

Dotyczy: Gliwicki Budżet Obywatelski – odwołanie od negatywnej oceny wniosku nr 019
#RoweroweGliwice: Pasy rowerowe na ul. Kościuszki – bezpieczny dojazd rowerem do Śródmieścia!

Szanowni Państwo,

Poniżej przesyłam odniesienie się do negatywnej oceny wniosku nr 019:

1. Natężenie ruchu i bezpieczeństwo użytkowników:

Słusznie osoby oceniające wniosek zwróciły uwagę, że ul. Kościuszki jest ulicą o dużym natężeniu ruchu. Precyzując: ruchu samochodów osobowych. Ruch ciężarowy już nie dominuje na fragmencie ulicy na którym wnioskuje o wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów. Należy również pamiętać, że ruch spadnie z powodu oddania do użytku brakujący fragment obwodnicy zachodniej: **Przewiduje się, że w zauważalny sposób zmniejszy się ruch w centrum Gliwic, m.in. na fragmentach ulic: Pszczyńskiej, Rybnickiej, Daszyńskiego, Kozielskiej, Andersa, Kościuszki, Orlickiego, Wyszyńskiego, Jana Pawła II¹. Nowa trasa zdecydowanie odciąży od ruchu samochodowego miejskie ulice, ułatwi przejazd przez miasto i przyczyni się do poprawy komfortu życia gliwiczian.²**

Z powodu braku poczucia bezpieczeństwa bardzo duża liczba rowerzystów/ek decyduje się na nielegalną jazdę po chodniku. **To generuje niebezpieczne sytuacje z udziałem pieszych. Z braku alternatywnego połączenia, osoby na rowerach są skazani na jazdę w ruchu ogólnym lub po chodniku na ul. Kościuszki.**

Przytoczony argument podważający bezpieczeństwo osób na rowerach poruszający się po pasach ruchu dla rowerów 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 oddzielone fizycznymi barierami od pasów ruchu dla samochodów³. 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:

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

² <https://gliwice.eu/aktualnosci/inwestycje/obwodnica-zachodnia-budowa-w-toku>

³ <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>

Miasto, ulica	2022	2021	2020
Będzin, 11 listopada	0	0	0
Będzin, Marszałka Józefa Piłsudskiego	0	0	0
Będzin, Rafała Sznajdera	0	0	0
Ruda Śląska, Józefa Piłsudskiego	0	0	0
Katowice, Panewnicka	0	0	0
Zabrze, Roosevelta,	0	0	0

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

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.** Proponowana budowa drogi dla rowerów przez oceniających na tym fragmencie **będzie wymagać likwidacji miejsc parkingowych oraz drzew**, co może spotkać się z dużym protestem mieszkańców. W mojej ocenie, a także środowiska rowerowego tego typu inwestycja jest niezasadna w tym miejscu.

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 zabudowy⁴ 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. Wyznaczeniu przystanków autobusowych w ciągu ul. Kościuszki

Wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów nie stoi w sprzeczności z wyznaczeniem przystanków autobusowych. Potwierdzają to chociażby przystanki zlokalizowane na wspomnianych ulicach z tabeli 1. Ponadto, *Standardy i Wytyczne Kształtowania Infrastruktury Rowerowej GZM* jasno opisują w jaki sposób powinna być wyznaczona tego typu infrastruktura rowerowa w pobliżu przystanku (str. 32 i 33): *pas ruchu dla rowerów powinien być wyznaczony linią przerywaną (P-7a) przed przystankiem na długości 20–30 m i 10 m za przystankiem (Projekt nr 3.8). Dopuszcza się zakończenie pasa ruchu dla rowerów 20–30 m przed przystankiem w celu umożliwienia rowerzystom omijania stojących na przystanku autobusów.*

⁴ 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.

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) mocno podważa cały proces samorządowego święta demokracji, jakim powinien być Gliwicki Budżet Obywatelski.

Aktualnie osoby na rowerach bojące się jechać ul. Kościuszki z powodu braku alternatywnego połączenia skazane są na nielegalną jazdę chodnikiem, narażając na niebezpieczne sytuacje z udziałem pieszych. Wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów jest zgodne z przepisami oraz obowiązującymi standardami, uwzględniając również przejazd przez przystanek autobusowy. Małymi nakładami, pasy ruchu ułatwią poruszanie się po śródmieściu 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*.

Warto również zaznaczyć, że inspiracją tego pomysłu była zwycięska praca p. Marleny Kulisy „Teoria miasta zwarte go w projekcie przekształceń Śródmieścia Gliwic” z 2020 roku nagrodzoną przez Prezydenta Gliwic.⁵ Czas zacząć wdrażać docenione pomysły przez Pana Prezydenta w życie.



Rysunek 1 Utworzenie pasów dla rowerów połączy ze sobą infrastrukturę rowerową na ul. Nowy Świat z Aleją Wojciecha Korfańskiego

⁵ <https://edukacja.gliwice.eu/aktualnosci/kultura/najlepsze-prace-nagrodzone-architektura-gora>



Rysunek 2 fragment wizualizacji – Teoria miasta zwartego w projekcie przekształceń Śródmieścia Gliwic, Marlena Kulisa



Zdjęcie 1 Prezydent Miasta wraz ze zwyciężczynią p. Marleną Kulisą za pracę magisterską „Teoria miasta zwartego w projekcie przekształceń Śródmieścia Gliwic” przygotowaną pod kierunkiem dr hab. Agaty Twardoch.⁶

⁶ <https://edukacja.gliwice.eu/aktualnosci/kultura/najlepsze-prace-nagrodzone-architektura-gora>