

Sprawozdanie ze spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa

W dniu 2 listopada 2016 roku, w sali nr 20 Urzędu Miejskiego w Tczewie odbyło się XXVI spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

Spotkanie zostało otwarte przez Grzegorza Pawlikowskiego, który na wstępie omówił porządek spotkania:

1. Analiza danych z Komendy Powiatowej Policji w Tczewie nt. ilości wypadków z udziałem rowerzystów na ulicach objętych kontra ruchem rowerowym.
2. Przyjęcie rekomendacji dla Prezydenta odnośnie wprowadzenia kontra ruchu na nowych ulicach w Tczewie.
3. Analiza danych z Komendy Powiatowej Policji w Tczewie nt. ilości wypadków w Tczewie w 2014 i 2015 r. pod kątem wdrażania stref tempo 30.
4. Zmiana stylistyki stojaków rowerowych na Starym Mieście
5. Zmiana w programie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Jagiellońska / ul. Armii Krajowej
6. Inne sprawy zgłoszone przez członków Zespołu

Ad. 1

Tomasz Średziński przedstawił dane dotyczące ilości wypadków z udziałem rowerzystów na ulicach objętych kontra ruchem rowerowym od momentu jego wprowadzenia tj. grudnia 2015 roku. Z danych tych nie wynika jakoby zdarzył jaki jakkolwiek wypadek z udziałem rowerzystów. Tym samym jest to potwierdzenie, że kontra ruch jest bezpiecznym udogodnieniem wprowadzanym dla rowerzystów w Tczewie.

Ad. 2

Grzegorz Pawlikowski przypomniał ustalenia Zespołu z poprzedniego spotkania odnośnie rekomendacji nowych ulic jakie miałyby w 2017 zostać objęte kontra ruchem rowerowym. Zespół ponownie pochylił się po kolei nad każdą z ulic. Podobnie jak na poprzednim spotkaniu wątpliwość dotyczyła ulicy Ogrodowej i ulicy Elizy Orzeszkowej. Ponadto Jolanta Śliwińska zwróciła uwagę na wąskość ulicy Strzeleckiej z uwagi na parkujące tam samochody i wysoki krawężnik, który może uniemożliwić rowerzystom „ucieczkę” na chodnik w razie zagrożenia. W podobnym tonie wypowiedział się Pan Edmund Woyda oraz Piotr Kończewski.

W przypadku pozostałych ulic Tomasz Średziński miał wątpliwość co do ulic Topolowej, Jodłowej, Jarzębinowej i Armii Krajowej.

Ustalono, że odbędą się oględziny z udziałem przedstawiciela Policji, podczas których to ostatecznie Zespół po rekomendacji policji ustali, które ulice zostaną objęte kontra ruchem rowerowym.

Ulice co do których Zespół nie miał większych wątpliwości to: Kochanowskiego, Organa, Lecha, Kaszubska, Kozia, Południowa oraz Pomorska.

Ad. 3

Tomasz Średziński przedstawił szczegółowe dane dotyczące wypadków na poszczególnych ulicach Tczewa w latach 2014 i 2015. Zdecydowano o przeanalizowaniu tych danych do kolejnego spotkania Zespołu i na ich podstawie dyskusję na temat stref tempo 30.

Ad. 4

Grzegorz Pawlikowski przedstawił propozycję nowych stojaków rowerowych dedykowanych obszarowi rewitalizacyjnemu (Stare Miasto). Propozycja nowych stojaków jest związana z potrzebą ujednolicenia małej architektury na obszarze Starego Miasta. Obecnie na tym obszarze funkcjonuje kilka wzorów stojaków rowerowych i żaden z nich nie odpowiada stylistyce jaką prezentuje pozostała mała architektura. Nowy typ stojaków na obszar Starego Miasta uzyskał pozytywną opinię Arleny Haase-Witczak – Miejskiego Konserwatora Zabytków. Wzór stojaka rowerowego, wybranego przez Zespół, stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

Ad. 5

Grzegorz Pawlikowski przedstawił problem sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych i rowerzystów przy drodze wojewódzkiej nr 224, na wysokości skrzyżowania ul. Jagiellońskiej i ul. Armii Krajowej. Obecnie, dla pieszych i rowerzystów poruszających się w kierunku Stacji Kontroli Pojazdów (ul. Armii Krajowej) sygnał zielony zapala się o 4 sekundy później niż dla kierujących pojazdem, którzy przecinają ww. przejazd rowerowy / przejście dla pieszych, jadących z ul. Jagiellońskiej (od Zakładu Usług Społecznych w Tczewie) w ul. Armii Krajowej. Taka sytuacja powoduje, że kierujący pojazdem skręcający w prawo w ul. Armii Krajowej nie spodziewa się sygnału zielonego, które po chwili zapali się dla pieszych i rowerzystów, co w konsekwencji może doprowadzić do wypadku. Obecna sytuacja stwarza zagrożenie bezpieczeństwa dla tych najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego.

W związku z powyższym Zespół przychylił się by zwrócić się do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku z prośbą o taką zmianę w programie sygnalizacji na ww. skrzyżowaniu by wszyscy uczestnicy ruchu mieli w tym samym czasie sygnał zielony lub w ostateczności kierujący samochodem o 1 sekundę wcześniej, co byłoby zgodne z podręcznikiem „Ochrona Pieszych Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego” wydanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”:

„Zasady przyznawania sygnału zielonego dla strumieni o dopuszczalnej kolizji. Pary strumieni kolizyjnych o dopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch powinny być sterowane tak, aby strumień nadrzędny nie miał możliwości dojazdu do punktu kolizji wcześniej niż strumień z pierwszeństwem przejazdu bądź przejścia. W przypadku przejść dla pieszych kolizyjnych ze strumieniem wjeżdżającym na skrzyżowanie, sterowanym sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, sygnał dopuszczający dla pojazdów nie może być przyznany wcześniej niż 1 s po przyznaniu sygnału zielonego dla kolizyjnej grupy pieszej.” (str. 130) .

Ad. 6.

Nie wniesiono innych spraw w trakcie spotkania.

Opracowanie sprawozdania:

Grzegorz Pawlikowski

Doradca Prezydenta ds. Polityki Rowerowej

