

11



**BEZPIECZNE MIASTO
INNA DROGA**
**Infrastruktura
rowerowa**



Realizatorzy projektu

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji,
finansowanego z Funduszy EOG



WSTĘPNIAK

Kolejny numer naszego wydawnictwa poświęcamy infrastrukturze rowerowej. Jak mogliśmy się przekonać w poprzednim numerze, w Gdańsku traktuje się ją jako środek do osiągnięcia poprawy bezpieczeństwa na drogach dla wszystkich uczestników.

W TYM NUMERZE

W tym numerze przyglądamy się rozwiązaniom sprzyjającym poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów. Rowerów w Polsce przybywa – według Głównego Urzędu Statystycznego rower posiada już ponad 70% Polaków. Widać to także na ulicach miast, gdzie coraz więcej mieszkańców wybiera rower jako codzienny środek transportu.

INFRASTRUKTURA A BEZPIECZEŃSTWO

Taki wzrost ruchu rowerowego wymusza jednak zwiększenie bezpieczeństwa ruchu poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej. W przekonaniu wielu osób dla rowerzystów buduje się jedynie drogi dla rowerów, popularnie nazywane ścieżkami. Choćby w tym zwrocie kryje się już mniej poważne traktowanie tego środka transportu. A jest to błąd. W wielu miastach Europy i coraz częściej w metropoliach świata tworzy się wciąż większą sieć infrastruktury rowerowej. Niejednokrotnie wcale nie budując separowanych dróg dla rowerów.

PROSTE ROZWIĄZANIA

Poza budowaniem wydzielonych tras trzeba jednak pamiętać, że wiele ulic jest zbyt wąskich, aby znalazło się na nich miejsce na wybudowanie jeszcze drogi dla rowerów. Rozwiązanie jest dość proste i tak powszechne w wielu cywilizowanych miastach na świecie, że wystarczy skorzystać z tych rozwiązań. Pasy ruchu dla rowerów malowane na jezdni, służą dla rowerów na skrzyżowaniach, specjalne kontrabasy, umożliwiające wąskiemu rowerowi jechanie pod prąd ulicy jednokierunkowej dla samochodów.

BEZPIECZNA PRZESTRZEŃ

Jednak aby podnieść stan bezpieczeństwa ruchu, a także poczucie bezpieczeństwa rowerzystów, trzeba rozpocząć zakrojoną na szeroką skalę akcję tworzenia bezpiecznej przestrzeni dla rowerów. Takie pasy czy służy nie mogą być rzadkością, czymś wyjątkowym, bo wówczas rowerzyści nie będą wiedzieli, jak z tego korzystać. Kierowcy zaś będą czuli się zaskoczeni, co w przypadku ruchu ulicznego często kończy się w opłakany sposób

Hubert Barański
Fundacja Normalne
Miasto-Fenomen

2



**BEZPIECZNE
MIASTO**
INNA DROGA



ŚCIEŻKI TO NIE WSZYSTKO

Chcemy w Łodzi porządnej infrastruktury rowerowej. Kiedy to mówimy, wielu decydentów odczytuje to jako domaganie się „ścieżek rowerowych”. A czego faktycznie można oczekiwać w sprawie infrastruktury rowerowej?

STREFA USPOKOJONEGO RUCHU „TEMPO-30”

Najlepsza droga rowerowa to zwykła ulica z ruchem uspokojonym, czyli ograniczonym do prędkości poniżej 30 km/godz. za pomocą progów spowalniających, zwężeń, zmian geometrii drogi itp. W takich miejscach rowerzysta może czuć się bezpiecznie na jezdni, zatem tutaj raczej nie powinno się budować dróg rowerowych. Więcej o strefach uspokojonego ruchu pisaliśmy w poprzednim numerze naszego wydawnictwa (nr 10).

Więcej informacji znajduje się także tutaj: www.tempo30.dlaLodzi.info.

PASY ROWEROWE NA JEZDNI

Nie wszędzie trzeba budować oddzielne drogi dla rowerów. Nie zawsze nawet jest na nie miejsce. Zdecydowanie lepszym i tańszym rozwiązaniem jest wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni. Pas rowerowy to jednokierunkowa droga rowerowa w formie podłużnego pasa. Pasy z reguły wyznaczane są przy krawędzi jezdni, ale na skrzyżowaniach mogą się też znajdować np. po-

między pasem do jazdy na wprost i pasem do skrętu w prawo. Taki pas ma przewagę nad drogą rowerową, gdyż łatwiej przeprowadzić go przez skrzyżowanie, zapewnia lepszą widoczność, nie ma na nim pieszych, łatwiej skomunikować go z drogami poprzecznymi i można go bez trudu odświeżać tradycyjnym sprzętem do sprzątania ulic. Pierwszy w Łodzi pas uruchomiono 4 sierpnia 2011 r. na ul. Lutomierskiej.



WROCLAW. Ulica Świdnicka – wyznaczony pas ruchu dla rowerów na jezdni po której kursują autobusy. Fot. Hubert Barański.

AUTOR



DANIEL CHOJNACKI

Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego we Wrocławiu została utworzona w grudniu 2007 roku. Zarządza nią oficer rowerowy – Daniel Chojnacki, który zna potrzeby i problemy cyklistów z własnego doświadczenia. Wraz z zespołem stara się odpowiedzieć na głosy rowerzystów i sprostać wymaganiom miasta przyjaznego użytkownikom jednoślada. Dzieje się to głównie za sprawą realizowanych projektów. W 2007 roku objął stanowisko kierownika Działu Inżynierii Ruchu.

KONTRAPAS

Jest to wydzielony pas jezdni ulicy jednokierunkowej, przeznaczony dla ruchu rowerowego w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy. Kontrapasy rowerowe to sposób na uprzywilejowanie transportu niezmotoryzowanego w centrach miast. W Polsce prawdopodobnie pierwszym kontrapasem był ten wytyczony w 1993 r. na ul. Wronieckiej w Poznaniu. Kontrapasy są już m.in. w Gdańsku, Krakowie (od 2001 r.), Szczecinie (od 2010 r.), Wrocławiu i Warszawie (od 2006 r.). W Łodzi pierwszy był pas na ul. Wólczańskiej (wrzesień 2011 r.).

POD PRĄD (T-22)

Lepiej jechać małą ruchliwą ulicą pod prąd niż ruchliwą zgodnie z kierunkiem jazdy samochodów. Dlatego w wielu miastach Europy (w Polsce także – m.in. w Gdańsku, Wrocławiu i Krakowie) udostępnia się dla rowerzystów jednokierunkowe drogi w obu kierunkach. Dzięki temu rowerzyści częściej wybierają ulice z mniejszym ruchem samochodowym. Takie udogodnienie tworzy się za pomocą umieszczenia pod znakiem B-2 „Zakaz wjazdu” tabliczki T-22 „Nie dotyczy rowerów” oraz niekiedy dodatkowo za pomocą wymalowania kontrapasów.

ŚLUZA ROWEROWA

Jest to część pasa ruchu, przeznaczona do zatrzymania się wyłącznie rowerów. Znajduje się między linią zatrzymań dla samochodów a skrzyżowaniem. Rowerzyści w śluzie na zielonym świetle ruszają jako pierwsi – jest to dla nich dużym ułatwieniem. Są też doskonale widoczni. Kierowcy stojących na światłach pojazdów widzą ich lepiej, niż gdyby stali obok, często w martwym polu widzenia. W ten sposób śluza rowerowa poprawia bezpieczeństwo.

Śluzy są na świecie powszechnie stosowane. W języku angielskim określa się je jako advanced bicycle stop line, czyli przesunięta linia zatrzymań



WROCLAW. Skrzyżowanie ul. Ruskiej i Kazimierza Wielkiego. Pasy ruchu dla rowerów wraz ze śluzami. Prosto mogą jechać jedynie rowerzyści, którzy za skrzyżowaniem mogą skorzystać z wymalowanego kontrapasa. Fot. Hubert Barański.

dla rowerzystów. Spotyka się dwa podstawowe rodzaje śluz rowerowych: klasyczne, w przedłużeniu pasa ruchu dla rowerzystów w jezdni, lub śluzy do obsługi relacji skrętnych. W tym drugim wypadku są one umieszczone obok przejazdu rowerowego i rowerzyści zmieniający kierunek oczekują na zielone światło, nie blokując ruchu innym cyklitom.



WROCLAW. Ulica Petuniowa, na której wyznaczono kontrapas (dolna jezdnia), drogę dla rowerów na wiadukcie oraz wyniesiony przejazd dla rowerów aby móc się tam bezpiecznie przedostać z drogi dla rowerów. Fot. Hubert Barański.

WYNIESIONE PRZEJAZDY

Czy zdarzyło Wam się jechać ścieżką rowerową i co chwila podskakiwać na poprzecznych podjazdach do posesji? Jest to rozwiązanie niedopuszczalne! Przy normalnym projektowaniu dróg rowerowych uwzględnia się, że to samochód przejeżdżający przez drogę rowerową jest gościem. Z tego też powodu to droga rowerowa ma jednokowy poziom na lekkim wywyższeniu względem jezdni. Takie rozwiązanie jest zdecydowanie bezpieczniejsze, bo rowerzysta nie podskakuje co chwila na nierównościach, a wjeżdżający na wywyższoną drogę rowerową samochód jest zmuszony do zmniejszenia prędkości. Podobne rozwiązanie powinno być stosowane na wszystkich skrzyżowaniach dróg rowerowych z podporządkowanymi drogami poprzecznymi.

SEPARATORY

Na drodze rowerowej najczęstszą przeszkodą bywają piesi. Jednak obecność pieszego na drodze rowerowej to bardzo rzadko wynik jego złośliwości, najczęściej jest to spowodowane złym oznakowaniem poziomym (zbyt rzadko rozmieszczone piktogramy lub w ogóle ich brak). Zwyczajowym elementem infrastruktury są też separatory. Takie rozwiązania stosowane są nie tylko w Zachodniej Europie, ale w większości polskich miast. Separatory wyraźnie oddzielają miejsce, gdzie mogą poruszać się piesi, od dróg rowerowych. Wpływa to na bezpieczeństwo uczestników ruchu, ale także ogranicza ryzyko występowania konfliktów i spięć pomiędzy rowerzystami a pieszymi.

PARKINGI I STOJAKI

Jeśli już dojedziemy do celu naszym rowerem, dobrze by było móc gdzieś zaparkować. Niestety, z tym także bywa różnie. Od lat wielu „inwestorów” i architektów fundowało nam coś, co może i jest znośne dla oka, ale nieznośne do użytkowania. Mowa tu o potocznie zwanych „wyrwikótkach” – stojakach na przednie koło. Tu polecamy lekturę tekstu „Jak parkować” dostępnego na stronach www.roverowalodz.pl, w którym tłumaczymy, jak bezpiecznie pozostawiać rower. Bezpiecznymi stojakami rowerowymi są te wygięte w kształt odwróconej litery U – można do nich przypiąć rower za ramę, a nie tylko za jedno z kół.

W Łodzi w 2010 roku pojawiło się kilkadziesiąt stojaków rowerowych, w kolejnych latach przybywało ich jeszcze więcej. Obecnie w mieście mamy ponad tysiąc takich miejsc do parkowania rowerów. Parkingi powinny być stawiane w miejscach często odwiedzanych przez rowerzystów, z reguły tam, gdzie rowery parkuje się na dłuższy czas. Dlatego też, dla komfortu rowerzystów, parkingi się zadasza i umożliwia bezpieczne przypięcie roweru. W Polsce parkingi rowerowe pojawiają się co raz częściej, np we Wrocławiu lub w Trójmieście.

PODPÓRKI

Takie rozwiązania są znane w wielu miastach Zachodniej Europy, ale pojawiły się także w Polsce – najpierw we Wrocławiu, a od grudnia 2011 roku można z nich korzystać także w Łodzi. Czemu służą takie barierki? Umożliwiają one wygodne oparcie stopy i dłoni podczas czasu oczekiwania np. na zielone światło. Dzięki temu rowerzyści nie są zmuszeni zsiadać z roweru, oczekują przygotowani do dalszej jazdy. Wpływa to na szybsze opuszczanie skrzyżowań.

Podpórki wykorzystywane są również jako elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego i służą do segregacji ruchu pieszego i rowerowego. Zaleca się stosowanie takich barier w rejonie potencjalnie dużych konfliktów pieszych z rowerzystami w celu kanalizowania potoków ruchu.

RÓŻNICA POZIOMÓW

Często zdarza się, że droga rowerowa jest prowadzona równoległe do chodnika. Zgodnie z wytycznymi do projektowania dróg rowerowych zaleca się, aby fizyczne wydzielenie obu tych stref było uzyskiwane przez oddzielenie drogi rowerowej od krawędzi ulicy lub chodnika obniżonym krawężnikiem. To rozwiązanie stosuje się w wielu miejscach Polski – niestety w Łodzi jeszcze nie. Istnieje jednak szansa, że kolejne budowane drogi rowerowe będą spełniać to zalecenie, mimo obaw urzędników ZDiT, że takie rozwiązanie uniemożliwia odśnieżanie lub będzie przyczyną potykania się osób starszych.



ŁÓDŹ. Zadaszony parking na 20 rowerów przy Szkole Podstawowej nr 91 przy ul. Kasprzaka. Wybrali go łodzianie w głosowaniu budżetu obywatelskiego. Fot. Rowerowa Łódź.



WROCLAW. Podpórki dla rowerzystów. Fot. Hubert Barański



WROCLAW. Na skrzyżowaniu ul. Wróblewskiego i ul. Wittiga zastosowano podwójną infrastrukturę dla rowerów. W jezdni pas ruchu, a obok droga dla rowerów z wyniesionym przejazdem. Fot. Hubert Barański.

ROWEROWY WROCŁAW

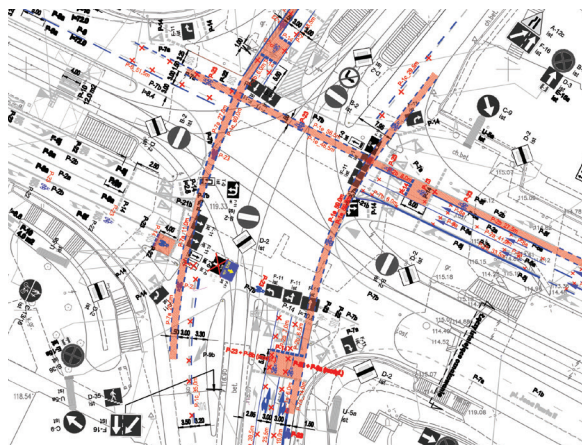
Drogi dla rowerów we Wrocławiu to sieć należąca do najbardziej rozbudowanych w kraju. W 1994 roku Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu wystartował z inicjatywą określoną mianem „Program 100 km”, który zakładał wybudowanie dróg rowerowych o właśnie takiej łącznej długości. W roku 2015 na terenie miasta istnieje już 220 km tras rowerowych, a w budowie jest kolejnych 20 km.

Miasto z oficerem rowerowym

W 2007 roku, w odpowiedzi na prośby Wrocławskiego Porozumienia Rowerowego, prezydent Wrocławia Rafał Dutkiewicz zgodził się na utworzenie (wzorem miast Europy Zachodniej) stanowiska tak zwanego oficera rowerowego, odpowiedzialnego za politykę rowerową. Kandydatem środowisk rowerowych był od samego początku Daniel Chojnacki, który pracował w owym czasie na analogicznym stanowisku w Cork (Irlandia). Z początkiem grudnia został rozstrzygnięty casting – Chojnacki zdeklasował rywali, zostając pierwszym oficerem rowerowym Wrocławia.

Więcej infrastruktury

Od tego czasu daje się zauważyć we Wrocławiu znaczący przyrost infrastruktury rowerowej. Wrocław wyrósł na lidera innowacji rowerowych w Polsce. To tu powstały pierwsze sygnalizatory świetlne dla rowerzystów, pierwsze w kraju śluzki dla rowerów, a także liczne kontrapasy rowerowe, czyli dwukierunkowe ulice dla rowerzystów. Wrocław także jako pierwszy budował parkingi rowerowe umiejscowione na jezdni, pokazując tym samym, że jedno miejsce zabrane samochodom może służyć nawet 12 rowerzystom.



WROCŁAW. Plac Jana Pawła II jest dość sporych rozmiarów, dlatego zdecydowano się tu na wymalowanie pasów ruchu dla rowerów pozwalających na bezpieczną jazdę. Kolorem czerwonym wymalowano je także w rzeczywistości.

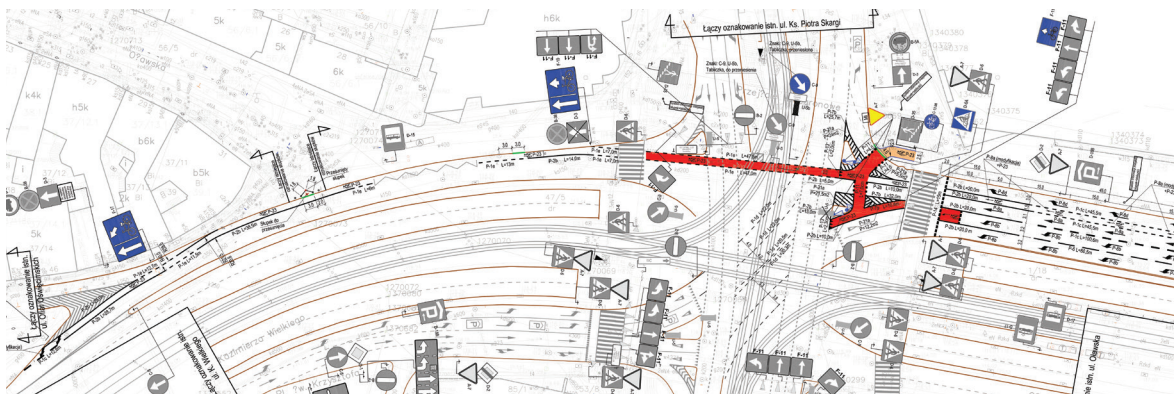
Więcej rowerzystów

Przez te kilka lat Wrocław zapełnił się rowerzystami, którzy w codziennej drodze napotykają na kolejne innowacje. Przy skromnym budżecie sekcji rowerowej Urzędu Miasta Wrocławia udało się wymalować dziesiątki śluzk rowerowych, kilometry pasów ruchu dla rowerów, różnego rodzaju podłączenia istniejących dróg dla rowerów, a także wybudować kilometry nowych tras.

Aktualnie Wrocław, obok Gdańska, stawiany jest jako wzór do naśladowania. Do miasta przyjeżdżają urzędnicy i aktywiści rowerowi z całego kraju, aby podpatrywać tamtejsze rozwiązania drogowe. Zaś sam Daniel Chojnacki jako ekspert zapraszany jest na liczne konferencje i prelekcje w Polsce.

Transfer Wiedzy

Chojnacki nie raz odwiedzał także Łódź, gdzie podpowiadał rozwiązania urzędnikom Zarządu Dróg i Transportu. Miał też okazję oprowadzać łódzkich urzędników po Wrocławiu (oczywiście na rowerach). Tym oto sposobem dokonuje się transfer wiedzy, który – miejmy nadzieję – zaowocuje lepszymi rozwiązaniami rowerowymi w naszym mieście.



WROCŁAW. Ciekawe rozwiązanie pozwalające rowerzystom na włączenie się do ruchu spod Galerii Dominikańskiej. Rowerzysta może podczas palącego się czerwonego światła wjechać i zająć miejsce na śluzkach kierujących w dwóch kierunkach

ROWERY PUBLICZNE A BEZPIECZEŃSTWO



Systemy rowerów publicznych funkcjonują w Polsce dopiero od 2009 roku. Z pewnością przyczyniły się do zwiększenia nie tylko ruchu rowerowego samego w sobie, ale także świadomości samorządów, mieszkańców oraz co najważniejsze – kierowców, którym udowadnia się, że rower jest pełnoprawnym środkiem komunikacji w mieście. Ponieważ przez długi czas dominował pogląd, że rower to środek lokomocji przeznaczony dla niezamożnych ludzi mieszkających na wsiach, moda na rower miejski i w ogóle ekostyl życia wpłynęły na zmianę postrzegania roweru jako znaczącego środka transportu.

Z obserwacji wynika, że systemy rowerów miejskich w miastach, w których zostały wdrożone, a gdzie infrastruktura nie jest wystarczająca, spełniają cel zasadniczy, czyli uzupełnianie komunikacji zbiorowej – ale także zadania edukacyjne (bezpieczeństwo). Przede wszystkim jednak inwestycja taka jest impul-

WROCLAWSKI ROWER MIEJSKI. Autor: Togamek, CC-BY-SA

sem do budowania infrastruktury rowerowej – skoro miasto powiedziało A, wdrażając taki system, musi konsekwentnie powiedzieć B, inwestując teraz jeszcze bardziej dynamicznie właśnie w budowę infrastruktury.

To, co jest ważne, to że rowery systemowe mają przewagę nad rowerami prywatnymi – dają możliwość śledzenia zapotrzebowania na nie (poprzez analizy wypożyczeń i zwrotów, ich liczby, miejsc oraz potencjalnych tras), co z kolei przekłada się dalej na zdecydowanie bardziej trafne decyzje – gdzie w przyszłości należy lokować takie inwestycje.

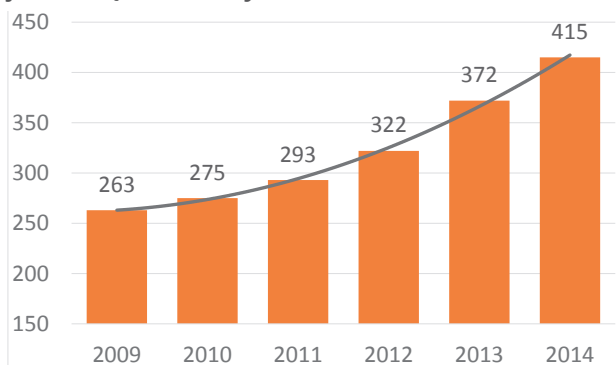
Liczby natomiast są imponujące – patrząc na zaledwie 4 lata funkcjonowania Nextbike Polska (a trzeba podkreślić, że firma rozpoczęła rozwijanie floty w 2011 roku, mając zaledwie 140 rowerów) – dzisiejsze wyniki

Miasto (system)	Liczba rejestracji	Wypożyczenia
Wrocław (WRM)	92 401	813 854
Poznań (PRM)	22 313	173 261
Opole (Opole Bike)	13 488	195 961
Sopot (RT)	3 848	12 150
Kraków (KMK)	28 954	313 525
Lublin (LRM)	35 095	313 932
Grodzisk Mazowiecki (GRM)	1 807	13 579
Białystok (BiKeR)	32 804	491 049
Katowice (Katowice Bike)	1 125	2 085
Warszawa (Konstancin KRM)	583	9 763
Warszawa (Veturilo)	319 682	4 675 893
Suma Warszawa	334 750	4 864 930
SUMA - OPERATOR NEXTBIKE	537 631	6 880 801
SUMA OGÓŁEM	566 585	7 194 326

można uznać za świetne i dające już wyobrażenie, jaką liczbę osób udało się nakłonić do przesiadki na rower lub przynajmniej do okazjonalnego z nich korzystania.

Kolejnym niezwykle ważnym krokiem jest edukacja i bezpieczeństwo – nie tylko poprzez budowę nowej infrastruktury. Z poniższych liczb wynika, że statystycznie co szósty Polak odbył podróż rowerem publicznym Nextbike Polska.

Przykładowo w Warszawie wdrożenie roweru publicznego można opisać na zmianach, jakie się dokonały.



Długość infrastruktury rowerowej w Warszawie (km)

Wpływ Veturilo na rozwój ruchu rowerowego:

- zmiana podejścia władz, mediów i mieszkańców do ruchu rowerowego,
- powołanie Pełnomocnika ds. Komunikacji Rowerowej,
- audyt infrastruktury rowerowej,
- Program Rozwoju Tras Rowerowych do roku 2020,
- pozyskanie środków z UE (ZIT),
- szybki wzrost ruchu rowerowego.

We współpracy z policją oraz ZTM Warszawa firma Nextbike Polska przygotowała in-

Dodatkowo zaobserwowano i zmierzono:

- wzrost ruchu rowerowego – o 30-40% w skali roku,
- udział ruchu rowerowego w podróżach sięgający 2,7%,
- liczbę podróży, która sięga 150 tys. dziennie,
- 225 tys. użytkowników Veturilo, ponad 4 mln wypożyczeń,
- sukces w ECC: 1. miejsce Warszawy, 300 tys. przejechanych kilometrów w ciągu miesiąca, ponad 1,5 tys. uczestników.

struktażowe filmy edukacyjne, pokazujące, jak bezpiecznie poruszać się po mieście:

- www.youtu.be/1tEM6SOBS5w
- www.youtu.be/EMIAyrI0bpg
- www.youtu.be/TNX6XGJIoSk

Warto też wspomnieć, że np. w Lublinie, gdzie system rowerów został wdrożony we wrześniu 2014 roku, po zaledwie 2,5 mies. funkcjonowania zanotowano 25 tys. użytkowników oraz 128 tys. wypożyczeń. Niejednokrotnie rejestrowaliśmy tam około 12 wypożyczeń dziennie jednego roweru!

Oprócz wdrożenia systemu rowerów, Nextbike Polska (wraz z Porozumieniem Rowerowym Lublin) włączył się także w akcję edukacyjną szkoleń dla rowerzystów. Nie tylko udostępnialiśmy rowery do szkoleń za darmo, nagradzaliśmy uczestników voucherami na darmowe przejazdy, ale przede wszystkim (na różne sposoby) włączaliśmy się do promowania bezpiecznej jazdy wśród naszych użytkowników oraz budowania świadomości rowerzystów i innych użytkowników ruchu drogowego (www.lublinrowerem.pl/edukacja/szkolenia-dla-rowerzystow).

Podobne działania prowadzimy w innych miastach, gdzie wdraża systemy i zarządza nimi, mając poczucie odpowiedzialności za świadomość oraz, co najważniejsze, bezpieczeństwo swoich użytkowników. Warto dodać, że jak dotąd nie doszło do żadnego poważnego wypadku w ruchu drogowym z udziałem naszych rowerów.



AUTOR

TOMASZ WOJTKIEWICZ, Prezes Zarządu NextBike Polska.
Fot. NextBike Polska.



MASA KRYTYCZNA

Łódzka Masa Krytyczna jest od kilku już lat organizowana jako zgromadzenie publiczne – w świetle prawnym jej ramy organizacyjne wyznacza ustawa z dnia 5 lipca 1990 r. Prawo o zgromadzeniach (PoZ), której wymogi muszą każdorazowo spełnić organizatorzy masy, aby zgromadzenie można było uznać za legalne.

ZGROMADZENIE PUBLICZNE

Zaklasyfikowanie masy krytycznej jako zgromadzenia publicznego jest istotne z tego względu, że dalsze rozważania na temat różnych jej aspektów trzeba rozpatrywać właśnie w tym kontekście.

Można podnieść w tym miejscu kwestię tego, że Łódzka Masa Krytyczna – jak i inne masy krytyczne, odbywające się w wielu miastach w Polsce – są przejazdami rowerzystów, nie zaś przejściami demonstrantów, w związku z tym nie mogą być zaklasyfikowane jako zgromadzenia publiczne. Wątpliwość co do takiej interpretacji przepisów podniósł już w 2009 roku ówczesny Rzecznik Praw Obywatelskich (RPO) – Janusz Kochanowski.

Rzecznik Praw Obywatelskich rozważa przygotowanie w tej sprawie wystąpienia generalnego, wobec powtarzającej się praktyki ZDM i Urzędu Miasta, godzącej w podstawowe prawa i wolności.

Polskie prawo do dziś nie daje w tej kwestii bezpośredniej odpowiedzi, zaś splot różnych zdarzeń (niedopełnienie przez stowarzyszenia "Sekcja rowerzystów miejskich" pełnej drogi odwoławczej od niekorzystnej dla nich decyzji o zakazie organizacji zgromadzenia publicznego oraz późniejsza tragiczna śmierć Janusza Kochanowskiego 10 kwietnia 2010 roku) pozostawiły tę kwestię nierozwiązaną.

PORUSZANIE SIĘ DROGĄ ROWEROWĄ – KONIECZNE?

Część z wypowiedających się w temacie osób twierdzi, że niekorzystanie z drogi dla rowerów w czasie przejazdu masy krytycznej może stanowić naruszenie zapisów art. 33 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (PoRD), który mówi, że:

"Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić (...)."

Pominę tutaj kwestię możliwości realizacji pomysłu "przepuszczenia" przez niespójny system łódzkich dróg rowerowych grupy kilkuset rowerzystów, co i rusz zjeżdżających i wjeżdżających na drogę rowerową z ulicy w różnych punktach miasta. Jest to tylko i wyłącznie kwestia wyobraźni. Zamiast tego na początku można zastanowić się nad odpowiedzią na pytanie: czy uzasadnione jest nakazywanie poruszania się legalnemu zgromadzeniu pieszych po poboczu, drodze dla pieszych lub po chodniku (art. 11 PoRD)? Nie mamy raczej do czynienia z takimi sytuacjami, zaś prawo do demonstrowania (nomen omen) na ulicy większość z nas będzie postrzegala – i słusznie – jako realizację naszego obywatelskiego prawa, określonego w art. 57 Konstytucji RP.

Każdemu zapewnia się wolność organizowania pokojowych zgromadzeń i uczestniczenia w nich. Ograniczenie tej wolności może określać ustawa.

W tym miejscu jeszcze raz warto przypomnieć, że Łódzka Masa Krytyczna to również zgromadzenie publiczne.

Na kwestię niedostosowywania się do zasad "codziennej" organizacji ruchu drogowego przez uczestników zgromadzeń publicznych oraz związanych z tym utrudnień zwrócił uwagę RPO Andrzej Zoll, kierując odpowiednie zażyczenie do Trybunału Konstytucyjnego. Przepisy PoRD, obowiązujące przed 2006 rokiem, przewidywały konieczność uzgadniania zasad organizacji ruchu oraz uzyskania stosownego zezwolenia dla organizacji zgromadzenia publicznego, które powodowałyby utrudnienia w ruchu drogowym (por. art. 65 PoRD).

[PoRD przed 2006 r.] „Zawody sportowe, rajdy, wyścigi, **zgromadzenia** i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa i porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie”.

Stało to wówczas w sprzeczności z uregulowaniami zawartymi w ustawie PoZ, które za formę właściwą dla organizacji zgromadzeń uznawały "zgłoszenie", nie zaś "uzyskanie zezwolenia". Rozwiązanie takie budziło uzasadnioną wątpliwość w świetle art. 57 Konstytucji.

[Wyrok TK z 18 stycznia 2006 r. K 21/05] *Rzecznik Praw Obywatelskich* zaskarżył przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie, w jakim uzależniają zorganizowanie zgromadzenia wiążące się z uciążliwościami lub zmianami w ruchu drogowym od uzyskania zezwolenia (...).

Do sprawy tej Trybunał Konstytucyjnego odniósł się w wyroku z 18 stycznia 2006 r. w sprawie wymogu uzyskania zezwolenia na zgromadzenie na drodze publicznej w składzie orzekającym 5 sędziów, uznając konieczność spełnienia ówczesnych warunków z PoRD dla organizacji zgromadzeń za niekonstytucyjne. W uzasadnieniu do wyroku czytamy:

Badany art. 65 prawa o ruchu drogowym na jednej płaszczyźnie stawia różnego rodzaju imprezy, mimo że nie mają one takiego samego cha-

rakteru konstytucyjnego. Błędem ustawodawcy było nieuwzględnienie konstytucyjnej istoty wolności zgromadzeń jako podstawowej obywatelskiej wolności politycznej. Z tego względu wolność zgromadzeń nie może podlegać takiej samej reglamentacji, jakiej prawo o ruchu drogowym poddaje organizowanie zawodów sportowych, rajdów, wyścigów i podobnych imprez, z natury neutralnych politycznie.

oraz

*Nie można zgodzić się z argumentem głoszącym, że zakwestionowana regulacja prawa o ruchu drogowym służy przede wszystkim wolności poruszania się, zagwarantowanej w art. 52 ust. 1 Konstytucji. **Wolność ta nie ma nic wspólnego z korzystaniem z dróg, lecz oznacza w istocie możliwość zmiany miejsca pobytu.***



ŁÓDŹ. Masa Krytyczna. Fot. Zorro2212 CC-BY-SA

Wyrok ten dał jasny sygnał dotyczący możliwości wyłączenia bezpośredniego stosowania zasad zawartych w PoRD w odniesieniu do zgromadzeń publicznych. Sprawa wolności zgromadzeń w świetle możliwości powodowania utrudnień w ruchu drogowym wracała także w późniejszych wyrokach sądowych. W tym kontekście warto przytoczyć m.in. fragmenty sentencji oraz uzasadnienia wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 stycznia 2011 r. (sygn. I OSK 1907/2010):

Art. 57 Konstytucji nie daje podstaw do wyprowadzenia, że jakiegokolwiek utrudnienia w ciągłości ruchu drogowego stanowią podstawę do wyłączenia konstytucyjnych wolności.

oraz

(...) przepisy kodeksu wykroczeń (art. 86 i art. 90) nie mogą (...) stanowić podstawy do uznania, że zamiar przemarszu ulicami miasta w czasie legalnego zgromadzenia może naruszyć te przepisy przez spowodowanie utrudnień w ruchu. Podstawowym warunkiem zastosowania któregokolwiek z tych przepisów jest uznanie szkodliwości społecznej czynu za-

bronionego przez ustawę (art. 1 ust. 1 Kodeksu Wykroczeń), w przypadku zaś legalnej realizacji konstytucyjnego prawa do zgromadzenia publicznego, szkodliwości społecznej takim czynom przypisać nie można.

KOLUMNA CZY TEŻ NIE...?

Innym z analizowanych zagadnień jest kwestia tego, czy przemieszczające się zgromadzenie można traktować jako kolumnę. Zagadnienie to można rozpatrywać na kilka różnych sposobów. Pierwszym z nich, choć w moim mniemaniu najsłabszym, jest uznanie pojazdów (rowerów) jadących w zgromadzeniu za pojazdy uprzywilejowane, zgodnie z brzmieniem art. 2 pkt 38 PoRD:

*38) pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; **określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego;***

Dla wyjaśnienia dodam, że zarówno na początku jak i na końcu grupy uczestników zgromadzenia znajdują się radiowozy policyjne "na sygnale". Trafniejszym argumentem może być ten odnoszący się do treści uzasadnienia cytowanego wcześniej wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 stycznia 2011 r., który przede wszystkim zwracał uwagę na coś, co nazywamy "duchem prawa", czyli stosowaniem go w odniesieniu do celu, jakiemu ma ono służyć. Sąd w uzasadnieniu tego wyroku zwraca uwagę na fakt, że w art. 12 ustawy PoRD,

*(...) szczegółowo uregulowano zasady poruszania się zorganizowanych w kolumny grup pieszych. Przepisy te dopuszczają możliwość poruszania się pieszych po jezdni, przy zachowaniu wymienionych tam warunków, **nie ma***

zaś żadnych przeszkód, aby przepisy te, jako zapewniające bezpieczeństwo uczestników zgromadzenia i innych uczestników ruchu drogowego, znalazły zastosowanie w czasie przemarszu uczestników zgromadzenia.

W tym kontekście uznanie rowerzystów poruszających się w ramach zgromadzenia publicznego za kolumnę będzie uzasadnione zwiększeniem bezpieczeństwa jego uczestników przez zastosowanie zapisu art. 32 ust. 6 PoRD

Zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery lub wózki rowerowe (...)

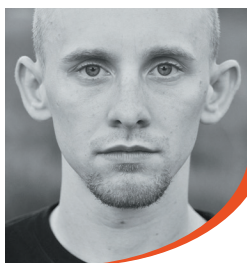
Biorąc pod uwagę kilkuletnie doświadczenia płynące z organizacji przejazdu grupy kilkuset rowerzystów z całą pewnością można stwierdzić, że bezpieczeństwa uczestników nie dałoby się zapewnić poprzez rozbitcie jej na 40 piętnastoosobowych grup (mówimy oczywiście o przejeździe zaledwie 600 rowerzystów, w praktyce liczba grup mogłaby dochodzić do 80 grup) z "przerwami" co 200 metrów.

Oczywiście nie mniej istotnym argumentem jest ten, że rozbitcie uczestników zgromadzenia publicznego na kilkunastoosobowe grupy sprzeciwia się podstawowemu celowi uczestnictwa w zgromadzeniu publicznym, czyli:

*[art. 1 ust. 2 ustawy PoZ] Zgromadzeniem jest zgrupowanie co najmniej 15 osób, **zwołane w celu wspólnych obrad lub w celu wspólnego wyrażenia stanowiska.***

Na samym końcu warto dodać – żeby nie było co do tego żadnych wątpliwości: każde zachowanie uczestnika zgromadzenia publicznego niezgodne z PoRD, które nie jest uzasadnione kwestiami bezpieczeństwa (np. brak niezbędnego wyposażenia roweru, zachowanie zagrażające innym uczestnikom ruchu), jak również zachowanie naruszające przepisy ustawy PoZ, uznać należy za niezgodne z prawem i nie można usprawiedliwiać go ochroną konstytucyjnej wolności zgromadzeń.

AUTOR



JAROSŁAW GÓRALCZYK

Członek Zarządu i Rady Programowej Fundacji Normalne Miasto – Fenomen. Administrator. Pracował w zespołach roboczych przygotowujących łódzki regulamin konsultacji społecznych oraz wytyczne do pierwszego, łódzkiego budżetu obywatelskiego.

Interesuje się partycypacją społeczną, planowaniem przestrzeni, system transportowym miast, religioznawstwem i prawem.

W NASTĘPNEJ CZĘŚCI...

W 11 numerze miało być o szerokości pasów ruchu, ale w związku z wydarzeniami dotyczącymi (nie)wprowadzenia systemu roweru publicznego w Łodzi zdecydowaliśmy nie czekać z tematem „rowerowym” na jesień i moment uruchomienia wypożyczalni. Dlatego numer 11 jest o rowerach a 12 – zgodnie z planem o projektowaniu uniwersalnym.

Jakie to projektowanie? Dla każdego. Nie wykluczające. Oficjalna definicja mówi o „filozofii projektowania produktów i otoczenia, w taki sposób by mogły być one użyte przez wszystkich ludzi, w możliwie szerokim zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalnego projektowania”. Oczywiście nie można oczekiwać, że przestrzeń będzie spełniać oczekiwania wszystkich użytkowników, można jedynie dążyć do rozszerzenia grupy użytkowników.

Jak to się przejawia w przestrzeni? Między innymi na likwidacji barier architektonicznych w postaci za wysokich krawężników dla osób z wóz-

kiem czy na wózku; projektowaniu przystanków, które ułatwiają wsiadanie do pojazdów komunikacji zbiorowej; oznaczaniu przejść dla pieszych, by były one zauważalne i wyczuwalne przez każdego uczestnika ruchu (w tym przez osoby niewidome, niedowidzące czy głuche).

Jak projektowanie uniwersalne ma się do bezpieczeństwa ruchu? O tym w publikacji nr 12.

Szczegóły na www.innadroga.dlalodzi.info

Katarzyna Mikołajczyk
Fundacja Normalne
Miasto-Fenomen

**BEZPIECZNE
MIASTO**
INNA DROGA

AUTORZY Hubert Barański, Daniel Chojnacki, Tomasz Wojtkiewicz, Jarosław Góralczyk
REDAKCJA JĘZYKOWA Magdalena Kokosińska
FOTOGRAFIE na okładce, s. 3 Hubert Barański
FOTOGRAFIA s. 9 Unsplash
SKŁAD Patryk Grądyś

UTWÓR OPUBLIKOWANY

na licencji niewyłącznej Creative Commons – Uznanie autorstwa – Na tych samych warunkach 4.0



<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>