

## Załącznik do pisma nr ZDM/01/18/03/2012

Na początek wymienię kilka najpilniejszych zmian, które koniecznie należałoby wprowadzić w życie i wypracować system ich kontrolowania:

**1.** Wysokość krawężników zgodnie z polskim prawem nie może przekraczać 1 cm a w Anglii 1 mm.

Kompletnie nie rozumiem, jakie trudności powodują niemożliwość rozwiązania tego problemu. To jest jakiś absurd, zważywszy na fakt, że jadąc jezdnią nie napotyka się na poręczne krawężniki czy inne uskoki, celowo wprowadzone podczas budowy. Samochody wyposażone są w resorowane zawieszenie, opony o typowej wysokości co najmniej 7 cm i ciśnieniu w oponach w granicach 2 bar, jednak uskoki podczas budowy dróg sprowadzane są do zera. Rowerzysta natomiast z założenia zawieszenia nie ma, opony w granicach 1-2,5 cm wysokości z ciśnieniem nierzadko w granicach 4-5 bar, a miejsce styku opony z krawędzią krawężnika to zaledwie ok. 1 cm<sup>2</sup>, co daje olbrzymie przeciążenia na koła i konstrukcję roweru. Mimo to ścieżki rowerowe są nasiane krawężnikami od trzech do kilkunastu! centymetrów wysokości i to niektórzy uważają za normalne.

Koniecznie trzeba to zmienić, a metod na to jest wiele. Można to omówić na najbliższym spotkaniu konsultacyjnym, które mam nadzieję niedługo dojdzie do skutku.

**2.** Nawierzchnia! Stosowana do tej pory kostka betonowa ma dużo większe niż asfalt opory toczenia, przy jednocześnie niższym tarciu, co powoduje, że jedzie się trudniej, ale w poślizg wpaść bardzo łatwo.

To jest jakieś niczym nie uzasadnione ogólnokrajowe nieporozumienie. Argumentacja o dostępie do mediów, jaką słyszałem wielokrotnie od broniących kostki urzędników jest nie do przyjęcia, bowiem technologie naprawy kostki są tak samo rozwinięte, jak asfaltu. A pod jezdniami nie ma mediów? A jakie media występują w lesie rudnickim? Swoją drogą, czy widział ktoś w Grudziądzu, żeby rozebrana kostka została na powrót równo ułożona?

Dodatkowo śliskie ścieżki z kostki, na zakrętach profiluje się do zewnątrz łuku, często w miejscach, gdzie tylko krawężnikiem graniczy z ruchliwą jezdnią, lub upadek grozi kontaktem z niebezpiecznie ostrymi krawędziami infrastruktury drogowej. Żeby było jeszcze bardziej niebezpiecznie dodaje się na łukach gwałtowne obniżenia wysokości, prowadzące np. do przejść dla pieszych.

Nawierzchnię powinien stanowić asfalt, np. ten sam, który używa się do budowy jezdni, czyli popularny, mastyks grysowy. Powinien on być położony na podbudowie co najmniej 10 cm z kruszywa łamanego wałowanego lub zagęszczanego mechanicznie a warstwa ściernalna mieć grubość co najmniej 3 cm i wysoka klasę równości.

Proszę zwrócić uwagę, co dzieje się ze ścieżkami, które są budowane z kostki wzdłuż li etapu trasy średnicowej. Jeszcze nie zostały oddane do użytku, a już się zapadają. A wyobraźmy sobie co będzie, gdy wjedzie jakiś pojazd (opróżnianie śmietników, koszenie, naprawa, wykop, czy cokolwiek innego)

**3.** Polskie prawo stanowi, że w odległości do 20 centymetrów od ścieżki nie może stać żaden słupek, latarnia, drzewo, ani inna przeszkoda, tymczasem w Grudziądzu cała masa słupów stoi wręcz na środku ścieżek. Takim czymś nie da się normalnie ani bezpiecznie jeździć, tymczasem prawo do korzystania z jezdni w takim miejscu zostaje rowerzystom zabrane. Obecna praktyka jest taka, że buduje się ścieżkę w miejscach, gdzie przeszkody już stoją, ale stawia się też nowe!

Nadmienię, że byłoby mile widziane, żeby przeszkody stały dalej niż owe prawem nałożone 20 cm i nie na środku chodnika, bo wtedy w naturalny sposób piesi schodzą na ścieżki, a oni również stanowią ważny element miejskiego transportu.

4. Jednym z najważniejszych elementów infrastruktury rowerowej jest jej ciągłość. Jeśli jej brakuje, traci ona sens. Jeśli nawet z jakichś powodów ścieżka musi się skończyć, to należy jej koniec rozwiązać w ten sposób, aby rowerzysta mógł się w bezpieczny i płynny sposób włączyć do ruchu ogólnego, czyli zjechać na jezdnię, a następnie w ten sam sposób z niego wyłączyć. W Grudziądzu da się wskazać takie miejsca jako przykład prawidłowych rozwiązań.

5. Ścieżka nie może bez jakiegoś ważnego uzasadnienia zmieniać strony jezdni, jak to ma np. miejsce na nowej ulicy Portowej. Wiąże się to bowiem ze zniweczeniem płynności ruchu i dodatkowo niepotrzebnie zwiększa ilość punktów potencjalnej kolizji samochód-rowerzysta

6. Ścieżki pieszo rowerowe, które dopuszczają ruch rowerowy i pieszy na tej samej powierzchni są pomysłem chybionym z punktu widzenia sprawności ruchu rowerowego i powinno się ich unikać.

7. Wszelkie obniżenia ścieżki rowerowej w celu sprowadzenia jej do poziomu jezdni, z którą się krzyżuje, powinny być rozciągnięte w taki sposób, aby zjazdy i podjazdy były łagodne, zamiast obecnie stosowanych, które targają rowerzystą raz w górę, raz w dół. Dodatkowo wszystkie skrzyżowania z drogami o małym natężeniu ruchu, jak wyjazdy z parkingów, posesji itp., powinny stanowić tzw przejazd wyniesiony, czyli ścieżka stanowi ciągłość bez obniżenia, krawężnika i zmiany nawierzchni. Stanowi to dodatkowo element poprawiający bezpieczeństwo tak samo, jak progi zwalniające i zwiększa komfort jazdy rowerzysty.

8. Parkingi graniczące bezpośrednio ze ścieżkami powinny uniemożliwiać najeżdżanie przodem samochodu na ścieżkę. W obecnie budowanych parkujące samochody zajmują nierzadko 1/3 szerokości ścieżki, co uniemożliwia w tych miejscach korzystanie z połowy jej szerokości.

9. Jeżeli w jakimkolwiek miejscu, w którym obowiązuje zakaz wjazdu lub ruchu ustanawia się wyjątki, jak pojazdy służb miejskich, dojazd do posesji czy zaopatrzenia, to powinno się również dołączyć do nich rowerzystów. Takie rozwiązania są tanie, bezpieczne i bardzo mile widziane przez rowerzystów.

10. Wszelkie łuki powinny być łagodne, zamiast zygzaków zbudowanych nierzadko pod kątem prostym. Konstrukcja roweru i specyfika poruszania się rowerzystów powoduje niewykonalność jazdy po takich elementach, a próby pokonania takich przeszkód nierzadko kończą się upadkiem.

11. Wszelkie wyjazdy z parkingów czy skrzyżowania, gdzie kierowca nie ma kontaktu wzrokowego z jadącym ścieżką rowerzystą, powinien być odpowiednio oznakowany i zabezpieczony np. progami zwalniającymi. Są miejsca, gdzie zdarzyła się już niejedna kolizja rowerzysty z samochodem.

Na razie tyle w skrócie z najważniejszych spraw, które udało mi się przywołać na papier. Listę tę należałoby rozbudować i uszczegółowić, a najlepiej wzorem innych miast wprowadzić w życie odpowiednim zarządzeniem, ale o tym trzeba by porozmawiać w osobnym wątku.

z poważaniem  
Tomasz Kędzior

