

Temat: Fw: Kontraruch rowerowy

Nadawca: "Kancelaria" <kancelaria@um.gorzow.pl>

Data: 2016-08-22 08:32

Adresat: <informacjapubliczna@um.gorzow.pl>

From: [REDACTED]

Sent: Tuesday, August 9, 2016 8:20 PM

To: undisclosed-recipients:

Subject: Kontraruch rowerowy

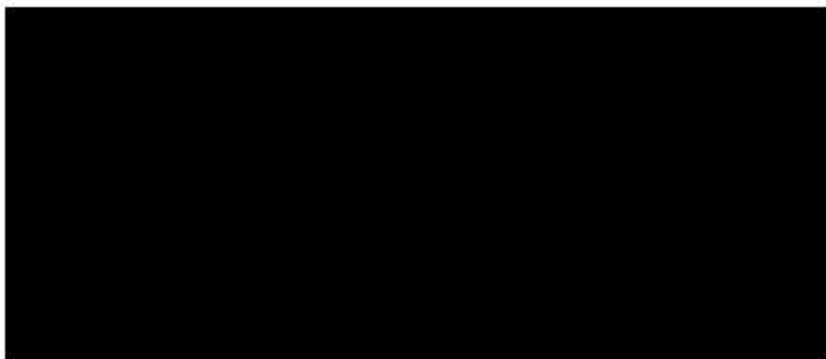
Szanowni Państwo,

w związku z opracowywaniem dla władz Miasta Gliwice raportu na temat kontraruchu rowerowego w Polsce, zwracam się z prośbą o odpowiedź na kilka pytań:

- ile ulic ma dopuszczony kontraruch rowerowy w Państwa mieście?
- jaka jest łączna długość tych ulic?
- jakiej szerokości jest najwęższa ulica, na której kontraruch rowerowy został dopuszczony?
- czy uważają Państwo to rozwiązanie za bezpieczne?
- czy rekomendują Państwo wyznaczanie ulic z kontraruchem?

Z góry dziękujemy za ewentualną pomoc i cieszymy się, że Państwa miasto jest w gronie tych, które to rozwiązanie zastosowało.

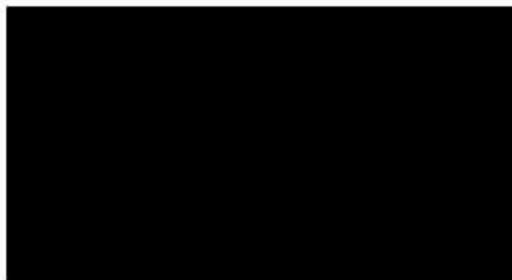
Z poważaniem





Gorzów Wlkp., 22 sierpnia 2016 r.

WOR.IV.1431.280.2016.KW



W odpowiedzi na Pana wniosek o udostępnienie informacji publicznej złożony 9 sierpnia 2016 roku informuję, że obecnie w Gorzowie Wlkp. kontraruch rowerowy odbywa się tylko na jednej ulicy. Jest to ul. Świętego Jerzego. Zastosowane rozwiązanie tj. kontrapas dla rowerów wyznaczony jest na długości ok. 150 m. Rozpoczyna się na niewielkim rondzie, gdzie rowerzyści wjeżdżają na niego bezpośrednio z jezdni. Kończy się zaś wjazdem na ciąg pieszo-rowerowy prowadzony wzdłuż ul. Grobla. Szerokość jezdni ul. Świętego Jerzego wynosi 5 m zaś kontra pasa 1,5 m.

Powyższe rozwiązanie funkcjonuje od 2012 r. i od tamtego czasu nie odnotowano żadnego zdarzenia drogowego z udziałem rowerzystów. Można zatem stwierdzić, że jest ono w tym przypadku bezpieczne.

Jednocześnie informuję, że nasze miasto jest na etapie planowania wielu inwestycji rowerowych. W ich ramach przymierzamy się do zastosowania kontraruchu na niektórych ulicach. Rozważamy między innymi rozwiązanie bez wyznaczania kontrapasa w jezdni tj. zastosowanie odpowiednich tabliczek pod znakami B-2 „zakaz wjazdu” i D-3 „droga jednokierunkowa”. Powstanie takich rozwiązań nie jest jeszcze rozstrzygnięte i będzie szczegółowo analizowane na etapie projektowania przebudowy ulic.

W naszej ocenie wprowadzanie takiego rozwiązania (z i bez kontrapasa) nie wszędzie jest bezpieczne i jego stosowanie należy rozważać indywidualnie dla każdej ulicy. Przy planowaniu kontraruchu należy mieć na uwadze m.in.:

- charakter drogi (szerokość jezdni, widoczność, natężenie i rodzaj ruchu drogowego, łuki pionowe i poziome);
- parkowanie pojazdów (sposób parkowania);
- możliwość bezpiecznego rozpoczęcia i zakończenia kontraruchu.

Jednocześnie informuję, że nasi inżynierowie przy wprowadzaniu nowych rozwiązań drogowych korzystają z doświadczeń innych miast. Mając na uwadze powyższe proszę o przesłanie raportu, nad którym Państwo pracujecie. Każdy taki dokument jest bardzo przydatny i przyczynia się to do rozwoju ruchu rowerowego w naszym mieście.

Z poważaniem

SEKRETARZ MIASTA
Łukasz Marcinkiewicz