



Polski Klub Ekologiczny Zarząd Główny

ul. Sławkowska 26A
31-014 Kraków
tel./faks /012/ 423 20 47
biuro@zgpk.e-most.org.pl
www.pke-zg.org.pl

L.dz. 1/2008

Kraków, 3 stycznia 2008 r.

Szanowny Pan
Minister Cezary Grabarczyk
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
fax 022 830-02-61

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z opublikowaniem na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego prowadzący projekt „Miasta dla rowerów” wraz ze współpracującymi w ramach tego projektu organizacjami społecznymi przedstawia następujące stanowisko:

Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu do projektowanego Rozporządzenia punktu 4.2.2. o treści:

„Oprócz sygnałów ogólnych oraz kierunkowych, na skrzyżowaniu stosuje się sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w postaci sygnału czerwonego ogólnego i zielonej strzałki skierowanej w lewo lub w prawo nadawany przez sygnalizator S-2 (rys. 4.2.9). Sygnał ten zezwala na ruch w najbliższą drogę na skrzyżowaniu w kierunku wskazanym strzałką, po zatrzymaniu się przed sygnalizatorem. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką może być nadawany jednokrotnie lub wielokrotnie podczas nadawania sygnału czerwonego, przy czym nie dopuszcza się nadawania go w trakcie nadawania sygnału żółtego”.

Ten zapis oznacza naszym zdaniem dyskryminację słabszych, niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) i jest kolejnym krokiem ku pogorszeniu ich bezpieczeństwa na drogach.

Polish Ecological Club — National Board
Member of: Friends of the Earth International (FOEI),
Friends of the Earth Europe (FOEE)
Coalition Clean Baltic (CCB)

Uzasadnienie projektu, przedstawione na stronach internetowych Ministerstwa Transportu mówi wprost: „Z uwagi na brak badań w kierunku negatywnego wpływu stosowania sygnalizatora typu S-2 na bezpieczeństwo pieszych i analogie z innymi strumieniami kolizyjnymi (sygnał S-1 zielony dla pojazdów i sygnał S-5 zielony dla pieszych na wlocie poprzecznym) zasadnym jest odstąpienie od tego sztywnego zapisu”.

W naszej opinii brak badań wpływu na pieszych jest wadą projektu i uzasadnia działanie przeciwne do zaproponowanego przez Ministerstwo. Co więcej, uzasadnienie projektu zupełnie pomija wpływ stosowania zielonej strzałki na rosnący, zwłaszcza w miastach, ruch rowerowy.

Pragniemy zwrócić uwagę Ministerstwa na dwie nieuwzględnione w uzasadnieniu kwestie, które naszym zdaniem należy wziąć pod uwagę przy nowelizacji rozporządzenia.

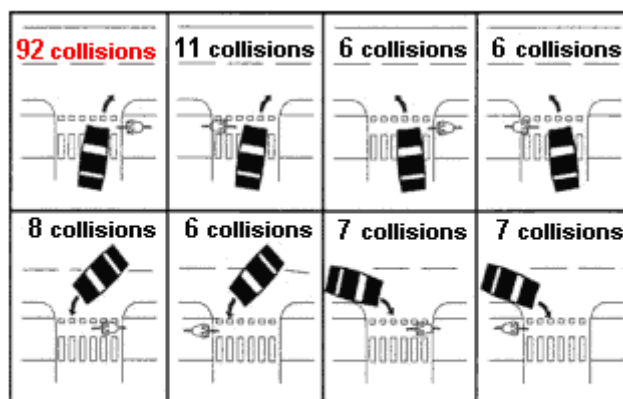
Po pierwsze, uważna obserwacja dowolnego skrzyżowania wyposażonego w „zieloną strzałkę” szybko daje dowody, że obowiązek zatrzymania pojazdu przed zieloną strzałką jest fikcją. Zdecydowana większość pojazdów samochodowych zatrzymuje się przed nią tylko wtedy, kiedy poprzedzające pojazdy ustępują pierwszeństwa samochodom na kierunku poprzecznym, blokując zarazem przejście dla pieszych i ewentualny przejazd rowerowy.

Po drugie, analiza wypadków z udziałem rowerzystów w Warszawie pokazuje, że aż 28 proc. zdarzeń z ich udziałem ma miejsce na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją. Tymczasem tylko 7 proc. jest spowodowane wjazdem na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Jest to silna przesłanka do twierdzenia, że przyczyną wielu wypadków na skrzyżowaniach z sygnalizacją była niepoprawnie interpretowana przez kierujących zielona strzałka (źródło: *Raport o bezpieczeństwie ruchu rowerowego w Warszawie 2004-2006*, Zielone Mazowsze, Warszawa 2007, opracowany na podstawie wyciągu z systemu ewidencji wypadków drogowych udostępnionego przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i obejmującego zdarzenia drogowe - wypadki i kolizje - z udziałem rowerzystów z okresu od 1 stycznia 2004 do 31 grudnia 2006).

Przesłankę tę wspierają liczne obserwacje użytkowników rowerów, którzy często wjeżdżając na przejazd rowerowy przy zielonym świetle w sygnalizatorze S-6 spotykają się z wymuszaniem pierwszeństwa przez samochody korzystające z „zielonej strzałki”. Często dochodzi również do sytuacji, kiedy kierujący samochodem korzysta z sygnalizatora S-2 bez dostatecznej widoczności (np. jeśli na sąsiednim pasie ruchu stoi samochód ciężarowy lub autobus) lub w nocy, kiedy obowiązkowe oświetlenie szybko zbliżających się rowerów jest słabo widoczne na tle „szumów tła” (latarnie, wystawy sklepowe, reflektory innych pojazdów).

Pragniemy też zwrócić uwagę na badania fińskie, które – choć dotyczą skrzyżowań bez sygnalizacji - to jednak ze względu na to, że „zielona strzałka” w istocie zmienia skrzyżowania z sygnalizacją na skrzyżowania zwykłe mogą i powinny być punktem odniesienia w dyskusji o sygnalizatorze S-2. Najwięcej kolizji z rowerzystami na przejeździe rowerowym dwukierunkowym (92 przypadki) odnotowano przy prawoskręcie pojazdu samochodowego z rowerzystą zbliżającym się z prawej strony

pojazdu. Wynika to stąd, że kierujący pojazdem koncentruje swoją uwagę na pojazdach samochodowych zbliżających się z lewej strony.



Accidents at two-way bike lane junctions; On the left corner is the typical collision: driver turning to the right looks only to the left for vehicles and does not observe cyclists coming from the right

Druga w kolejności niebezpieczna sytuacja znowu dotyczy prawoskrętu samochodu w pozycji analogicznej do prawoskrętu na „zielonej strzałce”. (Źródło: Summala H., Pasanen E., Räsänen M. & Sievänen J.: Bicycle accidents and driver’s visual search at left and right turns. Accident Analysis and Prevention, Vol 28/2 1996).

Ze względu na rosnący, zwłaszcza w dużych miastach, ruch rowerowy i coraz częściej spotykane drogi i przejazdy rowerowe należy odstąpić od projektu utrzymania sygnalizatora S-2 („zielonej strzałki”) w polskich przepisach. Zwracamy również uwagę, że dobra praktyka inżynierii ruchu drogowego w innych krajach, zwłaszcza tych o najwyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie obejmuje „zielonej strzałki” lub dopuszcza ją w bardzo ograniczonym zakresie, przy nieporównywalnie wyższej niż w Polsce kulturze ruchu drogowego i przepisach ogólnych, które znacznie lepiej chronią słabszych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) niż przepisy polskie.

Jednocześnie zwracamy uwagę Pana Ministra, że nowelizowane rozporządzenie zawiera bardzo dużo zapisów dyskryminujących ruch rowerowy i promuje szereg wadliwych i skompromitowanych rozwiązań. Zarazem pomija niemal wszystkie rozwiązania stosowane w innych krajach i znane jako Najlepsza Praktyka w dziedzinie ruchu rowerowego. Oczekujemy, że także te pozostałe przepisy zostaną wkrótce zmienione. Deklarujemy chęć współpracy w tej mierze.

Z wyrazami szacunku,

Marcin Hyła,
Koordynator projektu „Miasta dla rowerów”
Polski Klub Ekologiczny

Do wiadomości:

Pan Łukasz Gibała
Poseł na Sejm RP
ul. św. Gertrudy 26-29
31-048 Kraków
tel. 012 422 61 49

Pani Ewa Wolak
Poseł na Sejm RP
ul. Oławska 2 - IV piętro
50-123 Wrocław
tel. 071/344 55 84
tel./fax: 071/344 55 84