



CENTRUM
ZRÓWNOWAŻONEGO
TRANSPORTU

Raport

nr 4/2004

Spółeczny Rzecznik
Niezmotoryzowanych
Raport otwarcia

Krzysztof Rytel

WARSZAWA, SIERPIEŃ 2004

Spis treści

Wstęp

Definicja problemu	3
--------------------------	---

Aglomeracja warszawska

Problemy pieszych i rowerzystów	5
<i>Piesi</i>	5
Przejścia dla pieszych	5
Ograniczanie przestrzeni dla pieszych	6
Sygnalizacja świetlna	6
Rowerzyści	7
Wspólne problemy pieszych i rowerzystów	9
Komunikacja publiczna	9

Problemy ogólnokrajowe

Komunikacja publiczna	11
Niespójne i sprzeczne z prawem międzynarodowym akty prawne	13
<i>Komunikacja publiczna</i>	13
<i>Ruch drogowy</i>	13

Spoleczny Rzecznik Niezmotoryzowanych to projekt Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. Misją rzecznika jest działalność wpierająca i budująca społeczeństwo obywatelskie – pomoc w rozwiązywaniu problemów niezorganizowanych i dyskryminowanych grup społecznych.

Wsparcie to kierowane jest w tym przypadku do trzech grup uczestniczących w ruchu drogowym:

- pieszych;
- rowerzystów;
- pasażerów komunikacji publicznej;

Działalność rzecznika będzie miała dwa wymiary w sensie geograficznym: lokalny oraz ogólnokrajowy. Wymiar lokalny będzie ograniczał się, do aglomeracji warszawskiej, w której szczególnie ważne będą sprawy związane z organizacją ruchu dotyczące wspomnianych grup społecznych. W skali kraju natomiast rzecznik będzie zmierzał do zmiany prawa, które jest niekorzystne dla pieszych i rowerzystów biorących udział w ruchu drogowym, a także do korzystnych zmian w komunikacji publicznej, zwłaszcza na kolei regionalnej.

Raport ten ma na celu przedstawienie sytuacji trzech wymienionych grup społecznych w momencie rozpoczęcia działalności Społecznego Rzecznika Niezmotoryzowanych. Następnie określono strategię postępowania zmierzającą do poprawy istniejącej sytuacji.

Na początek warto odpowiedzieć sobie na podstawowe pytanie, czy w ogóle istnieje problem dyskryminacji tych grup społecznych w ruchu drogowym?

Definicja problemu

Masowemu i niekontrolowanemu rozwojowi motoryzacji, który kraje Europy Centralnej i Wschodniej przeżywają obecnie, a kraje Europy Zachodniej przeżywały w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, towarzyszą liczne negatywne zjawiska. Do najpowszechniej znanych należy skażenie środowiska spalinami, hałasem, związkami chemicznymi pochodzącymi z odpadów

i wydzielającymi się bezpośrednio z silników lub transportowanych ładunków. Skażenie to powoduje min.: wzrost zachorowań na choroby dróg oddechowych i układu krążenia, zaburzenia słuchu oraz układu nerwowego, wypadki prowadzące do dramatów rodzinnych i osobistych oraz inne problemy bezpośrednio godzące w człowieka.

Tym podstawowym negatywnym skutkiem motoryzacji towarzyszą inne, mniej rzucające się w oczy zjawiska, jak zawłaszczanie i dewastacja przestrzeni publicznej, fragmentacja przestrzeni sąsiedzkiej, wzrost kosztów (głównie tzw.: zewnętrznych) podróżowania. Ich skutkiem jest dyskryminacja osób niezmotoryzowanych - poruszających się pieszo, komunikacją publiczną, rowerem, pomimo iż grupa ta nadal stanowi znaczną większość społeczeństwa. Co więcej kierowcami są tylko niektórzy i tylko czasami, a pieszym jest każdy. Kierowca jest niezmotoryzowanym uczestnikiem ruchu drogowego 90% czasu dnia, gdyż tyle czasu według danych¹ samochód stoi na parkingu bez kierowcy.

Specjaliści od bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) pieszych i rowerzystów określają jedną kategorią - niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, i jako słabszym w sytuacjach konfliktowych przyznają szczególne traktowanie i prawa. Tymczasem bardzo często praktyka wielu dziedzin życia jest całkowicie odmienna. Środowisko człowieka kształtowane jest w wielu wypadkach jako całkowicie podporządkowane potrzebom zmotoryzowanych, kosztem niezmotoryzowanych. Problem ten przejawia się głównie w trzech dziedzinach:

¹ Dijkstra Martin, *Spatial policy and passenger transportation*, Netherlands Journal of Housing and the Built Environment, Nr 12, 1997

- a. Projektowanie, organizacja i eksploatacja infrastruktury transportowej oraz przestrzeni miejskiej.
- b. Pogarszanie się jakości i dostępności komunikacji publicznej.
- c. Niespójne i sprzeczne z prawem międzynarodowym polskie akty prawne dotyczące ruchu drogowego.

Pierwsze dwie dziedziny są ważne szczególnie w Warszawie, największej aglomeracji miejskiej w Polsce, gdzie wskaźnik motoryzacji przekroczył już 400 samochodów na 1000 mieszkańców. Wobec takiego wskaźnika i narastających problemów z zatłoczeniem oraz zajęciem przestrzeni przez samochodu, projektantom przestrzeni

miejskiej wydaje się, że podstawowym użytkownikiem przestrzeni, jest kierowca. Nie jest to zgodne z prawdą. Badania ruchu miejskiego w Warszawie, przeprowadzone w 1998 roku wykazały, że tylko 26% podróży w Warszawie wykonywanych jest samochodem, natomiast aż 53% podróży odbywa się komunikacją miejską. Reszta, stanowiąca 21%, to podróże pieszych, rowerzystów i innych niezmotoryzowanych. W efekcie aż ponad 72% podróży po Warszawie odbywa się w sposób niezmotoryzowany.

Natomiast problemy prawne oraz także te dotyczące komunikacji publicznej, mają swoje rozwinięcie w skali całej Polski.

Podczas planowania i projektowania inwestycji drogowych oraz organizacji ruchu w Warszawie, potrzeby i warunki ruchu pieszych, rowerzystów, a także pojazdów komunikacji publicznej są notorycznie pomijane. Wszystkie rozwiązania wynikają z potrzeb ruchu samochodowego. Jest to widoczne zarówno w centrum miasta, które swoim zabytkowym charakterem oraz atrakcjami kulturalnymi przyciąga najwięcej pieszych, jak i na obrzeżach Warszawy, gdzie teoretycznie ruch pieszy jest mniejszy.

Problemy pieszych i rowerzystów

Głównym problemem przy projektowaniu przestrzeni miejskiej są zaniechania, bądź też po prostu niewiedza projektantów w kwestii ruchu pieszych i rowerzystów. Specyfika poruszania się po mieście tych grup niezmotoryzowanych jest zupełnie inna, niż specyfika ruchu samochodowego. Inżynieria ruchu powinna uwzględniać odrębność tych zachowań, a także umiejętnie je wykorzystywać. Poniżej omawiamy, w jaki sposób dochodzi do dyskryminacji pieszych i rowerzystów na ulicach Warszawy i staramy się wyjaśnić dlaczego - aby móc przejść do propozycji rozwiązania tego problemu.

Piesi

Piesi to grupa uczestników ruchu, która jest najbardziej narażona na różnego rodzaju kolizje. Z tego właśnie powodu inżynierowie projektanci ulic próbują często ubezwłasnowolnić pieszych argumentując, że to dla ich dobra, co często dzieje się z zyskiem dla kierowców, zapominając jednak, że każdy jest pieszym.

Przejścia dla pieszych

Podstawowym przejawem ignorowania potrzeb niezmotoryzowanych jest niedostatek przejść dla pieszych, a nawet ich likwidowanie, uzasadniane występującymi na tych przejściach wypadkami. W rezultacie kierowcy mając mniej przeszkód na drodze rozpędzają się do wyższych prędkości, a piesi mając daleko do przejścia, przekraczają ulice w miejscach niedozwolonych. Praktyka zachodnioeuropejska jest całkowicie odmienna. Ulice w terenie miejskim są celowo projektowane tak, żeby kierowcy nie mogli się rozpędzić. Osiąga się to

dzięki częstym skrzyżowaniom i przejściom dla pieszych, a także powszechnemu zastosowaniu uspokojenia ruchu. Wynika to także z chęci zapewnienia pieszym swobodnego i łatwego poruszania się po mieście.

Negatywnym przykładem z Warszawy może być przejście dla pieszych przez ulicę Pułkową, które zostało zlikwidowane w 2003 r. po tym jak zginęła na nim radna, od lat bezskutecznie domagająca się poprawy bezpieczeństwa na tym przejściu. W 1999 r. zlikwidowano przejście dla pieszych ok. 2 km dalej oraz dwa przejścia przez al. Solidarności. W trakcie półgodzinnej konferencji prasowej zorganizowanej przez nasze stowarzyszenie przy zlikwidowanym przejściu, ulicę w niedozwolonym już wówczas miejscu przekroczyło 30 osób.

Poza likwidacją przejść, także częste jest zastępowanie przejść w poziomie ulicy niewygodnymi przejściami podziemnymi czy kładkami. W ten sposób uwalnia się ulicę od pieszych, co zmniejsza u kierowców wyczulenie na pieszego na drodze. Ostatnio w Warszawie usunięto kolejne przejścia dla pieszych, przy okazji budowy stacji metra Ratusz oraz Dworzec Gdański. W efekcie piesi zamiast niecałych 15 metrów z chodnika przy budynku Dworca Gdańskiego na przystanek tramwajowy, mają do pokonania schody w górę i w dół. Dodatkowo, zlikwidowano przejazd rowerowy wiodący do Dworca, zmuszając rowerzystów do noszenia rowerów po schodach.

Przytoczmy jeszcze parę przykładów, jak niewygodne dla pieszych jest to rozwiązanie. Przede wszystkim stanowi to duże utrudnienie dla osób starszych oraz matek z wózkami, czy osób z ciężkim

bagażem, które zmuszane są do użycia wind. Windy te często nie zapewniają dostatecznej przepustowości, przez co piesi tracą niepotrzebny czas na ich użycie, lub z dużym wysiłkiem pokonują schody, które zwłaszcza w czasie opadów bywają niebezpiecznie śliskie. Często też windy umieszczone są w miejscach słabo oświetlonych i rzadko uczęszczanych, które mogą być ułatwieniem dla działań złodziei. Wszelkie usuwanie pieszych z jezdni jest niekorzystne z tego powodu, że kierowcy czują wtedy w wiele mniej ograniczeń w ruchu drogowym, co prowokuje ich do bardziej agresywnej jazdy, która w przypadku wkroczenia pieszego na jezdnię, kończy się tragicznie. Trąbanie i przeganianie pieszych z pasów przy skręcie w prawo na tzw.: zielonej strzałce to także objawy braku obycia z ruchem pieszym na ulicy wśród kierowców. Stanowi to dla pieszych dodatkowe zagrożenie. Warto wspomnieć, że budowa przejść podziemnych jest też kosztowna dla miasta dlatego też dziwi powszechność tego rozwiązania.

Ograniczanie przestrzeni dla pieszych

Nagminna jest także ekspansja samochodu na przestrzeń dla pieszych, nielegalne parkowanie na chodnikach, na zieleńcach i skwerach, na przejściach dla pieszych, a także na przystankach komunikacji miejskiej. Czasami nawet organizowane są oficjalne parkingi kosztem powierzchni chodnika lub trawnika. Tolerowane jest także, często utrudniające ruch zastawianie chodników przenośnymi straganami.

Warto przytoczyć tutaj dwa przykłady ze śródmieścia Warszawy. Jednym z nich jest ulica Świętokrzyska. Po jej zachodniej stronie zorganizowano na początku lat 90. na $\frac{3}{4}$ powierzchni chodnika parking samochodowy z wewnętrzną ulicą parkingową znacznie ograniczając ruch pieszy. Plac Powstańców Warszawy na tablicach Warszawskiego Systemu Informacyjnego jest oznaczony w całości jako strefa ruchu pieszego. Już od długiego czasu jest to nadużycie z uwagi na całkowite zajęcie placu przez płatny parking strzeżony. Przykłady tego typu można by mnożyć.

Sygnalizacja świetlna

Skalę przypadków, w których potrzeby pieszych są ignorowane na rzecz płynności ruchu samochodowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną dobrze pokazał Jacek Makuch na przykładzie Wrocławia². Posłużymy się teraz jego typologią takich niekorzystnych rozwiązań, przypisując do nich odpowiednie przykłady z Warszawy.

Charakterystycznym rozwiązaniem przytoczonym przez Makucha i dyskryminującym pieszych w Warszawie są sygnalizacje akomodacyjne, uruchamiane przy pomocy guzika dla pieszego. W miastach zachodnio-europejskich po naciśnięciu guzika, pieszy otrzymuje zielone światło po kilku sekundach. W Warszawie pieszy czeka na zielone światło kilka minut, a następnie niejednokrotnie musi przebiegać jezdnię, żeby zdążyć przed czerwonym.

Najbardziej niekorzystne jest jednak instalowanie sygnalizacji akomodacyjnej nie tylko na przejściach poza skrzyżowaniami, ale także na skrzyżowaniach, gdzie pieszy musi nacisnąć guzik, nie w celu szybszego otrzymania światła, ale żeby je otrzymać w ogóle! Podczas gdy poruszające się równoległe samochody mają zielone światło, pieszy jeśli się nie zorientuje i nie naciśnie guzika (osoby starsze, niewidomi!) będzie dalej stał na czerwonym. Często jednak pieszy ignoruje czerwone światło, gdyż zła sygnalizacja zmusza go do postoju przed przejściem nawet jeśli nie jadą samochody. Powoduje to obniżenie gotowości do respektowania zasad ruchu drogowego. Za przykłady złej sygnalizacji mogą służyć skrzyżowania: ul. Marsa z ul. Płowiecką, Marszałkowskiej z Piękną, Prostej z Żelazną, Broniewskiego z Reymonta.

Oprócz skrzyżowań w centrum miasta, rozwiązanie z sygnalizacją akomodacyjną szczególnie stosowane jest na nowych skrzyżowaniach w obszarach podmiejskich, gdzie powstają nowe osiedla mieszkaniowe. Liczbę i lokalizację zastosowanych tam sygnalizatorów akomodacyjnych wręcz trudno

² Makuch Jacek, *Ruch pieszy jako element systemu komunikacji zbiorowej*, Politechnika Wroclawska

dokładnie określić, gdyż ciągle ich przybywa. Za przykłady mogą służyć kolejne skrzyżowania w ciągu ulicy Światowida w dzielnicy Białoleka, Powstańców Śląskich w dzielnicy Bemowo czy Alei Komisji Edukacji Narodowej w dzielnicy Ursynów.

Również dyskryminacyjne bywają pozornie wygodniejsze w użyciu sygnalizacje wielofazowe. Polegają one na tym, że światło zielone zapala się niezależnie przy każdej jezdni, z których składa się wielopasmowa ulica. Jak dowiódł Makuch na przykładzie Wrocławia, często ustawienia sygnalizacji w takich sytuacjach powodują, że pieszy zamiast pokonać skrzyżowanie w ciągu jednego cyklu świateł, jest zmuszony przeczekać nawet dwa cykle. W Warszawie ten typ sygnalizacji nie jest na szczęście rozpowszechniony, choć istnieje np.: na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich i Górczewskiej.

Inny przykład to sygnalizacja świetlna przy przejściach przez torowiska tramwajowe. Jest to element niekorzystny zarówno dla pieszych, jak i dla komunikacji publicznej. Często sygnalizacja świetlna w takich wypadkach nie jest wyposażona w system detekcji nadjeżdżającego tramwaju, mimo iż taki system nie jest drogi i jest stosowany na skrzyżowaniach drogowych, tak jak opisano to wcześniej. Pieszy zmuszony jest wobec tego do oczekiwania na zielone nawet wtedy, gdy nie jedzie żaden tramwaj i odwrotnie tramwaje często czekają niepotrzebnie na zmianę świateł. Przykład to światła pieszo-tramwajowe przy wyjściu północnym ze stacji Metro Ratusz.

Najczęściej chyba jednak występującym negatywnym zjawiskiem jest przetrzymywanie pieszych na światłach, przed zmianą sygnału. Ma to nie tylko negatywny skutek czasowy, ale przede wszystkim jest to często prowokowanie pieszych do nieprzepisowych zachowań, które mogą przenosić się poza sferę ruchu drogowego. W szczególności pieszy niechętnie stosuje się do czerwonego światła na przejściu dla pieszych, jeżeli zielone świeci się już od pewnego czasu na równoległym przejeździe dla samochodów.

Rowerzyści

Jako niezmotoryzowani dyskryminowani w ruchu są także rowerzyści, mimo iż ruch rowerowy w Warszawie rośnie w ostatnich latach w szybkim tempie. Jak wykazały pomiary przeprowadzone przez Federację Zielonych w latach 1998 oraz 2002 - - wzrost był ruchu rowerowego był w stolicy prawie dwukrotny³. Dyskryminacja rowerzystów w wielu wypadkach ma charakter podobny do dyskryminacji pieszych i związana jest m.in.: ze złą sygnalizacją świetlną. Jednak głównym przejawem zaniedbywania interesów rowerzystów są ciągle zaniedbania w realizacji sieci dróg rowerowych oraz ich wadliwe projektowanie. Mimo uchwały Zarządu m.st. Warszawy nr 188/C/96 z dnia 25 czerwca 1996 r. w sprawie tworzenia warunków dla komunikacji rowerowej, która nakazuje podczas budowy i modernizacji ulic „uwzględnić potrzeby ruchu rowerowego” oraz konsultować wszystkie projekty ze środowiskiem rowerowym, drogi rowerowe w wielu wypadkach nie powstały, a tam gdzie powstały popełniono kompromitujące błędy.

Szczególnie dokuczliwe⁴ są m.in.:

- Nieciągłości dróg rowerowych, zwłaszcza na skrzyżowaniach, gdzie brak odpowiedniego oznakowania powoduje niebezpieczne sytuacje mogące powodować wypadki drogowe. Obecnie brak ciągłości obserwowany jest, np.: na drogach wzdłuż ulic: Marymoncka, Modlińska, Banacha i innych.
- Skomplikowany przebieg dróg rowerowych, w szczególności wymuszający wielokrotne przekraczanie ulicy, w wyniku przechodzenia drogi z jednej na drugą stronę ulicy. Taką organizację ruchu rowerowego obserwuje się np.: na ulicy Belwederskiej, Górczewskiej, Wołoskiej, Wał Miedzeszyński, Rudnickiego, Świderskiej. Szczególnie dokuczliwe jest prowadzenie drogi rowerowej na około

³ Informacje ze strony internetowej:

<http://free.ngo.pl/rowery/raporty/pomiar2.htm>

⁴ Aleksander Buczyński, *Ruch rowerowy w Warszawie - stan obecny, szanse i zagrożenia* WOST, 31 maja 2004;

skrzyżowania przez trzy ulice, czego można w Warszawie doświadczyć na skrzyżowaniu ulicy Wybrzeże Szczecińskie i mostu Świętokrzyskiego oraz Alei Niepodległości i Batorego.

- Stosowanie nieprawidłowej nawierzchni. Chodzi tu przede wszystkim o budowę dróg z niskiej jakości materiału, np.: kostki betonowej o grubości 6 cm, która już po jednym roku potrafi zniszczyć się pod wpływem samych warunków atmosferycznych. Tak stało się np.: na ulicy Conrada na Chomiczówce. Poza tym dziwi, że tańszy w zastosowaniu oraz eksploatacji od kostki betonowej asfalt, nie jest używany w Warszawie jako nawierzchnia dróg rowerowych.
- Brak dostosowania elementów drogi rowerowej do specyfiki ruchu rowerowego. Wiele dróg rowerowych nie posiada obniżonych krawężników na przejazdach przez ulice poprzeczne. Jest to także element ograniczający ruchliwość niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. Rażącym przykładem jest zjazd z mostu Gdańskiego przy warszawskim ZOO, gdzie krawężniki mają kilkanaście centymetrów wysokości.
- Brak dbałości o bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury. Przykładowo promienie skrętów profilowane są tak, że już jadący z niewielką prędkością rowerzysta może nie zmieścić się w zakręcie, np.: na ulicach Jana Pawła II, Odrowąża, Alei Armii Krajowej. Wiele niepotrzebnych i niebezpiecznych elementów umieszczanych jest także w skrajni drogi, co faktycznie obniża jej szerokość i naraża rowerzystów na większe ryzyko zderzenia, czy wypadnięcia ze ścieżki.
- Schody - warszawski ewenement i innowacja na skalę ogólnoeuropejską. Nizinne miasto, w którym jedynym miejscem naturalnych pochyłości, jest rejon Skarpy Wiślanej jest jednocześnie liderem jeśli chodzi o budowanie schodów na trasach rowerowych. Schody są na Trasie

Łazienkowskiej, Wisłostradzie, Moście Gdańskim, Mariensztacie, ul. Czerniakowskiej, Placu na Rozdrożu i Rondzie Zesłańców Syberyjskich. Ten ostatni przypadek warto omówić nieco szerzej, ze względu na problemy nie tylko z ruchem rowerowym.

Budowę Ronda Zesłańców Syberyjskich zakończono w 2003 r., jako węzła trypoziomowego. Przez rondo przebiegał istniejący wcześniej szlak rowerowy, z wielokilometrową drogą rowerową wzdłuż al. Prymasa Tysiąclecia – ze względu na swą długość ważny element skromnej na razie infrastruktury rowerowej w mieście. Na rondzie droga rowerowa została puszczona do podziemnego przejścia dla pieszych, od południa zakończonego łagodnym zjazdem, a od północy schodami – choć nie stało nic na przeszkodzie, aby od tej strony również zaprojektować pochylnię zamiast schodów (dalej na odcinku niespełna 100 m droga rowerowa zjeżdża do tunelu biegnącego na tym samym poziomie, co przejście dla pieszych). Jednocześnie budowa podziemnego tunelu do skrzyżowania z Aleją Jerozolimskich w Aleję Prymasa Tysiąclecia uniemożliwia w przyszłości przeprowadzenie linii tramwajowej, od lat planowanej w tym miejscu. Warto dodać, że zupełnie nielogicznym i niekonsekwentnym rozwiązaniem na rondzie jest zastosowanie przejścia dla pieszych w poziomie ulicy przez jezdnię południową Alei Jerozolimskich, podczas gdy wybudowano przejścia podziemne pod jezdnią północną.

Poza tym, tak samo jak dla pieszych, utrudnieniem dla rowerzystów są sygnalizatory akomodacyjne wymagające użycia guzika. W wielu miastach Europy, zamiast zmuszać rowerzystów do zsiadania z rowerów, naciskania guzika i czekania na zielone światło, stosowana jest pętla rowerowa, czyli wykrywanie zbliżających się rowerów za pomocą czujnika. Zwykle rowerzyści dostają zielone światło zanim dojadą do skrzyżowania. W Warszawie można spotkać się z taką pętlą, jednak jest ona używana jedynie do wykrywania samochodów zbliżających się do skrzyżowania. W żaden sposób nie reagują one

na rowerzystów jadących ulicą, ponieważ czułość i usytuowanie czujnika to uniemożliwia.

Warto także wspomnieć, o symptomie usuwania rowerzystów za wszelką cenę z ulicy, podobnym do likwidacji przejść dla pieszych. Na wielu ulicach miasta budowanie dróg rowerowych nie jest możliwe, a czasem nie jest konieczne, ale konieczne jest zapewnienie rowerzystom odpowiedniego miejsca na ulicy, chociażby za pomocą znaków drogowych. Powszechne zastosowanie uspokojenia ruchu oraz właściwego oznakowania pionowego i poziomego zapewniłoby bezpieczeństwo rowerzystom i wystarczający komfort jazdy kierowcom. Niestety istnieją przypadki, w których drogi rowerowe budowane są zupełnie niepotrzebnie na mało uczęszczanych i wąskich ulicach, gdzie niskonakładowe środki uspokojenia ruchu byłyby dużo lepszym rozwiązaniem. Wygląda to tak, jakby projektant za wszelką cenę starał się usunąć wszelki inny niż samochodowy ruch z ulicy.

Wspólne problemy pieszych i rowerzystów

Na wadliwie zaprojektowane drogi rowerowe w Warszawie skarżą się także środowiska niepełnosprawnych, zwłaszcza niewidomych. Szczególny kłopot sprawiają im drogi, które zbyt często zmieniają położenie względem chodnika, lub sąsiadują z nim, ale nie odróżniają się od niego nawet rodzajem nawierzchni. Przykładem w tym względzie mogą być drogi rowerowe przy ulicy Belwederskiej, w Parku Agrykoła, na ulicy Słowackiego. Na te i inne wady projektowe już od dawna zwracali uwagę warszawscy rowerzyści, sygnalizując, że źle zaprojektowana droga rowerowa może być zagrożeniem nie tylko dla rowerzysty, ale także dla pieszego. Ich apele ciągle pozostają bez echa.

Niewidomi, ale także rowerzyści i inni piesi są także szczególnie poszkodowani przez nielegalnie parkujące samochody, nawet jeżeli postój ten bywa usprawiedliwiony, np.: rozładunkiem pojazdu. Środowiska niewidomych zwracają także uwagę, że niekiedy oznakowane postoje płatne w centrum miasta bywają znacznym dla nich utrudnieniem w ruchu pieszym. Przykładem

może być wspomniany parking na ulicy Świętokrzyskiej, który niczym nie odróżnia się od chodnika, a dozwolono na nim na ruch i postój samochodów, Uniemożliwia on także bezpieczne poprowadzenie tamtędy drogi rowerowej.

Warto wspomnieć także na koniec o częstym niestosowaniu się do zasady trójkąta bezpieczeństwa przy przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych. Zasada ta polega na pozostawieniu uczestnikom ruchu przekraczającym ulicę co najmniej 10 metrów w każdą stronę od krawędzi przejścia lub przejazdu, tak aby mogli zauważyć nadjeżdżające pojazdy i być przez ich kierowców zauważeni. Niestety powszechne jest takie sytuowanie, zwłaszcza parkingów przyulicznych, że nie pozostawia się nawet kilku metrów wolnej przestrzeni od przejścia (przejazdu). Piesi i rowerzyści zmuszani są do niebezpiecznego wychylania się lub wkraczania na ulicę w celu rozpoznania sytuacji drogowej, a kierowcom trudniej zauważyć pieszych schowanych między samochodami.

Komunikacja publiczna

Kolejną formą dyskryminacji niezmotywowanych jest programowanie sygnalizacji świetlnej bez uwzględnienia priorytetów dla komunikacji publicznej. Z reguły sygnalizacja jest synchronizowana pod potrzeby kierowców i tworzy „zielone fale” - często oparte na prędkościach znacznie powyżej dozwolonych! Tymczasem dzieje się to kosztem pojazdów komunikacji zbiorowej. Na przykład tramwaje jadące wzdłuż al. Jerozolimskich, czy Marszałkowskiej mają na każdym skrzyżowaniu o kilka sekund krótsze zielone światło, niż jadące obok samochody. Skrajnym przypadkiem jest pl. Starynkiewicza, gdzie tramwaj ma tylko 20 sekund zielonego światła w cyklu i w godzinach szczytu tworzą się kolejki tramwajów oczekujących na wjazd na przystanek. Również na Placu Zawiszy tramwaje wjeżdżające od strony ulicy Grójeckiej mogą korzystać z zielonego światła tylko przez 6 sekund. W efekcie w centrum miasta tramwaj znacznie więcej czasu stoi na światłach i przystankach, niż gdzie (w stosunku ok. 7:3).

W Warszawie także, mimo deklaracji kolejnych polityków, istnieje niewielka, dająca się wymienić na palcach u rąk, liczba pasów dla wyłącznego ruchu autobusów. Są to utworzone już dawno, przed 2000 rokiem pasy na odcinkach ulic tam, gdzie występuje notoryczne zatłoczenie, które powoduje spóźnienia kursowych autobusów komunikacji publicznej. Już od dłuższego czasu postuluje się wprowadzenie pasów dla autobusów w najbardziej zatłoczonych miejscach np.: moście Śląsko-Dąbrowskim, ulicy Modlińskiej przy wjeździe na most Grota-Roweckiego, Świętokrzyskiej. Niestety nie przynosi to skutku. Również dużym problemem związanym z pasami dla autobusów, jest ich respektowanie przez kierowców, gdyż pasy autobusowe nie są oddzielane od reszty jezdni, tak jak w innych miastach europejskich, separatorami.

Poza brakiem nowych pasów autobusowych ostatnio zaobserwowano przypadki powrotu do niekorzystnych dla komunikacji publicznej regulacji sygnalizacji świetlnej w miejscach, gdzie istniało pewne uprzywilejowanie tych pojazdów. Na przykład na ulicy Wólczyńskiej na przejeździe tramwajowym zlikwidowano sygnalizację akomodacyjną, reagującą na nadjeżdżający tramwaj zmianą świateł na zielone dla tramwaju.

Zagadnieniem łączącym problemy pieszych i komunikacji publicznej, są niekorzystne zmiany lokalizacji przystanków transportu publicznego w wyniku remontów, czy modernizacji dróg lub reorganizacji ruchu.

Do jednego z takich niekorzystnych przesunięć doszło w Warszawie na Placu Zawiszy, który służył z tworzących się przed nim korków. Co prawda w wyniku reorganizacji ruchu stworzono korzystne warunki dla autobusów, wytyczając dla nich osobne pasy, jednak dokonano jednocześnie rozbicia dotychczas jednego dogodnie leżącego przy stacji kolejowej przystanku przystanku, na wiele przystanków. Przy czym nowe przystanki leżą w dużej odległości od siebie w zupełnie innych, mniej uczęszczanych przez pieszych częściach skrzyżowania. Nieznacznie zatem udało się rozładować korki przy placu Zawiszy, jednak pieszych zmuszono często do wielokrotnego dodatkowego przekraczania ulicy i straty czasu.

Pewnej niekorzystnej zmianie podlegają niestety czasem i rozkłady jazdy komunikacji publicznej w Warszawie. Może to być wydłużenie czasu jazdy linii autobusowej spowodowane dodaniem przystanku. Przy czym należy zaznaczyć, że utworzenie tego przystanku jest wynikiem często niekorzystnych w skali miasta zmian w zagospodarowaniu terenu, dokonanych np.: przez wielkie sieci handlowe. Warszawski Zarząd Transportu Miejskiego znany jest także z dokonywanych często zmian rozkładów jazdy, które nie zawsze poprzedzone są rzetelną analizą potoków pasażerów, w wyniku czego dochodzi do przeładowania pojazdów. Taka redukcja liczby autobusów miała miejsce w czerwcu 2004 roku i wywołała powszechne oburzenie pasażerów, szeroko komentowane w lokalnych mediach.

Wiele problemów specyficznych dla miast, które szczególnie widoczne są w tak dużej aglomeracji jak Warszawa, wynika z nieprawidłowych rozwiązań usankcjonowanych prawnie przez władze Państwa. Przede wszystkim zmiana tych prawnych uwarunkowań spowoduje lepsze postępowanie projektantów wobec niechronionych uczestników ruchu drogowego w skali lokalnej. Podobne rozumowanie ma zastosowanie do zaniechania komunikacji publicznej poza obszarami miejskimi. Tutaj także wiele działań będących w rękach władz ponadlokalnych, może zmienić sytuację lokalną na lepszą, zwłaszcza jeśli pełne zastosowanie będzie miała zasada subsydiarności kluczowa dla społeczeństwa obywatelskiego.

Komunikacja publiczna

Problemy ogólnokrajowe komunikacji publicznej dotyczą przede wszystkim ciągłej likwidacji kolejowych połączeń regionalnych, a w konsekwencji odcinania coraz większych miejscowości „od świata”. Obecnie kolej nie dociera do tak dużych miejscowości, jak Łomża, Walcz, Olecko, a do Zamościa kursuje tylko 1 para pociągów dziennie. Likwidacją połączeń kolejowych coraz bardziej zagrożone są także takie miasta, jak Ostrołęka, Płock, Stoczek Łukowski, Przysucha, Gostynin, Płońsk, Pionki. Mogą one już w 2005 roku nie posiadać komunikacji kolejowej, lub mieć tylko szczątkowe połączenia kolejowe, które nie będą wystarczały i zaspokajały potrzeb pasażerów, w wyniku czego odwrócą się oni od kolei, co doprowadzi do kolejnych zamknięć linii kolejowych.

Tymczasem doświadczenia krajów Europy z lokalnymi i regionalnymi liniami kolejowymi są zupełnie odmienne od obecnej praktyki Polskiej. Kolej regionalna przeżywa okres rozkwitu, często o bardzo spektakularnych rozmiarach, który wcale nie jest spowodowany znacznymi nakładami finansowymi przeznaczonymi na funkcjonowanie kolei. Przykład dla Polski leży niedaleko tuż za jej zachodnią granicą, na niemieckiej części wyspy Uznam. Prowadzone tam przez prężną firmę, UBB GmbH, wydzieloną z Deutsche Bahn, przedsiębiorstwo kolejowe, w krótkim czasie w wyniku reorganizacji rozkładów jazdy i niewielkich remontów infrastruktury zwiększyło liczbę pasażerów z 260 000 do 1 940 000. Warto dodać, że w niemieckiej części wyspy Uznam nie ma tak dużych miast,

jak polskie Świnoujście, a niektóre linie nie posiadają wręcz miast na swojej trasie⁵.

W Polsce natomiast kolej wycofuje się z takich linii kolejowych, których obsługę usiłuje przejąć komunikacja autobusowa. Słabo zastępuje ona jednak likwidowane połączenia kolejowe, ze względu na dłuższy czas jazdy, wyższy koszt biletu i większą zawodność, zwłaszcza zimą. Poza tym wiele tras autobusowych nie pokrywa się z kolejowymi, często nie oferując dogodnych połączeń pasażerom. Proces likwidacji lokalnych linii kolejowych jest tłumaczony niskim popytem, a w konsekwencji słabym pokryciem kosztów wpływami z biletów (często na poziomie poniżej 20%). Jednakże, jak pokazują analizy niezależnych ośrodków, np. Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei zarządzanie przewozami kolejowymi jest fatalne, w szczególności rozkłady jazdy są całkowicie niezgodne z potrzebami pasażerów. Bardzo często brakuje kursów dojazdowych do pracy na 7., czy 8. oraz powrotnych po 15. i 16., za to są kursy o 4., czy 22. w nocy. Często też występują kilkugodzinne przerwy między pociągami, po czym w ciągu godziny jadą 2-3 pociągi. Nic dziwnego, że koleją podróżuje coraz mniej osób, aż wreszcie łatwo jest uzasadnić całkowite zaprzestanie przewozów.

Za przykład można podać postępowanie władz województwa mazowieckiego i Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Planują one likwidację kilku regionalnych, peryferyjnych

⁵ Fularz Adam, *Paradoks na granicy, Kolej dziś i jutro*, październik – listopad 2003;

linii kolejowych, argumentując to bardzo niskim popytem i bardzo niskim pokryciem kosztów wpływami z biletów. Jak wykazał raport Centrum Zrównoważonego Transportu niskie potoki podróży są wynikiem absurdalnego rozkładu jazdy. Przykładowo na najbardziej zagrożonej linii Nasielsk - Sierpc, już od 1 czerwca 2004 wprowadzono kolejową komunikację autobusową. Przy czym w rozkładzie jazdy pierwszy pociąg do Sierpca od strony Nasielska przyjeżdżał o godzinie 11.56! Nie można było zatem wykorzystać pociągu do dojazdu do pracy, czy szkoły, nic więc dziwnego, że notował on niską frekwencję. Według prezesa spółki PKP PR, rozkład był właściwy, gdyż pociąg przyjeżdżający o 11.56 stanowił dojazd do Sierpca z Warszawy. Trudno jednak uznać, że ktokolwiek uda się w taką podróż z Warszawy do Sierpca, zważywszy, że musiałby wyjechać o 7.52 z Warszawy Centralnej, a więc podróż zajęłaby mu 4 godziny. W każdym razie nie będzie to podróżny masowy, dojeżdżający stale do pracy, który zapewniłby linii rentowność. Tym bardziej, że autobus na trasie Warszawa – Sierpc jedzie nieco powyżej 2 godzin. W połączeniach z Warszawą, pod które jest układany rozkład, linia ta nie jest więc zupełnie konkurencyjna. Tymczasem pociąg w lokalnych relacjach – np. z Sierpca do Raciąża, czy Płońsk jest w pewnym stopniu konkurencyjny do autobusu, tylko że niestety dla takich relacji rozkład pociągów jest absurdalny – w przeciwieństwie do autobusów, których kursuje kilkanaście par dziennie, w dogodnych porach.

Sytuacja taka wynika z braku kompetencji kadry zarządzającej w spółkach PKP, co z kolei jest efektem permanentnie złej kondycji finansowej firmy, a co za tym idzie procesu negatywnej selekcji zatrudnionych pracowników. Zachodzi także podejrzenie, że jest to element celowej polityki przewoźnika, który uznawszy pasażerskie przewozy regionalne za nierentowne, pragnie ograniczyć ten segment swojej działalności, nie bacząc na to że stanowi on większość jego pracy przewozowej, daje pracę większości zatrudnionych, a pasażerowie odcięci od kolei

lokalnych nie będą także korzystać z połączeń ekspresowych.

Z drugiej strony przewoźnik nie potrafi skutecznie ograniczać kosztów, co przejawia się w kolosalnym przeroście zatrudnienia w administracji, gdy w tym samym czasie występuje wiele wakatów na stanowiskach kasjerek, czy zawiadowców. Również ogromne koszty pochłaniają kursy niepotrzebnie zbyt długich i ciężkich pociągów. Według analizy IRiPK dobrze wykorzystany autobus szynowy, dzięki kilkukrotnie niższej masie od składu lokomotywowego, a co za tym idzie niższemu zużyciu paliwa, przynosi oszczędności na kosztach paliwa rzędu 2 mln zł rocznie, czyli jego zakup zwraca się po ok. dwóch latach. Cóż z tego, kiedy autobusy szynowe zarządzane w Wielkopolsce przez PKP Przewozy Regionalne przejeżdżają dziennie jedynie ok. 250 km, podczas gdy autobus zarządzany przez samorząd województwa lubuskiego przejeżdża dziennie ponad 500 km, a rozkłady autorstwa IRiPK przewidują 800 km.

Wspominając o społecznych skutkach dla pasażerów, warto przytoczyć wyniki badań na ten temat przeprowadzonych w Instytucie Gospodarki i Przestrzennego Gospodarowania PAN w 2001 roku⁶. Przede wszystkim likwidacja kolejowych linii lokalnych zmusiła wielu dotychczasowych pasażerów kolei do zakupu samochodu, gdyż w niektórych przypadkach tylko 60% leżących na trasie kolei miejscowości miało dogodne połączenie autobusowe. Oczywiście na samochód stać było tylko najzamożniejsze osoby i rodziny, a i w takich przypadkach, przy znacznym wysiłku dla budżetu domowego. Straty finansowe wynikały także, z braku możliwości dokonywania tańszych zakupów na dotychczasowej trasie linii kolejowej. Z tego powodu zresztą straciły także gospodarczo niewielkie ośrodki miejskie przy wyłączanych z ruchu liniach kolejowych, które przestały niejednokrotnie być lokalnymi centrami gospodarczymi, generując bezrobocie i biedę.

⁶ Taylor Zbigniew, Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych w Polsce i ich społeczne konsekwencje, *Przegląd Geograficzny* 2003, 75, 3, s. 351-383.

Niespójne i sprzeczne z prawem międzynarodowym akty prawne

Wiele z przytoczonych powyżej problemów wynika także z uwarunkowań prawnych, czy organizacyjnych narzuconych przez władze krajowe zarówno w sferze komunikacji publicznej, jak i ruchu drogowego.

Komunikacja publiczna

W zakresie komunikacji publicznej nie można zaniedbać takiego faktu, iż obowiązki z zakresie jej koordynacji (zarówno komunikacji kolejowej, jak i autobusowej) na szczeblu samorządowym zostały przekazane władzom jednostek administracji terytorialnej, bez należytego przesunięcia środków budżetowych. Na przykład w 1997 roku koordynacja regionalnych przewozów kolejowych na mocy ustawy o transporcie kolejowym stała się zadaniem własnym samorządu województwa finansowanym z dotacji państwowej. Jednak rok rocznie ustawowa dotacja do przewozów regionalnych w budżecie Państwa była zmniejszana, aż w końcu nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym z 2004 roku scedowała finansowanie przewozów regionalnych wyłącznie na samorządy. Tymczasem źródła finansowania samorządów praktycznie nie uległy zwiększeniu. W efekcie np.: samorządy chętne do ustawowo darmowego przejęcia lokalnej linii kolejowej, następnie nie znajdują pieniędzy w budżecie choćby na dzierżawę taboru, nie mówiąc już o jego zakupie. Innym przykładem, tym razem z zakresu komunikacji miejskiej, jest nałożony ustawowo na przewoźników komunikacji publicznej obowiązek zapewniania przejazdów ulgowych kombatanom i studentom. Prawodawca zmusza lokalnych organizatorów przewozów do dotowania tych przejazdów, samemu umywając ręce od finansowania tej działalności, choć jest jej sprawcą. Miasto stołeczne Warszawa postanowiło dochodzić w sądzie swoich praw z tym związanych, ale nie znajdując na razie uznania w oczach sędziów.

Ruch drogowy

Polskie prawo (m.in. Ustawa Prawo o ruchu drogowym, Rozporządzenie o znakach i sygnałach drogowych, Rozporządzenie o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego) sankcjonuje dyskryminację niechronionych uczestników ruchu i w wielu wypadkach wymusza rozwiązania sprzeczne z dobrą praktyką i wymogami bezpieczeństwa.

Podstawowy akt prawny w tej dziedzinie - Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym (PoRD) - jest sprzeczna z Konwencją Wiedeńską o Ruchu Drogowym z 1968 roku. Jest to efektem nieprzemyślanych zmian wprowadzonych nowelizacją PoRD z 2001 r. - usunięto np. artykuł 27 punkt 2, co w powiązaniu z art. 33 punkt 4 powoduje sprzeczność z art. 16 punkt 2 Konwencji (chodzi o ustępowanie pierwszeństwa przejazdu rowerzyście jadącemu na wprost drogą rowerową, podczas gdy kierowca skręca w prawo na skrzyżowaniu w ulice poprzeczną – na podstawie polskich przepisów, obecnie kierowca ma pierwszeństwo przed rowerzystą!). Naruszenie jednoznacznych zapisów Konwencji Wiedeńskiej nie tylko podważa wiarygodność Polski wobec innych sygnatariuszy i naraża ją na retorsje, ale przede wszystkim stanowi wyłom w podejściu do kluczowej kwestii bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w szczególnie kolizyjnych obszarach, jakim są skrzyżowania. Filozofia obecnych przepisów stoi w sprzeczności z dobrą praktyką: zachęca kierowców do niebezpiecznych zachowań, i jest przyczyną rosnącej liczby wypadków, także śmiertelnych, z udziałem rowerzystów.

W rozporządzeniu o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne występują spore luki, brakuje np. określenia minimalnej szerokości dla dwukierunkowych ciągów pieszo-rowerowych (par. 47), minimalnych promieni luków czy warunków widoczności na drodze dla

rowerów. Dopuszcza się stosowanie nawierzchni z kostki betonowej stawiającej ogromne opory toczenia oraz nie pozwala się lokalizować progów zwalniających bliżej, niż 40 m od skrzyżowania. To drugie rozwiązanie w szczególności uniemożliwia bezpieczne prowadzenie dróg rowerowych i przejść dla pieszych po tzw.: podwyższonych skrzyżowaniach. Przymusowe jest lokalizowanie przejazdów rowerowych między tarczą skrzyżowania a przejściem dla pieszych, co często wymusza niepotrzebne kolizje i konflikty z ruchem pieszym utrudniające budowę dróg rowerowych⁷.

Wiele regulacji jest niespójnych i niejasnych - w rezultacie rozwiązania wdrażane w jednych miastach bez problemów, w innych blokowane są przez zarządy dróg jako

sprzeczne z obowiązującym prawem (np.: kontrapasy dla rowerów czy podniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe). Dochodzi do sytuacji absurdalnych - - jednokierunkowy ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,40 m jest uznawany za sprzeczny z prawem, ale niemal o połowę węższy (1,40 m) ciąg dwukierunkowy nie budzi zastrzeżeń organów uzgadniających.

Również regulacje dotyczące obowiązkowego wyposażenia rowerów są niezyciowe, nie uwzględniają wielu dostępnych na rynku i coraz częściej stosowanych rozwiązań (np. przednie oświetlenie diodowe czy dziecięce przyczepki rowerowe). Natomiast często słychać głosy nakłaniające do nałożenia na rowerzystów obowiązku stosowania kasków ochronnych, pomimo iż takiego obowiązku nie ma w żadnym z innych krajów europejskich.

⁷ Hyla Marcin, Ścieżki Rowerowe. *Dobra praktyka na przykładzie Krakowa*, WOST, 31.05.2004;

**CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
oraz
SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH
są projektami
STOWARZYSZENIA ZIELONE MAZOWSZE**

**Wszelkie pytania dotyczące raportu należy kierować na adres:
SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH
CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa
tel./fax.: (22) 6217777
e-mail: zielone.mazowsze@neostrada.pl**



Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych działa przy wsparciu
Fundacji im. Stefana Batorego

Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy
finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do
Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym
razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

