

prezydent@inowroclaw.pl

rej. 1488/2023

Sendy
(143)

Od: [redacted]
Wysłano: poniedziałek, 29 maja 2023 12:10
Do: prezydent@inowroclaw.pl; '2 Zastępca Prezydenta Miasta Inowrocławia'; zastepcaprezydenta@inowroclaw.pl
DW: [redacted]
Temat: [2023-05-29] Wniosek o udostępnienie informacji publicznej - Wykaz odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo - rowerowych

P.A. Soban

29.05.2023

Ważność: Wysoka

Biuro Obsługi Interesantów
i Kontroli

Dzień dobry,
Wpłynęła dnia 29.05.2023
L. Dz. 542/2023
P. J. Kocielec

Na wstępie zachęcam do zapoznania się z pracą dyplomową:

<https://www.academia.edu/33792053/Koncepcja systemu ruchu rowerowego w Inowroc%C5%82awiu>

Tab.18. Ocena infrastruktury rowerowej w Inowrocławiu (źródło: opracowanie własne)

Stan istniejący	Spójność	-	Oznakowanie tras często nie jest kompletne i bywa kłopotliwe w zrozumieniu, zdarza się, że znaki pionowe i poziome wskazują dwie różne informacje
		-	Trasy rowerowe nie są spójne, występuje wiele rodzajów nawierzchni, jednak 90% to kostka betonowa (różnych typów), brak kluczowych połączeń tworzących sieć oraz umożliwiających swobodę wyboru trasy
	Bezpośredniość	-	Rowerzysta nie jest traktowany jako pełnoprawny uczestnik ruchu, brak priorytetów na światłach oraz skrzyżowaniach, przez trasy niespełniające standardów wzrasta współczynnik opóźnienia i spada średnia prędkość rowerzysty
		-	Brak odpowiedniego połączenia tras głównych i lokalnych determinuje sprawny ruch rowerowy, brakuje bezpośrednich połączeń, co powoduje wydłużenie podróży

	Atrakcyjność	+	Nieliczne fragmenty tras rowerowych prowadzą przez atrakcyjne i bezpieczne społecznie tereny (głównie w Solankach)	
		-	Drogi poprowadzone przez tereny niebezpieczne społecznie, brak oświetlenia, nieestetyczny krajobraz	
	Bezpieczeństwo	-	Sieć rowerowa w zdecydowanej większości niezgodna z standardami, infrastruktura stwarza ryzyko utraty zdrowia	
		-	Wzmógłony ruch samochodowy, niebezpieczne trasy w bezpośrednim sąsiedztwie samochodów, duża liczba wypadków	
	Komfort	-	Źle dobrany rodzaj nawierzchni, częsta zmiana rodzaju nawierzchni, utrudniony wybór trasy powodujący stres	
		-	Wysokie prawdopodobieństwo przerwania podróży, liczne zatrzymania i konieczność zsiadania z roweru	
	Oczekiwania	Spójność	Zastosowanie nawierzchni bitumicznej na wszystkich głównych trasach rowerowych oraz wydzielonych drogach rowerowych niższych kategorii, spójność oznakowania tras i informacji	
		Bezpośredniość	Zapewnienie kompletnej, gęstej sieci umożliwiającej szybkie podróże w krótkim czasie, zapewnione połączenie tras lokalnych i głównych	
Atrakcyjność		Wprowadzenie roślinności oraz zagospodarowanie terenów otaczających trasy rowerowe, zapewnienie oświetlenia oraz gwarancja bezpieczeństwa społecznego na odcinkach prowadzących przez obszary uznane za niebezpieczne		
Bezpieczeństwo		Zmniejszenie prędkości pojazdów motorowych, zmniejszenie liczby wypadków, monitoring oraz dbanie o czystość tras, separacja ruchu rowerowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych		
Komfort		Gwarancja nawierzchni o wysokim stopniu równości, usunięcie pęknięć i wybojów na trasie, zapewnienie wysokiego priorytetu na przejazdach i skrzyżowaniach		

Przytoczę również słowa Włodarza - 4 lata temu (przed Pandemią Covid-19, przed wojną na Ukrainie, przed wyborami)...

Prześiądźmy się na rowery! - zachęcał w Inowrocławiu prezydent Ryszard Brejza podczas spotkania i happeningu na osiedlu Rąbin.

„Na przestrzeni kilkunastu lat wybudowano lub zmodernizowano około 40 km ścieżek rowerowych na terenie miasta. Mieszkańcy Inowrocławia do dyspozycji mają dwie wypożyczalnie rowerów, ostatnio zainstalowanych zostało 6 stacji samoobsługowych służących do naprawy rowerów.”

Posiłkując się mapami i wykazem dostępnym na stronie:

<https://www.inowroclaw.pl/strona-401-sciezki-rowerowe-i-nordic-walking.html>

WNIOSEK O UDOSTĘPNIENIE INFORMACJI PUBLICZNEJ













Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198) zwracam się z prośbą o udostępnienie informacji w następującym zakresie:

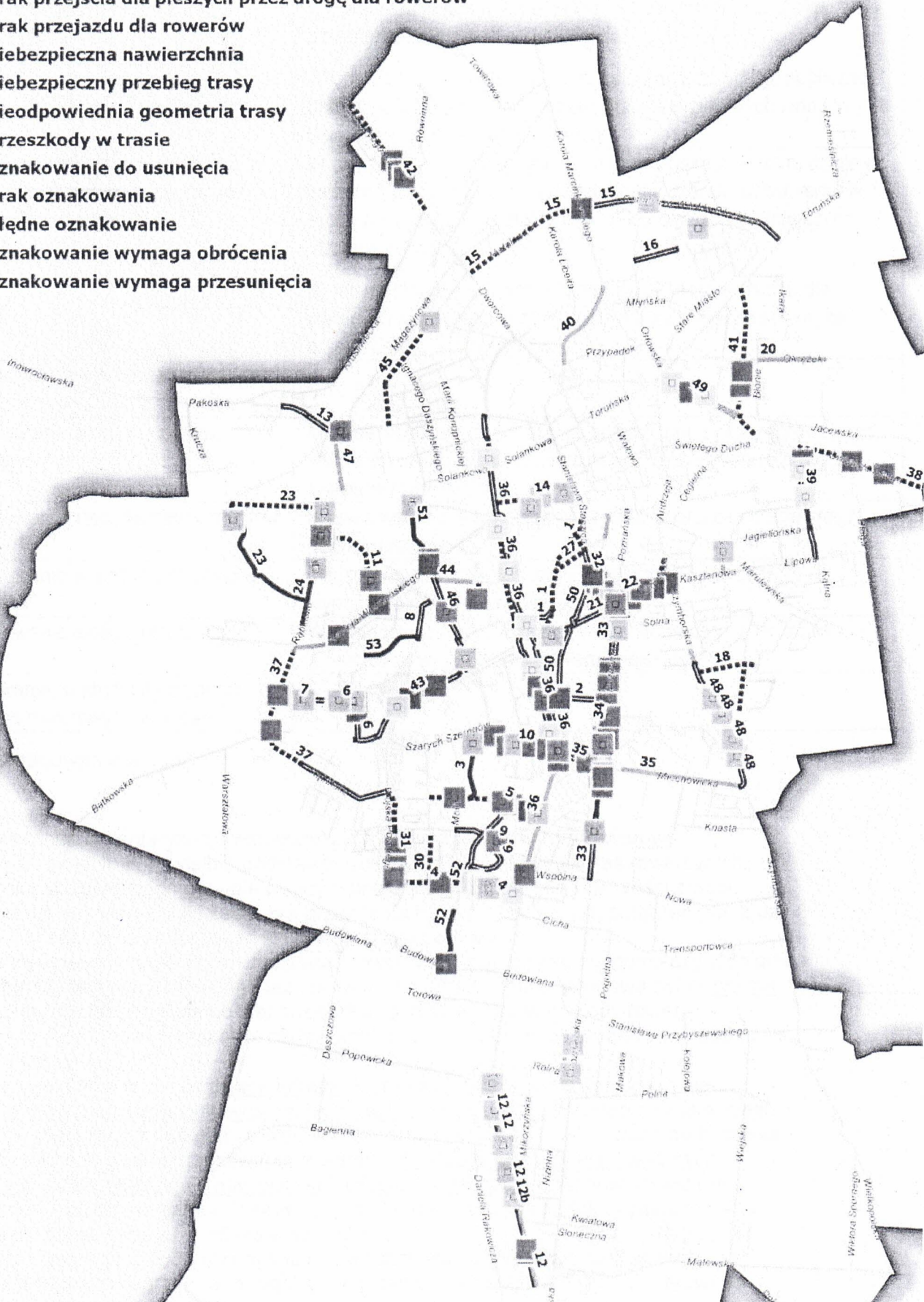
Jakie zalecenia znajdujące się w dokumencie z 2018 roku (będącego aktualizacją dokumentu z roku 2008):
KONCEPCJA ROZWOJU ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA INOWROCŁAWIA
(<https://bip.inowroclaw.pl/attachments/download/25892>) zostały zrealizowane w okresie od 2018 roku do 05/2023?

Proszę o podanie odcinka drogi rowerowej oraz zrealizowanego zalecenia, w szczególności uwzględniając ujęte w opracowaniu „Ryc.14” oraz „Tab. 7”:

Ryc. 14 Lokalizacja utrudnień w ruchu rowerowym.

Utrudnienia (podział według kategorii utrudnień)

-  niebezpieczna lokalizacja wiaty przystankowej
-  brak przejścia dla pieszych przez drogę dla rowerów
-  brak przejazdu dla rowerów
-  niebezpieczna nawierzchnia
-  niebezpieczny przebieg trasy
-  nieodpowiednia geometria trasy
-  przeszkody w trasie
-  oznakowanie do usunięcia
-  brak oznakowania
-  błędne oznakowanie
-  oznakowanie wymaga obrócenia
-  oznakowanie wymaga przesunięcia



Tab. 7 Priorytety - działanie towarzyszące.

NAZWA	LOKALIZACJA	F
Zapewnienie ciągłości przebiegu tras poprzez lokalizację przejazdów dla rowerzystów czyli umieszczenie znaków P-11	<p>W przypadku tras istniejących – miejsca wskazane w rozdziale i załączniku poświęconym istniejącym utrudnieniom (rozdział „Utrudnienia w ruchu rowerowym” i Załącznik nr 1 D „Lokalizacja istniejących utrudnień w ruchu”).</p> <p>W przypadku tras nowych – przejścia tras przez drogi publiczne oraz wyjazdy/wjazdy ze sklepów, stacji benzynowych i innych obiektów generujących duży ruch.</p>	
Zwiększenie czytelności przebiegu tras poprzez oznakowanie wjazdów na drogi rowerowe znakami P-23	<p>W przypadku tras istniejących – miejsca wskazane w rozdziale i załączniku poświęconym utrudnieniom (rozdział „Utrudnienia w ruchu rowerowym” i Załącznik nr 1 D „Lokalizacja istniejących utrudnień w ruchu”).</p> <p>W przypadku tras nowych – każdy początek pasa ruchu dla rowerów i każda jego kontynuacja (np. za skrzyżowaniem, za przejazdem dla rowerzystów).</p>	
Promowanie roweru jako wygodnego środka transportu	Całe miasto	
Zainstalowanie nowych stojaków rowerowych	Miejsca wskazane w koncepcji (podrozdział „Lokalizacja nowych stojaków rowerowych” i Załącznik nr 2 B „Lokalizacja nowych stojaków rowerowych”)	
Zainstalowanie stacji naprawy rowerów	Miejsca wskazane w koncepcji (podrozdział „Lokalizacja stacji naprawy rowerów”)	
Zainstalowanie wypożyczalni roweru miejskiego	Miejsca wskazane w koncepcji (podrozdział „Lokalizacja wypożyczalni roweru miejskiego”)	
Zainstalowanie tablic z przebiegiem sieci	W sąsiedztwie wypożyczalni roweru miejskiego (podrozdział „Lokalizacja wypożyczalni roweru miejskiego”)	
Opracowanie, wydruk i dystrybucja mapy tras rowerowych w mieście	Całe miasto	

Źródło: opracowanie własne.

„Przeprowadzona inwentaryzacja wskazała, że istniejąca infrastruktura rowerowa w Inowrocławiu nie spełnia wielu z podstawowych zasad projektowania tras rowerowych. W szczególności jest niespójna – nie tworzy jednej całości i nie łączy większości źródeł i celów podróży w mieście. Nie zapewnia przez to najlepszych możliwych połączeń pomiędzy punktami w mieście, a co za tym idzie skrócenia czasu podróży.

Docelowa sieć rowerowa powinna umożliwiać rowerzyście poruszanie się pomiędzy źródłami i celami podróży w mieście. Powinna też sprawiać, by infrastruktura rowerowa była czytelna dla rowerzysty, by ten mógł się po niej swobodnie poruszać. Dopiero wtedy rower, rozpatrywany jako środek transportu, będzie konkurencyjny do innych środków transportu (w tym samochodu).

Problemem jest także to, że istniejąca infrastruktura rowerowa w wielu miejscach nie zapewnia bezpieczeństwa użytkownikom drogi, w tym rowerzystom. Występuje wiele miejsc potencjalnie zagrożonych kolizjami rowerzystów z innymi potokami ruchu. Dużo do życzenia pozostawia także wygoda podróżowania rowerem. Występuje wiele miejsc, w których rowerzysta musi się zatrzymać, nawierzchnia często jest fazowana. Wpływa to wszystko na dyskomfort poruszającego się rowerem, co może powodować spadek zainteresowania korzystaniem z tego rodzaju środka transportu.

Obowiązują koncepcja z 2008 roku w wielu miejscach jest już nieaktualna ponieważ nastąpiło wiele zmian w przepisach regulujących zasady projektowania tras rowerowych

(m. in. proponowana w koncepcji szerokość 1,7 m dla dróg rowerowych dwukierunkowych nie odpowiada obecnym polskim przepisom prawa)

Z poważaniem

[Redacted signature]