



**KOCHAM TORUŃ
WYBIERAM ROWER**

RAPORT

o stanie infrastruktury rowerowej w Toruniu
w latach 2018 – 2023 wraz z rekomendacjami



DLACZEGO WARTO WYBRAĆ ROWER

Rower to ekologiczny i ekonomiczny środek miejskiego transportu, z którego na dystansach do 5 – 8 kilometrów może codziennie korzystać wielu mieszkańców Torunia i okolic. Rower nie stoi w korku, nie trzeba płacić za paliwo i parkowanie, regularne korzystanie z dwóch kółek pozytywnie wpływa na kondycję zapewniając niezbędną dawkę ruchu.

Aby jednak móc w pełni wykorzystać zalety, które oferuje jazda rowerem, należy stworzyć do tego odpowiednie warunki. Tylko bezpieczne i wygodne trasy rowerowe spełniające stosowne kryteria jakościowe, zapewniające dostęp do każdego z toruńskich osiedli mogą sprawić, że korzystanie z roweru będzie atrakcyjne dla osób w różnym wieku i o różnej kondycji. Uzupełnieniem sieci tras rowerowych powinny być bezpieczne parkingi i stojaki rowerowe znajdujące się w obrębie każdego potencjalnego celu podróży.

Aby rower był pełnoprawnym środkiem transportu należy zapewnić możliwość bezpiecznego korzystania z niego przez cały rok. Konieczne jest zatem właściwe utrzymanie tras rowerowych także zimą oraz zapewnienie stosownego oświetlenia drogowego szczególnie w tym okresie roku, kiedy dni są krótsze. Odpowiednio przystosowana do codziennego użytkowania infrastruktura rowerowa służyć będzie także rekreacji. Trasy rowerowe na terenie miasta połączone z drogami rowerowymi sąsiednich gmin i powiatów mogą stanowić prawdziwy turystyczny magnes. Infrastruktura rowerowa o wysokim standardzie może zachęcać osoby, które z różnych powodów do tej pory nie korzystały z tej formy transportu i bezpośrednio wpływać na zmianę przyzwyczajeń komunikacyjnych. Budowa infrastruktury rowerowej jest niskokosztowa w porównaniu z często przeskalowaną infrastrukturą drogową w tym parkingową (np. parkingi P + R). Z dróg rowerowych korzystają również osoby poruszające się na urządzeniach transportu osobistego oraz użytkownicy hulajnóg elektrycznych. Nie należy zapominać o rowerach elektrycznych, towarowych i trójkołowych. Także dlatego należy zadbać o odpowiedni standard infrastruktury rowerowej.

Niniejszy raport, który czasowo ograniczony jest do lat 2018 – 2023, zawiera analizę stanu infrastruktury rowerowej Torunia oraz rekomendacje, których wdrożenie uczyni nasze miasto prawdziwie przyjaznym dla rowerzystów. Część opisanych problemów zostało zdiagnozowanych w ramach projektu „Kocham Toruń – wybieram rower”, który realizowany był w latach 2021 – 2023.

To czy w Toruniu w kolejnych latach będzie właściwie rozwijana infrastruktura rowerowa zależy od władz miasta. Torunianki i Torunianie codziennie dowodzą, że jest dla kogo budować odpowiedniej jakości infrastrukturę rowerową. Mamy nadzieję, że osoby decyzyjne wysuną z tego prawidłowe wnioski.



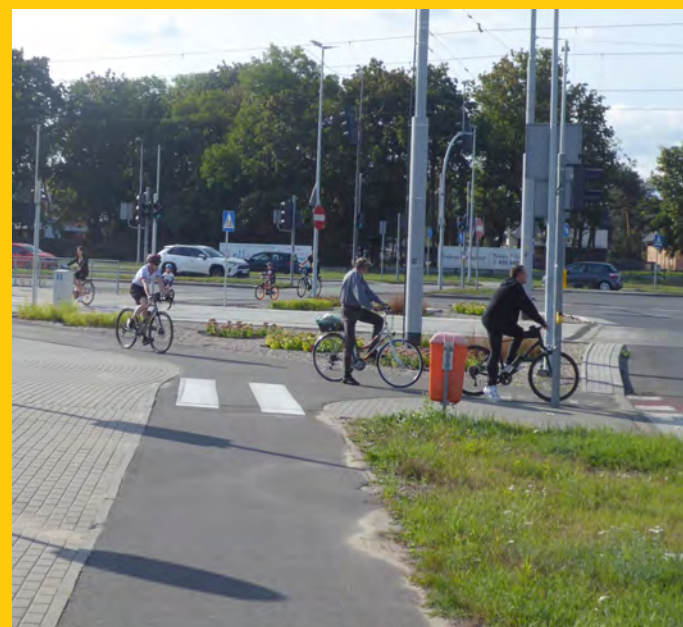
OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W TORUNIU

W Toruniu jest obecnie około 136 kilometrów dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych – stan na marzec 2023 r. Większość z nich znajduje się w pasach drogowych ulic; ścieżki znajdujące się na terenach zielonych nie zostały wliczone do tej liczby. Znaczący rozwój tras rowerowych nastąpił w ciągu ostatnich 15 lat. W roku 2007 w Toruniu było około 37 km tras rowerowych. Były to zazwyczaj krótkie fragmenty ścieżek niepołączone ze sobą; o nierównej nawierzchni z kostki betonowej, po których trudno było się poruszać. Brakowało przejazdów rowerowych, stojaków rowerowych było bardzo mało, a jeśli już to głównie tzw. „wyrwikółka”. W 2007 roku Rada Miasta Torunia przyjęła „Program i plan rozwoju komunikacji rowerowej w Toruniu na lata 2007 – 2015” dzięki któremu dyskusja na temat infrastruktury rowerowej w naszym mieście wkroczyła na wyższy poziom. Wraz z Programem przyjęto standardy techniczne i wykonawcze, które pozytywnie wpłynęły na jakość budowanej infrastruktury rowerowej. Drogi rowerowe zaczęto budować z nawierzchni bitumicznej wraz z przejazdami rowerowymi oraz niskimi krawężnikami. Zaczęto montować u-kształtne stojaki rowerowe, także na terenie zabytkowego centrum. Na terenie Starego Miasta wprowadzono organizację ruchu drogowego dającą możliwość podróżowania rowerem w obie strony po ulicach jednokierunkowych bądź wyłączonych z ruchu samochodowego.

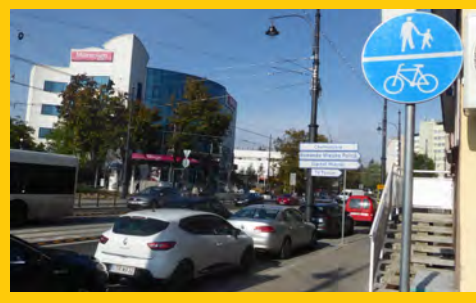
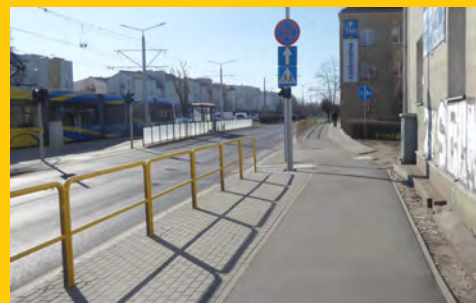
W ciągu każdego roku przybywało w Toruniu nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, w 2012 było ich ok. 61 kilometrów, a w 2017 ok. 105 kilometrów.

Analizując zastyszane opinie użytkowników toruńskich tras rowerowych, w tym również osób nie mieszkających w Toruniu można przyjąć, że infrastruktura rowerowa w naszym mieście jest na przyzwoitym poziomie w odniesieniu do standardów panujących w innych polskich miastach. Wprawdzie zdarzają się luki w spójności tras, ale dla przeciętnej rowerzystki czy rowerzysty warunki do poruszania się rowerem znacząco się polepszyły w porównaniu z sytuacją z roku 2007 czy 2015.

Niestety w ostatnich latach można zauważyć regres jeśli chodzi o budowę infrastruktury rowerowej w naszym mieście oraz o utrzymanie we właściwym stanie już istniejącej.



INWESTYCJE DROGOWE REALIZOWANE PRZEZ MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI W TORUNIU W LATACH 2019 - 2023



W ramach realizacji projektu Bit-City II Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu nadzorował wykonanie dużych inwestycji drogowych, które znacząco wpłynęły na kształt układu komunikacyjnego Torunia. Analizując efekty prac pod kątem infrastruktury rowerowej można znaleźć wiele kwestii budzących spore wątpliwości co do osiągniętych rezultatów.

W ramach przebudowy układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo – autobusowego pod budowę jezdni wycięto szpaler drzew, a drogi rowerowe po obu stronach poprowadzono „na siłę” pomiędzy drzewami i krzewami nie zachowując w wielu miejscach odpowiedniej skrajni. Dodatkowo w obrębie Placu Niepodległości wybudowano sygnalizację świetlną z nieprzyjaznym dla pieszych i rowerzystów programem. Przed przebudową drogi rowerowe w Al. Jana Pawła II poprowadzone były niemal w sposób wzorcowy.

W ramach modernizacji torowiska wraz z siecią trakcyjną w ul. Bydgoskiej planowano zamontować 7 pełnych sygnalizacji świetlnych na każdym skrzyżowaniu z ulicą prostopadłą. Tylko opór strony społecznej sprawił, że nie doszło do paraliżu komunikacyjnego tej części Torunia i odstąpiono od budowy sygnalizacji.

W ramach modernizacji torowiska w ul. Reja przebudowano skrzyżowanie ulic Reja i Broniewskiego pogarszając znacznie warunki dla ruchu pieszo-rowerowego po kluczowej, zachodniej stronie.

Nie wyznaczono wszędzie, gdzie było to wskazane, przejazdów rowerowych przy przebudowie sygnalizacji świetlnych w obrębie skrzyżowań ul. Kraszewskiego z ul. Moniuszki i Matejki.

W ramach budowy linii tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą do Osiedla Jar zlikwidowano przejazd rowerowy przez Plac NOT; nie wybudowano znajdującej się w projekcie drogi rowerowej na wschodnim fragmencie Szosy Chełmińskiej, z kolei droga rowerowa wybudowana po stronie zachodniej ma niezgodną z projektem i przepisami szerokość 1,80 m. Dodatkowo w wielu miejscach zawężono szerokość drogi rowerowej do najmniejszej możliwej szerokości co uczyniono niezgodnie z projektem, który zakładał budowę infrastruktury dla rowerzystów o wysokich parametrach.

Na plus można ocenić modernizację torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną i układem drogowym na odcinku od Placu bp. Jana Chrapka do ul. Podgórznej. Dzięki tej inwestycji zlikwidowano przynajmniej sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ulic Grudziądzkiej, Warneńczyka, Bażyńskich i wyznaczono drogi rowerowe wszędzie tam, gdzie było to zasadne.

Niestety bilans inwestycji zrealizowanych przez MZK w Toruniu w latach 2019 - 2023 wypada niekorzystnie pod względem infrastruktury rowerowej. Warto byłoby poznać przyczynę tego stanu rzeczy, wyciągnąć stosowne wnioski i co najważniejsze nie popełniać podobnych błędów w przyszłości.

INWESTYCJE DROGOWE REALIZOWANE PRZEZ MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W TORUNIU

Miejski Zarząd Dróg w Toruniu jest kluczową jednostką gminy odpowiadającą za kształt infrastruktury rowerowej w naszym mieście. Drogi rowerowe budowane są w ramach dużych inwestycji, a także w ramach samodzielnych zadań.

W ciągu ostatnich pięciu lat najważniejsze inwestycje dla układu drogowego miasta nadzorował MZK w Toruniu, ale MZD ciągle odgrywa wiodącą rolę, gdyż na barkach tej instytucji oraz jednostki nadrzędnej, czyli Wydziałe Gospodarki Komunalnej UMT spoczywa zarządzanie ruchem na drogach ze wszelkimi tego konsekwencjami.

Najważniejszą inwestycją ostatnich lat dla rozwoju ruchu rowerowego była przebudowa mostu im. Piłsudskiego w Toruniu. Dzięki temu piesi i rowerzyści zyskali nową jakość w podróżach między lewo a prawobrzeżem. Niestety w trakcie przebudowy nie wszystko zostało wykonane tak jak należy. Negatywnie na komfort i bezpieczeństwo użytkowników wpływają listwy dylatacyjne, których wysokość wykracza poza normy określone przepisami. W trakcie ich pokonywania rower podskakuje a listwa powoduje hałas, który może zaskoczyć.

Drugim problemem jest konstrukcja kanału odwodnieniowego ciągu pieszo-rowerowego, który ma tendencję do zapychania się. Kanał nie posiada przykrycia, a liczba wpustów jest na tyle mała, że niewielkie zanieczyszczenia potrafią skutecznie zablokować odpływ wody. Usunięcie tych usterek nie powinno przysporzyć problemów, mamy nadzieję, że MZD rozwiąże te problemy na koszt wykonawcy przebudowy mostu.

Kolejnym ważnym odcinkiem trasy rowerowej, który został wykonany pod nadzorem MZD, jest ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Polnej na odcinku ul. Szosa Chełmińska – Legionów. Dzięki temu rowerzyści nie muszą korzystać z ruchliwej jezdni prowadzącej w kierunku osiedla JAR.

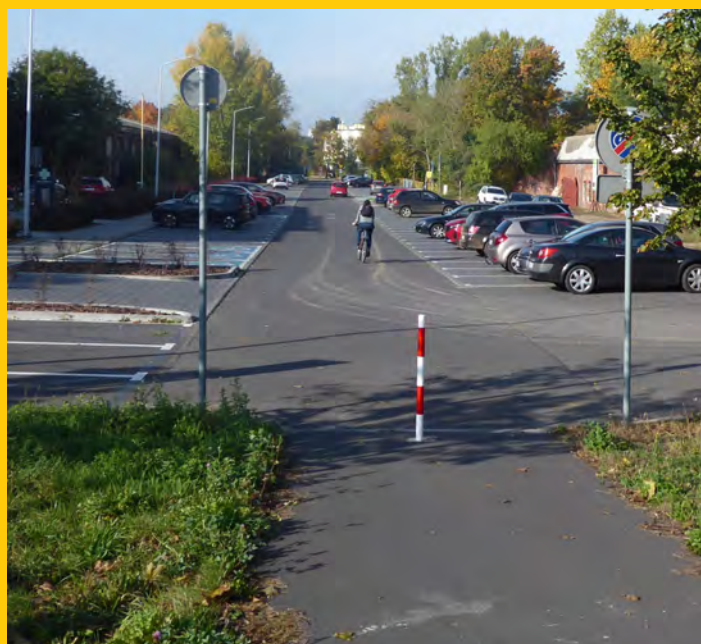
Istotne było także wybudowanie drogi rowerowej w ciągu ul. Wielki Rów, dzięki której można dostać się z Trasy Średnicowej Północnej do ul. Grudziądzkiej a dalej do osiedla Wrzosy i JAR.

Bardzo ważną inwestycją służącą głównie rowerowej rekreacji była budowa drogi rowerowej na Barbarkę i do Przysieka. Trasa, która została poprowadzona po śladzie dawnej linii kolejowej, jest bardzo popularna i jest przykładem na to, jak powinno się budować drogi rowerowe o wysokim standardzie. ►



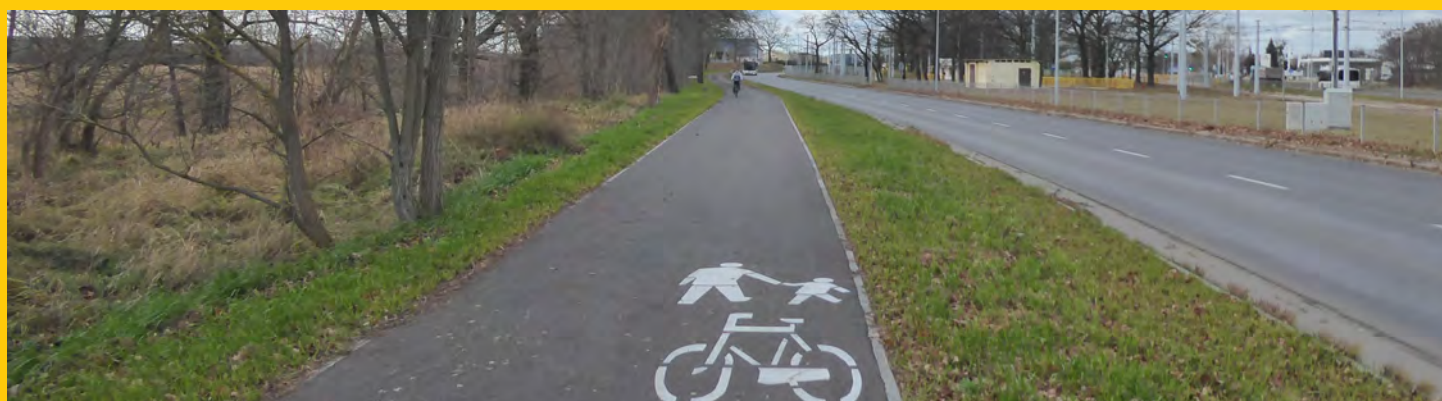


Niestety w ciągu ostatnich lat Miejski Zarząd Dróg w Toruniu polikwidował kilka przejazdów rowerowych w kluczowych miejscach Torunia argumentując to „bezpieczeństwem”. Szczególnie kuriozalne efekty przyniosła zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Przy Skarpie i Konstytucji 3 Maja, gdzie przed likwidacją przejazdu rowerzysta miał do pokonania dwie jezdnie, a obecnie ma cztery. Do likwidacji przedmiotowego przejazdu doszło ze względu na śmiertelne potrącenie rowerzystki, za które odpowiadał kierowca miejskiego autobusu. Przy okazji budowy sygnalizacji świetlnej przez Trasę Średnicową Północną na wysokości ul. Kottłataja nie wyznaczono przejazdu rowerowego w efekcie czego rowerzyści jeżdżą rowerem po pasach... Takich przypadków jest niestety więcej.



Najbardziej absurdalną rowerową inwestycją realizowaną przez MZD w ostatnich latach jest budowa połączenia tras rowerowych na terenie Torunia z trasą rowerową Toruń-Chełmża w rejonie DK 91 oraz linii kolejowej nr 207. Pod torami wybudowano tunel, wcześniej likwidując wszystkie przejazdy przez torowisko znajdujące się w poziomie zero. Do tunelu nie można wybudować pochylni o odpowiednich spadkach ze względu na ograniczenia terenowe. Dodatkowo nie rozwiązano problemu z przekroczeniem drogi krajowej nr 91 choć wystarczyłoby zamontować w tym miejscu sygnalizację świetlną jakich dziesiątki w Toruniu. Efekt jest taki, że połączenia dróg rowerowych nie zbudowano... Mało tego, wybudowany w ramach przebudowy linii kolejowej Toruń-Chełmża przystanek Toruń Katarzynka jest wyłączony z użytku, bo nie ma do niego bezpiecznego dojścia.

Realizacji tej kosztownej inwestycji, która do listopada 2023 r. nie została zakończona, warto byłoby się bliżej przyjrzeć... ■



CAŁOROCZNE UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ ORAZ TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

Aby infrastruktura rowerowa mogła być wykorzystywana przez cały rok musi być odpowiednio utrzymywana. Należy regularnie odnawiać oznakowanie poziome, aby nikt nie miał wątpliwości, która część pasa drogowego służy do dyspozycji rowerzystów. W trakcie zimy należy nie tylko odgarniać śnieg, ale także regularnie dbać o to, by nie doprowadzić do oblodzeń. Oblodzenie nawierzchni tras rowerowych powoduje, że w okresie zimowym najbezpieczniej dla rowerzysty jest jechać po dobrze utrzymanej jezdni. Niestety nie jest to zgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym: rowerzysta jest bowiem zobowiązany korzystać z infrastruktury jemu dedykowanej. Jak ma to jednak zrobić, jeśli po lodzie i śnieżnych koleinach znajdujących się na ścieżce jechać się nie da?

Wskazaniem jest zatem stosowanie w wyjątkowych okolicznościach pogodowych chemicznych środków do walki z oblodzeniem szczególnie na odcinkach tras o sporym nachyleniu podłużnym oraz na obiektach mostowych (wiadukt w ciągu Trasy Średnicowej Północnej, wiadukt w ciągu ul. Kościuszki, ul. Ligi Polskiej, ul. Traugutta). Jeśli takie czynności nie są wykonywane jazda rowerem zimą jest bardzo trudna albo wręcz niemożliwa. Można jednak dbać o rowerzystów także zimą. Świetnym tego przykładem jest fińskie Oulu (miasto pod względem liczby mieszkańców bardzo podobne do Torunia), gdzie odpowiednio utrzymywany system tras rowerowych służy cyklistom przez cały rok.

Brak odpowiedniego utrzymania zieleni w pasie drogowym stwarza problemy głównie latem. Niekontrolowany przyrost roślinności w obrębie skrzyżowań powoduje, że pogarsza się widoczność a co za tym idzie bezpieczeństwo. Gałęzie czy liście drzew naruszające skrajnie poziomą i pionową drogi rowerowej mogą spowodować nawet zadrapania. Krzewy, mokre po deszczu czy od porannej rosy mogą zmoczyć buty czy nogawki spodni. Tych problemów nie zrozumie ten, kto nie używa roweru jako codziennego środka transportu. Zapewniamy, że takie emocje podczas jazdy rowerem nie są wskazane, a można im w stosunkowo łatwy sposób zapobiec.

Tymczasowa organizacja ruchu drogowego wprowadzana w Toruniu na czas robót drogowych kompletnie ignoruje potrzeby rowerzystów. Oczywiście jest, że dla kierowców przygotowuje się objazdy, które są specjalnie oznakowane. Dla rowerzystów stawia się co najwyżej barierkę i znak zakaz jazdy rowerem. Takie podejście pokazuje lekceważący stosunek władz miasta do ruchu rowerowego. Jest to dowód na to, że rower nie jest traktowany jako pełnoprawny środek transportu. Przykłady z miast europejskich, ale także z coraz większej liczby miast polskich pokazują, że jest możliwa taka organizacja ruchu drogowego podczas robót drogowych, która będzie korzystna także dla niechronionych uczestników ruchu. To właśnie podczas utrudnień dla ruchu samochodowego mieszkańcy mogliby się przekonać do korzyści, jakie oferuje jazda rowerem. Niestety ze względu na obojętne bądź negatywne nastawienie władz miasta do tej formy transportu nie jest to możliwe.



ZIELEŃ JAKO ELEMENT PASA DROGOWEGO

Zieleń to istotny element pasa drogowego. Drzewa dają cień, krzewy absorbują pyły. Trawnik może separować drogę rowerową od chodnika czy jezdni. Zieleń jednak nie może wpływać na pogorszenie parametrów tras rowerowych oraz zmniejszenie bezpieczeństwa i komfortu ich użytkowników. Główną funkcją pasa drogowego jest jednak ta komunikacyjna, a zazwyczaj w pasie drogowym występuje deficyt miejsca. Niestety przy realizacji inwestycji drogowych zdarzają się przypadki, że „na siłę” dba się o zachowanie zieleni kosztem dróg rowerowych, wycinając wszystko co niezbędne pod budowę jezdni i parkingów. Takie „ocalone” drzewa mają niekorzystny wpływ na przebieg i parametry drogi rowerowej, a po kilku latach często i tak usychają, gdyż w trakcie przebudowy uszkodzony został system korzeniowy.

Szczególnej troski wymaga zieleń w obrębie skrzyżowań, bo wpływa negatywnie na ograniczenie widoczności i tym bardziej naraża na niebezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

Zieleń wymaga także odpowiedniej pielęgnacji. Potrzebuje regularnego przycinania, aby gałęzie drzew czy krzewów nie naruszały skrajni poziomej i pionowej czy wręcz nachodziły na drogę rowerową. Od wielu lat w Toruniu występuje problem z właściwym utrzymaniem zieleni. Nowe nasadzenia w pobliżu dróg rowerowych, które realizowane są w miarę regularnie, jeszcze zwielokrotniają tę kwestię. Dobrym (a może złym) przykładem jest ul. Mickiewicza, gdzie problem z odpowiednim przycinaniem roślinności w pobliżu drogi rowerowej istnieje od lat, a w roku 2023 pojawiły się w jej pobliżu kolejne krzewy i drzewa.

Aby skutecznie prowadzić prace pielęgnacyjne zieleni w pasie drogowym należy przeznaczać na ten cel odpowiednie środki. Wydział Środowiska i Ekologii UMT, odpowiadający za utrzymanie zieleni w mieście, nie może na tym oszczędzać.

W dyskusjach o zieleni, które prowadzone są w Toruniu w ostatnich latach, zbyt mało uwagi poświęca się omówieniu wyżej wymienionych kwestii. Problemy z odpowiednim utrzymaniem zieleni występują praktycznie wszędzie, a regularnie wzdłuż ul. Mickiewicza, Bema, Trasy Średnicowej Północnej, Al. Jana Pawła II czy Placu Rapackiego.



OŚWIETLENIE DRÓG I CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA

Na bezpieczeństwo poruszania się rowerzystów i pieszych wpływa wiele czynników, w tym także odpowiednie oświetlenie tras rowerowych i chodników. Nie powinno się kosztem bezpieczeństwa wyłączać niektórych latarni bądź redukować ich mocy celem zaoszczędzenia środków finansowych. Plan oszczędnościowy, który został wdrożony podczas pandemii koronawirusa, powinien zostać wstrzymany i wszystkie lampy drogowe powinny zacząć świecić z odpowiednią mocą. Ważne jest także prawidłowe rozmieszczenie lamp w pasie drogowym, tak aby oświetlały także chodniki i drogi rowerowe, a nie tylko jezdnie czy torowiska. Samo doświetlenie skrzyżowań czy przejść dla pieszych i skrzyżowań nie rozwiąże problemu bezpieczeństwa. Rowerzysta czy pieszy wyłaniający się z ciemności, dojeżdżając czy dochodząc do skrzyżowania, może być zbyt późno widoczny dla kierującego samochodem.

W Polsce, a także w Toruniu rower postrzegany jest jako środek transportu, z którego korzysta się głównie w cieplejsze miesiące, kiedy dzień jest dłuższy i większość podróży wykonywanych jest przy świetle naturalnym. Brak właściwego oświetlenia tras rowerowych jesienią i zimą powoduje, iż jazda rowerem w tym czasie wydawać się może zbyt niebezpieczna, aby mogły z tej formy transportu korzystać osoby starsze czy dzieci lub młodzież dojeżdżająca do szkół. Ciemności panujące na drodze nie zachęcą do tej formy transportu osób, które dopiero zaczynają regularnie korzystać z roweru. Z powodu braku odpowiedniego oświetlenia drogi czy utrzymania stosownej czystości nawierzchni, rower dla wielu osób nie może być całorocznym środkiem transportu. Jest to duża bariera w postrzeganiu roweru jako pełnoprawnego środka transportu, z którego można by korzystać bez przeszkód od stycznia do grudnia.

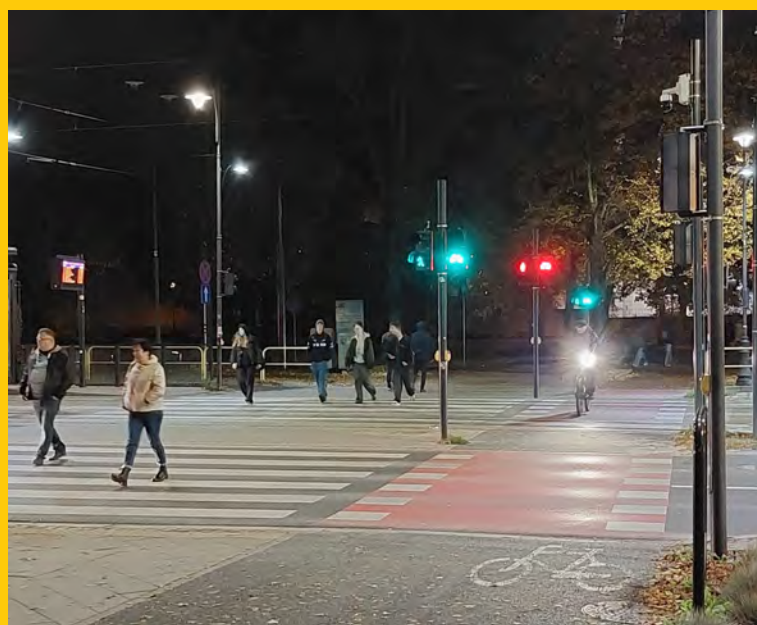


▲ Zdjęcia powyżej ukazują złe oświetlenie ulic.

▼ Prawidłowy stan oświetlenia przedstawia zdjęcie poniżej.



SYGNALIZACJA ŚWIETLNA



W Toruniu funkcjonuje sto kilkadziesiąt sygnalizacji świetlnych. Znajdują się one w obrębie wielu skrzyżowań, a także przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

Z jednej strony działanie sygnalizacji zapewnia czytelność skrzyżowania i bezkolizyjność kluczowych kierunków ruchu. Z drugiej może zmniejszać uwagę kierujących pojazdami i negatywnie wpływać na płynność jazdy, szczególnie w okresie małego natężenia ruchu. Wiele programów sygnalizacji świetlnych w Toruniu nie wpływa negatywnie na warunki poruszania się rowerzystów. Są jednak i takie, które wprost dyskryminują rowerzystów i stawiają ich w roli uczestników ruchu drugiej kategorii.

Niewłaściwy program funkcjonowania sygnalizacji świetlnych powoduje, że rowerzysta chcący przekroczyć skrzyżowanie na jednej relacji musi dwa razy czekać na zielone światło. Wydłuża to czas przejazdu danego skrzyżowania nawet o 2 minuty. Biorąc pod uwagę fakt, iż średni czas podróży rowerem na dystansie 5 – 8 km to około 20 - 30 minut, to pokonanie jednego czy dwóch skrzyżowań, gdzie funkcjonuje nieodpowiedni program sygnalizacji świetlnej, może wydłużyć podróż rowerem od 2 do 4 minut, czyli nawet o ok. 20 %.

Nieprzyjazne niechronionym uczestnikom ruchu programy sygnalizacji świetlnych powodują, że rowerzyści przejeżdżają na czerwonym świetle, szczególnie w sytuacji, gdy czerwone światło pali się na relacji prawoskrętnej dla samochodów, która nie zawsze jest mocno obciążona i nie wymaga osobnego cyklu światła.

Oto kilka przykładów nieprzyjaznych rowerzystom sygnalizacji świetlnych: Plac Daszyńskiego, Plac Niepodległości, Plac Rapackiego, Plac NOT.



Oto trzy przykłady infrastruktury rowerowej z Torunia, które można z powodzeniem przypisać do tzw. „dobrej praktyki”.

Most im. Piłsudskiego

W ramach przebudowy mostu im. Piłsudskiego po obu jego stronach powstały drogi rowerowe i chodniki. Wcześniej piesi i rowerzyści mieli do dyspozycji jedynie chodniki o szerokości ok. 2 metrów. Dzięki realizacji inwestycji znacznie zwiększył się komfort i bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu korzystających z tej najważniejszej w Toruniu przeprawy przez Wisłę. Przykład przebudowy toruńskiego mostu może być inspirujący dla innych zarządców dróg, aby przy okazji tego typu inwestycji polepszać warunki także dla ruchu pieszego i rowerowego, a nie tylko dla ruchu samochodowego.

Mostki na Strudze Toruńskiej

Dzięki mostkom pieszo-rowerowym nad Strugą Toruńską znacznie polepszyły się warunki dla ruchu rowerowego pomiędzy osiedlem Rubinkowo a Trasą Średnicową Północną oraz ul. Skłodowskiej-Curie. Mostki znajdują się na wysokości ulic Donimirskiego, Klonowej i Wierzbowej. Uzupełniają one sieć infrastruktury rowerowej zapewniając skróty niedostępne dla ruchu samochodowego.

Parkingi dla rowerzystów

W Toruniu do dyspozycji mieszkańców i turystów jest dostępnych dobre kilka tysięcy stojaków rowerowych, ich liczbę trudno oszacować. Parkingi znajdują się w pobliżu instytucji publicznych, szkół, uniwersytetu, sklepów, na terenie Starego Miasta i innych osiedli. Co ważne montowane są głównie u-kształtne stojaki, które umożliwiają wygodne oparcie roweru i bezpieczne zapięcie oramę i koło.

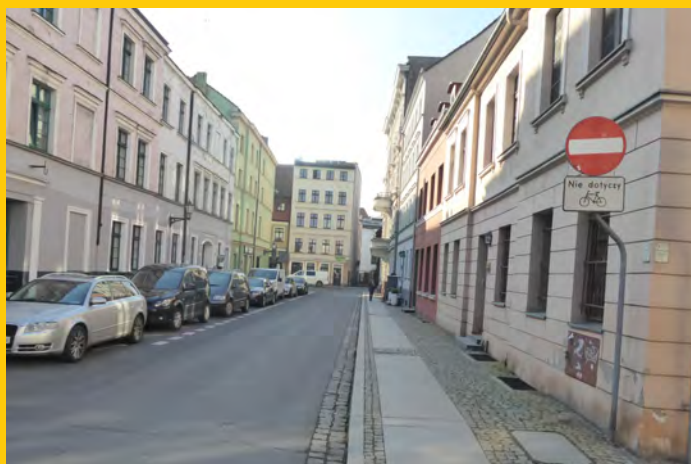
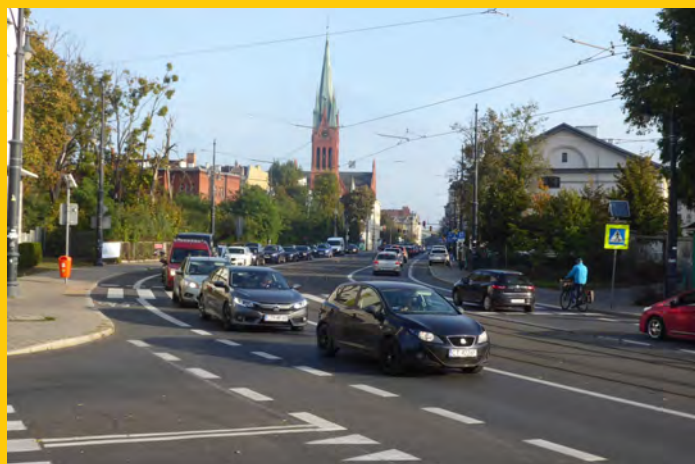


Oto 10 rekomendacji, które należy wdrożyć, aby infrastruktura rowerowa Torunia stała się bardziej przyjazna dla użytkowników.

1. Nowe inwestycje drogowe powinny rozwiązywać kluczowe problemy charakteryzujące infrastrukturę rowerową naszego miasta. Należy zadbać o zapewnienie ciągłości tras rowerowych łączących centrum miasta z każdym osiedlem Torunia, w tym o odpowiednie połączenie mostu im. Piłsudskiego z lewobrzeżem w obrębie Placu Armii Krajowej i ul. Podgórskiej.
2. Nie należy zezwalać na realizację inwestycji w sposób w jaki robiono to w ostatnich latach MZK w Toruniu. Nie można w trakcie prowadzenia budowy i niezgodnie z projektem rezygnować ze stworzenia ważnego fragmentu drogi rowerowej, jak miało to miejsce po wschodniej stronie Szosy Chełmińskiej na odcinku Plac NOT - Szosa Chełmińska 36/38. Nie można budować infrastruktury rowerowej niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa jak to miało miejsce po zachodniej stronie Szosy Chełmińskiej na odcinku od Placu NOT do ul. Dekerta. Obie sytuacje wydarzyły się przy okazji budowy tramwaju na Osiedle JAR.
3. Infrastruktura rowerowa powinna posiadać właściwe parametry techniczne, dzięki którym korzystanie z niej będzie bezpieczne i komfortowe. Trasy rowerowe powinny mieć odpowiednią szerokość, promienie łuków oraz ciągłość w obrębie skrzyżowań. Należy pamiętać, że z dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych korzystają także osoby na hulajnogach elektrycznych, użytkownicy urządzeń transportu osobistego, a także rolkarze – 2 metrowa szerokość drogi rowerowej na głównej trasie już nie wystarcza.
4. Przy planowaniu nasadzeń zieleni w pasach drogowych należy uwzględniać parametry techniczne dróg rowerowych. Nie można w bezpośrednim sąsiedztwie trasy rowerowej nasadzać nowych drzew i krzewów, gdyż te stwarzając będą w niedalekiej przyszłości zagrożenie dla jej użytkowników. Nie powinno się stawiać dylematów w stylu: droga rowerowa bądź drzewo. Należy pamiętać, że rower to ekologiczny środek transportu i choć próby konfliktowania interesów rowerzystów z kwestiami dotyczącymi ochrony zieleni są absurdalne, to jednak mają miejsce w naszym mieście.
5. O stan infrastruktury rowerowej należy dbać cały rok. Zimą należy dbać o to, aby nie tworzyły się oblodzenia, gdyż w takiej sytuacji jazda rowerem jest praktycznie niemożliwa. Należy regularnie pielęgnować zielen w pobliżu tras rowerowych i czyścić nawierzchnię ścieżek z liści (głównie jesienią) czy piachu (głównie wiosną). Trzeba także dbać o bieżące utrzymanie nawierzchni dróg rowerowych i regularne ich sprzątanie ze szkła czy śmieci.
6. Liczba sygnalizacji świetlnej w Toruniu jest na tyle duża, że ich funkcjonowanie mocno wpływa na czas podróżowania rowerem po mieście. Sygnalizacja powinna zwiększać bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale poprawa płynności ruchu pojazdów samochodowych nie może odbywać się kosztem pieszych czy rowerzystów. Wydłużając czas przejazdu rowerem przez skrzyżowanie pośrednio zachęca się mieszkańców do korzystania z samochodów lub do jazdy rowerem na czerwonym świetle.
7. Należy regularnie przeznaczać środki finansowe na remonty i przebudowy istniejącej infrastruktury rowerowej, szczególnie tej, która wybudowana została ponad 10 lat temu. Przy okazji remontów należy polepszać parametry dróg rowerowych, dokonywać ich poszerzeń lub zmian geometrii po to, by korzystanie z nich było bardziej komfortowe i bezpieczne.
8. Należy uporządkować ruch rowerowy na toruńskich osiedlach. Infrastruktura rowerowa to nie tylko drogi dla rowerów. Nie wszędzie można i trzeba separować ruch rowerowy od ruchu samochodowego. Na terenie osiedli, gdzie nie ma możliwości ani zasadności budowania dróg dla rowerów, wskazanym jest umożliwienie dwukierunkowego ruchu rowerowego na wszystkich drogach jednokierunkowych dla samochodów. Dzięki temu rowerzysta będzie miał krótszą trasę do pokonania. Na kilku toruńskich osiedlach funkcjonują takie udogodnienia, powinny być one jednak powszechne i wprowadzane całościowo. Na żadnym osiedlu nie wprowadzono takich udogodnień w sposób kompletny; nie zrobiono tego nawet przy wyznaczeniu strefy tempo 30 na Bydgoskim Przedmieściu. ►

9. Konieczne jest regularne dbanie o oznakowanie poziome i pionowe tras rowerowych. Oprócz standardowych znaków typu „P-23 rower” warto rozważyć stosowanie linii ciągłych i przerywanych na tych odcinkach dróg rowerowych, na których ruch jest znaczny. Dzięki odpowiedniemu oznakowaniu poziomemu tras rowerowych, stosunkowo niskim kosztem można osiągnąć znaczną poprawę czytelności układu oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i kultury ich użytkowników.

10. Toruński rower miejski Torvelo powinien służyć głównie mieszkańcom i turystom, którzy w prosty, szybki i tani sposób chcieliby skorzystać z możliwości jakie daje podróż rowerem. Opinie użytkowników Torvelo zbyt często są negatywne. Za mało rowerów w stacjach, zły stan techniczny pojazdów, punkt regulaminu nakładający obowiązek dodatkowego przypinania roweru linką do stacji przy zwrocie oraz „darmowe” wypożyczenie kosztujące 15 groszy za wypięcie roweru powodują, że system nie cieszy się taką popularnością jaką mógłby. ■



Stowarzyszenie Rowerowy Toruń powstało w grudniu 2006 roku. Zajmujemy się głównie promowaniem roweru jako codziennego środka komunikacji miejskiej oraz staramy się wpływać na kształt infrastruktury rowerowej w Toruniu.

Wszystkie działania, które podejmujemy opisujemy na stronie www.rowerowytorun.com.pl oraz na portalu społecznościowym Facebook.

Jeśli chcesz się z nami skontaktować lub zostać naszym członkiem - pisz pod adres:
stow@rowerowytorun.com.pl

Jeśli chcesz finansowo wesprzeć nasze działania, możesz zrobić to wpłacając darowiznę na cele statutowe na konto: BNP PARIBAS: 71 2030 0045 1110 0000 0281 9490.

Możesz też przekazać 1,5% podatku wpisując nasz numer KRS: 0000299242 w rocznym rozliczeniu finansowym.

Z góry dziękujemy!

Tekst: Stowarzyszenie Rowerowy Toruń
Zdjęcia: Stowarzyszenie Rowerowy Toruń
Projekt graficzny i skład: Szymon J. Klaus
Zdjęcie na okładce: 422737 z Pixabay

Druk: tudrukuje.pl

Wspiera nas: ais.pl



Iceland   
Liechtenstein **Active**
Norway **citizens fund**

Projekt „Kocham Toruń – wybieram rower” realizowany jest z dotacji programu Aktywni Obywatele – Fundusz Krajowy finansowanego przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię w ramach Funduszy EOG.

Iceland 
Liechtenstein **Active**
Norway **citizens fund**

