

Bielsko-Biała, 22 kwietnia 2025 r.

KM-PKR 7226.8.2025.BSz

Pani
Małgorzata Chrząszcz
Radna Rady Miejskiej
w Bielsku-Białej

odpowieź na interpelację nr RM.0003.219.2025 z 15 kwietnia 2025 r.

– w sprawie poprawy infrastruktury rowerowej i połączeń komunikacyjnych z centrum miasta z dzielnicami położonymi po stronie północno-wschodniej Bielska-Białej (Okręg Wyborczy Nr 1).

W odpowiedzi na Pani interpelację informuję, że rozwój infrastruktury rowerowej w naszym mieście wpisuje się w działania określone w dokumencie pn. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego, który powstał na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (Uchwała nr 2309/461/VI/2023 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 03.11.2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pod nazwą „Regionalna Polityka Rowerowa wraz z planem sieci regionalnych tras rowerowych”). Jest on spójny z dokumentami strategicznymi na poziomie wspólnotowym, krajowym i regionalnym, a także europejskim. Określa ramy, zasady i sposoby prowadzenia polityki rowerowej w województwie – w perspektywie do 2030 roku. Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych zakłada dwuetapowość – w pierwszym etapie powstać mają trasy łatwe do wykonania, z przewagą wykorzystania dróg istniejących, w drugim zaś trasy wymagające budowy nowej infrastruktury rowerowej na dłuższych odcinkach.

W podobny sposób rozwijana jest infrastruktura rowerowa w naszym mieście. Przyjęto, iż w pierwszej kolejności realizowane będą zadania związane z przebiegiem dwóch głównych, regionalnych tras rowerowych: na kierunku PN – PD krajowa trasa rowerowa nr 17; na kierunku W – Z regionalna trasa rowerowa nr 604. Trasy te tworzą podstawowy szkielet, do którego dowiązywane mają być kolejne elementy infrastruktury rowerowej, rozprawdzające ruch od tras głównych do poszczególnych celów i źródeł tego ruchu (np. osiedla). Niezależnie od tego, z uwagi na charakter miasta, powstawać mają rowerowe powiązania komunikacyjne z terenami sportowymi i rekreacyjnymi, a także stopniowo rozwijane mają być połączenia rowerowe w samym centrum miasta. Infrastruktura rowerowa ma powstawać także w ramach działań obejmujących nowe inwestycje. Autorom dokumentacji projektowych dla tych przedsięwzięć postawiono zadania

zaprojektowania odpowiednich miejsc do parkowania rowerów – miejsca takie powstać mają w obrębie projektowanego centrum przesiadkowego, przy dworcu kolejowym Bielsko-Biała Wschód, a także w rejonie projektowanego teatru „Banialuka.

Na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg opracowano kilka lat temu (listopad 2020) „Koncepcję głównych tras rowerowych dla miasta Bielska-Białej”. Dokument ten formułuje diagnozę stanu istniejącego infrastruktury rowerowej, analizuje źródła i cele podróży rowerowych, uwarunkowania terenowe wpływające na możliwość wyznaczania nowych tras, ostatecznie zaś proponuje przebieg głównych i pozostałych tras rowerowych, wskazuje też na możliwości etapowania ich realizacji. Po pięciu latach od powstania tego dokumentu stwierdzić można, że opracowanie w pewnym zakresie się zdezaktualizowało. Niektóre trasy, ujęte w opracowaniu jako planowane, doczekały się realizacji, powstały nowe inwestycje, miasto podejmuje też kolejne przedsięwzięcia zawierające także infrastrukturę rowerową. Przyszła więc pora na zaktualizowanie opracowania, które w dalszym ciągu powinno pełnić podstawową rolę w procesie planowania i realizacji inwestycji oraz przedsięwzięć zawierających infrastrukturę rowerową. Jednym z podstawowych materiałów, na jakim budować się powinno dokumenty planistyczne, jest rozeznanie co do potrzeb i charakteru komunikacji rowerowej. Wiedzę w tym zakresie pozyskać można poprzez stosowne badania, czy pomiary, dlatego też przystąpiono do badania potencjału rowerowego Bielska-Białej. Od kilku tygodni zewnętrzny podmiot prowadzi w naszym mieście ankietowe badanie mobilności rowerowej. Badanie zakończyć się ma opracowaniem raportu, ten zaś stanowić ma podstawę do podejmowania działań planistycznych i finansowych z zakresu rozwoju infrastruktury rowerowej. Zakładamy, że badanie przyniesie sporo wartościowego materiału ilustrującego oczekiwania mieszkańców korzystających i chcących korzystać z infrastruktury rowerowej – w tym także wskazania na miejsca wymagające doinwestowania, czy usytuowania miejsc do parkowania rowerów.

Pragnę zachęcić do wzięcia udziału w tym badaniu, do wypełnienia ankiety internetowej (link do niej znajduje się na plakatach umieszczonych w przestrzeni publicznej oraz na wielu stronach internetowych, a także na ulotkach rozprowadzanych bezpośrednio do domów i mieszkań), a także do popularyzowania tego przedsięwzięcia. Mieszkańcy nie tylko Okręgu Nr 1, ale mieszkańcy całego miasta, mają doskonałą okazję do wypowiedzenia się na temat swoich oczekiwań w zakresie ruchu rowerowego.

Należy tu podkreślić, iż pojęcie „trasa rowerowa” nie powinno być mylone z pojęciem „droga dla rowerów”. Trasa rowerowa, to ustalenie przebiegu i wytyczenie w terenie połączenia rowerowego pomiędzy różnymi źródłami i celami ruchu. Trasa ta może być prowadzona odcinkami o różnym stopniu zainwestowania, także poprzez drogę dla rowerów, budowaną zgodnie z odpowiednimi wymogami technicznymi i normatywnymi. Droga dla rowerów to pojęcie techniczne i zgodne

z prawem o ruchu drogowym, określa drogę wydzieloną z ruchu ogólnego, która może także towarzyszyć drodze dla pieszych (chodnikowi), lub występować samodzielnie. Trasa rowerowa może być prowadzona w ruchu ogólnym – odcinkami ulic o małym natężeniu ruchu, a nawet (przy ograniczeniu prędkości dopuszczalnej dla pojazdów) „pod prąd” na drogach jednokierunkowych (kontraruch i kontrapasy).

Dążymy to tego, by na wymienionych wyżej głównych trasach (nr 17 i nr 604) powstała infrastruktura rowerowa wykonana w zgodzie z najwyższymi standardami, czego przykładem jest zakończona w ubiegłym roku modernizacja drogi dla rowerów na ul. Partyzantów (odcinek od ul. Leszczyńskiej do ul. gen. Bora-Komorowskiego). Na tym odcinku powstała całkiem nowa droga dla rowerów, spełniająca wysokie standardy projektowe i technologiczne. Wykonano nowe przejazdy poprzez ulicę główną, zapewniające bezpieczne połączenia z terenami okolicznymi, zmodernizowano skrzyżowania i sygnalizacje świetlne, powstały też rozwiązania wcześniej u nas niestosowane (śluzy rowerowe). Zadanie to będzie kontynuowane w roku bieżącym i w latach następnych (aż do ul. Chabrowej, czyli praktycznie do Gminy Wilkowice) – na co miasto pozyskało znaczne dofinansowanie w postaci środków zewnętrznych (ok. 50% wartości zadania). Warto zaznaczyć, że wzdłuż tej drogi przewidziano usytuowanie miejsc wypoczynkowych dla rowerzystów, czy też liczników ruchu rowerowego. Zmodernizowane będą skrzyżowania i sygnalizacje świetlne, co umożliwi wykonanie bezpiecznych połączeń rowerowych z terenami sąsiadującymi z tą trasą i z istniejącymi już drogami dla rowerów. Planowane jest także uruchomienie budowy całkiem nowej drogi dla rowerów – w kierunku północnym od ul. Mazańcowickiej, po wale rzeki Białej, aż do granicy z miastem Czechowice-Dziedzice. Z uwagi na znaczny koszt takiego przedsięwzięcia, miasto również i dla tego zadania ubiega się o pozyskanie dofinansowania w postaci środków zewnętrznych. W trakcie realizacji jest budowa drogi dla rowerów na wymienionej wyżej trasie regionalnej nr 604, wzdłuż przebudowywanej ul. Piastowskiej. Kontynuacją trasy będzie nowa droga dla rowerów wzdłuż projektowanej obecnie północnej śródmiejskiej obwodnicy Bielska-Białej (od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej). Całość zostanie spięta drogami dla rowerów budowanymi w ramach nowego węzła przesiadkowego. Podkreślić należy, że istniejąca obecnie droga dla rowerów wzdłuż ul. Grażyńskiego (od ul. Mazańcowickiej w kierunku południowym) zapewnia mieszkańcom Komorowic połączenie rowerowe z centrum miasta i innymi jego rejonami. Uzupełnienie braków nastąpi podczas budowy centrum przesiadkowego. Niestety, poważnym problemem technicznym do rozwiązania, jest połączenie Hałcnowa z centrum miasta. Ukształtowanie wysokościowe, a także brak dostępności terenu (konieczność wykupów), w wysokim stopniu komplikuje ewentualną budowę drogi dla rowerów, która spełniałaby wymogi normatywne. Poszukiwać należy rozwiązań wykorzystujących istniejące drogi o małym natężeniu ruchu kołowego, jednak i tu występują przeszkody terenowe (potoki) i komunikacyjne (linia kolejowa), których pokonanie wymaga sporych nakładów finansowych. Wymieniona wyżej „Koncepcja głównych tras rowerowych” zakładała wykorzystanie chodników na wiaduktach

ul. Wyzwolenia, co jednak w świetle obecnych przepisów staje się w pewnym stopniu problematyczne. Aktualnie przyjęto, że połączenie rowerowe do centrum Hałcnowa realizowane ma być poprzez drogę dla rowerów, która zbudowana zostanie wzdłuż obwodnicy północnej, a następnie trasą poprzez ul. Rzemieśniczą, ul. Kaczeńców, ul. Orchidei, ul. Bzową – do ul. Krasnoludków i poprzez drogę dla rowerów na budowanej obwodnicy centrum Hałcnowa i ul. Księży Las.

Niezależnie od wymienionych działań inwestycyjnych, podejmowane są analizy (a w niektórych przypadkach już prace projektowe) możliwości zapewnienia nowych połączeń rowerowych w centrum miasta. Z uwagi na to, iż większość ulic tego centrum objętych jest obszarami ograniczonej prędkości dopuszczalnej dla pojazdów, a także z uwagi na mocno ograniczone możliwości nowego inwestowania (brak dostępności terenu), prace te ukierunkowane są na zmiany pozainwestycyjne – w postaci zmian istniejącej organizacji ruchu, które przynieść mają wyznaczenie na jednokierunkowych ulicach kontrapasów rowerowych, lub też kontraruchu rowerowego. W niektórych przypadkach planowane jest wykonanie małych, lokalnych modernizacji, zapewniających połączenia pomiędzy elementami infrastruktury rowerowej i podnoszących poziom bezpieczeństwa ruchu. Równocześnie, w trakcie procedury wydawania decyzji lokalizacyjnych, czy uzgadniania projektów różnych obiektów, wskazywana jest konieczność stosowania rozwiązania zapewniającego tym obiektom połączenie komunikacyjne z infrastrukturą rowerową i możliwość sytuowania miejsc do parkowania, a także przechowywania rowerów.

W minionym roku pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. komunikacji rowerowej prowadził przegląd wszystkich miejskich dróg i tras rowerowych, zidentyfikował miejsca wymagające wykonania robót remontowych, usunięcia kolidującej zieleni i odnowienia oznakowania. Uwagi zostały przekazane do MZD w postaci protokołów, ilustrowanych często zdjęciami. Na tej podstawie, a także przy wykorzystaniu własnych obserwacji, opracowano w MZD plany prowadzenia w roku bieżącym remontów i innych robót utrzymaniowych. Według nich, oznakowanie pionowe i poziome dróg dla rowerów ma zostać odnowione do końca II kwartału, zaś roboty remontowe prowadzone będą na przestrzeni całego roku – w miarę dysponowania odpowiednimi środkami finansowymi.

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Piotr Kucia
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej
3. A/a