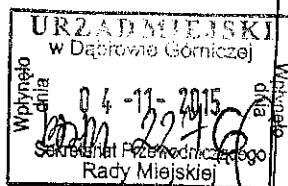


BRM.0003.602.2015

Ryszard Harańczyk
Radny Rady Miejskiej
haranczyk@wp.pl



Dąbrowa Górnicza, dn. 04.11.2015r.

S. P. Prezydent

WYKŁAD ADMINISTRACYJNY
Organizacja Organizacji

wpłynęło dnia 4. 11. 2015

PREZYDENT MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA
PAN ZBIGNIEW PODRAZA

[Signature]

INTERPELACJA

DOTYCZY: Osobistych propozycji i uwag do tworzącego się projektu „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza”.

Uprzejmie proszę o przyjęcie moich osobistych uwag, związanych z tworzącym się oraz realizowanym projektem „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza” oraz proszę o odniesienie się do moich przedłożonych propozycji.

Moje uwagi, głównie i zasadniczo nawiązują do wątku, dotyczącego sposobu wytyczania ścieżek rowerowych w obrębie chodników dla pieszych:

I. Usytuowanie ścieżki rowerowej na chodniku dla pieszych.

Kilka lat temu, wzdłuż osiedla Sikorskiego na nowoutworzonym chodniku dla pieszych przy ulicy Piłsudskiego, wykonanym z kostki cementowej - zastosowano nowe oznakowanie komunikacyjne dla osób pieszych i rowerzystów.

Zgodnie z nowym oznakowaniem, wykonanym wówczas na wskazanym chodniku - zastosowano nowy znak, na którego tarczy znalazło się oznaczenie C-13, i C-16, przedzielone pionową kreską, co oznaczało, że chodnik był przeznaczony dla rowerzystów i osób pieszych.

I tak też, zgodnie z zastosowanym oznakowaniem ścieżki rowerowej – została ona oznaczona kolorem szarym i wydzielona na chodniku od strony zabudowań osiedla, natomiast trakt pieszy na tym chodniku został oznaczony kolorem czerwonym samej kostki chodnikowej i znajduje się on od strony ruchliwej jezdni wskazanej ulicy.

Osobiście uważałem i w dalszym ciągu uważam, że zasadniczo z wielu różnych powodów, korzystniej jest lokalizować ścieżkę rowerową od strony jezdni, a zatem odwrotnie, aniżeli wyznaczono to w opisanym miejscu i stąd też, na przestrzeni ponad pięciu ostatnich lat, wielokrotnie zwracałem uwagę na to niekorzystne rozwiązanie, m.in. trzykrotnie czyniłem to pisemnie poprzez interpelacje międzysesyjne oraz wielokrotnie w uwagach i wnioskach ustnych, m.in. na stałej komisji Rady Miasta oraz między innymi w rozmowach z urzędnikami naszego Urzędu Miejskiego, lecz każdorazowo - moje uwagi oraz wnioski o logiczną zmianę, prostą do skorygowania tego oznakowania - nie spotykały się niestety ze zrozumieniem i akceptacją.

W uzyskiwanych odpowiedziach otrzymywałem informacje, że sposób tego typu oznakowania ścieżki rowerowej jest fakultatywny do wyboru, a zatem ścieżka rowerowa może być wytyczona od strony zabudowań, a nie od strony jezdni, podkreślając, że jest to ustawowo dopuszczalne, co oczywiście dla mnie jest oczywiste, niemniej jednak zauważam, że moja propozycja również jest dopuszczalna i znacznie powszechniej stosowana, gdyż globalnie jest ona o wiele korzystniejsza.

Ponadto, chciałbym również zwrócić uwagę, że na wskazanym chodniku, do dzisiejszego dnia znajduje się jedynie oznaczenie pionowe, zaś brak jest, dodatkowego i korzystnego oznakowania poziomego w postaci symbolu roweru, oznaczonego białą farbą na wytyczonej ścieżce rowerowej.

Stąd, w opisanym miejscu częstokroć dochodziło i dochodzi do wielu niebezpiecznych kolizji komunikacyjnych oraz kłótni pomiędzy rowerzystami a osobami pieszymi – o sposób wykorzystania tego chodnika, pierwszeństwo komunikacyjne itd., a dzieje się tak między innymi, gdyż osoby piesze w sposób instynktowny wolą przemieszczać się chodnikiem od strony zabudowań pobliskiego osiedla, a więc odwrotnie, aniżeli nakazuje umieszczony znak drogowy.

Zdawać by się bowiem mogło, że jak wskazałem, tego typu obecne oznakowanie i podział chodnika jest dopuszczalny i fakultatywny do wyznaczenia przez zarządcę chodnika (ścieżka rowerowa może być wyznaczona od strony ulicy lub od przeciwległej strony tego chodnika), ale z drugiej zaś strony, dla mnie nie podlega wątpliwości, że jeśli system taki jest zastosowany, to powinien on być spójny, jednakowy i konsekwentny w całym mieście, a taki niestety na chwilę obecną on nie jest, gdyż w innych fragmentach naszego miasta ścieżki rowerowe wytyczane są przeważnie od strony jezdni, a szczególnie wtedy, kiedy skłaniają do tego logiczne przesłanki.

Dodać również chciałem, że na początku br. w opisanym miejscu zmieniono oznakowanie tego chodnika, zgodnie z którym zlikwidowano znak z wspólnym oznaczeniem C-13, i C-16, a zastosowano „kombinację znaku C-16 (droga dla pieszych) oraz tabliczki T – 22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych), co oznacza, że chodnik zasadniczo przeznaczony jest dla pieszych i to oni są zobowiązani z niego korzystać. Ruch rowerowy jest na takim chodniku dopuszczony fakultatywnie, „rowerzyści nie muszą jeździć po takim chodniku, z którego piesi korzystać muszą”.

Uważam, że mimo, iż dla wielu osób nieobeznanych z przepisami ruchu drogowego, a szczególnie dla osób w podeszłym wieku, to nowe oznakowanie całego chodnika mogło być stosunkowo mało zrozumiałe i czytelne, to jednak to rozwiązanie było lepsze, aniżeli pierwotne, opisane rozwiązanie.

Uwagę tą zgłaszam, szczególnie w kontekście faktu, że niestety obecnie, dosłownie kilkanaście dni temu, ponownie zmieniono to oznakowanie i przywrócono poprzedni, niekorzystny system, zgodnie z którym zastosowano kombinację znaków z wspólnym oznaczeniem C-13, i C-16 i przedzielonych pionową kreską, co byłoby dla mnie zrozumiałe i satysfakcjonujące, gdyby po dokonanej zmianie - ścieżka rowerowa była wytyczona od strony jezdni przy tej opisywanej ulicy Piłsudskiego, a zatem wzdłuż osiedla Sikorskiego.

Osobiście uważam, że jak wielokrotnie wskazywałem w swoich dotychczasowych, zgłaszanych interwencjach, ścieżkę rowerową na wskazanym chodniku należy wytyczyć od strony jezdni, gdyż na chwilę obecną oznakowanie tego traktu pieszo – rowerowego, rodzi określone zagrożenia bezpieczeństwa dla jego użytkowników.

Faktem jest, że proponowana przeze mnie korekta jest bardzo łatwa do wykonania, co można uczynić jedynie poprzez łatwą, bezkosztową zmianę i prozaiczną zamianę miejsca usytuowania dotychczasowych znaków pionowych na tym chodniku.

W miejscu tym pragnę podkreślić, że jak osobiście zauważyłem w innych miastach np. w Katowicach i Będzinie – ścieżki rowerowe na chodnikach są wyznaczane od strony jezdni (u nas bywa to dowolnie i różnie, co jest pewną, niepotrzebną niekonsekwencją), a poza tym w wymienionych miastach, ścieżki te oznaczone są kolorem czerwonym jeśli wytyczane są na „wykostkowanej” ścieżce rowerowej (odwrotnie, aniżeli w naszym mieście).

Ponadto, zauważyłem również, że w obu wskazanych miastach w obrębie samego przystanku autobusowego – ścieżka rowerowa przechodzi z kierunku od strony jezdni na odwrotną stronę chodnika, ażeby dalej biec za przystankową wiatą autobusową, co osobiście przyznaję – jest pewnym skomplikowaniem komunikacyjnym, jednakże docelowo zwiększa to bezpieczeństwo komunikacji pieszo – rowerowej takiego miejsca, gdyż wytyczona trasa rowerowa nie przecina traktu komunikacyjnego pasażerów komunikacji autobusowej, wychodzących z wiaty przystankowej.

Moja propozycja do przeanalizowania, zgodnie z którą należy:

- 1) Ścieżkę rowerową na wskazanym fragmencie chodnika – przenieść na część chodnika od strony jezdni, co sumarycznie będzie korzystniejsze, a jednocześnie bardzo proste do wykonania poprzez zmianę oznakowania pionowego i zamianę obecnych znaków pionowych.
- 2) Wykonać dodatkowe oznakowanie ścieżki rowerowej poprzez zastosowanie oznakowania poziomego w postaci symbolu roweru, oznaczonego białą farbą.
- 3) Przeanalizować zasadność i możliwość wprowadzenia alternatywnego wariantu usunięcia opisanego problemu, poprzez zastosowanie dodatkowego oznakowania komunikacyjnego w obrębie samego przystanku autobusowego, a więc poprzez proponowane przeze mnie wytyczenie ścieżki rowerowej od strony jezdni, jednakże z jednoczesnym wprowadzeniem dodatkowego oznakowania terenu w obrębie samego przystanku autobusowego, wprowadzając na nim kombinację znaku C-16 (droga dla pieszych) oraz tabliczki T – 22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych).
A zatem, ścieżka rowerowa byłaby wytyczona na tym chodniku od strony jezdni, a w obrębie samego przystanku autobusowego, teren komunikacyjny byłby wspólny dla pieszych i rowerzystów z pierwszeństwem osób pieszych.
- 4) Przeanalizować alternatywny wariant w stosunku do powyższych propozycji - wprowadzenia powrotu do oznakowania, które funkcjonowało od marca br. przez ponad 7 miesięcy, tj. zastosować oznakowanie ciągu pieszo rowerowego poprzez kombinację znaku C-16 (droga dla pieszych) oraz tabliczki T – 22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych), dzięki temu będzie lepsza przepustowość chodnika dla osób pieszych z jednoczesną możliwością

komunikacji rowerowej z pierwszeństwem komunikacji pieszej, gdyż obecne rozwiązanie tego miejsca jest chyba najgorsze z możliwych..

Moje dodatkowe uwagi w tej kwestii:

W miejscu tym, chciałbym podkreślić, że pasażerowie komunikacji autobusowej na przystanku autobusowym „Manhattan” – na chwilę obecną, wychodząc z wiaty autobusowej, wchodzi bezpośrednio na wytyczoną ścieżkę rowerową, co według mnie jest niedopuszczalne i co należy bezsprzecznie zmienić.

Natomiast, przy zastosowaniu mojej propozycji przeniesienia ścieżki rowerowej na chodnik od strony jezdni, opisany problem będzie usunięty, a ponadto rzeczą istotną i godną podkreślenia jest fakt, że pasażerowie wsiadający i wysiadający z autobusów nie będą znacząco przeszkadzać w poruszaniu się rowerzystom, gdyż będą mogli korzystać z obszernego peronu autobusowego, który znajduje w opisanym miejscu.

II. Oznaczanie ścieżki rowerowej poprzez zastosowanie koloru nawierzchni.

Obecnie w naszym mieście – ścieżki rowerowe są oznaczone kolorem czerwonym jeśli są one wytyczone na nawierzchni bitumicznej oraz oznaczone są kolorem szarym, jeśli wytyczone są one na nawierzchni z kostki betonowej, co dla mnie jest oczywistą niespójnością i brakiem konsekwencji w tym zakresie, a poza tym w tym drugim przypadku jest to dokładnie odwrotnie, aniżeli się to stosuje w innych miastach, m.in. w Katowicach oraz Będzinie.

Zatem, jak widać brak tutaj jest pewnej spójności, pewnej synergii i współpracy między poszczególnymi miastami naszego regionu, a zapewne tym bardziej również - pomiędzy innymi miastami naszego kraju.

Faktem również jest, że jeśli zastosujemy moje propozycje z punktu I, to uregulujemy i ujednolicimy nieco położenie samej ścieżki rowerowej na opisanym chodniku, jednakże w dalszym ciągu pozostanie pewna niespójność kolorystyki nawierzchni ścieżek rowerowych, a zatem na wskazanym chodniku wzdłuż osiedla Sikorskiego ścieżka będzie od strony jezdni, podobnie jak np. ścieżka rowerowa na ulicy Królowej Jadwigi przed rondem Alei Róż itd., ale będą się one różnić kolorystyką oznakowania, jednakże to już jest pewna wina całego, zastosowanego niespójnego systemu w naszym mieście i obecnie chcąc ujednolicić cały system ścieżek rowerowych, należałoby go przebudować od nowa, co byłoby dość kosztowne.

Reasumując: Uważam, że należy konsekwentnie i systemowo stosować kolorystykę nawierzchni ścieżek rowerowych wytyczonych na chodnikach, również w uzgodnieniu i współpracy z innymi miastami naszego regionu, ewentualnie całego kraju, przy czym wydaje mi się, że kolorystyka nawierzchni wytyczonych ścieżek rowerowych powinna być w odcieniu czerwonym, zarówno jeśli chodzi o ścieżki o nawierzchni bitumicznej (tak jak obecnie stosuje się w naszym mieście), jak i również kolorystyka taka powinna być zachowana na ścieżkach o nawierzchni z kostki betonowej (obecnie jest ona w kolorze szarym, a kolor czerwony na chodniku jest przeznaczony dla osób pieszych, a więc odwrotnie, jak w innych miastach)..

III. Szerokość ścieżki rowerowej w stosunku do szerokości chodnika.

Uważam, że ścieżki rowerowe wytyczone na chodniku - nie powinny być szersze, aniżeli sąsiadujący trakt dla osób pieszych, a w wielu przypadkach powinny być one odpowiednio węższe, a tak np. nie jest w przypadku ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej, wytyczonej obok chodnika, biegnącego przy budynkach mieszkalnych po prawej stronie ulicy Piłsudskiego od skrzyżowania tej ulicy z ulicą Tysiąclecia – w stronę Ronda Budowniczych Huty Katowice, co oczywiście rodzi pewne niepotrzebne zagrożenia bezpieczeństwa, niedogodności komunikacyjne dla osób pieszych i stąd zapewne również ich niezadowolenie i sprzeciw na powstałą obecnie sytuację.

IV. Likwidacja barier architektonicznych na ścieżkach rowerowych i chodnikach dla osób pieszych.

1) Pomiedzy ścieżkami rowerowymi oraz sąsiadującymi z nimi chodnikami dla osób pieszych powinna być odpowiednia spójność i wspólna, wyważona synergia, pozwalająca na odpowiednią i proporcjonalną równowagę (przykład braku takiej wyważonej synergii został wskazany w punkcie III moich uwag i propozycji.

2) Domyślam się, że lampa uliczna, która znajduje się na środku nowo wykonanej ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej - obok chodnika przy ulicy Piłsudskiego, niedaleko wyjazdu z drogi jednokierunkowej przy ulicy 3 Powstania Śląskiego będzie niedługo przesunięta

w inne, odpowiednie miejsce, gdyż tak było zapewne zaplanowane, a jeśli tak będzie, to według mojej oceny, powinno to nastąpić w nieodległym czasie, ażeby uniknąć dodatkowych i niepotrzebnych, choć w tym przypadku - uzasadnionych komentarzy.

3) Ponadto myślę, że zbyt wysokie krawężniki w obrębie nowo wykonanych ścieżek rowerowych na niektórych podjazdach do chodników, powinny być skorygowane poprzez odpowiednie sfrezowanie progów chodnikowych.

5) Uważam, że ścieżki rowerowe w miarę możliwości powinny być realizowane po jednej stronie ulicy, ażeby uniknąć niepotrzebnych niedogodności przejazdu na drugą stronę ulicy, choć oczywiście zdaję sobie sprawę, że realizacja tego systemu z przyczyn obiektywnych nie zawsze może być możliwa do wykonania.

5) Uważam, że przy projektowaniu następnych ścieżek rowerowych należy starać się realizować jak największą ilość tych ścieżek wykonywanych w technologii o nawierzchni bitumicznej, a nie z kostki betonowej, która to nawierzchnia jest klasyczną barierą architektoniczną w systemie komunikacji rowerowej.

6) Sądzę również, że jeśli w określonych miejscach chodnika, ścieżka rowerowa wytyczona na tym chodniku z pewnych, obiektywnych powodów musi być wytyczona nie od strony jezdni, to wówczas w obrębie samego przystanku autobusowego powinna ona przebiegać w sposób bezkolizyjny poza wiatą przystankową w podobny sposób, który istnieje i stosuje się m.in. w Katowicach i Będzinie.

7) Twierdzę również, że nie powinno się stosować systemów komunikacyjnych, w których pasażerowie komunikacji autobusowej, wychodząc bezpośrednio z wiaty przystankowej, wchodzi - wprost na ścieżkę rowerową, co oczywiście rodzi określone zagrożenia bezpieczeństwa takiego miejsca, a taka niewłaściwa sytuacja istnieje właśnie w obrębie przystanku autobusowego „Manhattan” od strony osiedla Sikorskiego, co szczegółowo opisałem w punkcie I swoich uwag i propozycji.

8) Moim osobistym zdaniem, krytykowane przez niektóre osoby - oznaczenia ścieżek rowerowych - „czerwonym pasem„, na przejazdach przez przejście dla pieszych przy nowo wykonanych ścieżkach są może i kontrowersyjne, ale dla mnie są one oryginalne i do przyjęcia. Wydaje mi się bowiem, że poziome oznakowania ścieżki rowerowej poprzez ich usytuowanie i oznaczenie na fragmencie przejścia dla pieszych jest obiektywnie korzystne, dające pewien „azyl bezpieczeństwa” dla rowerzystów, ewentualnie narażonych na przejazd samochodów przez to przejście, a poza tym powodują one chyba również pewną ciągłość komunikacyjną dla rowerzystów, precyzując oraz zwracając jednocześnie uwagę osobom pieszym, że część tego przejścia dla pieszych jest przeznaczona w zasadzie tylko dla rowerzystów, a przynajmniej w tej części przejścia dla pieszych, oznakowanego czerwonym pasem komunikacyjnym, to rowerzyści mają pierwszeństwo przed pieszymi.

Przynajmniej ja tak to rozumiem, a przyznając jednocześnie, że z takim rozwiązaniem spotykam się po raz pierwszy i uznając ponadto, że może ono być dla niektórych osób kontrowersyjne, pozwalam sobie na wstępne, osobiste poparcie z mojej skromnej strony, takiego zastosowanego oznakowania przejazdu dla rowerzystów przez przejście dla pieszych, oznakowanego czerwonym pasem, będącym ciągłością ścieżki rowerowej.

Zatem, dla mnie, powyższe rozwiązanie nie jest formą bariery architektonicznej, a jest jedynie pewnym innowacyjnym rozwiązaniem komunikacyjnym.

V. Spójność systemu ścieżek rowerowych z systemami innych miast.

Uważam, że dalsza kontynuacja następnych etapów realizacji projektu „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza” – powinna być realizowana przynajmniej częściowo w aspekcie spójności oznakowania tras rowerowych - we wspólnej współpracy z innymi miastami naszego regionu i kraju, ażeby zachować pewną konsekwencję i jednolitość stosowanych systemów, ażeby uniknąć niepotrzebnych, a istotnych różnic systemowych, które oczywiście powodują dezorganizację całego systemu komunikacyjnego.

Na chwilę obecną, z przykrością zauważam, że w niektórych sytuacjach, realizowany system komunikacji rowerowej jest nie tylko niespójny z systemami innych miast, ale jest on również niespójny wewnętrznie, stąd m.in. pewne mankamenty wskazywane przeze mnie w swoich uwagach.

VI. Rozbudowa infrastruktury komunikacji rowerowej i promocja komunikacji rowerowej.

Uważam, że rzeczą oczywistą jest, że dalsza realizacja projektu „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza” – powinna być realizowana z udziałem konsultacji społecznych, a szczególnie przy udziale osób, które mają w tej materii pewne doświadczenie praktyczne i teoretyczne, przy czym nie ukrywam, że osobiście uważam, że wyniki uwag i odpowiedzi, wynikające z takich konsultacji nie zawsze muszą być obiektywnie optymalne i słuszne i stąd głosy wynikające z tych konsultacji powinny być jedynie głosami doradczymi, a nie decydującymi o decyzji realizacji danego wariantu projektu.

~~Stąd też uważam, że nad całością realizacji dokumentacji projektowej powinien czuwać i nadzorować go profesjonalny projektant z zakresu tego typu projektów komunikacyjnych, mając przy tym głos decydujący, bo nie ulega dla mnie żadnej wątpliwości, że uwagi, wnioski czy odpowiedzi ze strony zainteresowanych mieszkańców nie zawsze muszą być słuszne, a zapewne również czasem uwagi ogółu mieszkańców zgłaszane w sposób gremialny, aktywny i sugestywny mogą być błędne i szkodliwe, oczywiście dotyczy to również moich, osobistych - przedłożonych uwag i propozycji.~~

Myszę również, że w ślad za rozbudową samych tras rowerowych w naszym mieście, realizowany system powinien zakładać również szereg nowych pomysłów, rozwiązań, „doposażenie” tras rowerowych w dodatkowe i niezbędne elementy, począwszy od prozaicznych stojaków na rowery, poprzez punkty wypożyczalni oraz naprawy takich rowerów itd., ale jak się domyślam, aspekty te będą elementem realizowanego programu w naszym mieście.

Osobiście zdaję sobie również sprawę z obiektywnych czasem przesłanek, które nie pozwalają na realizację oczekiwanych i wzorowych rozwiązań komunikacyjnych w zakresie rozbudowy szeroko pojętej infrastruktury komunikacji pieszo – kołowej, stąd zapewne wiele rozwiązań może być poddanych pewnej krytyce społecznej, zapewne nie zawsze słusznej, ale mającej prawo do występowania.

Stąd, domyślam się również, iż w myśl zasady, iż „ilu ludzi, tyle zdań”, nie wszystkie moje propozycje spotkają się z akceptacją zainteresowanych osób, stąd również pozwalam sobie jedynie zgłosić swój głos w dyskusji oraz wyrazić swoją oficjalną opinię w opisanym zakresie, prosząc jednocześnie, jedynie o przeanalizowanie słuszności moich uwag, a przede wszystkim – słuszności moich propozycji.

W miejscu tym pragnę podkreślić, że oczywiście cieszę się bardzo, że nasze miasto przystąpiło do tego projektu, który jest ze wszech miar bardzo wartościowy, prospołeczny, prozdrowotny, proekologiczny, a ponadto przynosi szereg innych korzyści zarówno dla mieszkańców, jak i dla całego miasta i naszego kraju.

Ponadto, domyślam się, że nie wszystkie miasta naszego kraju zdecydowały się dotychczas na podjęcie niełatwego ale wartościowego programu, rozbudowującego infrastrukturę komunikacji rowerowej, co zapewne warto było uczynić, a szczególnie mając na uwadze fakt, że projekt ten będzie dofinansowany ze środków unijnych, których kiedyś może zabraknąć dla innych miast, które będą chciały się zdecydować na podobne inwestycje i realizację podobnych programów.

Sama realizacja projektu „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza” - spotka się zapewne z powszechnym poparciem wszystkich mieszkańców naszego regionu, a szczególnie z poparciem lokalnej społeczności naszego miasta i będzie ona doskonałą promocją komunikacji rowerowej, zdrowego trybu życia oraz kolejną marketingową promocją całego naszego miasta, oczywiście jeśli będzie ona prawidłowo przeprowadzona, stąd również w trosce o jej prawidłowość, pozwalam sobie zgłosić swoje osobiste uwagi i propozycje w tej kwestii.

Z poważaniem
Radny Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej
Ryszard Harańczyk

