

## A będzie dalej tak jak jest...

**Znów, jak co roku nadszedł Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, czyli ten śmieszny czas, w którym krakowscy urzędnicy ku uciechu ludu udają, że zależy im na zmianach w krakowskiej komunikacji.**

### MACIEJ OCHAŁEK

W pamięć urzędników szczególnie nie zapadają realizowane podczas ETZT eksperymenty. W 2012 roku na jeden dzień zamknięto dla samochodów ulicę Krupniczą zamieniając ją w tętniący życiem, radością i zielenią woonerf. I to było właściwie ostatnie tchnienie Projektu Nowa Krupnicza.

W roku 2013 na jeszcze nie otwartej ulicy Lema w ramach happeningu pod hasłem Clean Air - It's Your Move odtworzono znany eksperyment polegający na porównaniu przestrzeni zajmowanej przez autobus, wszystkich jego pasażerów pieszo oraz samochodów potrzebnych by tę liczbę osób przewieźć. Mówiono również o tym, jak bardzo owe samochody zanie-

czyszczają powietrze. Dlatego też, po otwarciu ulicy Lema powstałe jeszcze przed wyborami w 2010 wiaty przystankowe pozostały nieużywane. Dopiero po dłuższym czasie i niezliczonych interwencjach udało się przekierować tam jedną linię autobusową, kursującą dwa razy na godzinę.

Tegoroczne eksperymenty przebiły jednak rozmachem wszystkie wcześniejsze – oto na cały tydzień zamknięte dla samochodów zostały Plac Nowy z przyległymi ulicami oraz ul. Podzamecze. Dwa miejsca od lat wołające o likwidację ruchu samochodowego, miejsca, co do których panuje zgoda właściwie wszystkich środowisk. Ale biorąc pod uwagę osiągnięcia minionych lat, nie byliśmy zaskoczeni, że po tygodniu całość „zrównoważyła” się, czyli powróciła do poprzedniego stanu.

Gdzie w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu w Krakowie rower? Mniej więcej tam, gdzie na co dzień mają go rządzący Krakowem. Miasto z hukiem (oby nie był to

huk łamiących się ram, jak niedawno w Warszawie) przekazała byłe miejskie rowery szkołom. Są też zapowiedzi jakichś zabaw w Nowej Hucie (jedynej dzielnicy Krakowa posiadającej w miarę zwartą sieć dróg dla rowerów). I chyba tyle. Nawet 22 września, w Dniu Bez Samochodu, jak zwykle uprzywilejowani będą kierowcy (bo darmowa komunikacja miejska będzie przysługiwać tylko im). Z rowerem władzom Krakowa zupełnie nie po drodze.

Za to już następnego dnia po zakończeniu ETZT, w piątek 23 września o godzinie 18 w siedzibie Rady Dzielnicy VIII odbyło się spotkanie z wybitnym zasłużonym dla betonowania Krakowa Stanisławem Albrichtem, głównym projektantem Trasy Łagiewnickiej, która za prawie 1,5 miliarda zł odmieni oblicze tej ziemi na jeszcze bardziej betonowe, śmierdzące i hałaśliwe. W ramach spotkań dowiedzieliśmy się min., że TŁ nie będzie miała węzłów, a jedynie takie „skrzyżowania nad skrzyżowaniami”...

## Przyjęcie mandatu

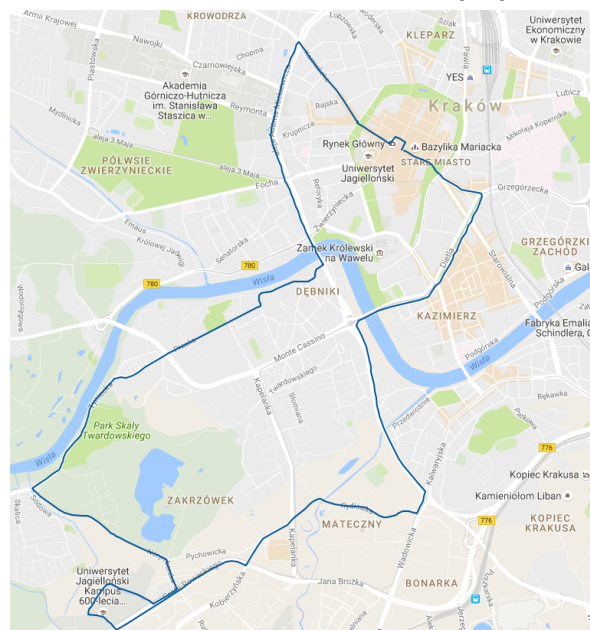
Ostatnimi czasy co poniektóre media – nie bez satysfakcji, wszak wiadomo, że „świat rowerzystów nie ma nic wspólnego z tradycyjnymi polskimi wartościami” - ogłosili, że „policja bierze się za rowerzystów” i „posyła się mandaty”.

### ANNA OKRASA ADWOKAT

Abstrahując od dyskusji, czy problem rzeczywiście istnieje, względnie czy mandaty są sposobem na jego rozwiązanie, autorka spróbuje odpowiedzieć na pytanie, które pewnie zada sobie choć część „złapanych” przez nieustraszonych stróżów prawa: czy warto przyjmować mandaty?

(ciąg dalszy na stronie 2)

## Akademicka Masa Krytyczna 30.09.2016



Trasa: Rynek Główny - Szewska - Podwale - Karmelicka - al. Mickiewicza - Al. Krasińskiego - Most Dębnicki - Konopnickiej - Madalińskiego - Tyniecka - Szwedzka - Praska - Tyniecka - Norymberska - Grota-Roweckiego - Łojasiewicza - Gronostajowa - Grota-Roweckiego - Kobierzyńska - Rydlówka - Wadowicka (przejazd pod prąd) - Rondo Matecznego (przejazd pod prąd) - Konopnickiej - Rondo Grunwaldzkie - Most Grunwaldzki - Dietla - Sienna - Rynek Główny (okrażenie)

## Przyjęcie mandatu (c.d.)

**Dobry prawnik na większość pytań odpowiada podobno: „to zależy”. Dociekliwego klienta taka odpowiedź na pewno nie usatysfakcjonuje. Kiedy więc mandat raczej przyjąć, a kiedy raczej odmówić jego przyjęcia?**

**ANNA OKRASA ADWOKAT**

Odwołajmy się do przykładów:

(I) W dniu 1 października 2015 roku M.G. został zatrzymany do kontroli. Kierował on na drodze publicznej rowerem, a kontrola alkometrem wykazała stan nietrzeźwości – pierwsze badanie dało wynik 0,50 mg/l, drugie – 0,54 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu. Zatrzymany twierdził, że rower tylko prowadził, w związku z czym odmówił przyjęcia mandatu i sprawa trafiła do sądu. Aby odpowiedzieć na pytanie, czy odmowa przyjęcia mandatu była słuszna, należy zaznaczyć, że – zgodnie z taryfikatorem – mandatem karnym za czyn z art. 87 § 1a kodeksu wykroczeń (k.w.) można nałożyć grzywnę w wysokości 500 zł. Przed sądem, po zapoznaniu się z nagraniem załączonym do akt, M.G. zmienił swe wyjaśnienia i przyznał się do winy. Sąd Rejonowy w Kaliszu wyrokiem z dnia 10 marca 2016 roku, sygn. akt II W 4/16, uznał, iż obwiniony swoim zachowaniem wyzerpał znamiona zarzucanego mu wykroczenia z art. 87 § 1a k.w. i wymierzył mu karę 400 zł grzywny; nadto orzekł wobec obwinionego środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów rowerowych na okres jednego roku, a kosztami sądowymi obciążył Skarb Państwa.

Należy podkreślić, że opisany przypadek stanowi dobrą ilustrację tego, jak fałszywa jest rada, by nigdy nie przyjmować mandatów. Tak, „taryfikator” zwykle jest bezduszny i nie pozwala policjantowi uwzględnić indywidualnych okoliczności sprawy. Z drugiej strony choć sąd ma większą swobodę w karaniu (w opisanym przy-

padku miał w zasadzie możliwość orzeczenia kary aresztu w wymiarze od 5 do 30 dni albo grzywny nie niższej niż 50 zł i nie wyższej niż 5000 zł), to jednocześnie – w określonych prawem przypadkach – może/musi dodatkowo orzekać o środkach karnych. Ponadto finansowe konsekwencje popełnienia wykroczenia nie sprowadzają się tylko do grzywny, ale zwykle obejmują także konieczność zapłaty kosztów sądowych.

### **Nie ma jednej odpowiedzi na pytanie, czy mandaty należy przyjmować czy też nie**

(II) W dniu 24 stycznia 2015 roku M.L.F. kierował samochodem po drodze publicznej (przyjęcie, iż obwiniony poruszał się na rowerze, nie zmienia konkluzji, a jednocześnie pozwala na rozważanie, czy zatrzymany powinien przyjąć mandat). Został zatrzymany przez policję, a przeprowadzona kontrola trzeźwości wykazała: w pierwszej próbie 0,10 mg/l i w drugiej próbie 0,09 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu. Policjanci uznali, iż zatrzymany prowadził pojazd w stanie po użyciu alkoholu, a więc dopuścił się wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. Zatrzymany negował jego popełnienie, a sprawa trafiła do sądu. Teoretycznie obwinionemu groziła kara aresztu albo kara grzywny, nadto orzekany obligatoryjnie zakaz prowadzenia pojazdów na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Ku jego satysfakcji, postanowieniem z dnia 2 lutego 2015 roku, sygn. akt II W 482/15/S, Sąd Rejonowy dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie odmówił wszczęcia postępowania o wykroczenie z art. 87 § 1 k.w., a kosztami postępowania obciążył Skarb Państwa. Jak czytamy w uzasadnieniu orzeczenia: „Z pomiarów [...] wynika, że stężenie alkoholu wynosiło 0,10 mg/l. Realne zatem stężenie alkoholu w wydychanym powie-

trzu wynosiło 0,09 mg/l (0,1 mg/l minus wartość niepewności pomiaru 0,01 mg/l). W takiej sytuacji mając na uwadze zasadę rozstrzygania wątpliwości na korzyść obwinionego, konieczne stało się odmówienie wszczęcia postępowania z powodu braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. [...]”.

Podsumowując, stwierdzić należy, że nie ma jednej odpowiedzi na pytanie o to, czy mandaty należy przyjmować, czy też wręcz przeciwnie. Decyzja winna zależeć przede wszystkim od siły argumentów, które możemy powołać na naszą obronę, oraz rachunku potencjalnych zysków i strat.

Jednocześnie autorka rekomenduje nieprzyjmowanie mandatów, gdy mamy uzasadnione wątpliwości, czy popełniliśmy zarzucane nam przez stróżów prawa wykroczenie. Należy bowiem przypomnieć, że mandat karny kredytowany staje się prawomocny z chwilą pokwitowania jego odbioru przez ukaranego (art. 98 § 3 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia [k.p.w.]). Inaczej mówiąc, po przyjęciu mandatu nie można już skutecznie kwestionować przypisanego sprawstwa. Ostatnią deską ratunku – choć, co należy podkreślić, mającą bardzo wąskie zastosowanie praktyczne – jest przepis art. 101 k.p.w., który pozwala na uchylenie prawomocnego mandatu karnego w sytuacji, gdy m.in. grzywnę nałożono za czyn niebędący czynem zabronionym jako wykroczenie albo na osobę, która popełniła czyn zabroniony przed ukończeniem 17 lat, albo gdy ustawa stanowi, że sprawca nie popełnia wykroczenia z powodu działania w obronie koniecznej lub w stanie wyższej konieczności albo w stanie niepoczytalności.

Jest to pierwszy z cyklu artykułów poświęconych zagadnieniom prawnym związanym z jazdą na rowerze. Pytania do autorki oraz propozycje tematów proszę kierować na adres [kancelaria@adwokat-okrasa.pl](mailto:kancelaria@adwokat-okrasa.pl)

## Marcin Wójcik: Staram się nie widzieć konfliktu

### Oficer rowerowy w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu, w krzyżowym ogniu pytań

**Grzegorz Mazur:** Jesteś jeszcze oficerem rowerowym czy już pieszo-rowerowym?

**Marcin Wójcik:** Do piątku jestem kierownikiem Zespołu ds. Realizacji Polityki Rowerowej w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Nie wiem jeszcze co będzie potem, ale mam nadzieję, że obecna struktura możliwie sprawnie zostanie przekształcona w nowy, o szerszych kompetencjach Zespół ds. Mobilności Aktywnej.

**Maciej Ochałek:** Czy ta zmiana nie oznacza rozmieniania się na drobne?

**MW:** Niekoniecznie, ale obawiam się tego. Przekonamy się dopiero kiedy nowy zespół zacznie funkcjonować.

**MO:** Co sądzisz o efektach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności?

**MW:** Kluczowe były zaproponowane przez pana dyrektora Franka próby ograniczenia ruchu samochodowego przy placu Nowym i na ul. Podzamcze. Był to ważny i według mnie udany eksperyment. Co prawda zmniejszenie ruchu na Kazimierzu wywołało sporo kontrowersji, ale uważam obecną sytuację za na tyle złą, że w przyszłości musi ulec zmianie, i nasza próba była ważnym pierwszym krokiem w tę stronę. O wiele lepiej zostały przyjęte zmiany na ul. Podzamcze i mam nadzieję, że już niedługo uda się je wprowadzić na stałe.

**MO:** Uważasz próbę na Kazimierzu za udaną pomimo tego, że zakaz był nągminnie łamany przez kierowców?

**MW:** Rzeczywiście trochę zawiadła egzekucja, ale to jest powszechny problem. Z tego co wiem na co dzień prawie 50% samochodów przejeżdżających przez pl. Wszystkich Świętych robi to nielegalnie. I nawet tam, w bezpośrednim sąsiedztwie Urzędu

Miasta nie udaje się zakazu wyegzekwować. Z drugiej strony ograniczenie ruchu na ul. Podzamcze było skuteczne.

**GM:** Jedną z ważnych tras rowerowych prowadzących do ul. Podzamcze wymaga przejechania na wprost z Krakowskiej do Stradomskiej, co niestety nie jest możliwe. Dlaczego i czy planowana jest zmiana?

**MW:** Zespół Zarządzania Ruchem do tej pory nie wyrażał zgody na dopisanie rowerów do tabliczki zezwalającej na jazdę na wprost. W dokumentacji na przebudowę Stradom i Krakowskiej są przejazdy na wprost tylko dla rowerów i tramwajów.

### bez współpracy trudno sobie wyobrazić przełom w postrzeganiu roweru jako jednego z podstawowych środków komunikacji w mieście.

**GM:** Jak czujesz się siedząc okrakiem na barykadzie? Jak z tej pozycji wygląda konflikt pomiędzy władzami miasta a aktywistami rowerowymi?

**MW:** Staram się nie widzieć konfliktu. Niestety, nie widzę też współpracy. A bez współpracy trudno sobie wyobrazić przełom w postrzeganiu roweru jako jednego z podstawowych środków komunikacji w mieście.

**GM:** Kiedy zostanie zrealizowany uzgodniony przecież między środowiskiem rowerowym a miastem Kontrakt 100 Rozwiązań?

**MW:** Nie wiem. Możliwe zresztą, że ze względu na koszt i złożoność niektórych postulatów, w pełni nie zostanie zrealizowany nigdy.

**GM:** Przejazdy rowerowe wzdłuż i przez Nowosądecką chyba nie są aż takie drogie, a nie zostały dotąd zrealizowane, choć okazja była kiedy niedawno remontowano i jezdnię i część chodników?

**MW:** Remont nie zmieniał organizacji ruchu, która musiałaby ulec zmia-

nie przy wprowadzeniu przejazdów. A na opracowanie nowej po prostu zabrakło mocy przerobowych.

**MO:** A na co starczyło?

**MW:** Brakłoby czasu na wymienienie wszystkiego, cały zespół pracuje bardzo intensywnie. Kronikę zakończonych sukcesem zadań każdy może zobaczyć na @oficerKRK na Twitterze. Niestety, czasami nasza praca jest marnotrawiona. Na przykład przygotowany przez nas pierwszy projekt organizacji ruchu na ul. Zamoyskiego został odrzucony, drugi zgodny z wytycznymi został również odrzucony po protestach mieszkańców, z opinią która jednoznacznie wskazywała, że tak naprawdę oczekiwany jest projekt zgodny z poprzednio złożonym. Za to skorzystam z okazji żeby wspomnieć o mającym się pojawić w najbliższej przyszłości pierwszym w Krakowie dwupoziomowym parkingu rowerowym przy dworcu kolejowym.

**GM:** Już wrzesień, więc dużo czasu poszło na uruchomienie roweru miejskiego. Czy warto było tyle czekać?

**MW:** WAVELO ruszy o wiele później niż przewidywaliśmy, ale według mnie warto było. System 4 generacji będzie o wiele lepszy niż dotychczasowe rozwiązanie. Mam nadzieję, że Koncesjonariusz wykorzysta w pełni możliwości techniczne i zaoferuje możliwie szeroką gamę usług. Co równie ważne, przełamujemy monopol i dzięki temu system będzie też o wiele tańszy.

**GM:** Tańszy dla miasta, ale nie dla użytkowników.

**MW:** Tańszy dla wszystkich podatników którzy dotąd słono płacili za tzw. darmowe przejazdy. Teraz każdy użytkownik będzie płacił, ale naprawdę grosze, za świadczoną mu usługę, co uważam za bardziej sprawiedliwe.

**MO:** Czy zaoszczędzone na rowerze miejskim pieniądze zostaną wykorzystane na infrastrukturę rowerową?

**MW:** Bardzo bym chciał, ale nie ja o tym decyduję.

## Góralu, wracaj do hal

**Musiałem odwieźć auto do mechanika. Tak, mam samochód, choć bardzo mało nim jeżdżę. Zgadzam się natomiast z Michałem Beimem, który w jednym wywiadów powiedział, że nie ma nic złego w ruchu samochodowym, pod warunkiem, że samochodem jeżdżą tylko ci, co muszą.**

### MACIEJ OCHAŁEK

Ale ja nie o tym. Od mechanika musiałem jakoś wrócić. Pakowanie roweru holenderskiego do bagażnika nie należy do rzeczy łatwych, ani praktycznych – najczęściej kończy się stratami, np. pogiętymi błotnikami, urwanym dzwonkiem itp. Wpadłem więc na pomysł, że wyciągnę z piwnicy swojego pełnoletniego już "górala", którego nie dosiadałem odkąd ponad dwa lata temu doznałem bardzo nie miłego ataku rwy kulszowej – lekarz stanowczo odradził mi jazdę w pozycji schylonej.

Pożegnawszy więc mojego nieekologicznego przyjaciela (żartuję, nie jestem z tych, którzy personifikują auta), dosiadłem swą starą dwukółkę. W tym miejscu muszę zaznaczyć, że ząb czasu był dla niej łaskawy. Rower trzymałem zawsze pod dachem i dbałem o niego jak należy, wymieniałem, co trzeba, a rama i widelec ze stali chromowo-molibdenowej są dużo bardziej trwałe, niż te ze stosowanego dziś w podobnej klasy rowerach aluminium, a równie lekkie. Jednym słowem: igła bez cienia rdzy.

Wsiadłem i prawie spadłem. Jedyne, co mi przeszło przez myśl, to jak mogłem przez tyle lat na czymś takim jeździć? Siedzenie na wysokości kierownicy, zgarbiona sylwetka, opony robiące „trrr” w czasie jazdy po asfalcie, ciągła praca mięśni tułowia, brzu-

cha i rąk w celu utrzymania ciężaru na rowerze... Spojrzeć za siebie? Nie ma sprawy, najlepiej pod własną pachą. Zwrotność? Jak w tirze. Stabilność? Brak. Wysiłek? 100%. Dojechałem spocony, zmęczony i wkurzony. Ponieważ po drodze miałem odcinek terenowy (ciągnąca się od miesiący budowa ulicy pomiędzy Mogiłską, a Ostatnią, Krakowskie Niedasie zrobić legalne przejście, choć na budowie w porwach pracuje jednocześnie 5 osób), dotarłem również zakurzony i nieco obolały.

Czemu o tym wszystkim piszę? Ponieważ codziennie odpieram zarzuty, że rower nie nadaje się na środek komunikacji, że bez prysznica w pracy nie ma sensu dojeżdżać do niej rowerem, że to męczące, czasochłonne, wolne i nie dla każdego. Wreszcie, że żeby jeździć na rowerze poza "sezonem", trzeba być jakimś hardkorem.

Otóż nie! Problemem nie jest rower jako taki. Problemem jest, najbardziej w naszym kraju wciąż rozpowszechniony rower górski. Promowany jako rower uniwersalny, naprawdę wcale nim nie jest. Wydając 2-3-5 tysięcy złotych, kupujemy pojazd rekreacyjny, lub sportowy, dostosowany do jazdy terenowej (opony, które robią „trrr”, milion biegów, mocne hamulce), nie nadający się na drogi asfaltowe, że o mieście nie wspomnę. Zgięta sylwetka rowerzysty nie tylko utrudnia obserwację otoczenia, ale również wymaga dodatkowego wysiłku mięśni w celu stałego utrzymania masy tułowia. Jadąc „głową do przodu” w przypadku zdarzenia drogowego narażamy ją na dodatkowe ryzyko jej uszkodzenia. Na myśl od razu przychodzi konieczność noszenia kasku.

Do tego dochodzi problem z ubiorem – jadąc w pozycji pochylonej bez odpowiednich rowerowych ciuchów, wystawiamy swoje lędźwie na działa-

nie chłodu, ciężiej nam się ochronić przed deszczem, a nieosłonięty łańcuch zagraża nogawce.

Jeżdżąc od dwóch lat wyłącznie na rowerze holenderskim zapomniałem o tych problemach. Ubieram się tak, jakbym miał iść lub jechać tramwajem. Garnitur w styczniu? Nie ma problemu.

Po przejechaniu kilku km konieczny prysznic? Błagam. Jazda na holendrze nie męczy.

Piszczące hamulce? Skrzypiący łańcuch? Błotnista "śnieżka" na plecach po jeździe w deszczu? E tam. Przerzutka w piąście, hamulce w piąście, łańcuch w osłonie. Wszystko osłonięte, wodo- i brudo- odporne.

A że rower waży 20kg lub więcej? I co z tego? Służy do jeżdżenia w poziomie, nie w górach, przyspieszenie jest mniej istotne, ważniejsze są małe opory toczenia kół.

Nie jest moim celem pogębienie tych, którzy świadomie, z jakichś niezrozumiałych dla mnie powodów wybrali rower górski jako ten właściwy dla siebie. Tekst ten kieruję raczej do tych, którzy z rowerem eksperymentują, rozważają go jako poważny, całoroczny środek transportu. Do tych osób apeluję: kiedy odczujecie dyskomfort związany z użytkowaniem roweru, zastanówcie się, czy aby nie wynika to z tego, że Wasz rower nie jest przystosowany do jazdy miejskiej, zimowej, w złą pogodę i cywilnych ciuchach. Rozważcie, jak mieszkańcy krajów o bardziej rozwiniętej kulturze rowerowej, jeżdżący na dwóch kółkach przez cały rok, zakup roweru miejskiego typu holenderskiego! Używany egzemplarz znajdziecie już za 300zł, a za 1000zł możecie liczyć na pełen wypas.

Warto pomyśleć o takim rowerze właśnie teraz, na zakończenie tzw. sezonu.



**Rowerzysto!  
Zadbaj o stopy!**

**15 % zniżki dla rowerzystów  
konsultacja gratis**

**www.propodis.pl 12 307 58 59**