspokojonego ruchu z ograniczeniem prędkości do 30 km/h na ulicach osiedlowych i skrzyżowaniami równorzędnymi, opracowywanego przez ZDM dopuszczenia do ruchu rowerów na chodniku w ciągu ulicy Opolskiej i postulowanej przez nas wcześniej budowy drogi rowerowej w ciągu ulicy Leszczyńskiej, Świerczewo ma szansę stać się pierwszym poznańskim osiedlem z niemal 100% przyjazną rowerzystom infrastrukturą drogową. Wierzymy, że pozytywne zaopiniowanie wniosku oraz jego wprowadzenie w życie przyniesie oczekiwane rezultaty i spowoduje zwiększenie wykorzystania roweru jako środka transportu w podróżach lokalnych.

Z góry serdecznie dziękujemy za przychylność przy rozpatrywaniu wniosku. W załączeniu przesyłamy materiały prasowe, opracowania znalezione w internecie i Rozporządzenie Prezydenta Tczewa.

Z poważaniem

Załączniki:

1. „Krakowscy urzędnicy blokowali gdańską rewolucję rowerową?"; Dziennik Polski, 06.07.2010 r.
2. „Rowerem pod prąd – legalnie"; www.miastadlarowerow.pl, 07.06.2010 r.
3. „Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych – Analiza uwarunkowań formalno-prawnych w Polsce (stan na maj 2010 r.), wnioski i zalecenia"; Marcin Hyła
4. Zarządzenie nr 1190 Prezydenta Miasta Tczewa z dnia 28 października 2009 r. w sprawie instalacji na terenie miasta Tczewa tabliczek informacyjnych z napisem „nie dotyczy rowerów” pod znakami zakazu B-1, B-2, B-21, B-22 oraz znakiem informacyjnym D-3