

Izabela Pietruczuk

Radna Rady Miejskiej Białegostoku

Platforma Obywatelska

dr hab. Tadeusz Truskolaski

Prezydent Miasta Białegostoku

Interpelacja

dotycząca ścieżek rowerowych

Szanowny Panie Prezydencie,

Uprzejmie proszę o podjęcie skutecznych działań (przez właściwe służby), związanych z przejazdem ścieżkami rowerowymi w Białegostoku (m.in. zjazdów z Wiaduktu, przy ul. Dąbrowskiego, w kierunku Dworca Kolejowego, przejazdu przez wiadukt w kierunku Jana Pawła, przejazdów przez Aleję Solidarności, ścieżki rowerowe na TBS i w innych miejscach.

Ścieżki rowerowe są w większości o bardzo dobrej nawierzchni. Najpiękniej wyglądają te, które usytuowane są wzdłuż nowych ulic – tu np. Baranowicka.

Ważne są także oznaczenia ścieżek rowerowych.

Kilka spostrzeżeń:

1. ścieżka do Supraśla – w obrębie miasta – ul. Raginisa.

- w zasadzie nie ma początku na skrzyżowaniu z ul. Wasilkowską, choć chodnik jest dość szeroki, a ruch pieszych niewielki

- przy parkanie cmentarza Farnego stoi znak „zakaz jazdy rowerów” – z jakiego powodu? – może warto byłoby dobudować odcinek ok. 300 – 400 m za ul. Baśniową równoległe do Boruty. Jest tam po prostu przerwa; bez chodnika, bez ścieżki – z jakiego powodu?

2. Ścieżka wzdłuż ul. Kopernika od ul. Mazowieckiej do ul. Bema – za przystankiem komunikacji miejskiej *ciągle nie ścięte gałęzie*, bardzo proszę o przejechanie pod drzewami za ulicą Tuwima, jadąc w kierunku skrzyżowania z Hetmańską i Wierzbową – tu także gałęzie tak nisko się zwieszają, że nie da się tamtędy normalnie przejechać na rowerze – ograniczają nie tylko wysokość, ale i szerokość drogi i zmuszają na wjazd na część dla pieszych

3. Początek ścieżki wzdłuż ul. Branickiego przy hotelu Gołębiowskim: oznakowanie swoją drogą, rzeczywistość czyli usytuowanie ścieżki po prawej, chodnika po lewej stronie, a zjazd na ścieżkę jeszcze inaczej.... Jak to pogodzić?

4. Jedna z najstarszych ścieżek rowerowych od ul. Sienkiewicza do kościoła św. Rocha i jeszcze w lewo prawie do Lipowej – nawierzchnia rozorywana co jakiś czas remontami i przebudowami jest po prostu tragiczna z makabrycznym „chodniczkiem” bez obniżen w końcówce na placu prawie przy

5. Przy ul. 11 – Listopada - dobudowanie kilkudziesięciu metrów bieżących chodnika – niekoniecznie nowego (np. ze starych płyt z rozbiórki) – to miejsce nie ma wielkiego natężenia ruchu pieszych (na wysokości domu dziecka). Przejście od strony domu dziecka przez przejście kończy się nierówną murawą trawiastą – jesienią i wiosną mokrą, zimą przejezdna tylko sankami.... I po chwili wchodzi się lub wjeżdża na drogę dla pieszych i rowerów lub do Lasku Zwierzynieckiego.

6. Brak możliwości wprowadzania wózka czy roweru na dziedziniec Pałacu Branickich od strony „Arsenału” i pomnika ks. Jerzego Popiełuszki – jedynie brama główna daje tę możliwość, ale potem zjazd – lub nawet sprowadzenie roweru czy wózka inną drogą jest niemożliwe! Tak samo jest kilka metrów obok schodów do ogrodów pałacowych!

7. Brak możliwości przejechania i przeprowadzenia roweru przez wiadukt na ul. Dąbrowskiego jeżeli ktoś chce jechać chodnikiem (np. z małym dzieckiem w foteliku nie odważę się na tym odcinku zjechać na jezdnię), nie wspominając o pieszych z małym dzieckiem z wózkiem, czy osobie niepełnosprawnej. Przejścia podziemne albo nie mają żadnych udogodnień do zjazdu np. wózkiem lub sprowadzenia roweru, albo zmuszają do krążenia i nakładania drogi – tak naprawdę istnieje tylko zjazd na Antoniuk i w kierunku Dworca PKP. Prosto w kierunku Al. Solidarności trzeba wózek lub rower dźwigać, a udogodnień przy przejściu podziemnym nie ma.

8. Konieczne są jeszcze w powyższym przykładzie były jakieś oznaczenia tzw. Plan organizacji ruchu rowerowego – informacja w formie plansz, tablic (wiecznie zamalowywanych i dewastowanych), pokazująca schemat poruszania się, gdzie się „da” lub gdzie „nie da się” przeprowadzić roweru czy wózka. A może znaki poziome w formie strzałek??? Może w innym kolorze??? Weźmy przykład z tych, którzy mają od kilkudziesięciu lat takie drogi: Holendrów, Duńczyków (Bornholm – doskonały przykład), Belgów, Niemców – jak oni to rozwiązali? Brakuje „prowadzenia rowerzysty” znakami poziomymi od ścieżki do następnej ścieżki nawet w sytuacji, gdy jeden odcinek kończy się przed dużym skrzyżowaniem, a drugi będzie zaczynał – często już niekoniecznie, jako kontynuacja po tej samej stronie dotychczasowej drogi. Nie każdy dostrzeże znaki pionowe, nie każdy zna na pamięć układ ścieżek w naszym mieście. Gościmy turystów z innych zakątków kraju czy zagranicy. Nie spotkałam też mini „mapek – przewodników” Białegostoku z zaznaczonymi wszystkimi *drogami dla rowerów* z wyszczególnieniem tych wyłącznie dla rowerzystów i tych łączonych z drogami dla pieszych. Takie broszury nawet odpłatne mogłyby znaleźć się w sklepach rowerowych, gdzie większość miłośników dwóch kółek (prędzej czy później) trafia. Można je też dołączyć kilkakrotnie do lokalnych wydań naszych gazet.

9. Urządzenia do włączania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów a także z przejściami dla pieszych również często są umieszczane przypadkowo, tam, gdzie jest „słup i siup”, słupki ze wzbudzaniem zmiany sygnalizacji znajdują się za innymi słupkami (m.in. za znakami drogowymi) – to niezwykle utrudnia rowerzystom normalne poruszanie się.

Ślupki te bardzo często stoją po niewłaściwej lewej stronie. W Polsce mamy ruch prawostronny! Powinny być więc umieszczone po prawej. A tak wprowadzamy zamieszanie i niebezpieczeństwo kolizji?

Kolejne spostrzeżenia:

10. Są sytuacje typu: ścieżka rowerowa zbliża się do skrzyżowania z ulicą poprzeczną, dalej za skrzyżowaniem ciągnie się ścieżka rowerowa. Nie ma jednak przejazdu dla rowerów, a jedynie przejście dla pieszych. Nie jest to miejsce o ograniczonej widoczności. Stoją znaki „koniec drogi dla rowerów” a za skrzyżowaniem znowu początek „drogi dla rowerów”. Dlaczego nie ma tam przejazdu dla rowerów, choć może być ono wydzielone np. z przejścia dla pieszych? Takich przykładów jest co wiele.

11. Nie wiem czy ktoś wie, jaka jest podstawowa różnica między znakiem „droga dla pieszych i rowerów” przedzielona pionową kreską (po prawej stronie są piesi, po lewej rowerzyści lub odwrotnie) i poziomą gdzie te same symbole umieszczone są powyżej i poniżej kreski umieszczonej poziomo.

W pierwszym przypadku konieczne jest wydzielenie drogi linią - i jedną i drugą stroną powinni poruszać się właściwe grupy pieszych lub rowerzystów (tu przydałaby się akcja – „nie chodź po ścieżkach rowerowych”, „nie parkuj na ścieżkach rowerowych”, ale i w drugą stronę: „nie jedź po chodnikach czy ulicach”, gdy obok są ścieżki rowerowe – może warto przekonać do tego pomysłu: prasę, radio, telewizję; wykorzystać billboardy, zrealizować jakąś kampanię społeczną...).

W drugim przypadku jedni i drudzy mogą poruszać się całą szerokością drogi czyli chodnika, ze szczególną ostrożnością którą muszą zachować rowerzyści wobec pieszych. I przy skrzyżowaniach poprzecznych z takimi ścieżkami nie są konieczne przejazdy dla rowerów, choć byłyby mile widziane. W tym przypadku, moim zdaniem, jedyną przeszkodą do tego rodzaju oznakowania chodników jest natężenie ruchu pieszych i szerokość chodnika. Jako, że po ul. Lipowej i jej kostce nie da się jeździć rowerem może warto wydłużyć ścieżkę rowerową z ul. Piłsudskiego na Lipową po stronie komisariatu Policji do ul. Malmeda? Tam przejście lub przejazd na drugą stronę ulicy i wzdłuż hotelu Cristal do Ratusza?

Może też warto zastanowić się, co zrobić ze znakami zakaz ruchu rowerów na rynku – chociażby wzdłuż zamkniętej dla ruchu innych pojazdów.

12. Kolejna sprawa to zjazd i wjazd na ścieżki rowerowe dotyczące wysokich krawężników, rowerzysta musi zejść z roweru, aby wjechać na taki krawężnik, który jest progiem ścieżki rowerowej.

13. W kilku miejscach wystają pozostałości metalowych rur – zjazd z Dąbrowskiego w kierunku Dworca Kolejowego, dalej nawierzchnia wypaczona jest przez wyrastające ponad nią korzenie.

14. Proszę także o wzięcie pod uwagę wszelkiego rodzaju udogodnień wzdłuż ścieżek rowerowych, (których w zasadzie w ogóle nie ma) a dotyczą spraw oczywistych: m.in. toalet, parkingów lub

niestety, wciąż są one nieoznaczone), historycznych, gdzie rowerzyści mogliby odetchnąć, spędzić czas, odpocząć.

15. Proponuję także korzystać z tras rajdów, które odbywają się w Białymstoku (ostatnio szlakiem Kawalina) do opracowania mapek tras rowerowych - tematycznych.

16. Ścieżka rowerowa nie musi biec zawsze przy ulicy głównej, może iść przez lasy, pola, mniejsze uliczki lub mało uczęszczane ulice. Ale aby trasa była przystosowana do rowerów musi być czasem sprawdzana nawierzchnia i naprawiana oraz utwardzona „do potrzeb” rowerzysty.

17. *Konieczne jest także, aby trasą rowerowa raz na jakiś czas przejechał się pracownik Departamentu Dróg, aby sprawdzić, czy gałęzie są na odpowiedniej wysokości, czy oznakowania są dostosowane do warunków i spełniają określone oczekiwania, czy nawierzchnia jest w miarę płaska, czy krawężniki są na tyle niskie, że rowerzysta po nich bezpiecznie przejedzie itd. itp.*

Z poważaniem

Izabela Pietruczuk

P.S. Proszę o odpowiedź na zapytanie w formie pisemnej, a także przesłanie odpowiedzi w formie elektronicznej na adres i.pietruczuk@wp.pl