



Kraków, 7 lipca 2010 r.

INTERPELACJA

W sprawie możliwości wprowadzenia ruchu rowerowego „pod prąd” w ulicach jednokierunkowych.

Szanowny Panie Prezydencie

Uprzejmie dziękuję za odpowiedź na moją poprzednią interpelację dotyczącą dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd” w ulicach jednokierunkowych. Pozwalam sobie jednak zauważyć, że w świetle wprowadzanych w ostatnich dniach w innych miastach Polski zmian w organizacji ruchu jest ona w mojej opinii niewystarczająco wyczerpująca.

Kilka dni temu W Gdańsku wprowadzono w historycznym centrum miasta ruch rowerowy „pod prąd” w ulicach jednokierunkowych bez wyznaczania kontrapasów. Podobne rozwiązania przygotowuje kilka kolejnych miast. Legalność wdrażanych rozwiązań nie została przez nikogo podważona. Co więcej, proponowane rozwiązania popierane są przez pracowników naukowych Katedry Systemów Komunikacyjnych Instytutu Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej, a pozytywną opinię dla idei wprowadzenia ruchu dwukierunkowego rowerowego na odcinkach o ruchu jednokierunkowym dla pojazdów samochodowych opracował także dr inż. arch. Wojciech Wicher, adiunkt w Instytucie Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej (MMKrakow.pl, <http://www.mmkrakow.pl/9679/2010/7/6/srodowisko-akademickie-popiera-jazde-rowerem-pod-prad?category=news>)

Dlatego też proponuję, by Miasto Kraków przedstawiło listę ulic jednokierunkowych w Krakowie spełniającą przyjęte przez ich zarządcę parametry (szerokość, dopuszczalną prędkość itp.) umożliwiające dopuszczenie na nich jazdy rowerem „pod prąd” – zarówno z zastosowaniem kontrapasów, jak i bez nich. Szczególnie wnikliwie należałoby przeanalizować możliwość wprowadzenia jazdy rowerem „pod prąd” bez wyznaczania kontrapasa na obszarach oznakowanych jako strefa zamieszkania. W strefie zamieszkania pojazdy samochodowe nie mogą bowiem poruszać

się z prędkością większą niż 20km/h oraz muszą zachowywać szczególną ostrożność, ponieważ piesi na drodze mają pierwszeństwo, Proponuję także rozważyć wprowadzenie w niektórych miejscach rozwiązań mieszanych: kontrapas na długości 15 metrów od skrzyżowania (gdzie i tak nie można parkować, a więc nie zmniejszy się ilość miejsc postojowych), a potem jazda rowerem „pod prąd” bez kontrapasa, W ten sposób wyeliminowany zostałby problem niebezpiecznych skrzyżowań,,

Proponuję ponadto, by powyższe listy ulic przedstawione zostały np. podczas posiedzenia Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych i bezpieczeństwa niechronionych (rowerzysty, pieszy, dziecko, niepełnosprawny) uczestników ruchu drogowego przedstawicielom środowiska krakowskich rowerzystów, którzy mieliby możliwość wskazania, na których odcinkach ich zdaniem wprowadzenie powyższych rozwiązań jest najbardziej oczekiwane.

Kończąc, jeszcze raz zachęcam Pana Prezydenta do przeanalizowania stanu prawnego w przedmiotowym zakresie oraz do zapoznania się z załączonym do mojej poprzedniej interpelacji opracowaniem *[wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych]*, a także z dotyczącymi jazdy rowerem zmianami wprowadzanymi w organizacji ruchu w ostatnim okresie w innych miastach.

