



Centrum 3.0 - Gliwicki Ośrodek Działań Społecznych

ul. Jagiellońska 21,
44-100 Gliwice

Dotyczy: Gliwicki Budżet Obywatelski – odwołanie od negatywnej oceny wniosku nr 004

#RoweroweGliwice: powszechny kontraruch rowerowy

Szanowni Państwo,

W związku z negatywną oceną wniosku nr 004, odnoszę się do wszystkich zarzutów wobec mojego wniosku, które znalazły się w uzasadnieniu negatywnej oceny.

W pierwszej części negatywnej oceny wniosku pojawiła się informacja, że „Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach realizuje plan stopniowego wprowadzanie kontraruchu rowerów na terenie miasta”. Stwierdzenie te jest zasadniczo prawdziwe, jednakże istotą problemu jest tempo wprowadzania tego planu, które wygląda następująco:

- 2019 rok
 - Wybrzeże Wojska Polskiego (150 m)
- 2020 rok
 - Floriańska (150 m)
- 2021 rok
 - 9 fragmentów ulic w obrębie Strefy Ograniczonej Dostępności (łącznie długość 610 m)
- 2022 rok
 - Dzierżona (175 m, realizacja w ramach GBO),
 - Granicznej (100 m),
 - Świętokrzyskiej (125 m, realizacja przy okazji wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego),
 - Wilgi (50 m, realizacja przy okazji wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego).
- Pierwsze półrocze 2023 roku
 - (brak)

Bazując na powyższych danych może stwierdzić, że tempo wdrażania kontraruchu w Gliwicach wynosi średnio 3 wdrożenia na rok, czyli wdrożenie powszechnego kontraruchu w Gliwicach zajmie jeszcze ponad 20 lat, co dla mnie i pozostałych osób, które poparły ten projekt jest tempem nie akceptowalnym. Warto również nadmienić iż w Radomiu, będącym większym miastem niż Gliwice, już w 2014 wprowadzono powszechny kontraruch rowerowy, którego realizacja była efektem wygranego wniosku w Radomskim Budżecie Obywatelskim¹. Projekt powszechnego kontraruchu wygrał również w głosowaniu w ramach 9. Edycji Warszawskiego Budżetu Obywatelskiego (projekt „Rowerem dwukierunkowo po całej Warszawie”)².

Kolejnym argument negatywnej oceny była czasochłonność realizacji mojego projektu, jednakże regulamin GBO nie zabrania realizacji projektów czasochłonnych, a jedynie mówi, że projekt musi dać

¹ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radom-rowerem-pod-prad-52-ulice-z-kontraruchem-3192.html>

² <https://warszawa19115.pl/-/budzet-obywatelski-na-2023>

się zrealizować w ciągu roku. Z realizacją projektu w ciągu jednego roku nie powinno być jednak problemu, ponieważ projekt zmiany organizacji ruchu każdego z zaproponowanych kontraruchów można realizować oddzielnie (równolegle).

Nie mogę również zgodzić się z tym, że akurat w przypadku tego projektu konieczne są konsultacje z Radami Dzielnic. Regulamin GBO nie przewiduje takiej konieczności i takowe kryterium powinno obowiązywać albo wszystkie wnioski albo żadne.

Również bardzo uznaniowe jest stwierdzenie, że wprowadzenie kontraruchu mogłoby wiązać się z likwidacją istniejących miejsc postojowych. Przepisy związane z ruchem drogowym nie określają minimalnej szerokości ulicy z kontraruchem, a jedynie ograniczają się do określenia rodzaju dróg na jakich można go wprowadzać oraz opisu oznakowania pionowego. Jednocześnie tylko pewna część z listy zaproponowanych ulic posiada wyznaczone miejsca postojowe, które nawet niekoniecznie muszą wymagać likwidacji. Jednakże, chcąc wyjść naprzeciw obawom ZDM odnośnie zmniejszenia liczby miejsc postojowych: informuję iż nie uważam, żeby zmniejszenie zakresu mojego wniosku do wyłącznie ulic, gdzie liczba wyznaczonych miejsc postojowych nie ulegnie zmniejszeniu, naruszałoby główną ideę mojego projektu, czyli upowszechnienie kontraruchu rowerowego.