

Przepisy ruchu drogowego a oznakowanie
ścieżek oraz ciągów pieszo-rowerowych
w Raciborzu.

R A P O R T

Propozycje zmian

Opracował: Robert Myśliwy



Spis treści:

1. Znaki drogowe.
2. Park Zamkowy.
3. Ulica Brzozowa. Stajnie huzarskie.
4. Wał przeciwpowodziowy.
5. Ulica Rudzka. Most markowicki.
6. Ulica Nad Koleją. Most kolejowy.
7. Ulica Rybnicka od mostu do Piaskowej.
8. Płonia. Wał przeciwpowodziowy od Sudeckiej.
9. Śluza wodna przy Rafako.
10. Rafako S.A. Ulica Łąkowa.
11. Ruch lewostronny w Raciborzu.
12. Ulica Łąkowa. Przejazd kolejowy.
13. Ulica Tadeusza Kościuszki.
14. Ulica Josepha von Eichendorffa.
15. Ulica Jana Matejki. City Center.
16. Ulica Karola Miarki.
17. Ulica Odrzańska.
18. Ulica Bosacka. Most zamkowy.
19. Ulica Opawska od Pl. Konstytucji do Bogumińskiej.
20. Ulica Brzeska.
21. Ulica Rybnicka od ronda Auchan do Brzeskiej.
22. Ulica Sudecka.
23. Ulica Piaskowa od Rybnickiej do 1 Maja.

1. Znaki drogowe

A. Pionowe:



D-6.



D-6a.



D-6b.



A-16.



A-24.



B-1.



B-41



C-13.



C-13a.



C-16.



C-16a.



C-13/16.



C-13a/16a.



C-16/13.



C-16a/13a.



C-16-13.



C-16a-13a.



C-13-16.



C-13a-16a.



T-22.

Nie dotyczy

B. Poziome:



P-10.



P-11.



P-23.

2. Park Zamkowy.



Znak łączony C-16/13 dzielony pionowo ustawiony wzdłuż ogrodzenia OSiR przy skrzyżowaniu ścieżki rowerowej z alejką prowadzącą do Pomnika Powstańców Śląskich, w kierunku stajni huzarskich, informuje, że ścieżka rowerowa jest po prawej stronie drogi, a ruch pieszych odbywa się jej lewą stroną. Na zdjęciu wyraźnie widać, że jest zupełnie odwrotnie. Ścieżka rowerowa oznaczona znakami poziomymi typu P-23 biegnie po lewej stronie alei, a części dla pieszych znajduje się po prawej stronie chodnika. Dodatkowo ciąg pieszy i rowerowy oddzielone są dwoma kolorami kostki brukowej: czerwoną i szarą. Czerwona część poprzez oznakowanie poziome P-23 oraz wyraźnie wytyczoną oś ścieżki wyznacza dodatkowo kierunek poruszania się po niej rowerów jednośladowych.

Propozycja zmian:

Znak C-16/13 powinien być zastąpiony znakiem drogowym C-13/16 dzielonym pionowo, a więc lustrzanym odbiciem oznakowania obecnie stojącego w tym miejscu, co oznaczałoby, że rowery jednośladowe będą poruszały się po lewej stronie chodnika w obu kierunkach a piesi będą mogli korzystać wyłącznie z prawej jego strony, także w obu kierunkach. Dziś oznakowanie pionowe stoi w sprzeczności z oznakowaniem poziomym zlokalizowanym w tym miejscu.



Znak łączony C-16-13 (fotografia po lewej stronie) przedzielony poziomo, usytuowany w kierunku widocznych z tyłu stajni huzarskich, oznacza, że zarówno piesi jak i rowerzyści poruszają się na tym odcinku całą szerokością chodnika, przy czym rowerzysta ustępuje pierwszeństwa pieszemu. Zdjęcie przedstawia końcowy fragment ciągu pieszo-rowerowego w Parku Zamkowym i zmianę oznakowania pionowego. Na fotografii po prawej stronie widzimy jak kilkanaście metrów dalej ścieżka rowerowa ucieka w lewą stronę, stając się „drogą tylko dla rowerów”, o czym informuje nas ustawiony w tym miejscu znak C-13; tymczasem ciąg pieszo rowerowy biegnie prosto wzdłuż ogrodzenia OSiR, dochodząc do nieutwardzonej drogi przy stajniach huzarskich i wale przeciwpowodziowym. Ten fragment ciągu pieszo-rowerowego jest także nieutwardzony, co oznacza, że w porze deszczowej powstają tu spore kałuże, a podłoże robi się błotniste. Znacznie łatwiej byłoby przebyć ten fragment rowerzyście niż pieszemu, którym może być zarówno samotny spacerowicz, jak i rodzic z wózkiem lub małymi dziećmi, czy osoba niepełnosprawna. Tymczasem rowerzyści mogą poruszać się w tym miejscu zarówno wybrukowaną czerwoną ścieżką rowerową przeznaczoną wyłącznie dla nich, jak i fatalnym jakościowo fragmentem ciągu spacerowo-rowerowego, który dla pieszego staje się jedyną legalną możliwością dotarcia do wału przeciwpowodziowego oraz ulicy Brzozowej.

Propozycja zmian:

Znak C-13 (Nadużywany w Raciborzu, upośledzając – tak jak w tym przypadku – pieszych względem rowerzystów) należałoby zastąpić oznakowaniem typu C-16-13 dzielonym poziomo z konturem pieszego w górnej jego części i rowerem w dolnej (Istnieje także rzadsza - odwrotna wersja tego oznakowania pionowego z rowerem na górze, a pieszym na dole, co skutkuje sytuacją, w której zarówno rowerzyści jak i piesi mogą poruszać się w obu kierunkach całą szerokością chodnika, ale tym razem pieszy powinien ustąpić pierwszeństwa rowerzyście. W Raciborzu poziomej wersji znaku C-13-16 – bo o nim mowa - nie spotyka się).

3. Ulica Brzozowa. Stajnie huzarskie.



Na zdjęciu po lewej stronie widzimy skrzyżowanie ulicy Brzozowej (mały wyasfaltowany fragment) z czerwoną drogą dla rowerów biegnącą od strony Parku Zamkowego. Po lewej stronie na fotografii odwrócony znak C-13. Po prawej stronie tego samego zdjęcia mały pionowy znak R-1 informujący o szlaku (nie ścieżce) rowerowym. Po drugiej stronie skrzyżowania, także z prawej strony widoczny znak B-1 zakazujący ruchu w obu kierunkach – pod nim T-22 – „Nie dotyczy rowerów”. Dalej usytuowana biała, prostokątna tablica informacyjna z poglądową mapą tras rowerowych i legendą. Widoczne białoczerwone słupki.

Na tym skrzyżowaniu nie jest wiadomym, kto ma pierwszeństwo przejazdu. Przy ulicy Brzozowej nie ustawiono żadnego oznakowania pionowego ani poziomego typu D-6a, D-6b czy A-24. Na ścieżce rowerowej nie ustawiono znaku C-13a odwołującego drogę dla rowerów (C-13). Na jezdni nie wymalowano przejazdu rowerowego typu P-11, dającego rowerzystom możliwość przekroczenia skrzyżowania z pierwszeństwem przejazdu. Biały, okrągły znak z czerwoną obwódką typu B-1 zakazuje poruszania się w obu kierunkach i dotyczy wyłącznie ruchu pojazdów kołowych, lecz nie zakazuje ruchu pieszym. W tym miejscu zatem na wale nie zaczyna się wcale ścieżka rowerowa, ale chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów jednośladowych (dzięki białej tabliczce typu T-22). Oznacza to, że pieszy ma tu pierwszeństwo przed rowerzystą i może się poruszać całą szerokością chodnika. Rowerzyści natomiast powinni jeździć prawą stroną, co wynika z ogólnych przepisów prawa drogowego. Oczywiście bezpieczniej jest poruszać się samotnym biegaczom lub osobom uprawiającym nordic walking po lewej stronie ścieżki, analogicznie do kierunku poruszania się pieszych po jezdni nieposiadającej chodnika, a więc poboczem z lewej strony krawędzi drogi. Taki

kierunek ruchu pieszych stwarza – co oczywiste - mniej sytuacji kolizyjnych, tym bardziej, że biegacze często zakładają słuchawki do uszu, a rowery (szczególnie górskie) nierzadko pozbawione są – skądinąd obowiązkowej - sygnalizacji dźwiękowej. Wielu rowerzystów jest przekonanych, że na wale mamy do czynienia z typową ścieżką rowerową i że piesi mają na nią zakaz wstępu. Nic bardziej mylnego. Gdyby usytuowany tu znak B-1 zakazywał - poza kołowym - także ruchu pieszych, co jest właściwością oznakowania B-41, to paradoksalnie główny deptak w mieście – ulica Długa – między godziną 17.00 a 9.00 rano musiałaby stawać się „drogą tylko dla rowerów”, co oczywiście byłoby absurdalne.



Propozycje zmian:

*Na ulicy Brzozowej, po obu stronach skrzyżowania, należałoby ustawić znak A-24, a potem D-6b (pod warunkiem, że wcześniej znak C-13 na ścieżce rowerowej zastąpimy znakiem C-16-13 dzielonym poziomo). Na jezdni należy wymalować znaki P-10 i P-11. Następnie znak B-1 powinno się zastąpić znakiem C-16-13 lub C-13-16 poziomo dzielonym (W zależności, czy chcemy by na wale pierwszeństwo miały rowery czy piesi. **Ze względu na parametry chodnika (ścieżki), pierwszeństwo powinni mieć tu wolniejsi, a więc piesi, co zagwarantuje łączony znak C-16-13 dzielony poziomo).***

4. Wał przeciwpowodziowy.



Nie ma wprawdzie na skrzyżowaniu drogi gruntowej nieutwardzonej z drogą utwardzoną nakazu powtarzania znaków pionowych, ale w tym przypadku, wszędzie tam, gdzie na ścieżce istnieje możliwość włączenia się do ruchu rowerzystów lub pieszych i gdzie mamy do czynienia ze służą, dla bezpieczeństwa warto powtórzyć oznakowanie – ze względów ekonomicznych przynajmniej poziome (ma ono jednak jedną wadę – opad śniegu nie wyklucza korzystania ze ścieżki, a znaki poziome mogą być wtedy niewidoczne). Brak oznakowania na służach i drogach przecinających ścieżkę po wale to standard na całej jej długości od Parku Zamkowego po służę Rafako.



Propozycje zmian: Obowiązkowo należałoby powtórzyć oznakowanie na Płoni przy wyasfaltowanej ulicy Leśnej dochodzącej do ścieżki na wale przeciwpowodziowym.

5. Ulica Rudzka. Most markowicki.



Gdy w Parku Zamkowym przy ulicy Brzozowej wjeżdżamy na wał przeciwpowodziowy, wita nas znak B-1 z tabliczką T-22, a więc

dostajemy informację, że będziemy poruszać się chodnikiem, na którym dopuszczony jest ruch rowerów jednośladowych, a zakazany jest w obie strony ruch wszelkich innych pojazdów kołowych. Po drodze to samo oznakowanie mijamy przy zjeździe do „Acapulco”. Tymczasem dojeżdżając do mostu markowickiego z zaskoczeniem spostrzegamy znak C-13a informujący nas, że dotąd poruszaliśmy się drogą tylko dla rowerów, która właśnie się skończyła. Znak C-13a w żaden sposób jednak nie odwołuje oznakowania B-1 ani dopuszczenia wynikającego z T-22.



Gdy z ulicy Rudzkiej wjeżdżamy na wał, czy to w kierunku zwirowni, czy mostu kolejowego, widzimy w kolejności znak C-13 „droga dla rowerów”, a kilka metrów za nim oznakowanie typu B-1 z T-22 o zakazie ruchu w obu kierunkach, z dopuszczeniem ruchu rowerów jednośladowych. Znak C-13 zakazuje na tym odcinku poruszania się pieszym, a B-1 wręcz przeciwnie (patrz. fotografia z ul. Długiej). Oczywiście znak B-1 jest ostatnim mijanym przez wkraczających na ten szlak, więc obecność pieszych jest tu dozwolona, ale sąsiedztwo znaków C-13 i B-1 to chyba jednak pomyłka. Znak C-13 w tym miejscu nie może także dotyczyć drogi gruntowej poniżej wału biegnącej wzdłuż niego, bo to droga dojazdowa do pobliskich pól.

Propozycje zmian:

*Na całym odcinku ścieżki przy śluzach należy powtórzyć oznakowanie – przynajmniej poziome. Zarówno na wlocie przy ul. Brzozowej, jak i na moście markowickim po obu stronach ulicy Rudzkiej powinien stanąć niebieski znak łączony typu C-16-13 - poziomo dzielony - zastępujący oznakowanie typu C-13 i B1/T-22. Powyższa propozycja uwzględnia parametry drogi o szerokości ok. 2 m, na której powinno dopuścić się ruch pieszych i rowerzystów, przy czym ci ostatni powinni ustępować pierwszeństwa pieszym. **Docelowo należy wykonać przejazd pod mostem, co znacznie poprawiłoby bezpieczeństwo w tym miejscu.***

6. Ulica Nad Koleją. Most kolejowy.



Na trzech fotografiach powyżej widać brak jakiegokolwiek oznakowania w tym miejscu. Nie ma ani znaku C-13a o końcu drogi dla rowerów, ani powtórzonego oznakowania typu B-1. Pod mostem na zdjęciu po prawej, widzimy jedynie słupek z tabliczką T-22. Na ulicy Nad Koleją także nie ustawiono żadnego oznakowania pionowego czy poziomego informującego o ścieżce. Wiele do życzenia pozostawia jakość wykonania nawierzchni przejazdu pod mostem. W porze deszczowej komfort poruszania się po tym odcinku nie należy do najwyższych. Dodatkowo ten fragment drogi jest siłą rzeczy rozjeżdżany i zanieczyszczany przez pojazdy rolnicze obsługujące zasiewy w międzywalu.

Propozycje zmian:

W przypadku uwzględnienia wyżej opisanych propozycji dotyczących ul. Brzozowej oraz ul. Rudzkiej, konsekwentnie należy w tym miejscu postawić znak rozpoczynający i kończący ciąg pieszo-rowerowy, a więc oznakowanie typu C-16-13 oraz C-16a-13. Propozycja odwołania znaku C-16-13 znakiem C-16a-13a wynika z powziętej w Urzędzie Miasta informacji, iż przejazd pod mostem kolejowym, nie jest częścią trasy rowerowej, a jedynie częściowo utwardzonym fragmentem drogi gruntowej. Należałoby także pomyśleć o poprawie w przyszłości jakości dojazdu do ścieżki rowerowej od ul. Nad Koleją.

7. Ulica Rybnicka od mostu do Piaskowej.



W tym miejscu (foto. Z lewej) znak typu C-13a jest nieuzasadniony, bowiem nie jest prawdą, że przy moście kończy się droga dla rowerów – ona jedynie rozwidla się w lewo w stronę Obory i w prawo wzdłuż ulicy Rybnickiej, przy czym na tym odcinku powinna mieć charakter „ciągu pieszo-rowerowego” oznaczonego znakiem C-16-13 poziomo dzielonym.

Propozycje zmian:

Należy zdjąć w tym miejscu znak C-13a.

Na fotografii po prawej stronie widzimy jak kilkadziesiąt metrów dalej, przy stacji benzynowej Bliska, ścieżka rowerowa się kończy i jednocześnie przebiega wzdłuż przejścia dla pieszych (D-6b oraz P-10, P-11) przecinając ul. Rybnicką, by po przeciwnej stronie jezdni kontynuować swój bieg jako ciąg pieszo-rowerowy. Rowerzyści i kierowcy samochodów dostają w tym momencie dwa sprzeczne sygnały: o końcu ścieżki i o jej kontynuacji. Rowerzysta widząc C-13a powinien zejść z roweru i pieszo pokonać przejście dla pieszych, a kierowca, widząc znak D-6b jest informowany o tym, że na przejściu/przejeździe powinien ustąpić pierwszeństwa pieszym i rowerzystom.

Propozycje zmian:

Oznakowanie typu C-13a powinno być w tym miejscu zdjęte, tym bardziej, że po tej stronie ulicy w linii prostej nie ma już nawet chodnika, który spełniałby wymogi wynikające z prawa budowlanego (szerokość minimum 1 m.).



Powyżej widok na ścieżkę/chodnik na wale przeciwpowodziowym po dwóch różnych stronach ulicy Rybnickiej. Mamy tu ten sam absurd, co po obu stronach ulicy Rudzkiej, a więc następujące po sobie, wykluczające się oznakowanie typu C-13 i B1/T-22.

Propozycje zmian:

Należy konsekwentnie zastąpić znak B-1/T-22 oraz C-13 oznakowaniem C-16-13. Po drugiej stronie ulicy powinien stanąć także znak C-16a-13a kończący ciąg pieszo-rowerowy od strony Płoni.

8. Płonia. Wał przeciwpowodziowy od Sudeckiej.



Wjeżdżając na wał lub zjeżdżając z niego przy ulicy Sudeckiej, dostajemy komunikaty analogiczne do tych, które otrzymujemy przy ul. Brzozowej, mianowicie, że ścieżka, na którą wjeżdżamy, w obu kierunkach, to nic więcej jak tylko chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów jednośladowych. Wynika to z oznakowania typu B-1 oraz tablicy T-22. Nie uświadczymy w tym miejscu występującego wcześniej oznakowania typu C-13 i w odwrotnym kierunku C-13a – „koniec drogi dla rowerów”. A przecież to wciąż ten sam ciąg. Poza tym na jezdni wyraźnie widoczne jest oznakowanie wyłącznie typu P-10, a więc „przejście dla pieszych”. Skąd zatem na potencjalnej „drodze tylko dla rowerów” piesi? Sytuacja staje się jeszcze bardziej paradoksalna, gdy przeanalizujemy to skrzyżowanie z punktu widzenia użytkowników ulicy Sudeckiej.



Od ulicy Sudeckiej w stronę wału przeciwpowodziowego, po obu jego stronach, na pierwszym planie (fotografii) widzimy znak ostrzegawczy A-16 „uwaga piesi” zamiast na przykład A-25 „uwaga rowerzystów”. Ponadto na drugim planie widoczne przejście dla pieszych D-6, zamiast D-6a lub D-6b.

Propozycje zmian:

Skrzyżowanie to konsekwentnie należałoby opisać oznakowaniem typu C-16-13. Dodatkowo do pionowego oznakowania typu P-10 należałoby w tym miejscu domalować znak P-11. Niewątpliwie więcej na tym skrzyżowaniu spotkać można rowerzystów niż aut, więc skoro np. na bardzo ruchliwej ulicy Rybnickiej czy Pisakowej możliwe było takie rozwiązanie, to tym bardziej jest ono uzasadnione w tym miejscu. Poza tym po obu stronach skrzyżowania od ul. Sudeckiej należałoby do znaku ostrzegawczego A-16 dołożyć A-25 oraz zamienić D-6 oznakowaniem typu D-6b.

9. Śluza wodna przy Rafako.



Na zdjęciach powyżej widzimy koniec części brukowanej ścieżki biegnącej po wale. Nie ma znaku typu C-13a kończącego drogę z przeznaczeniem tylko dla rowerów. Na sąsiedniej fotografii widoczny samotnie stojący znak pionowy typu B-1 z tabliczką T-22, a więc chodnik z dopuszczonym ruchem kołowym w postaci rowerów jednośladowych z jednoczesnym zakazem w obu kierunkach ruchu pozostałych pojazdów. Podobnie zatem jak na ulicach Sudeckiej i Brzozowej. Okazuje się, że w zależności od tego, gdzie włączamy się do ruchu, jesteśmy albo na drodze tylko dla rowerów, na którą pieszym wstęp wzbroniony, albo na chodniku przeznaczonym dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, gdzie rowerzysta powinien ustąpić pieszemu pierwszeństwa. Poniżej dwie fotografie i widok na śluzę wodną najpierw od strony Płoni, a potem z kierunku Rafako.



Czy nadal mamy do czynienia ze ścieżką rowerową lub ciągiem pieszo-rowerowym? Na ścieżce nie było znaku C-13a, a więc chyba tak. Tym bardziej, że gdy zbliżymy się do śluzy na asfaltowej jezdni zobaczymy poziome oznakowanie typu P-23.



To zatem ścieżka dla rowerów; tylko skąd widoczne tu czasem pojazdy mechaniczne, np. należące do wędkarzy lub rolników. Pewnie stąd, że w okolicy nie ma żadnych znaków ograniczających ten ruch, poza ogólnym przepisem kodeksu drogowego o zakazie poruszania się po ścieżce przeznaczonej dla rowerów innych pojazdów oraz pieszych. Jednak pionowego znaku: „droga dla rowerów” też w okolicy śluzu nie uświadczymy. A więc jaka to droga? Trudno udzielić jednoznacznej odpowiedzi.



Propozycje zmian:

Wraz z końcem brukowanej drogi na wale należy ustawić znak C-16a-13a – koniec ciągu pieszo-rowerowego, a w drugą stronę C-16-13 – początek drogi z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów. Należy jednocześnie zdjąć oznakowanie typu B-1/T-22. Warto pomyśleć także o utwardzeniu fragmentu tej trasy, począwszy od śluzy, aż po drogę wewnętrzną przy hali walczaków w Rafako.

10. Rafako S.A. Ulica Łąkowa.



Na zdjęciu po lewej stronie widzimy fragment parkingu przy bramie głównej w Rafako. Wzdłuż parkingu wymalowano pas dla ruchu pieszych a przez środek skweru mamy pięknie wyasfaltowaną drogę tylko dla rowerów, o czym informuje nas znak C-16 oraz P-23.

Propozycje zmian:

A gdyby uprościć i zastąpić znak pionowy C-13 oznakowaniem C-16/13 dzielonym pionowo? Tym bardziej, że to kwestia kilkudziesięciu metrów - do początku ogrodzenia terenu, na którym znajduje się Dworek Myśliwski. Potem mamy znak C-16/13 dzielony pionowo z rozdzielonym po prawej stronie pasem dla rowerzystów a po lewej dla pieszych. Każda kategoria użytkowników ciągu pieszo-rowerowego porusza się w obu kierunkach swoją częścią trasy.

11. Ruch lewostronny w Raciborzu.

Na kilku fragmentach ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych w naszym mieście obowiązuje ruch lewostronny. Jest to oczywiście sprzeczne z ogólnymi przepisami kodeksu drogowego, który wyraźnie reguluje tę kwestię. Gdyby jednak na poważnie brać rozlokowanie na jezdni znaków poziomych typu P-23, to okazuje się, że na ulicy Łąkowej od bramy głównej Rafako, aż do Dąbrowszczaków, a także na ulicach: 1 Maja, Sudeckiej i Brzeskiej obowiązuje ruch lewostronny. Poniżej dokumentacja fotograficzna przedstawiająca ów paradoks. Jak się okazuje, to bynajmniej nie wypadek przy pracy. Z zadziwiającą konsekwencją wykonawcy tej drogi nanosili na nią znaki P-23 odwrotnie malowane.



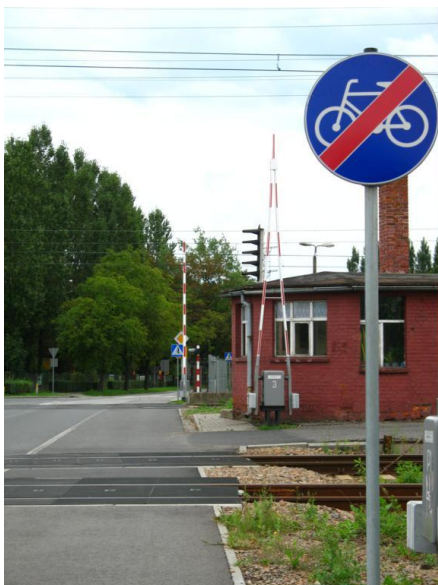


Propozycje zmian:

Należałoby zareklamować oznakowanie poziome typu P-23 na powyższych ulicach i domagać się przemalowania znaków - o ile okres gwarancji jeszcze nie minął. W przeciwnym razie gmina powinna zrobić to na własny koszt obciążając urzędników odpowiedzialnych za odbiór wspomnianych inwestycji.

12. Ulica Łąkowa. Przejazd kolejowy.

Dwie strony tego samego przejazdu. Od strony PU Tele-Mar Sp. z o. o. znak C-13a kończący drogę dla rowerów, od strony Areny Rafako brak znaku. Oznacza to, że z jednej strony można rowerem przekroczyć ten przejazd a z drugiej nie wolno już tego zrobić. A co z ruchem pieszych? – odpowiedź na zdjęciu po prawej.



Propozycje zmian:

Należałoby zlikwidować na przejeździe kolejowym przy ulicy Łąkowej znak pionowy typu C-13a, a tym samym uwolnić ruch rowerów z obu stron.

13. Ulica Tadeusza Kościuszki.



Widzimy jak w prawo odbija ścieżka rowerowa z oznakowaniem C-13. Biegnie wzdłuż byłych ogródków działowych, następnie mija więzienie, dochodząc do skrzyżowania z ulicą Eichendorffa, którą przecina (P-11) i przechodzi w ciąg pieszo-rowerowy (P-13/16 pionowo dzielone).



Na fotografii numer dwa – widok od ulicy Eichendorffa - nie dostrzeżemy znaku C-13, który widoczny jest na pierwszym zdjęciu – początek ścieżki od ulicy Łąkowej. Zatem użytkownicy tej

trasy, którzy włączą się do ruchu od ulicy Eichendorffa, nie będą wiedzieli, czy są na ciągu pieszo-rowerowym, czy na drodze wyłącznie dla rowerów.

Propozycje zmian:

Najprościej byłoby powtórzyć od strony ul. Eichendorffa znak pionowy C-13, którego w tym miejscu zabrakło.

Powinno się jednak do oznakowania poziomego dołożyć znak P-10 (przejście dla pieszych), znak pionowy D-6a zamienić na jego alternatywną wersję z rowerzystą i jednocześnie pieszym na białym niebieskim tle D-6b, a na ścieżce postawić znak pionowy łączony C-16-13 poziomo dzielony, z pierwszeństwem pieszych. Ścieżka asfaltowa wzdłuż ulicy Kościuszki z przeznaczeniem tylko do ruchu rowerów jednośladowych to jawna dyskryminacja pieszych. Wystarczy spojrzeć na wąski i jakościowo odmienny stary chodnik po drugiej stronie jezdni przeznaczony dla pieszych, rodziców z małymi dziećmi oraz np. inwalidów na wózkach, którzy zgodnie z prawem ze ścieżki rowerowej korzystać nie mogą. Podczas gdy rowerzyści mkną po płaskiej drodze, wyżej wymienieni muszą uważać, by nie połamać nóg na klawiszujących płytach chodnikowych sprzed 20 lat. Jeżeli po jednej stronie chcemy mieć drogę tylko dla rowerów, to zadbajmy jednocześnie o komfort pozostałych użytkowników lokalnych chodników i dróg!



14. Ulica Josepha von Eichendorffa.



Na pierwszej fotografii widok na ulicę Eichenorffa od strony skrzyżowania z ulicą Tadeusza Kościuszki. Widoczny na zdjęciu znak C-13/16 jest jak najbardziej uzasadniony. Chodnik na tym odcinku jak na standardy raciborskie jest wyjątkowo szeroki, dlatego zastanawia fakt, że przy realizacji tej inwestycji w projekcie nie uwzględniono wyraźnego kolorystycznego oddzielenia ścieżki rowerowej od ciągu pieszych. Nierzadko na znacznie węższych chodnikach silono się na taki wariant, a w tym przypadku zaniechano wyznaczenia osi ciągu pieszo-rowerowego i dziś jest ona umowna. Oczywiście nie ma takiego wymogu, ale skoro można było bez znacznego podrażania kosztów inwestycji wykonać ją lepiej, to pojawia się pytanie, dlaczego tego nie zrobiono?

Na drugiej fotografii widoczne przejście dla pieszych P-10 z przejazdem dla rowerów P-11. Nie ma jednak po drugiej stronie ulicy oznakowania pionowego typu C-16/13, które w tym miejscu powinno stać. C-16/13 pionowo dzielone to lustrzane odbicie znaku widocznego na zdjęciu pierwszym. Dzisiaj użytkownicy ciągu pieszo-rowerowego, którzy włączają się do ruchu od ulicy Generała Józefa Bema, nie wiedzą, czy znajdują się na drodze tylko dla rowerów (C-13), czy na ciągu pieszo-rowerowym, co za tym idzie, czy mogą poruszać się całą jego szerokością (C-16-13 poziomo dzielony), czy tylko wyznaczonym lecz niewidocznym, a więc domyślnym pasem (C-16/13 pionowo dzielony).



Trzecia fotografia przedstawia widok ulicy Josepha von Eichendorffa od strony ulicy Opawskiej. W myśl *ROZPORZĄDZENIA MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 43, poz. 430) szerokość ciągu pieszo-rowerowego w tym miejscu powinna wynosić minimum 2,5 m., a jest zdecydowanie mniej. Ponadto jeszcze ktoś wpadł na pomysł, by na wąskim chodniku znakiem C-13/16 pionowo dzielonym rozgraniczyć ruch rowerowy od ruchu pieszych. Ten chodnik ze względu na warunki techniczne powinien albo uwzględniać tylko ruch pieszych (szerokość minimum 1 m.), albo tylko ruch rowerów w jednym kierunku (szerokość 1,5 m.), ewentualnie „drogę tylko dla rowerów” C-13 z ruchem w obu kierunkach (szer. minimum 2 m.).

Propozycja zmian:

Należałoby znak pionowy C-13/16 pionowo dzielony zastąpić znakiem C-16-13 dzielonym poziomo, który w tym miejscu pieszym da przewagę nad rowerzystami. Teoretycznie ruch pieszych można zabezpieczyć chodnikiem po drugiej stronie ulicy, a widoczny na zdjęciu zamienić na ścieżkę tylko dla rowerów oznaczoną C-13, ale ograniczenie ruchu pieszych w centrum miasta w bezpośredniej bliskości głównej handlowej ulicy raczej trudno byłoby uzasadnić.

15. Ulica Jana Matejki. City Center.



Widoczny na pierwszym zdjęciu znak C-13 dotyczy całej szerokości chodnika, a więc czerwono wybrukowanej ścieżki rowerowej i pozostałej części. Zatem na całej szerokości chodnika na mocy tego oznakowania zakazuje się ruchu pieszych. Jak w takim razie właściciele i klienci części usługowej kompleksu mają się do niego dostać? Sytuacja wyjątkowo absurda.

Propozycje zmian:

Należy znak C-13 „droga dla rowerów”, zamienić na C-13/16 pionowo dzielony i w ten sposób rozgraniczyć ruch rowerowy od ruchu pieszych. Parametry chodnika pozwalają swobodnie takie rozgraniczenie w tym miejscu wykonać.

16. Ulica Karola Miarki.



Powyżej widok na ul. Karola Miarki z dwóch stron: od Ogrodowej i Wojska Polskiego. Znak C-13 występuje tu dwa razy: niezależnie oraz w oznakowaniu łączonym typu C-16/13. Odrębne powtórzenie znaku C-13 ustawionego na jednym słupku powyżej C-16/13 jest nie tylko niepotrzebne, ale wprowadza spory zamęt jeśli chodzi o przepisy obowiązujące na całej długości tego chodnika. Samodzielny znak C-13 nie reguluje ruchu wyłącznie na czerwonej części ciągu pieszo-rowerowego, bowiem kolor kostki nie ma znaczenia w kodeksie drogowym, ale siłą rzeczy musi dotyczyć całej szerokości chodnika, który na mocy tego oznakowania staje się drogą wyłącznie dla rowerów. Jednocześnie usytuowany poniżej łączony znak C-16/13 dopuszcza ruch pieszych po lewej stronie osi chodnika.

Propozycje zmian:

Zarówno od strony ulicy Ogrodowej jak i Wojska Polskiego należy zdjąć oznakowanie typu C-13 - widoczne na skrajnych fotografiach. Od ulicy Ogrodowej powinien konsekwentnie stać C-13a.

17. Ulica Odrzańska.



Na powyższych fotografiach widoczny początek ulicy Odrzańskiej od strony Rynku. Poza znakiem poziomym P-23 nie uświadczymy w tym miejscu żadnego oznakowania pionowego, które by wyznaczało początek lub koniec ścieżki rowerowej. Dopiero na zdjęciach poniżej, w sąsiedztwie ulicy Reymonta, można zauważyć postawiony stosunkowo niedawno, po interwencji na Komisji Gospodarki Miejskiej, niestandardowych rozmiarów pionowy znak C-13a odwołujący drogę tylko dla rowerów. Miejsce, w którym ruchliwa ulica Reymonta

dochodzi do Odrzańskiej jest wyjątkowo niebezpieczne z punktu widzenia ruchu rowerowego. Stromy zjazd z ulicy Odrzańskiej utrudnia rowerzystom hamowanie a w sąsiedztwie przejścia dla pieszych P-10 występuje samowolka budowlana (malarska) w postaci oznakowania poziomego typu P-11 wyznaczającego przejazd z pierwszeństwem dla rowerzystów i pieszych, którego przejazdu w tym miejscu nigdy nie było, bowiem nie zgodziła się na to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Dodatkowo na Reymonta nie ma żadnego oznakowania wskazującego na przejazd dla rowerów w tym miejscu.



Propozycje zmian:

Przy pomniku abp. Józefa Gawliny należy ustawić pionowe oznakowanie łączone typu C-16/13 oraz C-13a. Z przejścia dla pieszych na ulicy Władysława Reymonta powinien zniknąć znak poziomy typu P-11.

18. Ulica Bosacka. Most zamkowy.



Na ulicy Bosackiej, vis a vis nowej Komendy Powiatowej Policji w Raciborzu, zaczyna się ciąg pieszo-rowerowy oznaczony znakiem C-16-13. W przeciwną stronę, na tym samym słupku, mamy znak C-13a odwołujący drogę dla rowerów. Oznacza to, że z łączonego oznakowania C-16-13 znika dolna jego część. Zatem dotychczasowa droga z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów staje się chodnikiem, po którym mogą poruszać się wyłącznie piesi. Oczywiście kodeks dopuszcza możliwość poruszania się rowerzystów po chodnikach, lecz tylko w szczególnych, przewidzianych prawem okolicznościach, tj. podczas złych warunków atmosferycznych, gdy na równoległej do chodnika ulicy prędkość z jaką mogą poruszać się pojazdy przekracza 50 km/h lub gdy dorosły ma pod opieką małe dziecko.

Tymczasem gdy wchodzimy w ul. Bosacką od strony mostu zamkowego, zostawiając za sobą teren po nieistniejącej już stacji benzynowej, możemy dostrzec ten sam znak C-16-13 informujący nas, że poruszamy się ciągiem pieszo-rowerowym, na którym rowerzyści ustępują pierwszeństwa pieszym. Znak bowiem jest dzielony poziomo i nie wyznacza osobnego pasa dla pieszych oraz osobnego dla rowerzystów. Problem polega jednak na tym, że w okolicach mostu zamkowego nie znajdziemy żadnego znaku odwołującego drogę dla rowerów. Oznacza to, że ciąg pieszo-rowerowy wcale się tu nie kończy, lecz będzie dalej chodnikiem na moście po lewej jego stronie i dochodzi do przejścia dla pieszych przy ulicy Nowomiejskiej. Tu także nie uświadczymy żadnego oznakowania odwołującego czy też otwierającego ów pieszo-rowerowy ciąg. Pomijam fakt, że chodnik na moście nie spełnia warunków technicznych, by mógł być na nim dopuszczony jednocześnie ruch pieszych i rowerzystów (szerokość minimum 2,5 m.). Gdzie zatem kończy się opisana wyżej trasa rowerowa? Trudno jednoznacznie odpowiedzieć. Skąd także mają o niej wiedzieć ci rowerzyści, którzy wjeżdżają na most od strony Armii Krajowej? Wszak poruszanie się jezdnią, gdy na chodniku lub poboczu wyznaczono szlak rowerowy, jest zabronione.



Propozycje zmian:

Przy moście zamkowym od strony Ostroga powinien stanąć znak C-13a odwołujący drogę z przeznaczeniem dla rowerów jednośladowych.

Warto także zwrócić uwagę na jakość opisanego i udokumentowanego wyżej ciągu pieszo-rowerowego. Okazuje się, że przy starym chodniku, nie remontowanym od kilkunastu lat, wystarczy postawić pionowy znak C-16-13 i już mamy do dyspozycji nowy odcinek ścieżki rowerowej. W ten sposób – na upartego i niemal błyskawicznie - można by podwoić, a nawet potroić, ilość tras rowerowych w naszym mieście. Podobny przykład wesołej twórczości budowlanej jest na ulicy Piaskowej oraz fragmencie ulicy Rybnickiej. Oczywiście można podjąć próbę obrony feralnego oznakowania chodników w opisanych wyżej miejscach, argumentując, że tworzymy zintegrowany, kompleksowy system tras rowerowych w Raciborzu. Bezsprzecznie jednak to świadectwo inwestycyjnej drogi na skróty.

19. Ulica Opawska od Pl. Konstytucji do Bogumińskiej.



Zastanawia fakt poprowadzenia ścieżki rowerowej wyjątkowo lewą stroną chodnika przy ulicy Opawskiej. Zwykle ścieżki z przeznaczeniem dla rowerzystów usytuowane są bliżej ulicy, a pas dla pieszych dalej od niej. Tymczasem przy Opawskiej i wcześniej na odcinku ulicy Łąkowej od Kościuszki do Pl. Konstytucji droga dla rowerów jest dalej od krawędzi jezdni niż chodnik. Być może nie byłoby w tym niczego wyjątkowego, gdyby nie udokumentowany na fotografii po lewej absurd. Pieszy, by nie złamać przepisów prawa musiałby przeskoczyć ten fragment chodnika, na którym ścieżka przechodzi z prawej, na lewą stronę.

Widoczny na zdjęciu ciąg pieszo rowerowy rozpoczyna się w tym miejscu oznakowaniem C-13/16 pionowo dzielonym. Kilkadziesiąt metrów dalej obok Lidla i Biedronki przepisy na mocy C-16-13 ulegają zmianie. Dotychczas piesi i rowerzyści poruszali się w obie strony wyznaczonymi dla siebie wzdłuż osi chodnika pasami. Tymczasem w widocznym na fotografii poniżej miejscu znak C-16-13 koryguje wcześniejszy stan rzeczy i uprawnia zarówno rowerzystów jak i pieszych do poruszania się całą szerokością chodnika, przy czym rowerzysta powinien ustąpić pieszemu pierwszeństwa. Zmieniają się parametry chodnika, zmienia się zatem prawo.



Największe kuriozum ma miejsce jednak kilkaset metrów dalej. Oto ciąg pieszo-rowerowy naraz się kończy, przekształcając się w drogę wyłącznie dla rowerów. Nie widzimy jednak odwołania ciągu pieszych oznakowaniem typu C-16a. Jak się okazuje, by legalnie dostać się lub wydostać się z domostwa widocznego na zdjęciu po prawej stronie wystarczy wsiąść na rower. Innego sposobu nie ma. Tak rzecz wygląda aż do ul. Bogumińskiej.



Propozycje zmian:

Sensownie byłoby na tym odcinku ulicy Opawskiej od Placu Konstytucji aż po Bogumińską ujednolicić oznakowanie ciągu pieszo-rowerowego a przede wszystkim zastąpić C-13 znakiem C-16-13.

20. Ulica Brzeska.



Powyżej widoczny fragment ulicy Brzeskiej od skrzyżowania z Rybnicką, aż po przejazd kolejowy. Ten odcinek drogi z punktu widzenia rowerzystów i pieszych to zagadka.

Tuż za torowiskiem zaczyna się ciąg pieszo-rowerowy C-16-13 – co ciekawe lewostronny (patrz P-23). Jezdnia w tym miejscu rozdzielona jest podwójną linią ciągłą. Rowerzysta a nawet pieszy ma w tym miejscu spory problem. Jadąc od strony Brzezia tuż przed torami sytuacja staje się dla jednoślądów patowa. Mogą albo dojechać do skrzyżowania z Rybnicką pod prąd, albo włączyć się do ruchu szosą uprzednio nieprawnie przekraczając wyznaczoną linią podwójnie ciągłą oś jezdni.



Kilkaset metrów od przejazdu kolejowego, tuż przed zakrętem w kierunku Brzezia, na jezdni wyznaczono oznakowaniem poziomym P-10 przejście dla pieszych wraz z przecięciem się z drogą ścieżki rowerowej P-11. Trudno dociec z jakich powodów ciąg pieszo-rowerowy biegnący początkowo od strony Brzezia prawym poboczem jezdni nagle przecina drogę i biegnie po jej stronie lewej. Tym bardziej, że w pobliżu nie ma np. gęstej mieszkalnej zabudowy, do której ścieżko-chodnik mógłby ułatwiać dostęp. Widoczny na fotografii kwadratowy niebieski znak D-6b niestety ustawiony jest wyłącznie z jednej strony drogi. Kierowcy jadący do centrum ze strony Brzezia, poza zauważalnym dopiero w ostatnim momencie poziomym oznakowaniem typu P-10 i P-11, nie otrzymują na czas informacji o fakcie zbliżania się do przejścia dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów, gdzie powinni ustąpić pierwszeństwa innym użytkownikom drogi.

Propozycje zmian:

Bezwzględnie od strony Brzezia należy powtórzyć na przejściu dla pieszych znak D-6b!



Poniżej widoczny początek ciągu pieszo-rowerowego w Brzezi. Nie widzimy jednak w odwrotną stronę oznakowania typu C-13a, które odwoływałoby z ciągu drogę dla rowerzystów. Oznacza to, że widoczny na fotografii po lewej stronie wąski chodnik biegnący w kierunku Pogrzebienia i dalej Syryni to wciąż ten sam analizowany od ul. Rybnickiej ciąg pieszo-rowerowy, którym nieprzerwanie mogą poruszać się i rowerzyści, i piesi.



Propozycja zmian:

W widocznym powyżej miejscu powinno się postawić oznakowanie typu C-13a – koniec drogi rowerowej.

21. Ulica Rybnicka od ronda przy Auchan do Brzeskiej.



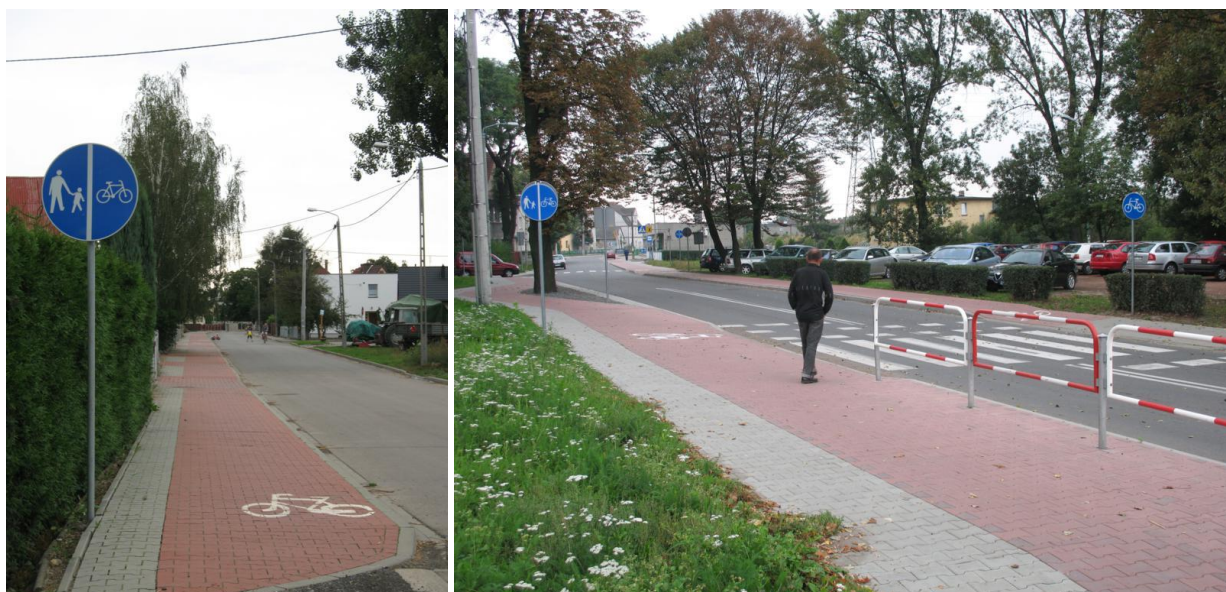
Przed rondem na ulicy Rybnickiej zaczyna się widoczny na fotografii ciąg pieszo-rowerowy C-16-13, który wcale nie przecina jezdni przy przejściu dla pieszych, lecz biegnie dalej w kierunku Brzezia. Tuż za zatoczką i przystankiem PKS chodnik drastycznie zmienia swe parametry techniczne, estetyczne i jakościowe z europejskich na PRL-owskie. Nie ma też żadnego oznakowania, które by odwoływało w tym miejscu ruch jednośladów. Oznacza to, że omawiany ciąg pieszo-rowerowy brutalnie kończy się wraz z dotarciem do ulicy Brzeskiej, choć i w tym miejscu to koniec jedynie domyślny, bo odpowiedniego znaku drogowego i tu nie uświadczymy.



Propozycje zmian:

Za zatoką PKS na ulicy Rybnickiej należy oznakowaniem typu C-13a odwołać z ciągu, drogę dla rowerów.

22. Ulica Sudecka.



Na mniejszej fotografii widok na ulicę Sudecką od strony wału przeciwpowodziowego. To koniec Płoni. Na zdjęciu widoczny nowy chodnik z dwukolorowej kostki brukowej i znak C-16/13 pionowo dzielony, który wyznacza ciąg pieszo-rowerowy. Chodnik ma 2 metry, a część przeznaczona dla pieszych zaledwie ok. 40 cm. Jak na takiej powierzchni mają mijać się spacerowicze z małymi dziećmi czy na przykład niepełnosprawni na wózkach inwalidzkich, którzy na część rowerową ciągu mają podobnie jak piesi wstęp wzbroniony. W tym miejscu, abstrahując od wymogów technicznych dla ciągu pieszo-rowerowego, powinien stanąć znak C-16-13 poziomo dzielony, by wszystkie kategorie użytkowników mogły poruszać się po całej szerokości trasy. Na tak wąskim chodniku rozdzielnie pasa ruchu pieszych o rowerzystów to nieporozumienie – tym bardziej w takich proporcjach. I choć kolor kostki nie rodzi skutku prawnego a rozdzielnie tych dwóch ciągów umownie, ale i zgodnie z podziałem na znaku, biegnie przez środek chodnika, to jednak poziome znaki typu P-23 zawłaszczają kosztem pieszych część ciągu pieszego. Poza tym kolorystyczne w tym przypadku rozdzielnie tych dwóch kategorii chodnika działa na wyobraźnię i pieszemu trudno byłoby przekonać rowerzystę w sytuacji sporu, że ma prawo poruszać się także częściowo po kostce czerwonej.

Propozycje zmian:

Należałoby zamienić znak pionowy C-16/13 znakiem C-16-13 poziomo dzielonym, tak by pieszy na tym odcinku drogi miał pierwszeństwo przed rowerzystą. Ponadto w odwrotnym kierunku powinien stanąć znak C-16a-13a. Przemalowanie kostki brukowej nie jest konieczne – warto natomiast rozsądniej planować podobne inwestycje.

Na sąsiednim zdjęciu widok na ulicę Sudecką od strony skrzyżowania z Piaskową. Dwa niebieskie znaki po obu stronach przejścia dla pieszych. Przykład upośledzenia pieszych wobec uprzywilejowanych rowerzystów. Ci ostatni mogą poruszać się po obu stronach chodnika, albo drogą tylko dla rowerów, albo ciągiem pieszo-rowerowym. Piesi tylko po jednej ze stron i to wąskim, przeznaczonym dla nich korytarzem.

Propozycje zmian:

Ze względu na gęstą zabudowę po obu stronach ulicy i dalszy bieg ścieżek należałoby zlikwidować znak C-13, a drogę dla rowerów zamienić na alternatywny ciąg pieszo-rowerowy C-16-13. Po drugiej stronie pozostaje ciąg pieszo-rowerowy C-16/13 z wyraźnie rozgraniczonymi pasami ruchu dla rowerzystów i pieszych. Ulica Sudecka nie należy do najruchliwszych, więc swobodnie ruch rowerowy mógłby odbywać się tu także asfaltową jezdnią. Przy aktualnym oznakowaniu przepisy prawa na to jednak nie pozwalają.

23. Ulica Piaskowa od Rybnickiej do 1 Maja.



Trzy fotografie powyżej to kolejny przykład na brak konsekwencji w oznakowaniu ścieżek i ciągów pieszo-rowerowych w naszym mieście. Od strony Rybnickiej mamy znak C-16-13. Od skrzyżowania z ulicą Szkolną, nie mamy żadnego oznakowania ani pionowego, ani poziomego. Skąd zatem piesi i rowerzyści mają wiedzieć, kto i w jaki sposób, może poruszać się po tej drodze?

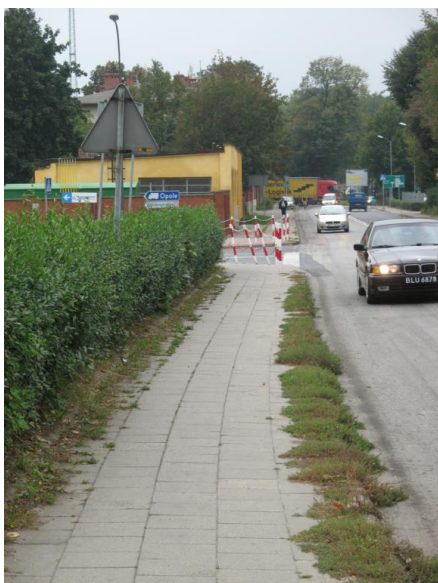
Propozycje zmian:

Należałoby od strony ulicy Fabrycznej na asfaltowej drodze pieszo-rowerowej postawić znak typu C-16-13.

Poniżej znów mamy dobitny przykład ciągu pieszo-rowerowego wykonanego według unikatowego lokalnego przepisu: na nieodnowionym chodniku stawiamy znak – co tam jeden! – dwa znaki typu C-16-13 i droga pieszo-rowerowa gotowa. Charakterystyczne, że w niewielkiej odległości od siebie powtórzono bez sensownego uzasadnienia oznakowanie typu C-16-13, a tam gdzie powtórzenie jest wymagane, znaków po prostu nie ma. I tak na przykład ulicę Sudecką całą gęsto ukraszono poziomym i pionowym oznakowaniem, a w wielu wyżej opisanych miejscach znaków jak na lekarstwo.

Poniżej widoczny przed mostem na Odrze przejazd rowerowy i koniec ścieżki. Znak C-13 powinien stanąć na osobnym słupku przynajmniej trzy metry dalej, by sytuacja na tym przejeździe była w pełni klarowna. Wiemy na pewno, że ścieżka rowerowa przecina ulicę Piaskową, co dalej się z nią dzieje, nie bardzo wiadomo. Ze znaków się tego nie dowiemy, bo ich tam zwyczajnie nie ma. Przypuszczalnie domyślna droga rowerowa lub nawet pieszo-rowerowa biegnie chodnikiem obok stacji benzynowej aż do przejścia dla pieszych przy ulicy 1 Maja. Tu zdecydowanie przydałby się przejazd typu P-11, by rowerzysta mógł swobodnie włączyć się w ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. 1 Maja.





Propozycje zmian:

Znak C-13 należałoby przesunąć na przejeździe dla rowerzystów (P-11) o trzy metry w stronę centrum miasta. Po drugiej stronie chodnika należałoby postawić znak pionowy typu C-16-13. Przy stacji benzynowej oraz na przejściu dla pieszych (obok P-10) na ul. 1 Maja domalować poziome oznakowanie P-11 a znak pionowy D-6 zastąpić oznakowaniem D-6b.