

30 sierpnia „Rzeczpospolita” zamieściła informację dotyczącą dość kontrowersyjnych przedsięwzięć, skierowanych przeciwko rowerzystom. Ograniczanie prędkości rowerzystów do 10 km/h – troska o bezpieczeństwo czy wpływy do budżetu.

Po polskich drogach jeździ ponad 10 mln rowerzystów. Są coraz surowiej karani. Ostatnio częściej płacą m.in. za rozmawianie przez komórkę – 200 zł mandatu – i za niewłaściwe przewożenie dzieci – 50 zł. Niebawem mogą się posypać kary za zbyt szybką jazdę. Władze jednego z nadmorskich miast ustawiły na drodze rowerowej znaki z ograniczeniem prędkości do 10 km/h. W sądzie czekają już pierwsze mandaty z fotoradarów. W Sopocie na drodze dla rowerów stanęły znaki z ograniczeniami prędkości do 10 km/h. Są też pierwsze mandaty z fotoradarów, sprawy czekają w sądzie. Te wszystkie sankcje mają służyć bezpieczeństwu. Ale czy tylko?

Według Roberta Sadowskiego z Centrum im. Adama Smitha – *Chodzi o to, aby zarobić. Skoro coraz więcej płacą kierowcy, przyszedł czas i na rowerzystów*. I nie sposób nie zgodzić się z nim, skoro budżety wielu samorządów dociskane przez politykę fiskalną rządu trzeszczą w szwach, więc nastąpiło usilne poszukiwanie dodatkowych środków. Ale mam wrażenie, że akurat rowerzystom nie warto sięgać do kieszeni.

Rowerzyści uważają takie obostrzenia za absurdalne. Wskazują, że aby płynnie się poruszać i utrzymać równowagę, trzeba jechać 12 km/h. – Lepiej budować ścieżki rowerowe tam, gdzie drastyczne ograniczenia nie będą potrzebne – mówi Michał Włoch, prezes Stowarzyszenia Rowerowa Gdynia. Choć rowerzystów zgodnie z kodeksem drogowym obowiązują takie same przepisy o prędkości jak kierowców, to Włoch nie ma wątpliwości, że nie powinni jeździć 40–50 km/h. 200 zł wynosi dla rowerzysty mandat za rozmowę przez komórkę

Co na to policja? – Rowerzyści mają od niedawna więcej praw, ale to oznacza również obowiązki – mówi „Rz” Mariusz Wasiak z Komendy Głównej Policji. I choć ograniczenie do 10 km/h uważa za przesadę, to podkreśla, że szybsza jazda jak najbardziej podpada pod kodeks drogowy.

Przy ustalaniu prędkości rowerzysty pojawia się problem – nie ma przecież obowiązku posiadania prędkościomierza. Cyklista nie wie więc, jak szybko jedzie. Można więc go karać czy nie?

– Widzę tu pewną niekonsekwencję. Jeśli tworzymy ograniczenia, to kierujący powinien mieć możliwość weryfikacji prędkości – twierdzi Adam Jasiński z KGP. Innego zdania jest prof. Ryszard Stefański, ekspert od ruchu drogowego. – Czy jeśli w aucie zepsuje się prędkościomierz, to kierowca może jechać 200 km/h? Sprawdziłem – jeżeli policjant ustali, że samochód ma zepsuty licznik prędkości to zatrzymuje kierowcy dowód rejestracyjny. A co zabrać rowerzyście?

Podobno ostrzejsza polityka wobec rowerzystów wynika z tego, że jest ich coraz więcej i powodują masę wypadków (w 2011 r. o 16 proc. więcej niż rok wcześniej). Głównie jeżdżą po alkoholu i nie przestrzegają zasad pierwszeństwa. I to jest nieprawda.

Komentarz DWW:

Nie zamierzam ukrywać, że jestem zapalonym rowerzystą, przejeżdżającym setki kilometrów. Mimo to postaram się zachować obiektywizm, choć niektóre argumenty w przytoczonej informacji są, delikatnie mówiąc, kuriozalne. Według „Rzeczpospolitej” rowerzyści „Głównie jeżdżą po alkoholu i nie przestrzegają zasad pierwszeństwa. Dotarłem do raportu „Zdarzenie drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011”, profesjonalnie przygotowanego przez Główną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Okazuje się, że „Zaledwie co czternasty rowerzysta uczestniczący w zdarzeniu drogowym znajdował się pod wpływem alkoholu. Co więcej, do części tych zdarzeń doszło bez winy rowerzysty; odsetek zdarzeń

Przyszła kryśka na Matyska, czyli...huzia na rowerzystów

Kategoria: Felietony

Opublikowano: niedziela, 02, wrzesień 2012 00:00

Tadeusz Narkun

Odłony: 2018

z udziałem rowerzystów, w których sprawcą był rowerzysta pod wpływem alkoholu lub innego środka wynosi ok. 5%.” Jak więc można było napisać, że rowerzyści „głównie jeżdżą po alkoholu”? Podobnie jeżeli chodzi o nieudzielenie pierwszeństwa, gdzie w latach 2009-2011 zanotowano 5957 wypadków z winy rowerzystów, ale 7710 wypadków to wina nieudzielenia pierwszeństwa przez kierowców. Dla zainteresowanych większą liczbą szczegółów załączam pod tekstem informacji cały raport GDDKiA, gdyż jest on przydatny dla samorządów, chcących poważnie zająć się problemami ruchu na drogach, w tym także ruchu rowerowego i budowy ścieżek rowerowych.

Do łez rozbawiło mnie ustawianie znaków ograniczenia do prędkości do 10 km/h. Podobno dla bezpieczeństwa, choć ja w pełni zgadzam się z Robertem Gwiazdowskim, który widzi w tym dążenie miasta do zarobku, także na rowerzystach. W tej sytuacji wcale bym się nie zdziwił, gdyby zarządzono obowiązkowe posiadanie rowerowych liczników prędkości, wzorem prędkościomierza samochodowego. Podniosłoby to znacznie dochody branży rowerowych gadżetów, a poprzez system podatkowy – pośrednio także i budżetu.

Władzom wszystkich miast, zamierzających iść podobną drogą, pragnę podpowiedzieć kolejny pomysł na zwiększenie budżetów. Otóż przyjmuje się, że przeciętny pieszy poruszający się w przeciętnym tempie przebywa 4 km. Należy więc umieścić znaki ograniczenia prędkości do 4 km/h na wszystkich chodnikach, alejkach spacerowych, parkowych i wszystkich miejscach, gdzie poruszają się piesi. Następnie już tylko wystarczy zaopatrzyć każdego mieszkańca mały naręczny licznik prędkości z nadajnikiem, którego sygnały będzie odbierać Miejska Centrala Kontroli Ruchu Pieszego i naliczać mandaty osobom, które przekroczą prędkość 4 km/h. W ten sposób kasa miejska dostanie znaczący zastrzyk finansowy.

Wierzę jednak, że – jak dotychczas w olbrzymiej większości przypadków - zwycięży zdrowy rozsądek, odpowiedzialnych władz samorządowych.

Lubię jeździć na rowerze.

Tadeusz Narkun