

Dotyczy: Gliwicki Budżet Obywatelski – odwołanie od negatywnej oceny wniosku nr 001
#RoweroweGliwice: Pasy rowerowe na ul. Tarnogórskiej – bezpieczny dojazd rowerem do centrum!

Szanowni Państwo,

Poniżej przesyłam odniesienie się do negatywnej oceny wniosku nr 001:

1. Natężenie ruchu i bezpieczeństwo użytkowników:

Słusznie osoby oceniające wniosek zwróciły uwagę, że ul. Tarnogórska jest ulicą o dużym natężeniu ruchu. Precyzując: ruchu samochodów osobowych. Ruch ciężarowy już nie dominuje na fragmencie ulicy na którym wnioskuję o wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów. Należy również pamiętać, że ruch spadnie z powodu oddania do użytku brakującego fragmentu obwodnicy zachodniej, a ulica Tarnogórska zmienia swój charakter co potwierdzają słowa Pani Dyrektor ZDM-u:

Droga Krajowa nr 78 – po otwarciu autostrady A1 – nie ma już wielkiego znaczenia dla ruchu tranzytowego na linii północ – południe. Uporządkowanie jej przebiegu jest właściwie formalnością. Zostanie poprowadzona w nowy sposób, z wykorzystaniem obwodnicy i fragmentu alei Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Już w tym roku w części przetrzucimy ją na odcinek obwodnicy Daszyńskiego – Rybnicka, ale na razie obejmie jeszcze niektóre miejskie ulice. Docelowo, po wybudowaniu odcinka Sowińskiego – Daszyńskiego, chcemy wyprowadzić DK 78 w całości z miejskich ulic – informuje dyrektor Gilner.¹

Z powodu braku poczucia bezpieczeństwa bardzo duża liczba rowerzystów/ek decyduje się na **nielegalną jazdę po chodniku. To generuje niebezpieczne sytuacje z udziałem pieszych.** Uważam, że tym bardziej należy zadbać o bezpieczeństwo osób na rowerach, które obecnie muszą się poruszać w ruchu ogólnym po **bardzo szerokiej jezdni (10-12 metrów)**. Tak szeroka jezdnia zachęca kierowców do przekraczania prędkości i niebezpiecznych manewrów. Należy pamiętać, że przy tej ulicy znajduje się szkoła podstawowa nr 7, która jest dużym generatorem ruchu pieszego (szczególnie wśród najmłodszych). Z powodu **braku alternatywnego połączenia**, osoby na rowerach są skazane na jazdę w ruchu ogólnym lub po chodniku na ul. Tarnogórskiej.

Przytoczony argument podważający bezpieczeństwo jest wątpliwy i mocno uznaniowy. Według badań z 2019 roku **miasta z wydzielonymi pasami ruchu dla rowerów miały 44% mniej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i 50% mniej poważnych obrażeń** w wyniku kolizji. Zależność ta była szczególnie silna w miastach, w których pasy ruchu dla rowerów były

¹ <https://www.24gliwice.pl/wiadomosci/obwodnica-gliwic-pozwoli-na-zmiany-w-srodmiesciu-inny-przebieg-dk78-spowolnienie-ruchu-w-centrum/>

oddzielone fizycznymi barierami od pasów ruchu dla samochodów². **Nie potwierdzają tego również doświadczenia z polskich miast, gdzie pasy ruchu dla rowerów są popularnym rozwiązaniem.** Poza największymi miastami (m.in. Warszawa, Wrocław, Poznań czy Gdańsk) są również wyznaczone w miastach należących do Metropolii GZM. Znajdziemy je m.in. w Zabrze, Rudzie Śląskiej, Będzinie, Katowicach czy w Tarnowskich Górach.

Poniżej przykładowe statystyki zdarzeń drogowych z udziałem osób na rowerach na odcinkach ulic z wyznaczonymi pasami ruchu dla rowerów w Metropolii:

Miasto, ulica	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Będzin, 11 listopada	0	0	0	0	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Będzin, Józefa Piłsudskiego	0	0	0	0	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Będzin, Rafała Sznajdera	0	0	0	0	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Ruda Śląska, Józefa Piłsudskiego	0	0	0	0	1 (uderzenie boczne, lekko ranny)	0	0	0	0	0
Katowice, Panewnicka	0	0	0	0	0	0	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
Zabrze, Roosevelta,	0	0	0	0	0	0	0	0	n/d	n/d

Tabela 1 Źródło: Instytut Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl

Co jest kluczowe w kontekście podawanej przez oceniających argumentacji o niebezpieczeństwie takiego rozwiązania, to fakt, że poza jednym zdarzeniem od czasu wyznaczenia pasów na żadnej z tych ulic nie odnotowano kolizji z rowerzystą, o czym świadczą statystyki [Obserwatorium BRD](http://www.obserwatoriumbrd.pl). Ponadto, rozwiązanie pasów ruchu dla rowerów jest na tyle doceniane przez zarządy dróg, że nadal jest rozwijane w naszym regionie. Tarnowskie Góry, które obecnie są w dynamicznym procesie rozwoju infrastruktury rowerowej, będą realizować takie pasy na kolejnej drodze, zwężając ją z trzech do dwóch pasu ruchu, aby wygospodarować miejsce dla rowerzystów (ul. Nakielska). Docelowo w ramach projektu „[Rozbudowa centrum przesiadkowego wraz z budową infrastruktury rowerowej w mieście Tarnowskie Góry](#)” powstanie 1,5 km nowych pasów ruchu dla rowerów.

Tak jak zaznaczyłem we wniosku: obecnie miasto nie ogłosiło planów budowy drogi rowerowej na tym odcinku, ani nawet nie ma koncepcji na nią. Ponadto, niekorzystne zmiany w finansach miast będące wynikiem tak zwanych reform podatkowych rządowego programu Polski Ład, a skutkujące znaczącym obniżeniem wpływów z podatku PIT jeszcze bardziej oddalają perspektywę takiej inwestycji. W związku z tym, **niższym kosztem jest wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów, które już teraz poprawią bezpieczeństwo rowerzystów do czasu wybudowania w przyszłości odseparowanej drogi dla rowerów.** Dzięki temu już teraz

² <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140518301488>,
<https://usa.streetsblog.org/2019/05/29/protect-yourself-separated-bike-lanes-means-safer-streets-study-says>

poprawimy dojazd rowerem do Centrum Przesiadkowego z aż 4 dużych dzielnic miasta: Żernik, Obrońców Pokoju, Zatorza oraz Szobiszowic.

Należy również pamiętać, że zgodnie z § 46 ust. 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy³ dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Ponadto, **Standardy i Wytyczne Kształtowania Infrastruktury Rowerowej GZM również dopuszczają tego typu infrastrukturę** i zalecają ich powiększenie w sytuacji, *gdy zbyt duża szerokość pasów ruchu dla ruchu ogólnego zachęcająca do rozwijania nadmiernych prędkości – poszerzenie do szerokości wynikającej z dostępnej szerokości jezdni* (str. 32).

2. Likwidacja miejsc parkingowych

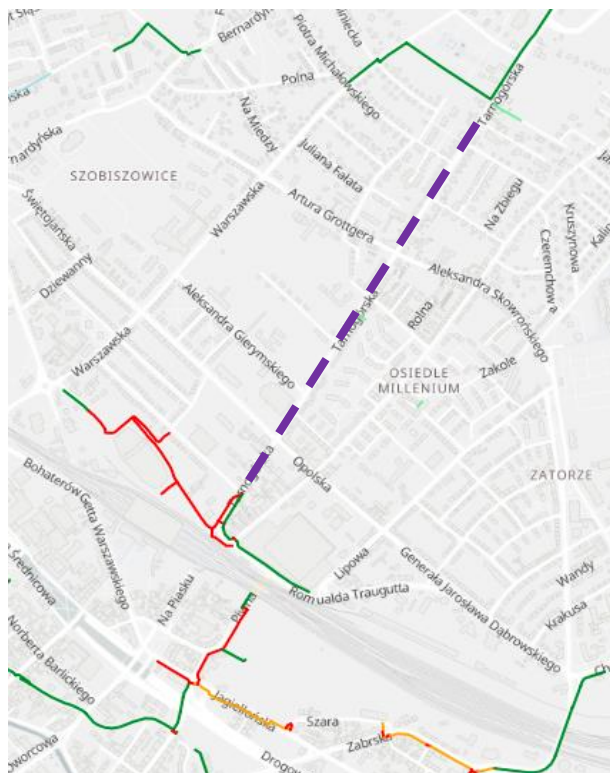
Na wnioskowanym fragmencie ul. Tarnogórskiej na jezdni wyznaczone są tylko ~4 miejsca parkingowe oraz postój taksówek (okolice Tarnogórska 85). Na tym fragmencie można zrezygnować z pasów ruchu dla rowerów, żeby **nie ingerować w liczbę wyznaczonych miejsc parkingowych**.

Podsumowanie

Brak w pełni merytorycznego uzasadnienia negatywnej oceny oraz jej uznaniowość (o każdej inwestycji można powiedzieć, że jest „niebezpieczna” nie wskazując przy tym konkretnych danych i faktów) **mocno podważa cały proces samorządowego święta demokracji**, jakim powinien być Gliwicki Budżet Obywatelski.

Aktualnie osoby na rowerach bojące się jechać ul. Tarnogórską z powodu braku alternatywnego połączenia są skazane na nielegalną jazdę chodnikiem, narażając na niebezpieczne sytuacje z udziałem pieszych. Wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów jest zgodne z przepisami oraz obowiązującymi standardami, których celem jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników/czek ruchu. Małymi nakładami, pasy ruchu ułatwią połączenie 4 dużych dzielnic z Centrum Przesiadkowym bez ingerencji w liczbę miejsc parkingowych oraz pasy zieleni. Dzięki zwężeniu jezdni, zmiana wpłynie również pozytywnie na bezpieczeństwo kierowców i pieszych. Ponadto, projekt wpisuje się w docelowy układ infrastruktury rowerowej zatwierdzony przez Radę Miasta w ramach *Strategii 2040* i nie wyklucza powstania drogi dla rowerów w przyszłości. Połączenie rowerowe było wielokrotnie podnoszone na spotkaniach dzielnicowych z Prezydentem Miasta, potwierdza to również fakt, że w trakcie składania wniosku projekt poparło ponad 240 mieszkańców i mieszkanek Gliwic.

³ zgodnie z § 3 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jest to teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.



Rysunek 1 Brakujący odcinek dzięki pasom ruchu dla rowerów połączy istniejącą infrastrukturę rowerową (rysunek poglądowy).



Zdjęcie 1 Pasy ruchu dla rowerów w [Rudzie Śląskiej na ul. Józefa Piłsudskiego](#) dostępne dla mieszkańców od ponad 10 lat.