

PROTOKÓŁ
ZE SPOTKANIA ZESPOŁU KONSULTACYJNEGO DS. POLITYKI ROWEROWEJ
W DNIU 26.10.2017 r.

DATA I MIEJSCE POSIEDZENIA: 26.10.2017r., siedziba Urzędu Miasta Katowice, Młyńska 4, sala 315.

OBECNI: wg załączonej listy – załącznik nr 1

PORZĄDEK OBRAD:

1. Powitanie zebranych
2. Ustalenie czasu trwania spotkania
3. Opiniowanie projektów infrastruktury rowerowej
4. Sprawy bieżące
5. Wyznaczenie terminu (data i godzina) i tematyki kolejnego spotkania

PRZEBIEG OBRAD:

Ad 1.

Spotkanie Zespołu konsultacyjnego ds. Polityki Rowerowej otworzył Bogumił Sobuła – Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice.

Ad 2.

Członkowie zespołu ustalili jednomyślnie czas trwania spotkania : do 2 godzin.

Ad 3.

W temacie konsultacji projektów rozwiązań dla infrastruktury rowerowej omówiono:

a) Koncepcja połączenia dzielnicy Murcki wzdłuż ulic Samsonowicza, Tartacznej i Cegielnia Murcki, aż do ulicy Ziołowej w dzielnicy Ochojec.

Po zapoznaniu się z prezentacją biura Collect Consulting członkowie zespołu zawnioskowali by w dalszym etapie procedować wariant uwzględniający maksymalizację przebiegu infrastruktury rowerowej przylegającej do drogi publicznej, przy jednoczesnym skróceniu odcinków biegnących przez tereny Lasów Państwowych (wariant 1 z elementami wariantu 2). Członkowie zespołu zawnioskowali o:

- poprowadzenie wszystkich przejazdów rowerowych przez włączenia z innych dróg/wjazdów, zgodnie z przyjętymi do stosowania „Standardami i wytycznymi kształtowania infrastruktury rowerowej w miastach GZM” - bez zachowywania stref akumulacji dla samochodów;
- zakończenie projektowania ścieżki rowerowej na wysokości (zamkniętego obecnie szlabanem) wjazdu na teren szpitala znajdującego się na wysokości skrzyżowania ulic Ziołowej i Cegielnia Murcki, a następnie dostosowanie rozwiązań do projektów budowy tramwaju na południe;
- uwzględnienie w rozwiązaniach koncepcyjnych, a następnie projektowych konieczności spójnego dowiązania omawianej ścieżki do planowanej infrastruktury rowerowej mającej powstać przy realizacji projektu rozbudowy linii tramwajowej na południe;
- maksymalizację użycia nawierzchni asfaltobetonowej niebarwionej do budowy przedmiotowej infrastruktury rowerowej – zastosowanie asfaltobetonu wszędzie tam, gdzie jest to możliwe w tym na ciągach pieszych gdzie dopuszczony zostanie ruch rowerowy;
- nieprojektowanie wydzielonej infrastruktury rowerowej w istniejących strefach tempo 30 (strefa ograniczonej prędkości do 30km/h) – w tym przypadku chodzi o cały przebieg ul. Samsonowicza oraz prowadzenie ruchu rowerowego ul. Samsonowicza wraz z fragmentem ul. Goetla i włączeniem w ul. Bielską na ogólnych zasadach ruchu;

- zastosowanie rozwiązań uniemożliwiających/utrudniających parkowanie aut na powierzchni ścieżki rowerowej takich jak: maksymalna dopuszczalna wysokość krawężników (duża różnica między poziomem jezdni a poziomem ścieżki), oznakowanie ciągu znakami zakazującymi parkowania z możliwym umieszczeniem tablic informujących o wywózce/odholowaniu źle zaparkowanych aut, oznakowanie ścieżki rowerowej widocznym oznakowaniem poziomym;
- przedłużenie prowadzenia ścieżki rowerowej wzdłuż jezdni ul. Tartacznej do wysokości ul. Samsonowicza i dopiero od tego odcinka, wybudowanie łącznika pomiędzy ścieżką rowerową a leśnym przebiegiem ul. Samsonowicza (ukazane w wariantcie 2);
- wymianę fragmentu nawierzchni asfaltowej znajdującej się przy zakończeniu jezdni ul. Samsonowicza od strony terenów leśnych;

b) Koncepcja połączenia dzielnicy Giszowiec z dzielnicą Nikiszowiec wzdłuż ul. Szopienickiej.

Po zapoznaniu się z prezentacją biura Collect Consulting członkowie zespołu zawnieśli by w dalszym etapie prac - w zależności od możliwości pozyskania przez Miasto Katowice terenów - procedować wariant 2 uwzględniający możliwość poprowadzenia infrastruktury rowerowej na odcinku od ul. Krawczyka do wysokości terenów przed Szybem Pułaski, w biegu dawnej infrastruktury kolejki wąskotorowej tzw. Balkan. Członkowie zespołu zawnieśli o:

- spójne nawiązanie projektowanej w koncepcji infrastruktury rowerowej z infrastrukturą istniejącą w biegu ul. Mysłowickiej i Przyjaznej;
- prowadzenie infrastruktury rowerowej w oddaleniu od uczęszczanego przez pieszych chodnika w rejonie skrzyżowania ul. Mysłowickiej i Szopienickiej – rozwiązanie ujęte w wariantcie 2;
- zminimalizowanie sytuacji przeplatania się ciągów pieszych z ciągiem rowerowym;
- maksymalne dopuszczalne przepisami podwyższenie barierek na przekraczanych wiaduktach;
- zaprojektowanie zjazdów dla rowerów (w formie tzw. lejków) przy: wjeździe na ulicę prowadzącą do ogródków działkowych, przy wjeździe na ul. Braci Woźniaków i na ul. Teodora Kulika;
- Pan Grzegorz Ossoliński w imieniu Stowarzyszenia „Rowerowe Katowice” wniósł o sukcesywną likwidację wszystkich zatok autobusowych w mieście, poczynając od omawianej – na ul. Szopienickiej. Zebrani członkowie zespołu zauważyli, że zaproponowane rozwiązanie może nie być optymalne dla mieszkańców tego terenu, którzy poruszają się ul. Szopienicką – zarówno transportem zbiorowym jak i prywatnym. Obecny na spotkaniu redaktor Łukasz Kądziołka zaznaczył, że przytoczony przez Pana Ossolińskiego - jako wzorcowy - przykład braku zatoki na ul. Sokolskiej (przy skrzyżowaniu z ul. Grażyńskiego), zaowocował już kilkoma zdarzeniami drogowymi. W wyniku dyskusji członkowie zespołu wnoszą o zbadanie możliwości przeprojektowania infrastruktury rowerowej i pieszej w rejonie zatoki przystanku autobusowego przy osiedlu Kulika (tzw. Korea) przy założeniu maksymalnego możliwego przepisami i wytycznymi: zawężenia jezdni, zawężenia zatoki autobusowej, zawężenia ciągów pieszych i rowerowych oraz przestawienia i wymiany wiaty przystankowej na węższą. Celem zmian jest możliwość poprowadzenia ruchu rowerowego za wiatą przystankową – bezkolizyjnie z ruchem pieszych i pasażerów opuszczających/wchodzących do autobusu;
- poprowadzenie wszystkich przejazdów rowerowych przez włączenia z innych dróg/wjazdów, zgodnie z przyjętymi do stosowania „Standardami i wytycznymi kształtowania infrastruktury rowerowej w miastach GZM” - bez zachowywania stref akumulacji dla samochodów oraz przy możliwym zastosowaniu luster drogowych w celu ułatwienia włączenia się do ruchu na ul. Szopienickiej;
- umożliwienie włączenia ruchu rowerowego do ruchu ogólnego przy skrzyżowaniu z ul. Św. Anny celem kontynuacji jazdy ul. Górniczego Dorobku lub w kierunku Pl. Wyzwolenia – bez przebudowy sygnalizacji świetlnej;
- maksymalizację użycia nawierzchni asfaltobetonowej niebarwionej do budowy przedmiotowej infrastruktury rowerowej – zastosowanie asfaltobetonu wszędzie tam, gdzie jest to możliwe

w tym na ciągach pieszych gdzie dopuszczony zostanie ruch rowerowy, a w przypadku braku możliwości użycia asfaltobetonu konieczne jest zastosowanie nawierzchni przyjaznej rowerzystom;

- rozważenie poprowadzenia na całej długości ciągu pieszego usytuowanego od strony jezdni, a rowerowego oddalonego od jezdni;

Ad 4.

W sprawach bieżących zgłoszono:

a) Wniosek do MZUM o zastosowanie tzw. malowania strukturalnego w kolorze czerwonym na przejazdach rowerowych. W związku z tym, że jest to rozwiązanie nowe, zaproponowano zastosowanie tego rozwiązania na jednym skrzyżowaniu i poinformowanie członków zespołu o miejscu jego zastosowania. Członkowie zespołu będą mieli możliwość zapoznania się z praktycznym zastosowaniem malowania strukturalnego przed jego szerszym zastosowaniem na innych przejazdach.

b) Wniosek do MZUM o sprawdzenie poprawności działania świateł drogowych na skrzyżowaniu Bracka/Chorzowska/Złota. Wniosek dotyczy również prośby o analizę możliwości skrócenia czasu oczekiwania rowerzystów na przejazd.

c) Wniosek do MZUM o sprawdzenie poprawności działania detektorów ruchu na ul. Pukowca.

d) Wniosek do ZZM, MPGK i MZUM o przycięcie zieleni i uprzątnięcie liści i piachu ze ścieżek rowerowych w szczególności wzdłuż ul. Telewizyjnej, ul. Obroki, ul. Wiertniczej, ul. Techników, trasy rowerowej nr 103 na odcinku od koryta Rawy w kierunku osiedla 1000-lecia. Zgłoszono również wniosek o naprawę nawierzchni ścieżki przy wjeździe na kładkę nad Rawą w opisanym miejscu, gdzie utworzył się duży uskok.

e) Wniosek do MZUM o naprawę nawierzchni ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ul. Mysłowickiej, na wysokości budynku nr 64 (obok przedszkola).

f) Wniosek do MZUM o sfrezowanie krawężników na nowootwartej ścieżce rowerowej łączącej ul. Rataja z ul. Gliwicką/Bracką.

g) Wniosek do MZUM o zastosowanie ułatwień umożliwiających rowerzystom poruszającym się ul. 1 Maja w kierunku Zawodzia lub skręcającym z ul. Bogucickiej w lewo, wjazd na infrastrukturę rowerową znajdującą się po południowej stronie jezdni. Wniosek dotyczy obniżenia krawężników lub zastosowania alternatywnego rozwiązania, które umożliwi bezpieczne przejechanie z jezdni przez infrastrukturę odwadniającą i krawężnik, na wysokości kościoła pw. Opatrzności Bożej. Konieczne jest również zastosowanie oznakowania poziomego informującego rowerzystów o konieczności zjazdu z jezdni na ścieżkę rowerową.

h) Prośba do MZUM o wymalowanie przejazdu rowerowego przy siedzibie ZUS na osiedlu Paderewskiego.

Ad 5.

Termin ustalono na dzień 23 listopada 2017r. Poruszonym tematem będą realizacja Polityki Rowerowej w roku 2017 i plany na rok 2018 oraz nowe koncepcje infrastruktury rowerowej.

Na tym spotkanie zakończono.

NACZELNIK
WYDZIAŁU TRANSPORTU


Bogusław Lowak


Naczelnik Wydziału Transportu

Sporządził:

PRZEDSTAWICIEL MIASTA KATOWICE
DS. REALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ


Paweł Sucheta

WYDZIAŁ TRANSPORTU


Kierownik Referatu Systemów Transportowych
Adam Błot


PIERWSZY WICEPREZYDENT
MIASTA KATOWICE

.....
I Wiceprezydent Miasta
Katowice

