

W związku z mało precyzyjnymi zapisami dotyczącymi budowy infrastruktury rowerowej w Strategii Rozwoju Gminy Gostyń na lata 2023-2030 podjętej uchwałą Rady Miejskiej w dniu 26 stycznia 2023 roku, oraz w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy

Gostyń zwracam się z prośbą o:

1. Opracowanie standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej dla Miasta i Gminy Gostyń
2. Dołączenie do "Strategii" i "Studium" jako załączniki w/w standardów

W załączeniu przesyłam:

1. Standardy przyjęte przez Miasto Poznań (opracowanie to nie może zostać użyte w Gostyniu ze względu na licencję która udzielona jest miastu Poznań). Załącznik ten dostępny jest także w BIP Miasta Poznań pod adresem <https://bip.poznan.pl/public/bip/zarzadzenia.html?co=show&id=35184>
2. Załącznik do uchwały Zarządu Województwa Małopolskiego z 2017 roku "Podręcznik do projektowania tras rowerowych"
3. "Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego Podręcznik" wydany przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2019 roku
4. Dodatkowo polecam zapoznanie się z książką "Postaw na rower. Jak projektować przyjazną dla rowerów infrastrukturę" ISBN 83-910128-8-3, która przedstawia problematykę budowy infrastruktury rowerowej z dość naukowego punktu widzenia który bierze pod uwagę możliwości psychomotoryczne rowerzystów z uwzględnieniem np wieku. Tu dla przykładu podam Targowisko Miejskie w Gostyniu na które przyjeżdża dość duża liczba osób w podeszłym wieku rowerami z różnych części miasta.

W ostatnim czasie obserwuje dość dynamiczny rozwój infrastruktury rowerowej w Gostyniu. Z jednej strony, zaobserwować można z biegiem czasu wprowadzanie dobrych rozwiązań, takich jak stosowanie nawierzchni asfaltowej (przykład aleja Niepodległości) jednak, w tych samych miejscach popełniane są inne nowe błędy (Aleja Niepodległości kończy się wysokim krawężnikiem ok 15 cm co sprawia że na końcu nie ma możliwości bezpiecznego zjazdu, dodatkowo pod górkę wprowadzone jest odgięcie o małym promieniu w dwóch miejscach, które w literaturze fachowej jest niewskazane przy podjazdach pod znaczące wzniesienia ze względu na drastyczne spowolnienie rowerzysty który i tak musi większość energii która posiada stracić na pokonanie znacznego wzniesienia. Rowerzycie przy bardzo niskiej prędkości o wiele trudniej jest utrzymać równowagę na rowerze, znacząco większą część uwagi skupiana jest na utrzymywaniu równowagi co powoduje że nie możliwym może być obserwowanie co dzieje się wokół na drodze.)

Kolejnym znaczącym problemem w infrastrukturze rowerowej Gostynia jest brak ciągłości dróg rowerowych. Przykładem może tu być ul. Poznańska która tak naprawdę składa się z wielu odcinków niepołączonych ze sobą odrębnych odcinków ciągów pieszo-rowerowych na które rowerzysta nie ma możliwości wjechać. Podobne sytuacje występują także w innych miejscach jak ul. Jana Pawła koło cementarza. W załączeniu przesyłam screen z google Maps z Poznania z Drogi Dęblińskiej gdzie brak jest odginania drogi rowerowej na skrzyżowaniu a przejazd dla rowerów nie ma nawet krawężnika.

Wystające krawężniki to kolejny problem.

Oprócz tego brak jest także zjazdów czy wjazdów na drogę dla rowerów z jezdni.

Uważam też, że należy zadbać o odpowiednie oznakowanie rowerowe zarówno pionowe jak i poziome. Przykładem może być tu skrzyżowanie ul Jana Pawła z ulicą Nad Kanią. Jadąc od strony rynku bardzo dobrze wjeżdża się na ścieżkę rowerową na Jana Pawła jadąc z lewego pasa (pasa do skrętu w lewo dla samochodów mógłby służyć równocześnie jako pas dla rowerów do jazdy na wprost w kierunku Piasków. W ten sposób można bezkolizyjnie poprowadzić rowerzystę na ścieżkę dla rowerów. Obecnie rowerzysta który nie zna miasta sugerując się oznakowaniem pionowym w kierunku Piasków pojedzie z pasa prawego do jazdy na wprost, co spowoduje że po przekroczeniu skrzyżowania napotka pojazdy stojące na czerwonym świetle z kierunku Piasków dodatkowo nie ma dobrego jednoznacznego zjazdu na ścieżkę rowerową w wielu miejscach są wysokie krawężniki i zamiast skupiać się na bezpiecznej jeździe musi wyszukiwać miejsca w którym uda mu się zjechać na ścieżkę rowerową. Taka sytuacja tworzy też dodatkowo punkt kolizyjny)

Dodatkowo, oddanie do użytku obydwu obwodnic Gostynia znacząco zmniejszy ruch samochodowy w mieście co spowoduje, że pojawią się ogromne możliwości prowadzenia ruchu rowerowego w jezdni z użyciem pasów dla rowerów (mieszanie ruchu rowerowego z ruchem samochodowym za pomocą pasów dla rowerów zalecane jest w piśmiennictwie na drogach z prędkością do 50km/h oraz natężeniem ruchu do 4000 pojazdów na dobę) czy też np. kontraruchu czy kontrapasów.

Mając powyższe na uwadze uważam za niezbędne opracowanie standardów budowy infrastruktury rowerowej tak by już na etapie projektowania tworzyć bezpieczną i przyjazną rowerzystom infrastrukturę.

Z poważaniem

