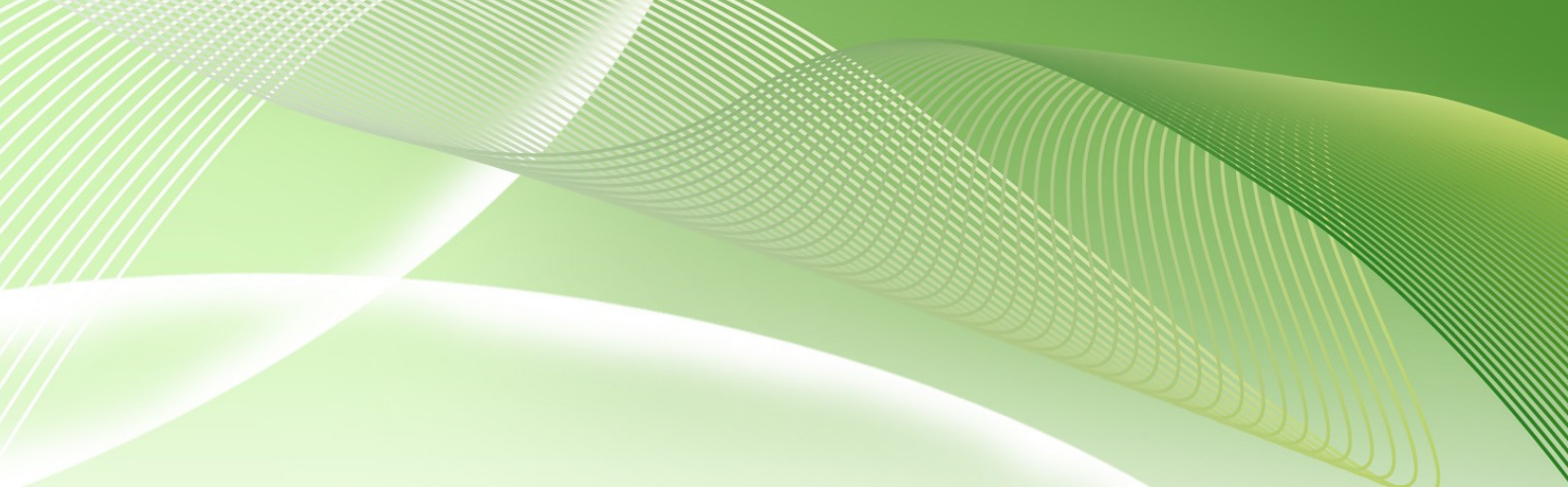




RAPORT Z BADAŃ TERENOWYCH WARUNKÓW FUNKCJONOWANIA RUCHU ROWEROWEGO W PRUSZCZU GDAŃSKIM

Pruszcz Gdański, sierpień – listopad 2013r.



Polska
Unia
Mobilności
Aktywnej

Spis treści

0. Wstęp – ogólna charakterystyka Pruszcza Gdańskiego	3
1. Układ głównych ciągów drogowych miasta	5
1.1 Wykonanie analizy ruchu rowerowego na terenie Pruszcza Gdańskiego	7
1.2 Wykonanie analizy systemu ścieżek rowerowych	9
1.3 Wskazanie połączeń wewnętrznych w celu stworzenia pełnego, spójnego układu	10
1.4 Wskazanie połączeń z gminami sąsiednimi (punkty styku z innymi gminami)	11
1.5 Wskazanie miejsc do koniecznej przebudowach ścieżek rowerowych ze względów technicznych i bezpieczeństwa	15
1.6 Ocena jakości nawierzchni ścieżek rowerowych	17
1.7 Załączniki graficzne obrazujące stan istniejący ścieżek rowerowych, projektowany z uwzględnieniem miejsc problemowych	34
1.7.1 Trasa przejazdu rowerowego po zachodniej stronie Pruszcza	35
1.7.2 Trasa przejazdu rowerowego po wschodniej stronie Pruszcza	36
1.7.3 Drogi i ścieżki rowerowe oraz wybrane punkty	37



RAPORT Z BADAŃ TERENOWYCH WARUNKÓW FUNKCJONOWANIA RUCHU ROWEROWEGO W PRUSZCZU GDAŃSKIM

Członkowie grupy ewaluacyjnej:

- (1) Przedstawiciele mieszkańców regularnie korzystający z rowerów:
 - Mariusz Badziąg (radny miasta Pruszcz Gdański (MB),
 - Tomasz Żurawiecki ze stowarzyszenia „Rowerem za miasto” (TŻ),
 - Adam Bodo, radny miasta Pruszcz Gdański (AB),
- (2) Ekipa Polskiej Unii Mobilności Aktywnej w składzie:
 - Roman Jocher (RJ),
 - Aleksandra Kołtońska (AK),
 - Piotr Kuropatwiński (PK),
 - Piotr Walczukiewicz (PW).

Czas realizacji badań terenowych: 8 listopada 2013 r.

Godzina 09:00–11:00 – wizja lokalna połączenia rowerowego Pruszcza Gdańskiego z okolicami centrum Gdańska (węzła Hucisko) korytarzem ruchu rowerowego realizowanego nieformalnymi ciągami pieszo – rowerowymi wzdłuż ulicy Wały Jagiellońskie, Okopowa i dalej wzdłuż Traktu Św. Wojciecha drogą techniczną prowadzoną wzdłuż wału przeciwpowodziowego Kanału Raduni do Pruszcza Gdańskiego.

Godzina 11:00 – 14:30 – objazd części zachodniej miasta Pruszcz Gdański

Godzina 15:00 – 17:00 – objazd wschodniej części miasta Pruszcz Gdański

0. Wstęp – ogólna charakterystyka Pruszcza Gdańskiego

Pruszcz Gdański – ok. 30-tysięczne miasto województwa pomorskiego, położone nad rzeką Radunią, należy do aglomeracji gdańskiej, przylegając do Gdańska od południa.

Miasto leży przy wylocie drogi krajowej nr 91 z Gdańska oraz modernizowanej obecnie głównej linii kolejowej E65 do Warszawy. Na południe od miasta rozpoczyna się obwodnica trójmiejska, która biegnie blisko zachodniej granicy miasta, niedaleko tego miejsca znajduje się także węzeł drogowy Pruszcz Gdański, stanowiący początek autostrady A1, łączącej Gdańsk z południową



granicą Polski. Według danych z 31 marca 2011 miasto miało 27 787 mieszkańców.

Pruszcz Gdański leży na styku Żuław Wiślanych i wschodnich krańców Pojezierza Kaszubskiego (Wysoczyzny Gdańskiej), co powoduje, że ukształtowanie zachodniej części miasta jest nieznacznie bardziej urozmaicone niż części położonej na wschód od linii kolejowej, która jest zupełnie płaska.

Przez miasto przepływa rzeka Radunia i bierze swój początek Kanał Raduni. Zabudowa miasta w zachodniej części, oddzielonej od reszty miasta linią kolejową E65 charakteryzuje się umiarkowaną gęstością i ma charakter typowy dla miasta średniej wielkości, z wieloma budynkami wielomieszkaniowymi; wschodnia część miasta, leżąca w całości na płaskiej równinie deltowej Wisły, zabudowana jest budynkami Osiedla Wschód, które w niewielkiej części składa się z kilkuklatkowych budynków wielomieszkaniowych średniej wielkości. Dominująca część obszaru tego osiedla uważana jest przez mieszkańców (nie bezpodstawnie) za największe osiedle domów jednorodzinnych w Europie Wschodniej. Ogółem miasto zajmuje obszar 16,47 km², 26% jego obszaru stanowią użytki rolne.

Pruszcz jest miastem o stosunkowo wysokim poziomie dochodów mieszkańców – będąc jednym z trzech najzamożniejszych miast o ludności do 30 tys. mieszkańców w Polsce. Wiąże się to z korzystnym położeniem na mapie sieci transportowej Polski. Stwarza ono dobre warunki powstawania wielu centrów logistycznych firm o dużej skali działania, skutkując korzystną sytuacją na miejscowym rynku pracy.

Atutem miasta jest zaczynająca się w pobliżu autostrada A1 oraz obwodnica Trójmiasta. Bliskość tych dróg przyczyniła się do powstania dzielnicy przemysłowej o nazwie Bałtycka Strefa Inwestycyjna. Swoje magazyny i zakłady produkcyjne umieściły tu firmy z branży elektronicznej, spożywczej, magazynowej, odzieżowej (LPP, od 2001; nowe powierzchnie od 2007–2008 i 2014–2015 (w budowie) i metalowej.

W centrum miasta (po zachodniej stronie linii kolejowej) powstała nowoczesna zabudowa mieszkaniowo-usługowa, za którą miasto otrzymało Nagrodę Honorową Towarzystwa Urbanistów Polskich w ogólnopolskim konkursie na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w 2009 r. W 2004 r. zakończyła swoją działalność miejscowa cukrownia, a jej teren (19,5 ha) w końcu 2012 r. wystawiono na sprzedaż za 38,8 mln zł. Obiekt ten jest ciekawym przykładem



architektury przemysłowej XIX wieku. Podobne obiekty architektury przemysłowej w Poznaniu i Łodzi zostały przekształcone w atrakcyjne centra handlowo – rekreacyjne.

1. Układ głównych ciągów drogowych miasta

Pruszcz Gdański jest ważnym węzłem komunikacji drogowej. Łączna długość dróg w mieście wynosi 75 km. Przez miasto przebiega:

- **droga krajowa 91** Cieszyn – Gdańsk (będąca fragmentem międzynarodowej trasy E75, na terenie miasta biegnie ona ul. Grunwaldzką) a także:
- **droga wojewódzka 226** Przejazdowo – Horniki (na terenie miasta biegnie ona z północnego wschodu na południowy zachód ul. Kopernika, ul. Chopina, ul. Grunwaldzką oraz ul. Zastawną)
- **droga wojewódzka 227** Pruszcz Gdański – Cedry Małe (na terenie miasta biegnie ona ul. Powstańców Warszawy ze wschodu na zachód)

Na przedmieściu Pruszcza rozpoczyna się obwodnica trójmiejska (S6) oraz autostrada A1. Obwodnica (S6) oznaczona jest drogowskazem „Sopot Gdynia Szczecin”, a inne drogowskazy umieszczone na trasie obwodnicy (S6) jako jedyną opcję dojazdu do Gdańska wskazują DK 91 przez Pruszcz. Uzupełnienie tego drogowskazu o informację, że drogą tą można dotrzeć również do dojazdu do wielu dzielnic Gdańska mogłoby przyczynić się do redukcji ruchu tranzytowego przez miasto Pruszcz. W dniu 16 grudnia 2011 r. oddano do użytku ul. Przemysławą, przebiegającą pod wiaduktem nad linią kolejową od skrzyżowania z drogą wojewódzką 226 (ulicą Kopernika) do DK 91. Stanowi ona swoistą północną obwodnicę miasta.

Innym ciągiem drogowym obciążonym ruchem tranzytowym w mieście jest ul. Raciborskiego biegnąca od skrzyżowania z DK 91 na północny zachód w kierunku trójmiejskiej obwodnicy obok osiedla Rotmanka.

Wszystkie pozostałe ulice mogą zostać z powodzeniem przekształcone w strefy ruchu uspokojonego do 30 km/h lub strefy zamieszkania. Na wielu z nich dobrej jakości nawierzchnia z kostki brukowej sugeruje optycznie jazdę z niewielką prędkością – można je uznać za „strefy zamieszkania” – ulice z priorytetem dla ruchu niezmotoryzowanych, z limitem dopuszczalnej prędkości 20 km/h. Można także opracować koncepcję zaślepienia wielu z nich dla ruchu samochodów z jednej strony, z zapewnieniem przejazdu rowerów tak,



by zamienić je praktycznie w ulice rowerowo-parkingowe z pierwszeństwem dla rowerzystów (z założeniem dopuszczalności jazdy samochodem w sposób niezakłócający ruchu rowerowego, który mógłby się tam bezpiecznie odbywać z dopuszczeniem jazdy dwóch lub więcej osób korzystających z roweru obok siebie). Wprowadzenie takiego rozwiązania powinno być poprzedzone odpowiednim przygotowaniem i akcją wyjaśniającą w celu uniknięcia potencjalnych nieporozumień między różnymi użytkownikami ulic.

Miasto jest połączone z Gdańskiem przy pomocy kilku autobusowych linii miejskich: 200, 205, 207, 232, N5 oraz linii prywatnych (J, K, R, 50, 400, 401, 418, 803(3), 804, 830, 843, 845, 850, 859, 861, 872). Okolice miasta obsługują linie Gminy Pruszcz Gdański nr 841–848 oraz linie 01 i 02.

Na obszarze miasta znajduje się 29 mostów – 12 nad Radunią, 10 nad Kanałem Raduni i 7 nad Strugą Gęś. Większość z nich jest przejezdna dla ruchu rowerów, na wielu z nich warto jednak zniwelować progi obniżające komfort korzystania z nich przez rowerzystów.

Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) oraz obecnie nieużytkowana regularnie linia kolejowa nr 229 do Łeby przez Kartuszy i Lębork. Na stacji zatrzymują się wszystkie pociągi osobowe.

Stacja Pruszcz Gdański była również do 2012 r. przystankiem trójmiejskiej SKM, której kursowanie zawieszono ze względu na remont linii kolejowej łączącej Trójmiasto z Warszawą. W 2014 r. przewidywane jest wznowienie połączeń. Miasto jest jednym z udziałowców spółki SKM oraz członkiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG).

W związku ze stosunkowo dużą liczbą mieszkańców Pruszcza dojeżdżających do pracy, szkół czy na uczelnie do Gdańska i innych miast Trójmiasta, warto podjąć odpowiednie przygotowania i działania skłaniające ich do zwiększenia stopnia korzystania z połączeń SKM w układzie Rower+Kolej.

W budynku stacji Pruszcz Gdański grupa ewaluacyjna zidentyfikowała dużą niewykorzystywaną powierzchnię w hallu kas biletowych stacji. Warto rozważyć zainstalowanie tam stojaków do przechowywania rowerów, nadzorowanych przez personel stacji. W przypadku zbudowania tam udogodnień do dwuwarstwowego parkowania rowerów – znanych ze stacji rowerowych w Niemczech lub Holandii – można by tam zorganizować miejsce do przechowywania 60–80 rowerów.



Taka przechowalnia służyłaby osobom dojeżdżającym do stacji od strony zachodniej. Po wschodniej stronie linii kolejowej warto stworzyć analogiczne udogodnienie do przechowywania rowerów pod odpowiednią wiatą z kontrolą dostępu – wzorem rozwiązania zastosowanego w Gdańsku przy pętli tramwajowej przy Alei Havla (skrzyżowanie ze Świętokrzyską), przewidzianego na 210 rowerów.

W odległości 25 km od Pruszcza znajduje się port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, do którego wygodny dojazd z miasta zapewnia obwodnica trójmiejska.

1.1. Wykonanie analizy ruchu rowerowego na terenie Pruszcza Gdańskiego

Analiza ruchu rowerowego prowadząca do ustalenia:

- struktury osób korzystających z rowerów wg kryterium wieku
- struktury przejazdów rowerowych w podziale na:
 - długość realizowanych przejazdów
 - cele realizowanych przejazdów (rekreacyjne oraz użytkowe w podziale na dojazdy do pracy, szkoły, po zakupy, w innych celach)
 - porę dnia, tygodnia, miesiąca i roku realizowanych przejazdów

będzie mogła zostać zrealizowana w ramach audytu polityki rowerowej oraz bardziej szczegółowych badań realizowanych przy pomocy zliczania ręcznego lub automatycznego, realizowanego przy pomocy pętli indukcyjnych lub liczników rowerzystów z wyświetlaczem.

W czasie przejazdu wstępnie określono jedno z miejsc, w którym taki automatyczny licznik powinien zostać zainstalowany (w pobliżu zachodniego brzegu Raduni, na ciągu pieszym prowadzącym od końca ul. Wita Stwosza do dworca kolejowego).





Fot.1. z lewej: propozycja miejsca, w którym mógłby zostać zainstalowany licznik natężenia ruchu rowerowego tj. zbieg trzech dróg dla rowerów od północy, od południa i od zachodu

Fot. 2. z prawej: gdyby obok schodków na podjeździe dla wózków zbudowano by rampę odpowiedniej szerokości, skorzystaliby z tego także rowerzyści, osoby z wózkami lub poruszające się na wózkach.

Miejsce to jest ważnym węzłem ruchu rowerowego w mieście. Znaczna liczba osób jadących rowerem po biegnącym tam ciągu pieszym w kierunku stacji kolejowej była w czasie prowadzonej wizji lokalnej większa niż liczba osób poruszających się po nim pieszo.

Powierzchowne wnioski, które można sformułować na podstawie obserwacji ruchu rowerowego w mieście są następujące:

1) w mieście występuje znaczny „tradycyjny”, codzienny ruch rowerowy. Większość rowerów wykorzystywanych przez mieszkańców ma charakter typowo użytkowy (nie sportowy), jest zaopatrzona w bagażniki tylne lub kosze do przewozu sprawunków umieszczane przy kierownicy;



Fot 3. z lewej i Fot. 4. prawej: przykłady codziennego wykorzystania rowerów przez mieszkańców Pruszcza Gdańskiego



2) dostrzega się wiele osób w średnim lub starszym wieku poruszających się na rowerze;

3) wśród kilkudziesięciu osób, które jechały rowerem w dniu badania, większość stanowiły kobiety. Zauważono jedynie dwóch kolarzy poruszających się w strojach sportowych po jezdni DK 91, poza tym dwóch mężczyzn miało na głowach kaski oraz specjalny strój świadczący o wykorzystywaniu roweru w celach turystycznych lub sportowo-rekreacyjnych. Pozostali użytkownicy poruszali się rowerami w zwykłych, codziennych strojach. Świadczy to o fakcie, że korzystanie z rowerów w Pruszczu Gdańskim ma charakter praktyczny, wynika z uznania tego środka lokomocji za praktyczny, tani, szybki i odpowiedni sposób zaspokajania potrzeb codziennej mobilności.

1.2. Wykonanie analizy systemu ścieżek rowerowych

Widzialna infrastruktura rowerowa w mieście – w praktyce jedynie drogi rowerowe tworzone poza obszarem jezdni przy pomocy ciągów pieszo – rowerowych lub wydzielonych dróg dla rowerów – jest stosunkowo dobrze rozwinięta. Przejazdy rowerem w mieście mogą odbywać się również legalnie pod prąd na większości ulic jednokierunkowych. Sieć udogodnień do jazdy rowerem nie tworzy jednak spójnego systemu. Wiele elementów układu udogodnień do jazdy rowerem i dróg rowerowych pozostaje niepołączonych ze sobą.

Układ stworzonych w mieście ciągów pieszo – rowerowych (dróg rowerowych stworzonych poza jezdnią, często kosztem chodników, ale także niejednokrotnie poza pasem drogowym, wzdłuż cieków wodnych) sugeruje, że były one tworzone bardziej z myślą o stworzeniu możliwości rekreacyjnej jazdy rowerem lub na rolkach niż z myślą o stworzeniu podstaw do przekonywania mieszkańców o celowości zwiększenia stopnia korzystania z rowerów w celu zaspokajania potrzeb codziennej mobilności. Grupa ewaluacyjna mogła mieć wrażenie, że sieć udogodnień do jazdy rowerem była tworzona przy milczącym stosowaniu założenia o celowości dbania bardziej o usunięcie rowerzystów z jezdni niż z myślą o wypracowaniu spójnego systemu umożliwiającego mieszkańcom wygodne korzystanie z tego środka codziennego transportu.

Wiele z dróg rowerowych miasta cechuje się geometrią sugerującą stosowanie reguły podporządkowania ruchu rowerowego ruchowi samochodów: duża ich część przecinana jest wjazdami do (często nieistniejących) posesji, krawężniki na



ich granicach nie są odpowiednio obniżone, co powoduje dyskomfort jazdy zarówno rowerzystów, jak i dzieci przewożonych na siodełkach bagażnikowych.



Fot. 5. Przykład przecięcia drogi rowerowej przez wjazdy do posesji, sugerujące podporządkowanie ruchu rowerowego ruchowi samochodowemu

1.3. Wskazanie połączeń wewnętrznych w celu stworzenia pełnego, spójnego układu

Przed wskazaniem układu połączeń wewnętrznych umożliwiających stworzenie pełnego, spójnego układu sieci dogodnych korytarzy ruchu rowerowego warto opracować mapę, zawierającą oznaczenia następujących elementów systemu widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej:

- drogi dla rowerów,
- ciągi pieszo-rowerowe z pierwszeństwem pieszych,
- strefy piesze z dopuszczonym ruchem rowerów,
- ciągi pieszo-jezdne,
- pasy rowerowe w jezdni,
- wybrane drogi gruntowe ważne dla ruchu rowerów (obecnie już wykorzystywane do jazdy rowerem),
- ulice w strefach ruchu uspokojonego do 30 km/h (z fizycznymi elementami uspokojenia ruchu typu garby spowalniające i bez takich elementów),
- ulice jednokierunkowe z ruchem rowerów w obu kierunkach,
- sklepy rowerowe/ przechowalnie rowerów/warsztaty obsługi rowerów
- wypożyczalnie rowerów,
- parkingi rowerowe, zadaszone, wiaty rowerowe,
- szkoły z udogodnieniami do parkowania rowerów.

Stworzenie takiej mapy z udziałem miejscowych rowerzystów będzie stanowić dobry punkt wyjścia do ustalenia serii działań prowadzących do eliminacji luk sieci udogodnień do jazdy rowerem.

1.4. Wskazanie połączeń z gminami sąsiednimi (punkty styku z innymi gminami)

Miasto Pruszcz Gdański styka się z obszarem dwóch następujących jednostek samorządu terytorialnego: miastem Gdańsk od północy, oraz gminą Pruszcz Gdański ze wszystkich pozostałych stron.

Ruch rowerowy od strony Gdańska może odbywać się po drodze rowerowej tworzącej wraz z biegnącym obok ciągiem pieszym ścieżkę dydaktyczną Via Ambra 2010. Została ona poprowadzona ze względu na bliskość osiedla Bursztynowego, kwestie własności gruntu oraz dążenie do równoległego stworzenia ścieżki pieszej i rowerowej po zachodniej stronie Kanału Raduni do miejsca ujścia potoku spływającego z zachodniej strony miasta. Ruch rowerów od strony Gdańska odbywał się od dawna po wschodniej części Kanału wzdłuż korony wału przeciwpowodziowego, po spontanicznie wyjeżdżonej ścieżce mającej charakter swoistego wydepczyska. Obecnie od strony Gdańska realizowany jest projekt budowy drogi technicznej wzdłuż korony wału przeciwpowodziowego kanału Raduni. Jest on obecnie praktycznie przejezdny rowerem od skrzyżowania ul. Menonitów z Al. Armii Krajowej w Gdańsku (po ciągu pieszo – rowerowym i jezdnią położoną między ul. Menonitów a wykopem linii kolejowej E65 Gdynia – Warszawa) prawie do granicy między dzielnicą Św. Wojciech w Gdańsku a granicą Pruszcza. Stan zaawansowania robót sugeruje, że droga ta będzie dostępna dla ruchu rowerowego na całym odcinku Gdańsk– Pruszcz Gdański przed sezonem letnim 2014 r.





Fot.6 po lewej: miejsce problemowe – ruch rowerowy od strony Gdańska po zachodniej stronie kanału Raduni urywa się między dzielnicą Św. Wojciech w Gdańsku a granicą Pruszcza tuż przed początkiem Via Ambra 2010 z uwagi na będący w budowie pas techniczny wzdłuż wału przeciwpowodziowego Kanału Raduni

Fot. 7. po prawej: aby dostać się na ścieżkę Via Ambra 2010 trzeba przeprowadzić rowery przy ujściu potoku spływającego z zachodniej strony miasta



Fot. 8. po lewej: miejsce przeprowadzania rowerów przez potok przy początku ścieżki Via Ambra 2010

Fot. 9. po prawej: wybudowana w roku 2010 ścieżka dydaktyczna Via Ambra 2010

W związku z faktem, że największy potencjalnie ruch między miastem Pruszcza Gdańskiego a Gdańskiem będzie realizowany w tej relacji, grupa ewaluacyjna zdecydowała się opracować dokumentację fotograficzną miejsc krzyżowania się tego korytarza ruchu rowerowego z jezdniami ulic poprzecznych do Traktu Św. Wojciecha. W ramach konsultacji z kompetentnymi komórkami organizacyjnymi Urzędu Miejskiego w Gdańsku należy ustalić sposób podniesienia komfortu i bezpieczeństwa osób decydujących się na poruszanie rowerem wzdłuż tego korytarza między Gdańskiem a Pruszcza Gdańskim.

Dotyczy to szczególnie miejsc krzyżowania się w/w szlaku z ulicami takimi jak Zaroślak, Podmiejska i Starogardzka. Jezdnie innych ulic krzyżujących się z realizowaną obecnie tam drogą techniczną przewidzianą do wykorzystania przez rowerzystów, wykorzystywane wyłącznie do sporadycznego ruchu lokalnego, powinny być oznaczone tak, by dopuszczać tam wyłącznie ruch



mieszkańców, z założeniem pierwszeństwa dla ruchu rowerów lub też powinny one zostać całkowicie zamknięte dla ruchu kołowego, z zadaniem o wprowadzenie tam odpowiedniej geometrii, zapewniającej komfort ruchu niezmotoryzowanych.



Fot. 10. po lewej i fot. 11. po prawej: skrzyżowanie korytarza ruchu rowerowego na Trakcie Św. Wojciecha z ul. Zarosław. Występujące utrudnienie postaci krawężnika. Po przekroczeniu skrzyżowania brakuje naturalnego płynnego połączenia trasy z jej dalszym ciągiem, w wyniku czego powstało wydepczyisko utworzone przez rowerzystów.



Fot. 12 po lewej: skrzyżowanie korytarza ruchu rowerowego na Trakcie Św. Wojciecha z ul. Starogardzką. Na powierzchni jezdni brak przedłużenia oznaczenia ścieżki rowerowej

Fot. 13. po prawej: skrzyżowanie korytarza ruchu rowerowego na Trakcie Św. Wojciecha z ul. Małomiejską. Na powierzchni jezdni brak przedłużenia oznaczenia ścieżki rowerowej. Ruch samochodowy nie jest regulowany przez światła drogowe, co poważnie utrudnia przejście przez jezdnię zarówno pieszym jak i rowerzystom.



Fot.14 po lewej i fot. 15. po prawej: skrzyżowanie korytarza ruchu rowerowego na Trakcie Św. Wojciecha jedną z przecznic. Bark ciągłości oznaczenia ścieżki rowerowej zarówno na jezdni jak na chodniku. Także krawężniki nie są zniwelowane.



Fot. 16. po lewej i fot. 17. po prawej: droga techniczna wzdłuż korony wału przeciwpowodziowego kanału Raduni, w większości zrealizowana i przejezdna prawie do granicy Gdańska z Pruszczem Gdańskim.

Połączenie Pruszcza z Gdańskiem może także odbywać się po koronie wałów przeciwpowodziowych zbudowanych wzdłuż rzeki Raduni i linii kolejowej E65. Obecnie duża część tego potencjalnie bardzo atrakcyjnego korytarza ruchu rowerowego ma nawierzchnię z płyt betonowych, perforowanych płyt betonowych lub gruntową. W jednym z miejsc tego szlaku będzie zachodziła potrzeba zbudowania mostu dla niezmotoryzowanych nad Radunią.

Potencjalnie atrakcyjny korytarz ruchu rowerowego wiedzie również wzdłuż torów linii kolejowej E65 w stronę Cieplewa. W ocenie członków grupy ewaluacyjnej istnieje także potrzeba połączenia wschodniej części miasta ze „Szlakiem Menonitów” biegnącym na trasie Gdańsk – Grabiny Zameczek – Tczew na terenie gminy wiejskiej Pruszcz Gdański.

1.5. Wskazanie miejsc do koniecznej przebudowy ścieżek rowerowych ze względów technicznych i bezpieczeństwa

Budowa dróg rowerowych jest potrzebna w Pruszczu Gdańskim wzdłuż ulic i dróg, na których występuje wysokie natężenie ruchu kołowego o charakterze tranzytowym, jeśli nie ma w ich bezpośredniej bliskości alternatywnych możliwości poprowadzenia dróg dla rowerów o charakterze cyklostrad – wysokiej jakości korytarzy ruchu rowerowego prowadzonych poza układem sieci ulic i dróg miasta.

Głównym wyzwaniem jest poprawa warunków jazdy rowerem wzdłuż korytarzy ruchu drogowego ulic prowadzonych w ciągu DK 91, dróg wojewódzkich 226 i 227 oraz początkowego odcinka ul. Raciborskiego.



Fot. 18. po lewej i fot. 19. po prawej: miejsce problemowe – skrzyżowanie Via Ambra 2010 biegnącej wzdłuż DK 91 (ul. Grunwaldzka) z ul. Raciborskiego. Brak oznakowania kolorem drogi rowerowej, Przejście przez ulicę dodatkowo utrudnia brak sygnalizacji świetlnej oraz intensywny ruch samochodowy

Osobną kwestią jest rozważenie potrzeby stworzenia drogi dla rowerów wzdłuż przebiegającego na południe od miasta łącznika DK91 z autostradą A1.

Odcinki, na których potrzeba budowy drogi rowerowej jest szczególnie istotna to odcinki, wzdłuż których po jednej stronie nie ma obecnie chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego: od DK 91 – ul. Zastawna do miejsca wjazdu „od tyłu” na teren Faktorii Rzymskiej.



Fot. 20. po lewej: skrzyżowanie DK 91 (ul. Grunwaldzkiej) z ul. Zastawną, na której aż do miejsca wjazdu „od tyłu” na teren Faktorii Rzymskiej nie ma obecnie chodnika lub ciągu pieszo – rowerowego

Fot. 21. po prawej: ul. Zastawna – brak chodnika lub ciągu pieszo – rowerowego

Miejsca problemowe:

- wszystkie skrzyżowania dróg rowerowych z DK 91,
- wszystkie skrzyżowania dróg rowerowych z drogami wojewódzkimi 226 i 227,
- miejsce skrzyżowania Via Ambra 2006 biegnącej wzdłuż Raduni od ul. Chopina do mostu DK91 nad Radunią (do rozważenia możliwość zbudowania pomostu z metalowej, odpornej na rdzę drobnej kratownicy nad lustrem rzeki – ewentualnie zalewanego okresowo w czasie wiosennych wezbrań Raduni) w celu umożliwienia bezkolizyjnego dojazdu rowerem z dworca PKP Pruszcz Gdański do terenu Faktorii Rzymskiej wzdłuż ul. Zastawnej lub lepiej: wzdłuż lewego brzegu rzeki Radunia,



Fot. 22 po lewej: miejsce skrzyżowania Via Ambra 2006 biegnącej wzdłuż Raduni od ul. Chopina do mostu DK91 nad Radunią

Fot. 23 po prawej: miejsce, w którym mógłby znajdować się pomost nad lustrem rzeki Radunia w celu umożliwienia bezkolizyjnego dojazdu rowerem z dworca PKP Pruszcz Gdański do terenu Faktorii Rzymskiej wzdłuż ul. Zastawnej

- punkty zakończenia drogi dla rowerów wzdłuż ul. Przemysłowej
- wszystkie miejsca pokonywania efektu barierowego linii kolejowej E65 przez tunel dla pieszych oraz drogi ruchu kołowego.



Fot. 24 po lewej – tunel dla pieszych przy wyjściu z dworca PKP przy przejściu na stronę zachodnią. Trzeba pokonywać bardzo strome zejście, Winda byłaby znacznym ułatwieniem, nie tylko dla rowerzystów, ale także pieszych z wózkami dziecięcymi, które ciężko jest przeprowadzić przez tak strome wejście.

Fot. 25 po prawej: ul. Chopina – most nad torami kolejowymi łączący wschodnią i zachodnią część miasta. Jest on na tyle wąski, że wielu rowerzystów woli korzystać z chodnika niż z jezdni, tym samym ingerując w ruch pieszy.

Problemowa jest też nienormatywna (zbyt wąska) droga rowerowa wzdłuż DK91 od okolic mostu nad Radunią w stronę Tczewa. Nie ma przejazdów rowerowych przez ulice poprzeczne (podporządkowane), dochodzące do DK91, na których warto wyraźnie wybudować – wymalować przejazdy dla rowerów odpowiednio oznakowane znakami pionowymi.

1.6. Ocena jakości nawierzchni ścieżek rowerowych

Nawierzchnia praktycznie wszystkich udogodnień dla rowerów – dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych zbadanych w ramach wizji lokalnej (por. opis trasy przejazdu grupy ewaluacyjnej poniżej) to niefazowana kostka brukowa o barwie różowej. Jednym z nielicznych wyjątków jest atrakcyjna droga dla rowerów o charakterze prawie cyklostrady zbudowana wzdłuż ul. Mikołaja Kopernika od ul. Kasprowicza do skrzyżowania z ul. Przemysłową.





Fot. 26 Atrakcyjna droga dla rowerów o charakterze cyklostrady zbudowana wzdłuż ul. Mikołaja Kopernika od ul. Kasprowicza do skrzyżowania z ul. Przemysłową.

Ponadto wydzielone drogi dla rowerów biegnące wzdłuż ul. Mickiewicza i części ulicy Zastawnej – nie objęte wizją lokalną – mają nawierzchnię asfaltową.

Grupa ewaluacyjna poruszała się następującymi ulicami:

1. **W godzinach 09:00–11:00** Węzeł Hucisko w Gdańsku – skrzyżowanie ciągu pieszo–rowerowego biegnącego wzdłuż kanału Raduni z ul. Raciborskiego w Pruszczu,
2. **W godzinach 11:00–14:30** zrealizowano wizję lokalną zachodniej części miasta wzdłuż następujących ulic (poczynając od budynku Urzędu Miejskiego W Pruszczu położonego między ul. Grunwaldzką a kanałem Raduni:
 - skrzyżowanie ul. Raciborskiego z ul. Grunwaldzką (obecnie w remoncie) i Wojska Polskiego – miejsce, w którym warto oznakować przejazd rowerowy kolorem na jezdni,
 - ciąg pieszo–rowerowy wzdłuż ul. Wojska Polskiego na południe do mostu na wysokości Urzędu Miejskiego,



Fot. 27. z lewej i fot. 28 z prawej: skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z DK 91 (ul. Grunwaldzką). Brakuje oznakowanego kolorem na jezdni przejazdu rowerowego

– ciąg pieszo-jezdny (pieszo-rowerowy) prowadzący na wschód niezależnie od sieci ulic – **miejsce problemowe**: skrzyżowanie tego ciągu z ul. Grunwaldzką (w remoncie), następnie po południowej stronie stadionu do mostku nad Radunią.

Miejsce problemowe: kilka stopni schodów omijanych regularnie przez osoby przejeżdżające rowerem po wydepczysku. Jest to sugerowane miejsce instalacji licznika rowerowego, tj. zbieg trzech dróg dla rowerów od północy, od południa i od zachodu,



Fot. 29 po lewej i fot. 30. po prawej: przedłużenie ciągu pieszo od. ul. Wita Stwosza – kilka stopni schodów omijanych regularnie przez osoby przejeżdżające rowerem po wydepczysku. Jest to sugerowane miejsce instalacji licznika rowerowego

– dojazd do budynku dworca: **miejsce problemowe**: przejście dla pieszych, bez oznakowanego pionowo ani poziomo przejazdu rowerowego z sygnalizacją świetlną. Konieczne uspokojenie ruchu na ul. Dworcowej lub nawet wprowadzenie pierwszeństwa dla ruchu niezmotoryzowanych,



- przejazd ul. Dworcową po jezdni na północ, przejazd pod ul. Chopina bezkolizyjny dla ruchu rowerowego, ciąg pieszo-rowerowy zbudowany w ramach modernizacji ul. Podmiejskiej (podział ruchu przy pomocy odmiennych kolorów kostki brukowej, na podjazdach prowadzących do nieistniejących posesji zmiana koloru bruku sugerująca podporządkowanie ruchu rowerów i pieszych potrzebom zmotoryzowanych),



Fot. 31 po lewej: Via Ambra 2006 biegnąca wzdłuż Raduni od ul. Chopina do mostu DK91 nad Radunią

Fot. 32. po prawej: ciąg pieszo-rowerowy zbudowany w ramach modernizacji ul. Podmiejskiej (podział ruchu przy pomocy odmiennych kolorów kostki brukowej)

- przejazd ul. Podmiejską (stanowiący ciąg dalszy ul. Dworcowej): **miejsce problemowe**: brak płynnego połączenia ciągu pieszo-rowerowego ze starym mostem prowadzącym na teren dawnej cukrowni. Kolejny most kratowy do remontu i wyeksponowania jako zabytek sztuki inżynierskiej.



Fot.33. po lewej: stary most prowadzący na teren dawnej cukrowni

Fot. 34. po prawej: most kratowy przy dawnej cukrowni do remontu i wyeksponowania jako zabytek sztuki inżynierskiej

Za mostem kratowym wjazd na koronę wału przeciwpowodziowego rzeki Raduni, obecnie płyty perforowane dają możliwość przejazdu, ale bez elementarnego komfortu. Odcinek do skrzyżowania z ul. Przemysłową potencjalnie atrakcyjny dla ruchu rekreacyjnego oraz tranzytowego z północnej i zachodniej części miasta.



Fot. 35. po lewej i fot. 36. po prawej: wjazd na koronę wału przeciwpowodziowego rzeki Raduni za mostem kratowym, Odcinek od ul. Podmiejskiej do skrzyżowania z ul. Przemysłową potencjalnie atrakcyjny dla ruchu rekreacyjnego oraz tranzytowego z północnej i zachodniej części miasta

– przejazd pod wiaduktem ul. Przemysłowej – jazda po jezdni i chodniku nieprzystosowanym do ruchu rowerowego, powrót na ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż jezdni ul. Podmiejskiej w kierunku dworca (na południe).



Fot. 37. po lewej: przejazd pod wiaduktem ul. Przemysłowej – jazda po jezdni i chodniku nieprzystosowanym do ruchu rowerowego
Fot. 38. po prawej: powrót na ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż jezdni ul. Podmiejskiej w kierunku dworca (na południe)

- po przejeździe pod ul. Chopina wjazd na atrakcyjną widokowo drogę dla rowerów prowadzącą wzdłuż Raduni na południe, niezależnie od sieci ulicznej.



Fot. 39. po lewej i fot. 40. po prawej: atrakcyjna widokowo droga dla rowerów Via Ambra 2006 prowadzącą wzdłuż Raduni (wzdłuż ul. Dworcowej i Nowowiejskiego) na południe, niezależnie od sieci ulicznej

- przejazd na drugi brzeg Raduni mostkiem przy wylocie ul. Mickiewicza, wzdłuż której prowadzi droga dla rowerów (chodnik pieszo-rowerowy) z barierkami chroniącymi przed wjazdem do rzeki.



Fot. 41. Przejazd na drugi brzeg Raduni mostkiem przy wylocie ul. Mickiewicza, wzdłuż której prowadzi droga dla rowerów (chodnik pieszo-rowerowy) z barierkami chroniącymi przed wjazdem do rzeki

- dalsza jazda wzdłuż prawego brzegu Raduni po Via Ambra 2006 do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką. **Miejsca problemowe**: przepust rowerowy pod DK 91 wzdłuż rzeki Radunia od Via Ambra pod ulicą Grunwaldzką w celu stworzenia możliwości bezkolizyjnego dojazdu wzdłuż ul. Zastawnej do wjazdu na teren Faktorii Rzymskiej.



– droga dla rowerów wzdłuż chodnika DK 91 kontynuowana jedynie przez kilkadziesiąt metrów – jazda możliwa do kontynuacji po chodniku niskiej jakości (do przekształcenia w ciąg pieszo–rowerowy). Nad Kanałem Raduni mostek wzdłuż ul. Grunwaldzkiej świadczy o dobrym zadbaniu o interesy niezmotoryzowanych. **Miejsce problemowe**: skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z ul. Zastawną.



Fot. 42. z lewej: nad Kanałem Raduni mostek wzdłuż ul. Grunwaldzkiej świadczy o dobrym zadbaniu o interesy niezmotoryzowanych
Fot. 43. z prawej: miejsce problemowe – skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z ul. Zastawną

– jazda po jezdni ul. Zastawnej (droga wojewódzka 226) o dużym natężeniu ruchu kołowego sugeruje potrzebę stworzenia wydzielonego ciągu pieszo–rowerowego po północno–zachodniej stronie ul. Zastawnej. Na dalszym odcinku Zastawnej od ul. Batalionów Chłopskich do Ronda Kocińskiego istnieje droga rowerowa po jej południowej stronie. W celu połączenia istniejącego i proponowanego odcinka będzie zachodziła potrzeba stworzenia odpowiedniego połączenia z odpowiednim oznakowaniem pionowym i poziomym.

– wjazd od tyłu na teren Faktorii Rzymskiej po mostku nad rzeką Radunią w pobliżu instalacji hydrotechnicznych wymaga poprawy ciągłości i komfortu jazdy przy wjeździe na mostek. Miejsce to jest początkiem pieszego szlaku żółtego o dużych walorach widokowych, prowadzącego w górę rzeki Radunia. Szlak ten jest przejezdny dla rowerów w okresie suchej pogody. Warto rozważyć ulepszenie jego nawierzchni tak, by lepiej służył rowerzystom i pieszym także w okresie jesienno – zimowym i wczesnowiosennym.





Fot.44. po lewej i fot. 45. po prawej: początek pieszego szlaku żółtego o dużych walorach widokowych, prowadzący w górę rzeki Radunia

Alternatywą tego rozwiązania jest poprawa jakości połączenia z Juszkiem albo przy pomocy poprawy nawierzchni drogi gruntowej od ul. Zastawnej za przejazdem kolejowym albo przedłużenie ul. Sportowej obok cmentarza, gdzie już istnieje osobna droga rowerowa.

– teren Faktorii Rzymskiej jest atrakcyjnym obszarem dla rekreacyjnej jazdy rowerem, z uwagi na istniejący na jej terenie skate park z udogodnieniami dla rowerzystów „akrobacyjnych”, korzystających z rowerów trialowych (BMX).



Fot. 46 po lewej i fot. 47. po prawej: udogodnienia dla rowerzystów „akrobacyjnych”, korzystających z rowerów trialowych (BMX)

Miejsca problemowe na terenie Faktorii:

1) W związku z organizowaniem na terenie Faktorii szeregu imprez artystycznych w amfiteatrze, warto zadbać o stworzenie odpowiednich stałych lub przenośnych (instalowanych doraźnie w czasie imprez) udogodnień do parkowania rowerów, z zapewnieniem w czasie imprez

odpowiedniej kontroli dostępu i zabezpieczeniem ich przed wandalizmem, kradzieżą i wpływem warunków atmosferycznych.

2) Układ ciągów pieszo-rowerowych i dróg dla pieszych i rowerzystów na terenie Faktorii wymaga uzupełnienia luk – ruch pieszych niejednokrotnie odbywa się po innych szlakach niż zaprojektowane przez budowniczych Faktorii



Fot. 48. z lewej i fot 49. po prawej: luki w ciągach pieszo – rowerowych na terenie Faktorii, które wymagają uzupełnienia. Ruch pieszych niejednokrotnie odbywa się po innych szlakach niż zaprojektowane przez budowniczych Faktorii.

– po opuszczeniu terenu Faktorii grupa ewaluacyjna udała się wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego Via Ambra 2009 przez mostek i dalej wzdłuż ul. Wojska Polskiego w stronę otoczenia zabytkowego kościoła pw. Podniesienia Krzyża Św. Na terenie kościoła jest zainstalowany prowizoryczny stojak do parkowania rowerów z wygiętych prętów zbrojeniowych. Warto rozważyć zainstalowanie w pobliżu wejścia do kościoła pełnowartościowego stojaka do parkowania rowerów.



Fot. 50 Prowizoryczny stojak do parkowania rowerów z wygiętych prętów zbrojeniowych zainstalowany na terenie kościoła pw. Podniesienia Krzyża Świętego

– spod kościoła grupa ewaluacyjna udała się do Urzędu Miejskiego i dalej na wschód na teren nagrodzonej przestrzeni publicznej: strefy pieszej ul. Ks. Józefa Waląga. W projekcie rozbudowy strefy pieszej warto uwzględnić udogodnienia do parkowania rowerów i ograniczenie prawa do przejazdu i parkowania samochodów, by obszar strefy preferencji ruchu niezmotoryzowanych stopniowo rozszerzał się w kierunku południowym i wschodnim – w stronę dworca PKP. Okolice dworca PKP powinny zostać poddane starannej ocenie tak, by w jego bezpośredniej bliskości ruch pieszych i rowerzystów miał wyraźny priorytet w stosunku do ruchu zmotoryzowanych. Na tym obszarze nie ma podstaw do stwarzania istotnych udogodnień dla ruchu samochodów, których użytkownicy nie mają istotnego interesu uznawania okolic dworca za korytarz ruchu tranzytowego dla celów podróży położonych poza nim.



Fot. 51 po lewej i fot. 52. po prawej: teren nagrodzonej przestrzeni publicznej: strefy pieszej ul. Ks. Józefa Waląga. Widoczny brak stojaków rowerowych

3. W godzinach 15:00 – 17:00 zrealizowano objazd wschodniej części miasta Pruszcz Gdański

– Po spotkaniu p. Adama Bodo przy budynku dworca grupa ewaluacyjna rozpoczęła analizę wschodnich rejonów miasta. Objazd rozpoczął się na ul. Dworcowej, skąd po objechaniu ronda przejechała na ul. Chopina – rozstrzygając dylemat: czy poruszać się jezdnią, po której odbywał się w godzinach popołudniowego szczytu intensywny ruch kołowy, czy też przejechać na północną jej stronę, by przejechać nad torami wiaduktem ul. Chopina po dość szerokim chodniku, zbyt wąskim jednak aby w pełni pogodzić potrzeby pieszych i rowerzystów.



Fot. 53. po lewej: problemowy rejon wjazdu na wiadukt przy ul. Chopina. Ruch na ul. Chopina jest dość intensywny, dlatego wiele osób decyduje się na jazdę po chodniku. Jednak aby na niego wjechać, trzeba pokonać 2 ruchliwe skrzyżowania pozbawione sygnalizacji świetlnej
Fot. 54. po prawej: chodnik na ul. Chopina na wiadukcie nad torami. Mimo że jest dość szeroki, nadal brakuje miejsca na swobodny ruch pieszych i rowerzystów.

Rejon wjazdu na początek wiaduktu przy ul. Chopina wymaga przebudowy tak, by stał się bardziej przyjazny dla ruchu rowerzystów nie mających odpowiednich zasobów odwagi i doświadczenia, by decydować się na jazdę pod górę po jezdni. Ten obszar wymaga szczególnych rozwiązań inżynierskich, do rozstrzygnięcia po przeprowadzeniu audytu BYPAD. W opinii członków grupy ewaluacyjnej istnieje silna potrzeba stworzenia wygodnego, rowerowego połączenia z centrum miasta przez tory kolejowe (kładka lub tunel). Obecne połączenia są niewystarczające dla zapewnienia komfortu ruchu niezmotoryzowanych: wiadukt jest zbyt wąski, tunel przy dworcu PKP stwarza konieczność pokonywania dwóch ciągów schodów.

Warto podkreślić, że potrzeba realizacji takiego połączenia obu (wschodniego i zachodniego) obszarów miasta została również zapisana w Strategii Rozwoju Miasta z roku 2011 na stronie 32: punkt 2.4.6. Komunikacja Rowerowa.

– po zjeździe z wiaduktu ul. Chopina grupa udała się na południe od ronda na skrzyżowaniu ul. Chopina i Kopernika do ronda na zbiegu ulic Skalskiego, Powstańców Warszawy, Kopernika i Dąbrowskiego. Złożony układ tego skrzyżowania wymaga osobnej analizy i stworzenia odpowiednio czytelnych rozwiązań dla rowerzystów nie dysponujących dużym doświadczeniem w ruchu miejskim. Projekt modernizacji ulicy Powstańców Warszawy i przedmiotowego ronda został już opracowany – zakłada on stworzenie tam wydzielonej drogi dla rowerów.



Fot. 55 z lewej: rondo przy zbiegu ulic: Chopina, Kopernika, Dąbrowskiego



Fot. 56 z prawej: skręt w lewo z ul. Chopina w ul. Dąbrowskiego. Potrzeba pewnej odwagi i wprawy, aby poruszać się po tej ruchliwej jezdni.

– następnie grupa udała się ul. J. Dąbrowskiego w kierunku wschodnim, w głąb osiedla Wschód. Ulica ta, jak wiele ulic na tym osiedlu, ma charakter typowej ulicy ruchu lokalnego, na której ruch rowerowy może z powodzeniem odbywać się w układzie mieszanym – wraz z uspokojonym ruchem samochodów. Progi spowalniające umieszczone na jezdni tej ulicy mogłyby być bardziej przyjazne dla rowerzystów: nie powinny być rozciągnięte na całą szerokość jezdni.



Fot. 57. Osiedle Wschód, ul. Frycza Modrzewskiego z progami spowalniającymi, które mogłyby być bardziej przyjazne dla rowerzystów poprzez zniwelowanie na obu końcach

Nawierzchnia wielu ulic osiedla Wschód, które często nie mają osobnych chodników, sugeruje ich lokalny charakter, zniechęcając do rozwijania dużych prędkości. Są one jednak dość szerokie, (jednak) ich płaskość i szerokość stwarzają pokusę szybkiej jazdy, której mogą ulegać nieodpowiedzialni kierowcy. W związku z tym warto rozważyć zainstalowanie na skrzyżowaniach ulic zbiorczych tego osiedla małych rond spowalniających z kwiatonami w środku.



Fot. 58 Osiedle Wschód. Ronda spowalniające na skrzyżowaniach ulic zbiorczych z kwiatonami w środku, które uspokajają ruch

Zbudowanie takich rozwiązań przyczyniłoby się do uspokojenia ruchu i zmniejszenia liczby sytuacji kolizyjnych występujących na skrzyżowaniach. Na całym obszarze zabudowy domkami jednorodzinnymi należy wprowadzić (jeśli już nie obowiązuje) strefowe ograniczenie prędkości do 30km/h i strefę skrzyżowań równorzędnych, o ile skrzyżowania nie będą przebudowane na małe ronda.

– ulicą J. Dąbrowskiego grupa dojechała do ul. Emilii Plater, wzdłuż której biegnie jezdnia lokalnej ulicy dojazdowej oraz droga dla rowerów zbudowana z niefazowanej kostki. Jej końcówka nie została „dowiązana” do ul. Powstańców Warszawy (drogi wojewódzkiej nr 227), po której odbywa się intensywny ruch kołowy z obszaru Żuław (ze wsi Cedry Wielkie i drogi szybkiego ruchu prowadzącej do Warszawy).



Fot. 59. z lewej: ulica E. Plater, wzdłuż której biegnie lokalną jezdnią ułatwiająca dojazd do lokalnych posesji.

Fot. 60 z prawej: droga dla rowerów z niefazowanej kostki, która nie została połączona z jezdnią ul. Powstańców Warszawy

Na rondzie skrzyżowania ulicy Emilii Plater z ul. Modrzewskiego grupa skręciła w prawo na wschód w stronę ul. Gałczyńskiego. Obok ul. Modrzewskiego znajduje się nowo tworzony zespół boisk i placów zabaw, w pobliżu których także warto stworzyć odpowiednie udogodnienia do parkowania rowerów przeznaczone dla osób korzystających z tego obiektu sportowo-rekreacyjnego.



Fot. 61 Będący trakcie budowy zespół boisk i placów zabaw, w pobliżu których powinny powstać odpowiednie udogodnienia do parkowania rowerów przeznaczone dla osób korzystających z tego obiektu

Warto sprawdzić, czy liczba zainstalowanych tam stojaków do parkowania rowerów w kształcie odwróconej litery U jest odpowiednio duża i czy nie zachodzi tam potrzeba budowy wiaty osłaniającej je od wpływu warunków atmosferycznych.

– ulicą Modrzewskiego grupa dotarła do ul. Gałczyńskiego i dalej ul. Kochanowskiego na wschód do granicy miasta. Po jej przekroczeniu mostkiem nad niewielkim kanałem melioracyjnym udała się na północ jezdnią ul. Szkolnej i Drogi Słowackiego do skrzyżowania z ul. Kasprowicza.



Fot. 62. Ulica Szkolna przechodząca w Drogę Słowackiego prowadząca wzdłuż niewielkiego kanału melioracyjnego

– wzdłuż ulicy Kasprowicza grupa poruszała się wydzieloną drogą dla rowerów, wzdłuż której zbudowano ciąg latarni oświetlających chodnik i jezdnię. Ich światło, niestety, niekiedy nie dochodzi do drogi dla rowerów, oddzielonej od chodnika pasem zieleni. Na wyjazdach z posesji nawierzchnia drogi rowerowej (z kostki nefazowanej) traci ciągłość, co sugeruje podporządkowanie ruchu rowerowego ruchowi pojazdów wyjeżdżających sporadycznie z miejscowych posesji (domów jednorodzinnych). Pozostały odcinek Kasprowicza za skrzyżowaniem z ulicą Kopernika, prowadzący w stronę ulicy Przemysłowej nie ma infrastruktury dedykowanej rowerzystom a jest ona obciążona dość intensywnym ruchem kołowym ponieważ prowadzi w stronę wiaduktu kolejowego. Długa, asfaltowa, prosta ulica z pierwszeństwem przejazdu przebiega przez największe osiedle wielorodzinne w tej części miasta. Warto rozważyć tam wprowadzenie elementów uspokajających ruch lub stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu rowerowego.



Fot. 63 Wydzieloną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Kasprowicz. Latarnie wzdłuż tej ulicy zainstalowane są w taki sposób, że oświetlają chodnik i jezdnię, ale ich światło, niestety, nie dochodzi do drogi dla rowerów, oddzielonej od chodnika pasem zieleni.

- po dojechaniu do ronda ulicy Kopernika grupa skręciła na północny wschód w kierunku Przejazdowa i drogi krajowej S7 prowadzącej do Warszawy. Ten odcinek drogi dla rowerów, aż do ul. Przemysłowej, został zbudowany z wysokiej jakości kolorowej masy bitumicznej i stanowi przykład bardzo wygodnego połączenia dla rowerzystów, o jakości porównywalnej z drogami budowanymi wg najlepszych praktyk stosowanych w rowerowych krajach europejskich.
- od ronda na skrzyżowaniu z ul. Przemysłową grupa miała do wyboru jazdę drogą dla rowerów z kostki brukowej prowadzącej wzdłuż południowej strony północnej obwodnicy Pruszcza lub też jazdę asfaltową jezdnią „drogi technicznej” poprowadzonej wzdłuż jej północnej strony. Wybrano wariant drugi, jednak „droga techniczna” zapewniająca odpowiedni komfort jazdy i bezpieczeństwo, skończyła się w okolicach skrzyżowania z ul. Obrońców Westerplatte.



Fot. 64. po lewej: asfaltowa jezdnia „drogi technicznej” po prawej stronie ul. Przemysłowej, zapewniająca odpowiedni komfort jazdy i bezpieczeństwo

Fot. 65. po prawej: asfaltowa jezdnia „drogi technicznej” kończy się przy skrzyżowaniu ul. Przemysłowej z ul. Obrońców Westerplatte, co wymusza powrót na lewą stronę ul. Przemysłowej na ścieżkę rowerową wykonaną z kostki brukowej



Spowodowało to konieczność powrotu na drogę dla rowerów, której bieg po południowej stronie obwodnicy Pruszcza kończył się przed początkiem wiaduktu nad torami kolejowymi (zbieg z ul. Kasprowiczka – przejazd przez ulicę Przemysłową jest miejszem potencjalnie niebezpiecznym, wymaga lepszego oznakowania). W tym miejscu droga dla rowerów jest kontynuowana po północnej stronie ul. Przemysłowej powodując konieczność przejazdu przez dość ruchliwą jezdnię tej ulicy obciążonej intensywnym ruchem kołowym.



Fot. 66. Tuż przed wjazdem na wiadukt ulicy Przemysłowej, nad linią kolejową i ulicą Podmiejską. Ścieżka rowerowa znów przechodzi na prawą stronę ul. Przemysłowej, co wymusza konieczność przejazdu przez dwa skrzyżowania z jezdnią bardzo ruchliwej ulicy. Wielu rowerzystów tego nie robi i kontynuuje jazdę po lewej stronie ulicy Przemysłowej chodnikiem, dzieląc przestrzeń z pieszymi.

Grupa zauważyła, że wielu miejscowych rowerzystów decyduje się na jazdę chodnikiem po południowej stronie ul. Przemysłowej, w celu uniknięcia potrzeby przejazdu przez ruchliwą jezdnię tej ulicy. Znikomy ruch pieszy wzdłuż tego ciągu nie stwarzał znaczących sytuacji kolizyjnych, ale sugeruje potrzebę przemyślenia poprawy układu drogi rowerowej w tej części miasta.

– grupa ewaluacyjna po przejechaniu wiaduktem nad linią kolejową skręciła na chodnik ul. Grunwaldzkiej (DK 91) (w tym miejscu przydałaby się możliwość wygodnego wjazdu na wał kanału – obecnie jest wydepczysko) i po przejechaniu odcinka długości ok. 400 metrów dotarła do skrzyżowania z ul. Raciborskiego. Stamtąd wjechała na drogę rowerową wyprowadzającą ruch rowerowy z Pruszcza na północ po zachodniej stronie kanału Raduni do granicy z Gdańskiem, pokonując strumień wpływający do kanału Raduni przez prymitywną kładkę z desek i gałęzi.





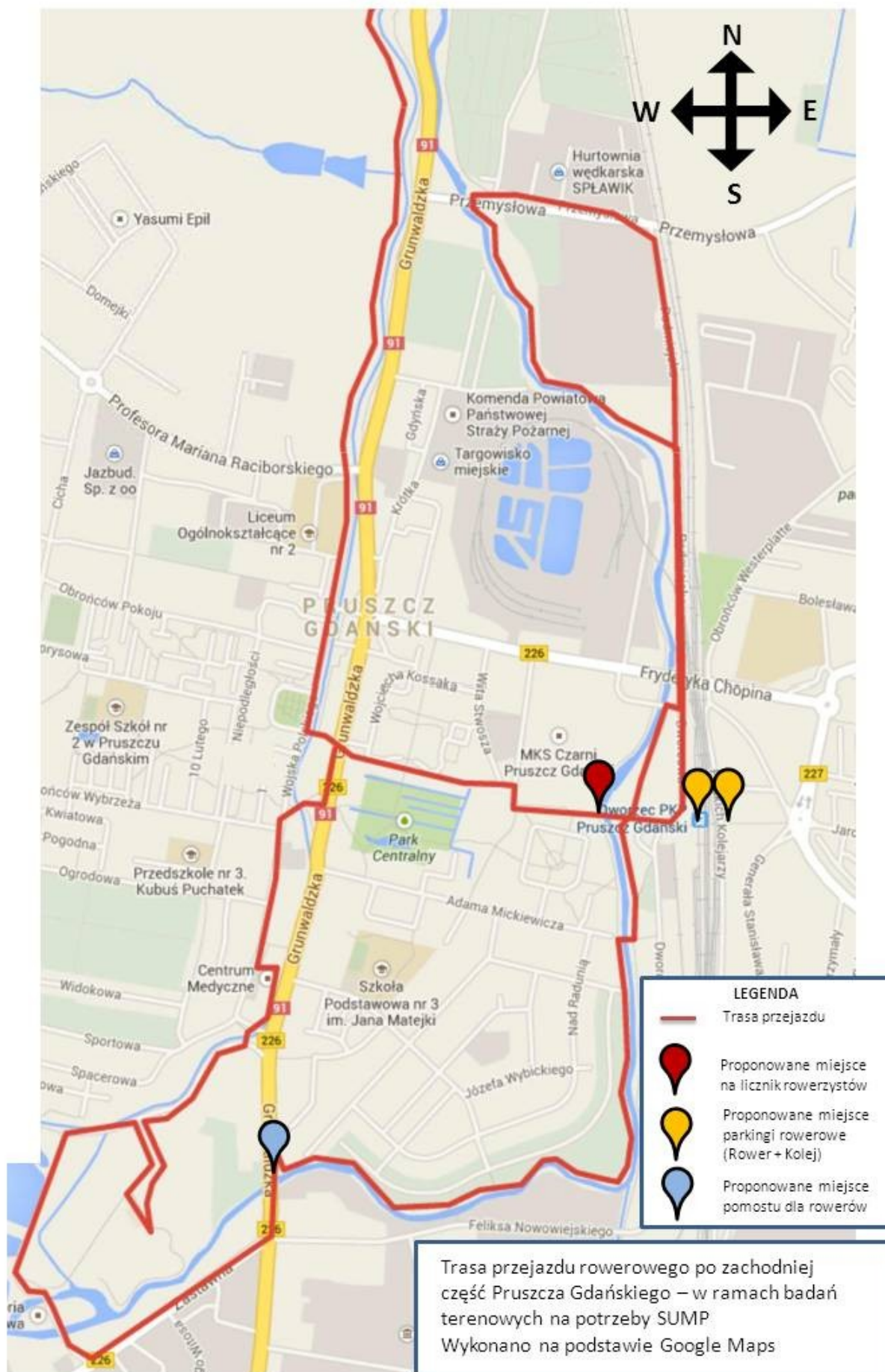
Fot. 67 po lewej i fot. 68. po prawej: możliwość kontynuowania jazdy rowerem po wyjeździe z Pruszcza kończy się wraz z dotarciem ścieżką edukacyjną Via Ambra 2010 do strumienia wypływającego z Raduni, który trzeba pokonać przez prymitywną kładkę z desek i gałęzi.

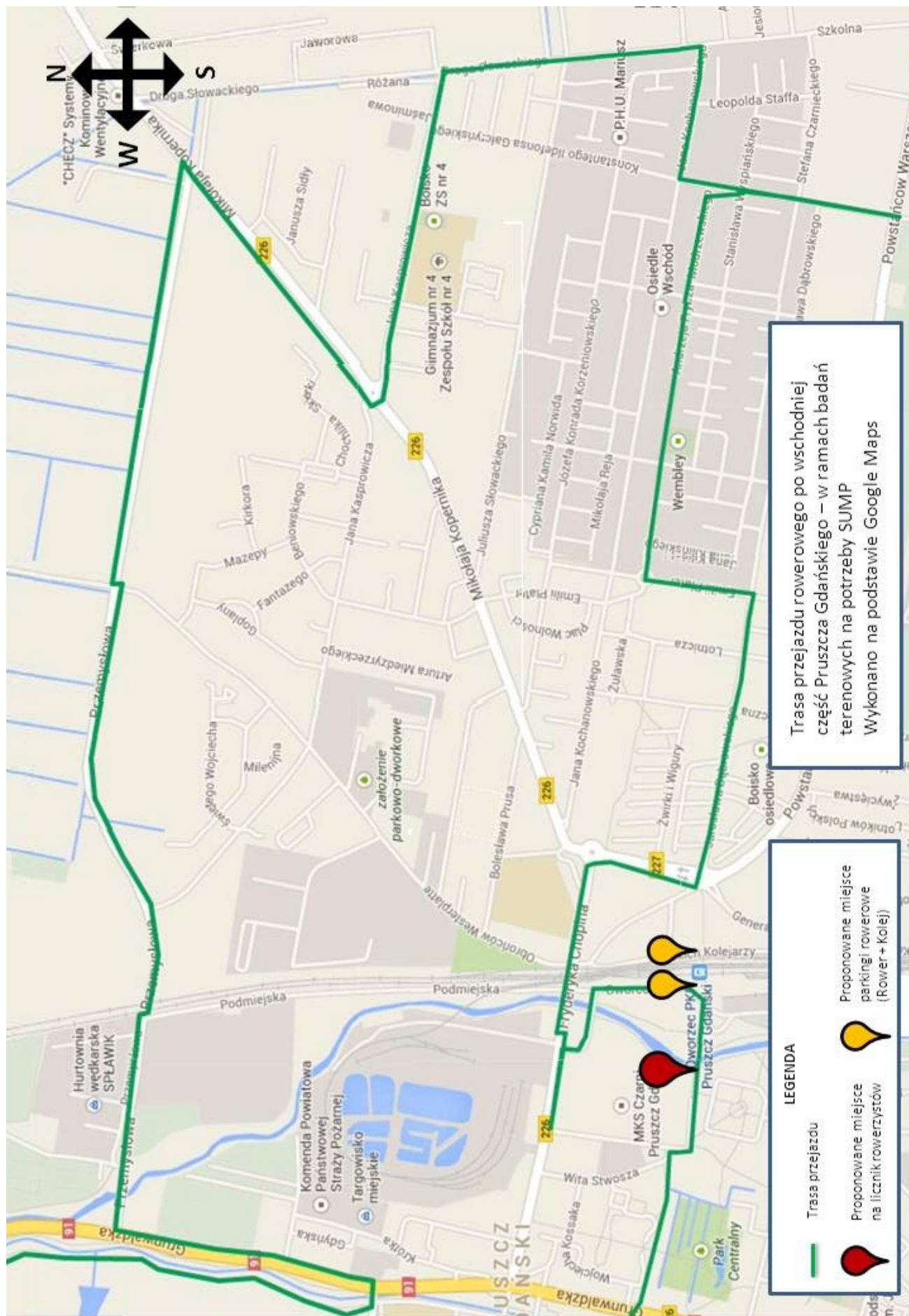
Występuje tam oczywista konieczność budowy mostu (kładki) łączącego koniec Via Ambra z budowaną drogą technologiczną po wschodniej stronie kanału Raduni.

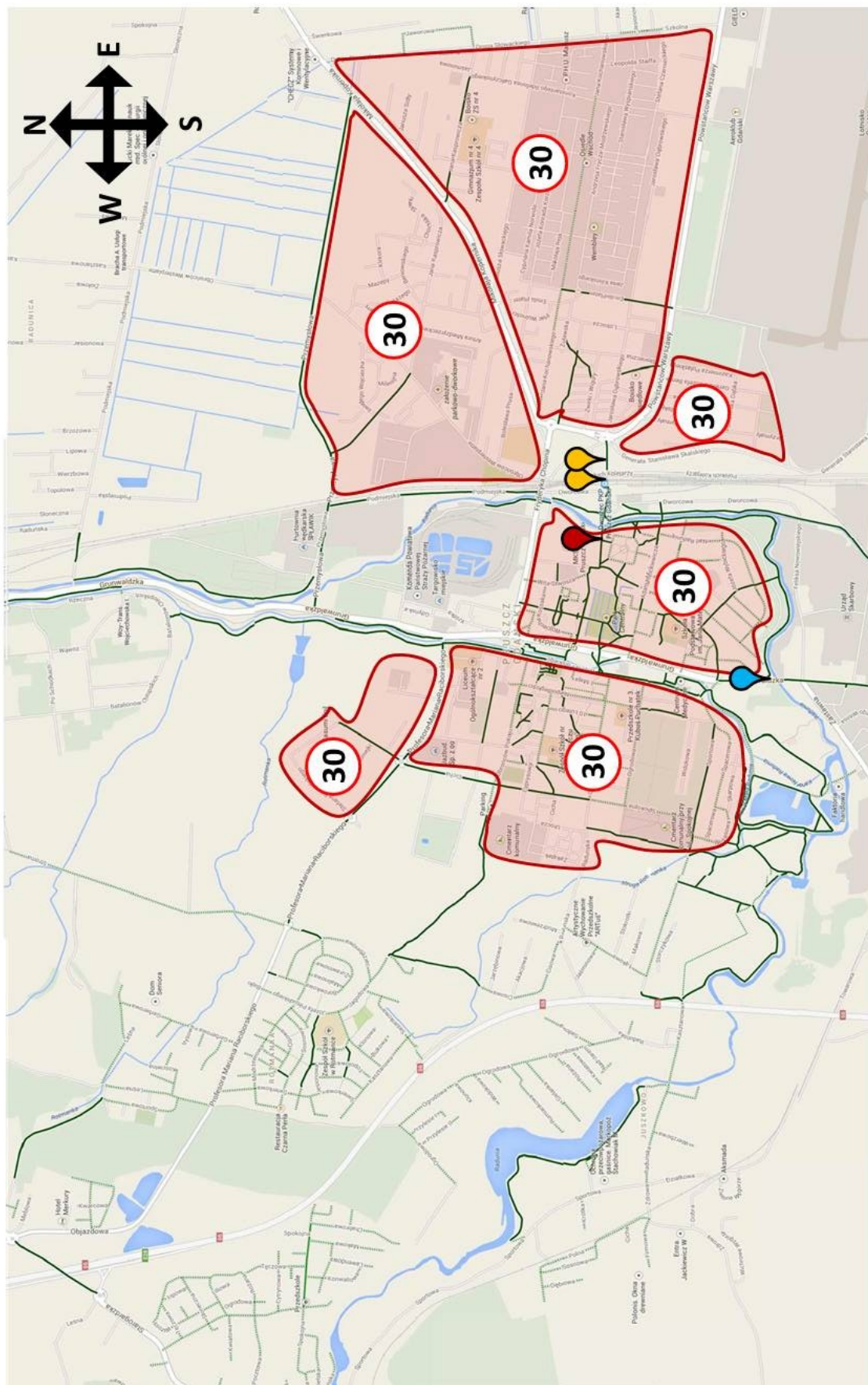
Analiza planu miasta Pruszcza wykazuje istnienie niepołączonych ze sobą wydzielonych odcinków dróg rowerowych wzdłuż ul. Strzeleckiego i Cichej oraz ul. Domejki w północno-zachodniej części miasta oraz wzdłuż ul. Sportowej w zachodniej części miasta. Za nieczynną linią kolejową Pruszcza – Lębork w pobliżu Ronda Kocińskiego (droga wojewódzka 226) został także zbudowany niewielki odcinek niepołączonej z innymi wydzielonej drogi dla rowerów.

1.7. Wykonanie załączników graficznych w formie cyfrowej i papierowej (obrazujący stan istniejący ścieżek rowerowych, projektowany z uwzględnieniem miejsc problemowych).

Gmina miejska Pruszcza graniczy z gminą wiejską Pruszcza i miastem Gdańsk. W obu gminach (wiejskiej i miejskiej) warto przeprowadzić audyty polityki rowerowej wg metodologii BYPAD, co stworzy możliwość bardziej pogłębionej analizy występujących problemów oraz ustalić plan działania na najbliższe 24 miesiące, w porozumieniu z lokalnym środowiskiem mieszkańców regularnie korzystających z rowerów, radnych i pracowników odpowiednich urzędów.







Pruszcz Gdański

Drogi i ścieżki rowerowe, oraz wybrane punkty z:

RAPORTU Z BADAŃ TERENOWYCH

WARUNKÓW FUNKCJONOWANIA RUCHU ROWEROWEGO

W PRUSZCZU GDAŃSKIM

SUMP Pruszcz Gdański

Wykonano na podstawie Google Maps

Proponowane miejsce
pomostu dla rowerów



LEGENDA

Istniejące drogi i ścieżki
rowerowe



Proponowane miejsce
na licznik rowerzystów
(bądź pętle indukcyjne)



Proponowane miejsce
parkingi rowerowe
(Rower + Kolo)



Proponowane strefy
„Tempo 30”

