



WDR.0003.12.2020.KK

Gorzów Wlkp., 08-05-2020 r.

12. 05. 2020

Kowalski

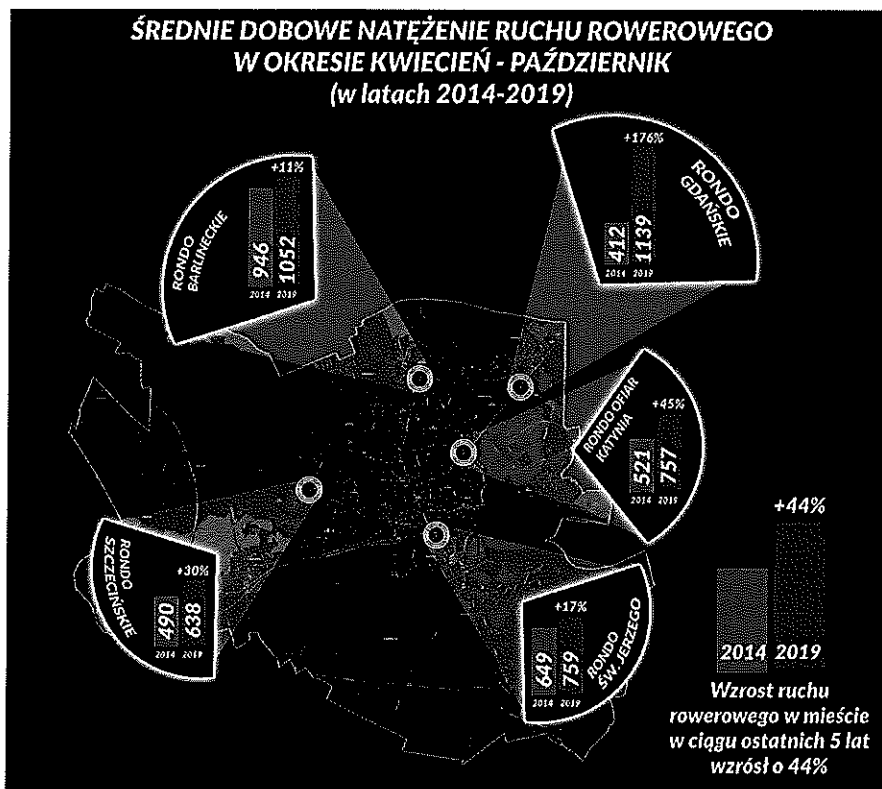
**Pani
Marta Bejnar-Bejnarowicz
Radna Rady Miasta
Gorzowa Wielkopolskiego**

Odpowiadając na interpelację zgłoszoną w dniu 29 kwietnia 2020 r. uprzejmie informuję, że miasto od dłuższego czasu konsekwentnie stawia na rozwój ruchu rowerowego.

Co roku do użytku oddawane są kolejne kilometry dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą taką jak wiaty i stojaki rowerowe. Od 2016 r. wybudowanych oraz wyremontowanych zostało ponad 18 km dróg rowerowych m.in. na ul. Walczaka, Warszawskiej, Myśluborskiej, Piłsudskiego, Al. Ks. Andrzejewskiego, Roosevelta, Żwirowej, Kobylogórskiej, Fabrycznej, Towarowej, Śląskiej, Szczecińskiej, Staszica, Szarych Szeregów, Srebrnej, Czartoryskiego oraz wzdłuż rzeki Kłodawki i na przedłużeniu Bulwaru Wschodniego (Szlak Stolic). W dalszym ciągu realizowane są przebudowy ul. Kostrzyńskiej, 11-Listopada, Sikorskiego, Myśluborskiej, Walczaka, Łukasińskiego, Zawackiej. Rozpoczyna się również przebudowa ul. Chrobrego i Mieszka I. W ramach powyższych inwestycji oddane do użytku zostaną kolejne kilometry nowych dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Oprócz budowy dróg rowerowych miasto postawiło na ścisłą współpracę z miejskimi rowerzystami oraz wzięło udział w akcjach promujących ruch rowerowy takich jak: Rowerowy Maj, obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu oraz konkurs o Puchar Rowerowej Stolicy Polski.

Powyższe inwestycje w infrastrukturę i działania, które podjęło miasto wraz z rowerzystami spowodowały w latach 2014 – 2019 wzrost ruchu rowerowego o 44% (informacja ze strony internetowej www.rowerowygorzow.pl):



Jednocześnie informuję, że oprócz budowy dróg rowerowych podejmowane są również inne działania mające pozytywny wpływ na komfort i bezpieczeństwo poruszania się rowerzystów i pieszych po drogach, ograniczające jednocześnie ruch samochodowy. W mieście systematycznie wprowadzane są nowe strefy ograniczonej prędkości, wyłączenia z ruchu samochodowego (deptaki), strefy zamieszkania oraz stosowane są rozwiązania wymuszające fizyczne zmniejszenie prędkości przez kierujących pojazdami. Zaliczyć do nich można wyniesione tarcze skrzyżowań, przejścia dla pieszych, minirondo i tzw. „poduszki berlińskie”. Przykładem gdzie ostatnio zastosowano tego typu rozwiązania jest m.in. ul. Śląska, Sulęcińska, Okrzei, Dowgielewiczowej, Gwiazdzysta, Kazimierza Wielkiego a wcześniej ul. Narutowicza, Paderewskiego, Wróblewskiego i Matejki.

Odnosząc się do Pani stwierdzenia, że należy przekwalifikować pasy kilkupasmych ulic na drogi rowerowe, a na pozostałych wprowadzić strefę 20/30 i wyłączyć sygnalizacje świetlne, informuję, że drogi w każdym mieście posiadają określone klasy, kategorie i pełnią różne funkcje. Wprowadzanie na drogach określonych rozwiązań powinno być spójne, logiczne i dostosowane właśnie do danej kategorii, klasy i funkcji drogi. Przykładowo strefy ograniczonej prędkości zgodnie z prawem wyznacza się na obszarach o jednolitym układzie dróg, gdzie występuje duża liczba skrzyżowań, duży ruch pojazdów, pieszych i nie ma ruchu tranzytowego. W strefach takich zaleca się umieszczanie elementów wymuszających powolną jazdę (np. progi zwalniające, lokalne przewężenia). W praktyce strefami ograniczonej prędkości objęte są głównie drogi dojazdowe i lokalne w obrębach osiedli mieszkaniowych stanowiące pewien spójny obszar. Poszerzanie tego obszaru o drogi zbiorcze i główne, które mają inne przeznaczenie i parametry jest niewłaściwe, zaburza ład i hierarchię dróg.

Zdarzają się od tej reguły wyjątki jak np. ul. Sikorskiego, która wraz z sąsiadującymi uliczkami (np. Młyńską, Pocztową, Strzelecką, Garbary, Dworcową, Obotrycką, Pionierów, Herberta) w najbliższym czasie zostanie objęta taką strefą. Jednak tego typu działania (wyjątki) muszą mieć mocne podstawy i uzasadnienie. W przypadku ul. Sikorskiego i ulic sąsiadujących jako obszaru zaliczonego do ścisłego centrum takie uzasadnienie istnieje.

W kwestii sygnalizacji świetlnej informuję, że urządzenia te znajdują się w miejscach, gdzie jest to najbardziej potrzebne i uzasadnione. Są również jednym z najlepszych narzędzi bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewniającym bezpieczne przechodzenie pieszych przez jezdnię. Wyznaczanie stref ograniczonej prędkości nie daje żadnej gwarancji, że kierowcy będą jeździć z przepisową prędkością, tym bardziej, że służby policji i straży miejskiej koncentrują swoje działania na walce z epidemią. Wyłączenie sygnalizacji w takim przypadku przyczyniłoby się do pogorszenia bezpieczeństwa pieszych i spotkałoby się z licznymi protestami mieszkańców. Tego typu działania (wyłączenie sygnalizacji) można realizować wprowadzając elementy uspokojenia ruchu (np. wyniesienia przejść dla pieszych i tarcz skrzyżowań), które rekompensują brak sygnalizacji. Jest to jednak kosztowne i zazwyczaj realizowane w ramach kompleksowego remontu lub przebudowy ulicy.

Reasumując, wprowadzenie stref ograniczonej prędkości i wyłączenie sygnalizacji świetlnej bez kompleksowego podejścia do tematu jest działaniem nieprawidłowym, negatywnie wpływającym na bezpieczeństwo ruchu i nie może być realizowane w pośpiechu. Jestem zwolennikiem wyznaczania stref ograniczonej prędkości, zamieszkania oraz ograniczaniem ruchu samochodowego zwłaszcza w centrum miasta i będzie to konsekwentnie realizowało ale w sposób usystematyzowany.

Podobnie wygląda sprawa lokalizacji pasów rowerowych na miejskich drogach. Polityka miasta jest nastawiona w kierunku rozwoju ruchu rowerowego oraz pieszego

i będzie konsekwentnie realizowana, co było podniesione na początku odpowiedzi na Pani interpelację. Uważam jednak, że zamykanie i zawężanie pasów ruchu w obecnej sytuacji, gdzie w mieście prowadzone są obecnie liczne inwestycje drogowe (zwłaszcza w centrum), występują duże utrudnienia i wyznaczone są objazdy spowoduje dodatkowe utrudnienia i spotka się z negatywnym odbiorem mieszkańców. Miasto ma w planach wyznaczanie pasów, kontrapasów rowerowych oraz wprowadzanie kontraruchu rowerowego zwłaszcza w centrum miasta. Jednak będzie realizowane to w odpowiednim czasie i kolejności. Ponadto informuję, że Gorzów w przeciwieństwie do dużych metropolii jakimi są Winnipeg, Oakland, Meksyk, Denver, Filadelfia, Berlin czy polski Kraków nie posiada kilkupasowych jezdni. Gorzowskie drogi posiadają jezdnie z co najwyżej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, przechodzące na krótkich odcinkach w trzy pasy, które przed skrzyżowaniami służą jako pasy do skrętu w określonym kierunku. W większości przypadków przy tego typu drogach wyznaczone są już drogi rowerowe w poboczu. Przykładem jest ul. Górczyńska, Piłsudskiego, Al. RMN, Al. Ks. Andrzejewskiego, ul. Roosevelta, Słowiańska, Myśliborska (częściowo), Kasprzaka, Podmiejska (częściowo), Trasa Nadwarciańska (zgodnie z prawem można jechać asfaltowym chodnikiem poza jezdnią). Na pozostałych tego typu ulicach, gdzie nie ma jeszcze wyznaczonych dróg rowerowych, miasto będzie dążyło do ich budowy zgodnie z obowiązującą koncepcją rozwoju dróg rowerowych Gorzowa Wilk.

Do tego czasu przeanalizowana zostanie możliwość zastosowania innych rozwiązań (niekoniecznie pasów rowerowych) poprawiających komfort i bezpieczeństwo jazdy rowerem. Należy bowiem mieć na uwadze, że zgodnie z obowiązującym prawem i ogólnie przyjętymi zasadami projektowania infrastruktury rowerowej nie na wszystkich drogach pasy rowerowe można stosować. Wyznaczając pas rowerowy należy zapewnić rowerzyście możliwość bezpiecznego wjazdu i wyjazdu z tego pasa. Nie wszędzie bez większego ingerowania w infrastrukturę drogową da się to zrobić. Ponadto rozwiązanie w postaci wyznaczenia pasa rowerowego w miejsce pasa ruchu pojazdów, aby funkcjonowało prawidłowo i było bezpieczne, oprócz znacznej ingerencji w oznakowanie poziome wymagałoby zastosowania elementów fizycznie odseparowujących ruch samochodowy od rowerowego, co byłoby bardzo kosztowne.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Agnieszka Surmacz
Zastępca Prezydenta Miasta

Do wiadomości:

- ① WOR
2. BPM
3. WDR - a/a

