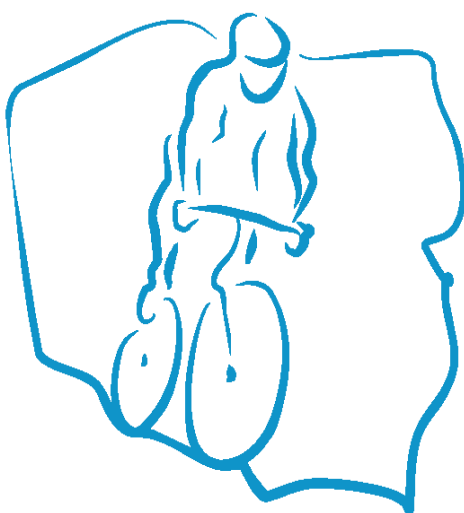


Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju tras dla rowerów na terenie Miasta Łomża

Załącznik nr 2 Raport z konsultacji społecznych



ZAMAWIAJĄCY:
Urząd Miejski w Łomży
Stary Rynek 14
18-400 Łomża



WYKONAWCA:
M&G Consulting Marketing
ul. Anieli Krzywoń 6 lok. 108
01-391 Warszawa



UMOWA nr 211/2024 zawarta w dniu 20.06.2024 r.

SPIS TREŚCI:

1. Przedmiot konsultacji społecznych	5
2. Analiza badań ankietowych, dotyczących opinii oraz preferencji mieszkańców w zakresie wykonania koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie miasta Łomża	5
3. Analiza zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych projektu koncepcji tras rowerowych w mieście Łomża.....	20
4. Otwarte konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców w ramach realizacji projektu pn.: inwentaryzacja i koncepcja rozwoju tras rowerowych na terenie miasta Łomża....	23

1. PRZEDMIOT KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Podstawą przeprowadzenia konsultacji społecznych było ZARZĄDZENIE NR 347/2024 PREZYDENTA MIASTA ŁOMŻA z dnia 16.10.2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących koncepcji tras rowerowych w mieście Łomża oraz ZARZĄDZENIE NR 358/2024 PREZYDENTA MIASTA ŁOMŻA z dnia 25.10.2024 r. zmieniające zarządzenie w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących koncepcji tras rowerowych w mieście Łomża.

Konsultacje społeczne¹ dotyczące projektu pn.: „Inwentaryzacja i koncepcja tras rowerowych w mieście Łomża” zostały przeprowadzone w dniach od 31 października do 20 listopada 2024 r. W tym okresie mieszkańcy miasta Łomża mogli zgłaszać swoje opinie, uwagi oraz propozycje zmian do koncepcji tras rowerowych w Łomży.

Celem konsultacji społecznych jest zweryfikowanie opinii oraz zapotrzebowania mieszkańców miasta Łomża w kwestii kształtowania infrastruktury rowerowej, koncepcji rozwoju tras rowerowych.

W konsultacjach mogli wziąć udział:

- wszyscy zainteresowani przedmiotem konsultacji mieszkańcy miasta Łomża;
- organizacje pozarządowe
- podmioty gospodarcze
- wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe i inne zainteresowane podmioty z terenu miasta Łomża.

W ramach konsultacji przyjęto następujący harmonogram:

- akcja informacyjna: 16 października 2024 r. – 30 października 2024 r.;
- konsultacje społeczne: 31 października 2024 r. – 20 listopada 2024 r.;
- raport z konsultacji społecznych 2024 r.

Przekazywanie uwag i opinii do projektu koncepcji mogło nastąpić poprzez:

- złożenie wypełnionego formularza zgłaszania opinii w formie papierowej do Urzędu Miejskiego w Łomży, Stary Rynek 14, 18-400 Łomża, Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, pokój 106;
- przekazanie skanu wypełnionego formularza zgłaszania opinii drogą elektroniczną na adres mailowy: k.deniszewska@u.lomza.pl;
- otwarte spotkanie konsultacyjne z udziałem mieszkańców w dniu 8 listopada 2024 r. w godz. 14:00 – 17:00 w Sali konferencyjnej pok. 2014 Urzędu Miejskiego w Łomży, Stary Rynek 14.

Odpowiedzialnym za nadzór nad opracowaniem dokumentacji koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych na terenie miasta Łomża jest Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Łomży.

Szczegółowe informacje wraz z mapą docelowego układu sieci tras rowerowych dostępne są po adresem: <https://lomza.bip.net.pl/kategorie/334-komunikaty/artykuly/1668-konsultacje-spoeczne-projekt-inwentaryzacja-i-koncepcja-rozwoju-sciezek-rowerowych-na-terenie-miasta-lomza?lang=PL>

2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH, DOTYCZĄCYCH OPINII ORAZ PREFERENCJI MIESZKAŃCÓW W ZAKRESIE WYKONANIA KONSEPCJI ROZWOJU TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA ŁOMŻA

Na potrzeby konsultacji społecznych została przygotowana ankieta internetowa, dotycząca preferencji, opinii mieszkańców miasta Łomża w zakresie wykonania opracowania pn.: „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju ścieżek rowerowych na terenie miasta Łomża”.

Zespół projektowy na podstawie Opisu Przedmiotu Zamówienia pn. „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju ścieżek rowerowych na terenie miasta Łomża” oraz sprawdzonej metodologii² przygotował

¹ Portal internetowy: „Zasmakuj w Łomży”, *Konsultacje społeczne*: <http://www.lomza.pl/index.php?wiad=13302> (27.11.2024).

² Na podstawie standardów holenderskich C.R.O.W., krajowych Wytocznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego w Polsce, europejskich EuroVelo oraz 20-letniego doświadczenia zespołu projektowego w realizacji koncepcji, projektów badawczych, programów rozwoju infrastruktury rowerowej zrealizowanych w obszarze ponad 400 JST w Polsce m.in. m.st. Warszawa, 40 gmin Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, Kraków, Wrocław, Lublin, Łódź, Toruń, Białystok, Kielce, Rzeszów, Elk, Olecko, Giżycko, Mikołajki,

ankietę w celu zweryfikowania preferencji, opinii mieszkańców miasta Łomża na potrzeby wykonania koncepcji rozwoju spójnej sieci tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej, rekreacyjnej, turystycznej³ wraz z zachowaniem standardów krajowych i międzynarodowych dotyczących kształtowania sieci tras rowerowych⁴.

Metoda konstruowania kwestionariusza ankiety:

- Temat i przedmiot badania:
 - ✓ badanie opinii społecznej – ankieta internetowa, dotycząca preferencji, opinii mieszkańców w zakresie koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie miasta Łomża.
- Cel badania:
 - ✓ weryfikacja preferencji mieszkańców w zakresie wykorzystania roweru w celu rozwoju spójnej sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie miasta Łomża.
- Zakres badania:
 - ✓ populacja: ankieta powinna być skierowana głównie do mieszkańców miasta Łomża, w drugiej kolejności do mieszkańców gmin ościennych oraz turystów;
 - ✓ określenie geograficznego zakresu badań: miasto Łomża;
 - ✓ sposób doboru próby badawczej: Internet (portal społecznościowy: Facebook dodatkowo oficjalna strona internetowa Urzędu Miejskiego w Łomży) – daje możliwość dotarcia do jak największej grupy odbiorców, którzy są zainteresowani danym tematem;
 - ✓ hipotezy, które poddane są weryfikacji:
 - na terenie miasta Łomża jest duże zapotrzebowanie na rozwój spójnej sieci tras rowerowych (zwłaszcza o funkcji transportowej i turystycznej) wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
 - na terenie miasta Łomża największą grupę stanowią rowerzyści, którzy obecnie wykorzystują rower do celów rekreacyjno-turystycznych, w dalszej kolejności do celów transportowych, a w najmniejszym stopniu do celów sportowych.
 - na terenie miasta Łomża jest zapotrzebowanie na rozwój spójnej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej i rekreacyjno-turystycznej.

Metodyka badania ankietowego

Badanie ankietowe zostanie przeprowadzone w celu zweryfikowania opinii oraz zapotrzebowania mieszkańców miasta Łomża w kwestii kształtowania infrastruktury rowerowej, koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie miasta Łomża.

Badanie posłuży zespołowi projektowemu do zweryfikowania grupy rowerzystów oraz ich oczekiwań w kwestii planowanej sieci tras rowerowych.

Na potrzeby badania przygotowano ankietę, która posłuży do zweryfikowania:

- ✓ użytkowników w aspekcie społeczno-demograficznym;
- ✓ częstotliwości wykorzystywania roweru;
- ✓ celów do jakich wykorzystywany jest rower (cele podróży);

Węgorzewo, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Elbląg Kutno, Konstancin-Jeziorna, Lubartów, Mrągowo, Grodzisk Mazowiecki, Hrubieszów, Kosakowo, Busko-Zdrój, Żary, Powiat Inowrocławski, Powiat Słupski, Powiat Elcki, Powiat Gołdapski, Powiat Olecki itd.

³ Trasy rowerowe o funkcji transportowej – przeznaczone są głównie do podróży codziennych, mają charakter transportowy (cel podróży: dojazd do pracy, szkoły, obiektów użyteczności publicznej itp.). Z założenia mają pełnić rolę alternatywną w stosunku do transportu samochodowego, wysokoemisyjnego. Trasy rowerowe o funkcji komunikacyjnej powinny być spójne, wygodne, bezpieczne o równej nawierzchni i czytelnym oznakowaniu. Trasy o funkcji komunikacyjnej powinny być zintegrowane z publicznym transportem zbiorowym, węzłami przesiadkowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą dedykowaną rowerzystom (parkingi dla rowerów, stojaki, wiaty itp.).

Trasy rowerowe o funkcji turystycznej – służą do długodystansowych podróży rowerowych; prowadzone są w miejscach atrakcyjnych pod względem walorów krajobrazowych, przyrodniczych, zasobów kultury; powiązane są z transportem zbiorowym, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, miejscami obsługi rowerzystów; powinny przyczyniać się do promocji turystyki oraz rozwoju przedsiębiorczości, powstania nowych miejsc pracy w sektorze usługowo-handlowym.

Trasy rowerowe o funkcji rekreacyjnej – służą do aktywnego spędzania wolnego czasu na rowerze; prowadzone są w miejscach zielonych, atrakcyjnych pod względem przyrody, w bliskiej odległości do morza, jeziora, rzek, w obszarze lasów, parków (miejskich, krajobrazowych, narodowych itp.); powiązane są z miejscami obsługi rowerzystów oraz punktami gastronomicznymi, serwisowymi itp.

⁴ W ramach planowania spójnej sieci tras rowerowych w obszarze miasta, należy wprowadzić podział na trasy rowerowe główne i łącznikowe (pozostałe) – na podstawie m.in. standardów i wytycznych międzynarodowych (C.R.O.W. 2016, EuroVelo) oraz krajowych Wytycznych Organizacji Bezpiecznego Ruchu Rowerowego (ITS, M&G, Ministerstwo Infrastruktury 2019).

- ✓ oczekiwań w kwestii rozwoju i poprawy infrastruktury rowerowej;
- ✓ opinii na temat planu rozwoju tras rowerowych na terenie miasta Łomża.

Ankieta zawiera 15 pytań (otwarte i zamknięte).

Ankieta zostanie umieszczona przez Urząd Miejski w Łomży na oficjalnym portalu społecznościowym https://www.facebook.com/lomza.miasto/?locale=pl_PL oraz na portalu konsultacji społecznych: <https://lomza/konsultacjejst.pl/konsultacje-spoeczne>

Czas badania: od 31.10.2024 r. do 20.11.2024 r.

Po zakończeniu badania Wykonawca przeprowadzi szczegółową analizę i przygotuje raport z badań wraz z wnioskami, które posłużą do weryfikacji opinii, uwag oraz wskazania priorytetów w kwestii wykonania tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą zgodnie z oczekiwaniami użytkowników.

Założenia do badania ankietowego przygotował: dr Jakub Zamana, październik 2024 r.

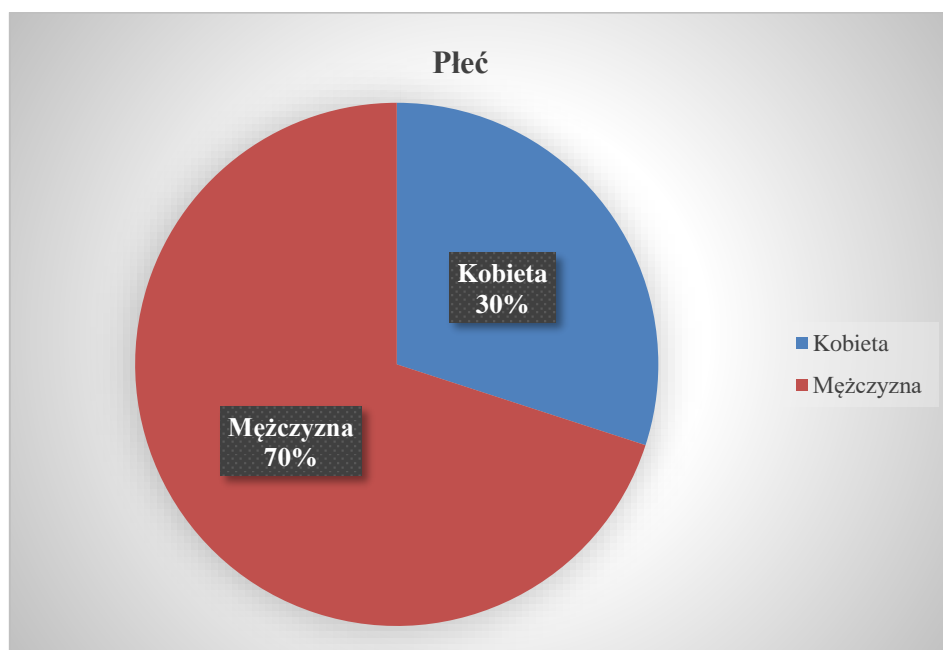
Analiza badań:

Na podstawie uzyskanych odpowiedzi, przeprowadzono analizę przedmiotowego materiału, przedstawiając tę analizę w formie opisowej i graficznej.

1) Informacje wstępne:

Respondenci zostali poproszeni o podanie swojej płci.

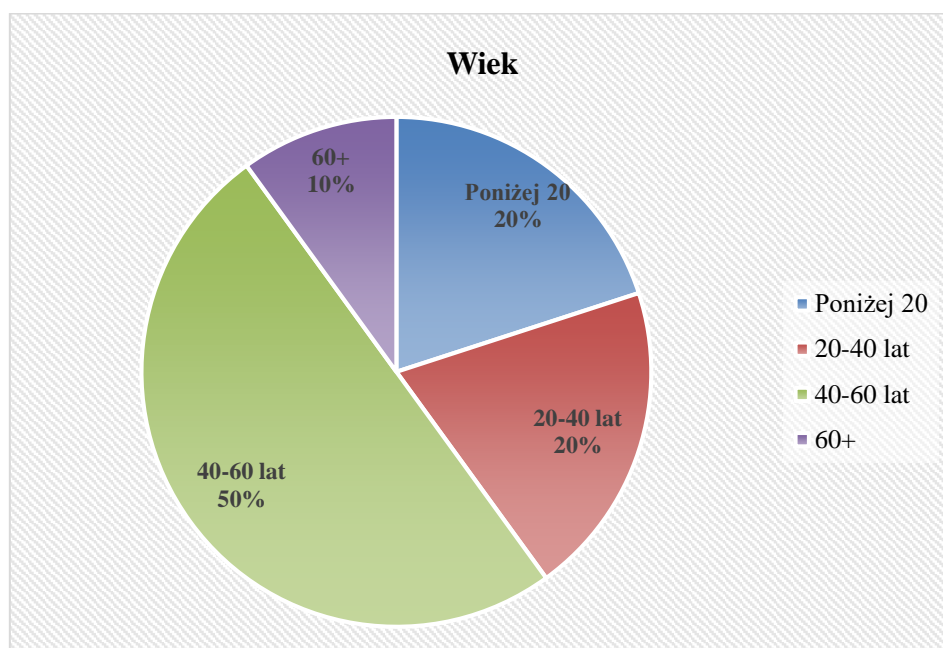
- 100% respondentów odpowiedziało na to pytanie:
 - Kobiety stanowiły: 30 % uczestniczek badania;
 - Mężczyźni stanowili: 70% uczestników badania.



Rys. 1. Wskazanie płci respondentów.

2) Respondenci zostali poproszeni o podanie wieku:

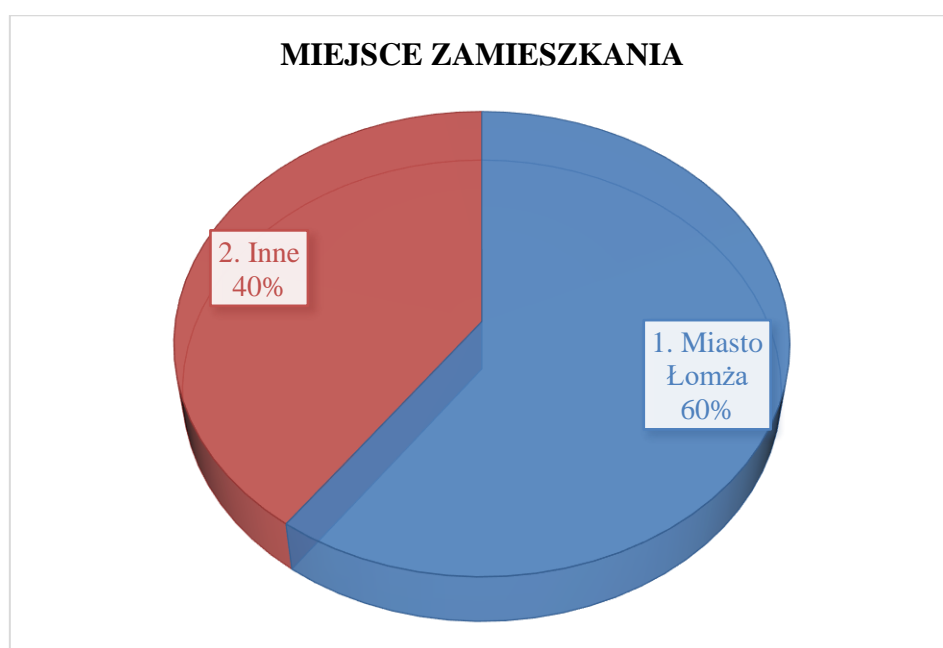
- 100% respondentów odpowiedziało na pytanie:
 - Osoby w wieku (poniżej 20 lat) stanowiły 20% respondentów;
 - Osoby w wieku (20-40 lat) stanowiły 20% respondentów;
 - Osoby w wieku (40-60 lat) stanowiły 50% respondentów;
 - Osoby w wieku (60+) stanowiły 10% respondentów.



Rys. 2. Wiek respondentów.

3) Respondenci zostali poproszeni o miejsce zamieszkania?

- 100% respondentów odpowiedziało na pytanie:
 - Miasto Łomża: 60%;
 - Inne: 40% (z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łomży).



Rys. 3. Miejsce zamieszkania respondentów.

Na pytanie odpowiedziało: 100% respondentów, mieszkańcy miasta Łomża stanowili 60% uczestników badania, 40% respondentów stanowili mieszkańcy innych miejscowości z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łomży.

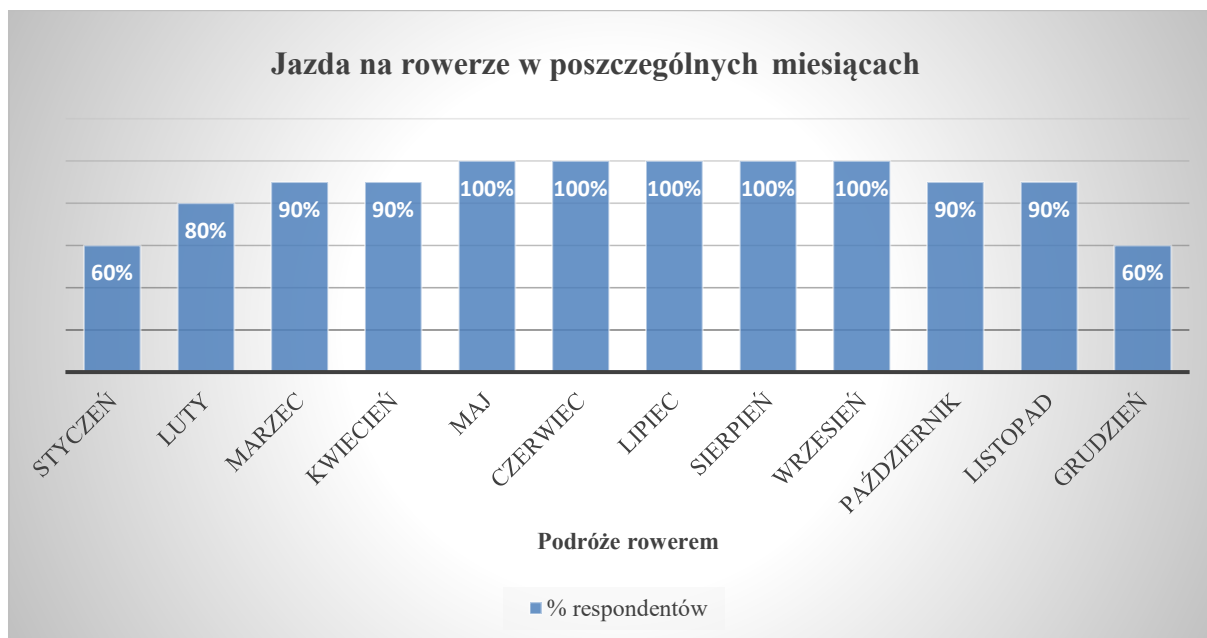
Jest to istotna informacja, z której wynika, że w aspekcie planowania infrastruktury rowerowej na terenie miasta Łomża większość stanowili mieszkańcy miasta Łomża oraz Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łomży, co ma kluczowe znaczenie w ramach planowania tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej i rekreacyjnej, służącej mieszkańcom do podróży codziennych oraz weekendowych.

4) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie w jakich miesiącach korzystają z roweru?

- Pytanie z opcją wielokrotnego wyboru. Respondenci odpowiedzieli w sposób następujący:
 - styczeń: 60% respondentów;
 - luty: 80% respondentów;
 - marzec: 90% respondentów;
 - kwiecień: 90% respondentów;
 - maj: 100% respondentów;
 - czerwiec: 100% respondentów;
 - lipiec: 100% respondentów;
 - sierpień: 100% respondentów;
 - wrzesień: 100% respondentów;
 - październik: 90% respondentów;
 - listopad: 90% respondentów;
 - grudzień: 60% respondentów.

Z analizy wynika, że w badaniu wzięły osoby, które regularnie podróżują rowerem. 100% respondentów podróżuje rowerem w miesiącach: od maja do września (miesiące wiosenne i letnie), 90% respondentów podróżuje rowerem w miesiącach (marzec, kwiecień, październik, listopad), większość respondentów również podróżuje rowerem w miesiącach zimowych (80% w lutym, a 60% w grudniu i styczniu).

Wyniki badania ankietowego prowadzą do wniosku, że w badaniu wzięły udział osoby regularnie podróżujące rowerem. Należy zwrócić uwagę, że tendencja wykorzystania roweru jest wprost proporcjonalna do rozkładu średnich temperatur w danym miesiącu. Znaczny wzrost użytkowania roweru można zaobserwować w miesiącach wiosennych i letnich (od maja do września). Wzrost ten spowodowany jest zwiększoną aktywnością fizyczną mieszkańców na świeżym powietrzu w ciągu miesięcy o wyższych temperaturach oraz w okresie urlopowym (rowerowa rekreacja i turystyka tzw. aktywne spędzanie czasu na rowerze).



Rys. 4. Podróże rowerem z podziałem na miesiące.

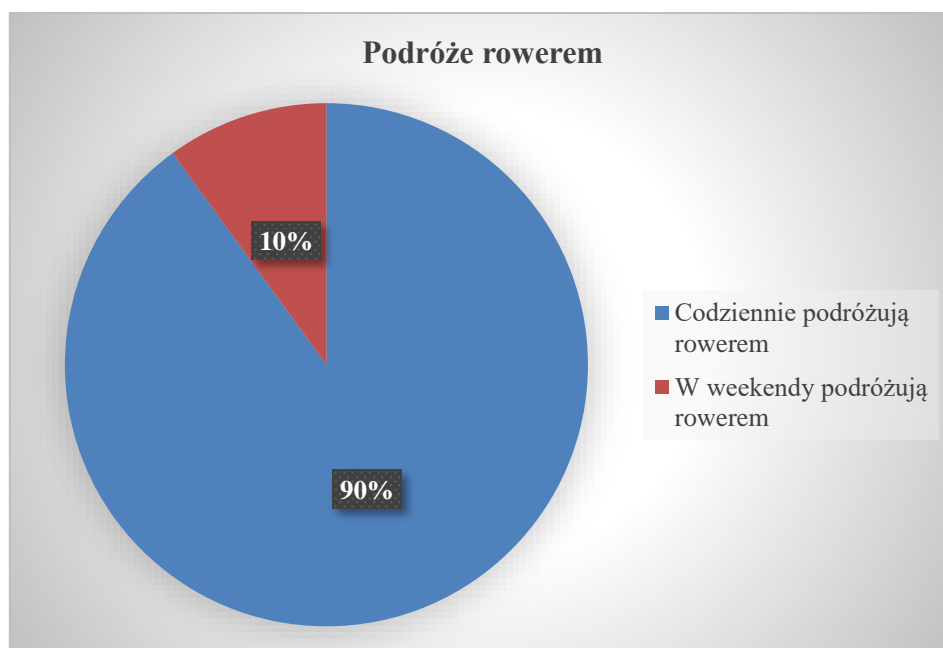
5) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często korzystają z roweru (w miesiącach od września od maja do września)?

- Respondenci odpowiedzieli na pytanie w sposób następujący:

- Codziennie: 90 % respondentów);
- Weekend: 10% respondentów).

Z analizy badań wynika, że w badaniu wzięli udział głównie respondenci, którzy regularnie podróżują rowerem (90% codziennie, 10% w weekendy).

Wobec powyższego, należy stwierdzić, że rower jest chętnie wybierany jako środek transportu przez interesariuszy zarówno do celów komunikacyjnych (np. dojazd do pracy, szkoły, obiektów użyteczności itp.), jak i do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w dni wolne od pracy i szkoły).



Rys. 5. Podział podróży na codzienne i weekendowe.

6) Respondenci zostali poproszeni w jakim celu najczęściej korzystają z roweru?

- Respondenci odpowiedzieli w następujący sposób:

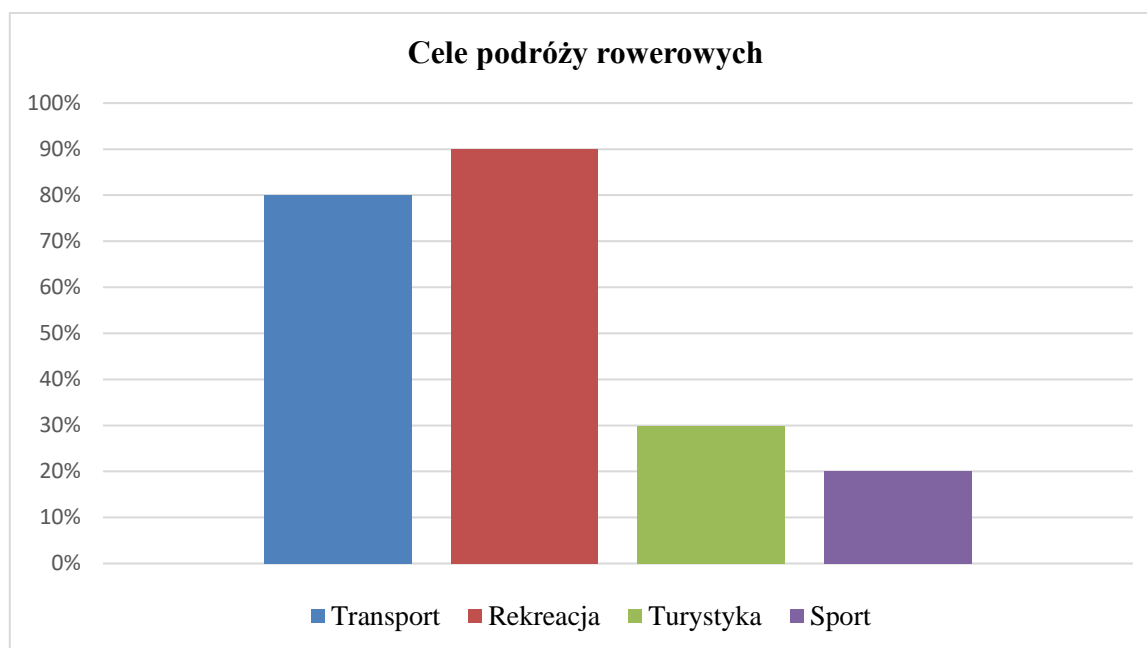
- Transport: 80% respondentów;
- Rekreacja: 90% respondentów;
- Turystyka: 30% respondentów;
- Sport: 20% respondentów.

Z analizy wynika, że najwięcej respondentów 90% wykorzystuje rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem: krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, w okolicach rzek itp.), 80% respondentów wykorzystuje rower do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), 30% respondentów do celów turystycznych (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji turystycznych. Planowanie tzw. wakacji na rowerze (wykorzystanie w podróży: długodystansowych turystycznych tras rowerowych w powiązaniu z miejscami obsługi rowerzystów, punktami noclegowymi i gastronomicznymi, transportem zbiorowym), do celów sportowych 20% (wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich np. MTB, szosowych itp.).

Z analizy badań wynika, że największą grupę rowerzystów stanowią tzw. rowerzyści rekreacyjni (aktywnie spędzający wolny czas na rowerze).

Wynik badania może wskazywać, że jest z jednej strony duże zapotrzebowanie na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji rekreacyjno-turystycznej (trasy rowerowe zlokalizowane w miejscach oddalonych od dużego natężenia ruchu samochodowego, atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody, zlokalizowane np. w parkach, lasach, terenach zielonych), a z drugiej strony na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej (trasy rowerowe łączące osiedla z centrum miasta, zintegrowane z transportem zbiorowym, umożliwiające bezpieczne, spójne podróże do pracy, szkoły, budynków użyteczności publicznej, a także umożliwiające dojazd do innych miejscowości).

W związku z powyższym, samorząd powinien dążyć do rozwoju spójnego systemu tras rowerowych o różnych funkcjach (komunikacyjnej, rekreacyjnej oraz turystycznej) z infrastrukturą towarzyszącą tj. miejsca obsługi rowerzystów, parkingi dla rowerów.



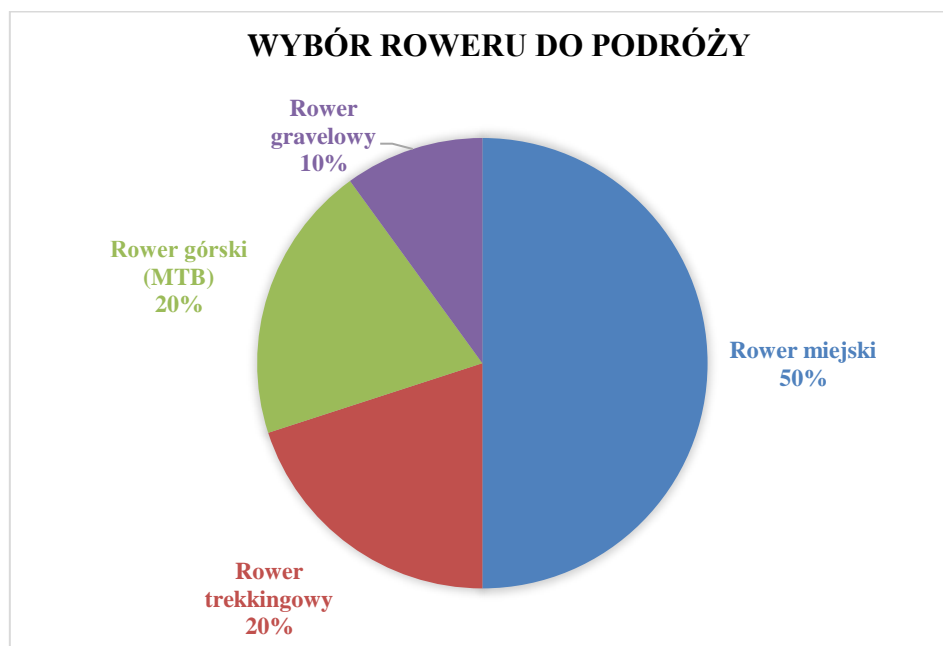
Rys. 6. Cele podróży rowerowych.

7) Respondenci zostali poproszeni o podanie jakim najczęściej podróżują typem roweru?

- Respondenci odpowiedzieli w sposób następujący:
 - rower miejski: 50% respondentów;
 - rower trekkingowy 20% respondentów;
 - rower górski (MTB), 20% respondentów;
 - rower gravelowy 10 % respondentów.

Respondenci wskazali, że podróżują następującymi typami rowerów: rowerem miejskim (50% respondentów), rowerem trekkingowym (20% respondentów) rowerem górskim MTB (20%) oraz rowerem gravelowym (10% respondentów).

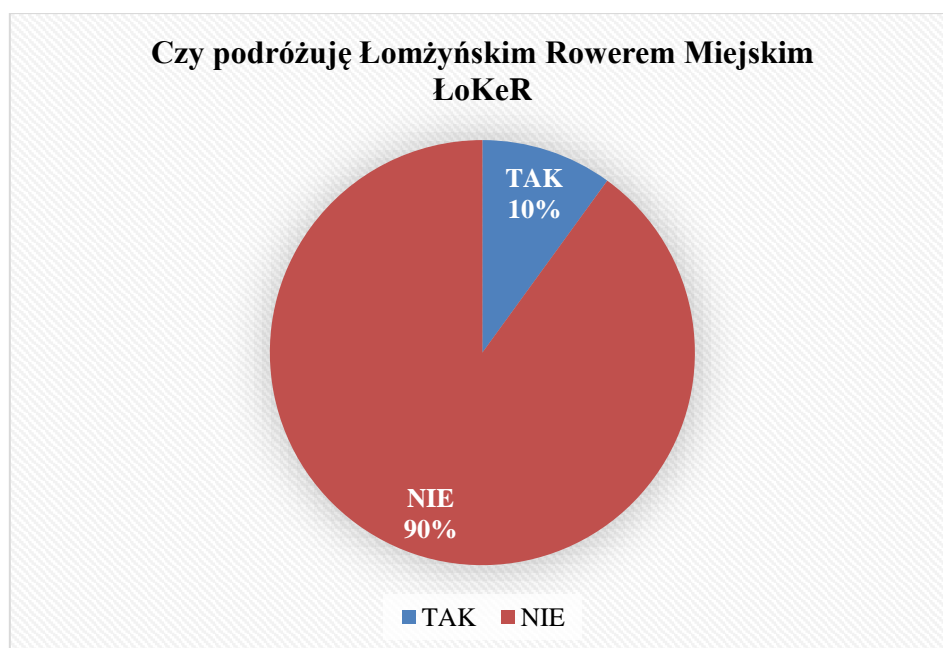
Z wyników badań można wyciągnąć następujące wnioski: wykorzystanie rowerów miejskich i trekkingowych oznacza duże zapotrzebowanie na rozwój wysokiej jakości tras rowerowych o bardzo dobrej nawierzchni (zaleca do tego typu rowerów: to równa nawierzchnia asfaltowa). Natomiast 30% respondentów korzysta z rowerów MTB i gravelowych, które dostosowane są do podróży w obszarach lasów, parków, dróg polnych (szutrowych, gruntowych itp.).



Rys. 7. Wybór roweru do podróży.

8) Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie, czy korzystają z Łomżyńskiego Roweru Miejskiego ŁoKeR?

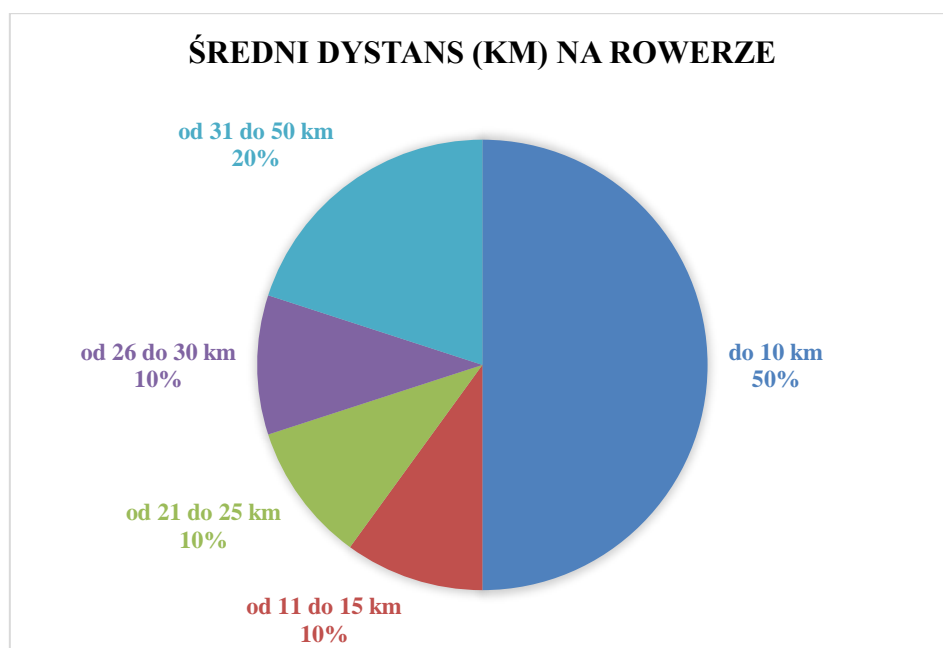
- Respondenci odpowiedzieli w sposób następujący:
 - TAK (korzystam z Łomżyńskiego Roweru Miejskiego ŁoKeR) – 10% respondentów;
 - NIE (nie korzystam z Łomżyńskiego Roweru Miejskiego ŁoKeR) – 90% respondentów.



Rys. 8. Wykorzystanie roweru ŁoKeR.

9) Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie, ile pokonują średnio km na rowerze podczas jednej podróży?

- Respondenci odpowiedzi w sposób następujący:
 - do 10 km – odpowiedziało 50% respondentów;
 - od 11 do 15 km – odpowiedziało 10% respondentów;
 - od 21 do 25 km – odpowiedziało 10% respondentów;
 - od 26 do 30 km – odpowiedziało 10% respondentów;
 - od 31 do 50 km – odpowiedziało 20% respondentów.



Rys. 9. Pokonywany średni dystans na rowerze.

10) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie trudności w poruszaniu się rowerem?

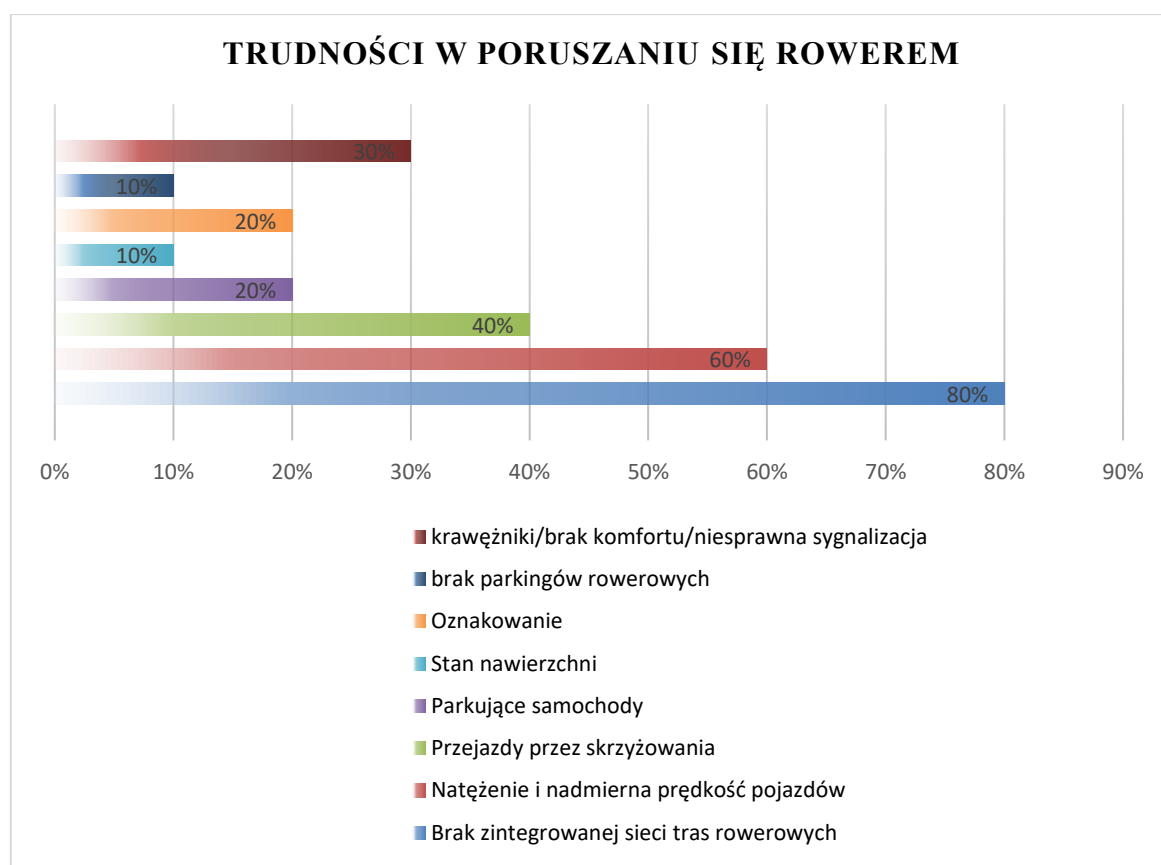
- Respondenci odpowiedzi w następujący sposób:
 - ✓ brak zintegrowanej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej: wskazało 80% respondentów;
 - ✓ brak zintegrowanej sieci tras rowerowych o funkcji turystycznej: wskazało 80% respondentów;
 - ✓ brak miejsc do parkowania i przechowywania rowerów: wskazało 10% respondentów;
 - ✓ stan nawierzchni tras rowerowych: wskazało 10% respondentów;
 - ✓ oznakowanie tras rowerowych: wskazało 10% respondentów;
 - ✓ parkujące samochody wzdłuż ulic: wskazało 20% respondentów;
 - ✓ przejazdy przez skrzyżowania: wskazało 40% respondentów;
 - ✓ nadmierna prędkość pojazdów mechanicznych: wskazało 60% respondentów;
 - ✓ duże natężenie ruchu pojazdów: wskazało 60% respondentów.
 - ✓ Inne: 10% wskazało na *zmuszanie rowerzysty zbyt często do zsiadania z roweru i prowadzenie go (np. ul. Sikorskiego, Piłsudskiego w dwóch miejscach)*; 10% wskazało na *brak oznakowania przejść dla pieszych przez ścieżki rowerowe*; (10%) wskazało na *wysokie krawężniki na przejazdach rowerowych przez jezdnie, brak lub niesprawne sygnalizatory świetlne przy przejazdach dla rowerów*.

Z analizy wynika, że największą trudnością w poruszaniu się rowerem jest: brak zintegrowanej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej i turystycznej (wskazało 80% respondentów), 60% respondentów wskazało na nadmierną prędkość pojazdów mechanicznych oraz duże natężenie ruchu

pojazdów, 40% przejazdy przez skrzyżowania, 20% parkujące samochody wzdłuż ulic, 10% wskazało: brak miejsc do parkowania i przechowywania rowerów, stan nawierzchni tras rowerowych, oznakowanie tras rowerowych, brak płynności ruchu (zmuszanie rowerzysty do częstego zsiadania z roweru), wysokie krawężniki na przejazdach rowerowych przez jezdnie, brak lub niesprawne sygnalizatory na przejazdach dla rowerów.

W związku z powyższym, należy zaznaczyć, że priorytetem w polityce rowerowej powinno być dążenie samorządu lokalnego do stworzenia zintegrowanej, komfortowej, bezpiecznej sieci tras rowerowych o funkcji transportowej i turystycznej.

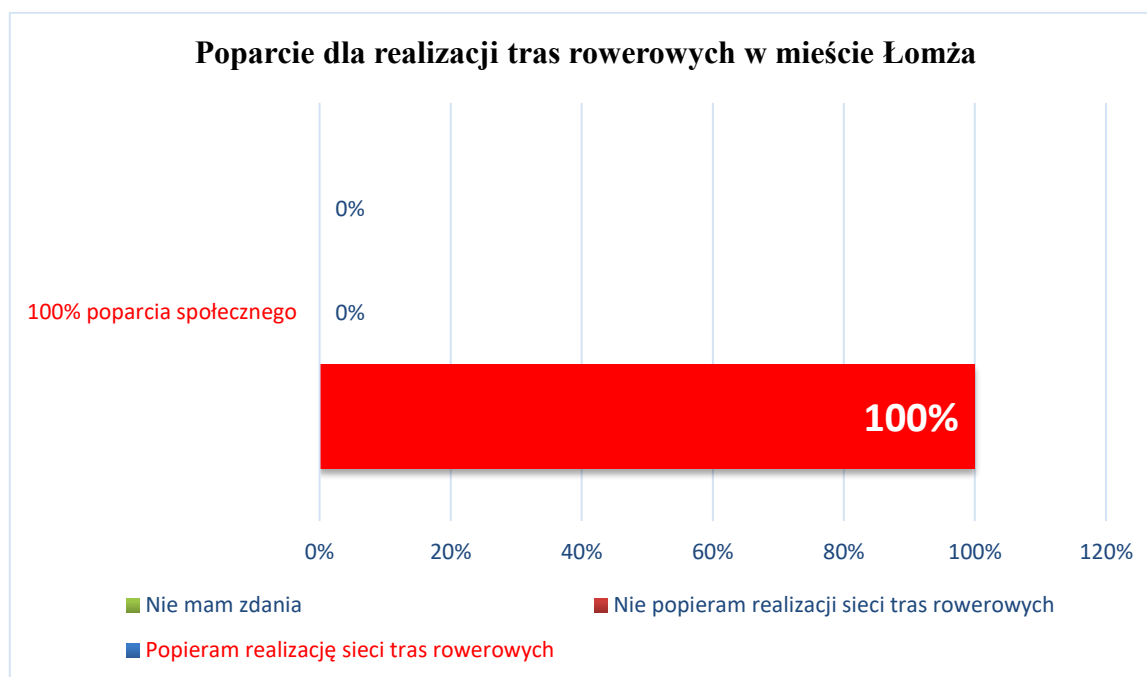
W ramach kształtowania polityki zrównoważonej mobilności, polityki transportowej istotne jest ograniczenie ruchu samochodowego (wprowadzenie np. stref wolnych od samochodów), wprowadzenie stref uspokojonego ruchu (TEMPO 30). Ponadto w ramach modernizacji, budowy nowych odcinków dróg dla rowerów należy postawić na nawierzchnię asfaltową (rekomendowaną przez krajowych i międzynarodowych ekspertów ds. rozwoju infrastruktury rowerowej) i wykluczyć stosowanie nawierzchni z kostki (fazowanej i niefazowanej) – tak jak ma to miejsce w miastach, które starają się tworzyć spójne systemy tras rowerowych w Polsce (np. Poznań, Gdańsk, Lublin, Toruń, Kraków, Wrocław, Warszawa).



Rys. 10. Trudności w poruszaniu się rowerem.

11) Respondenci zostali poproszeni, i wyrażenie swojej opinii na temat realizacji koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych?

- Respondenci odpowiedzi w następujący sposób:
 - Realizację zintegrowanej sieci tras rowerowych popiera: 100% respondentów.



Rys. 11. Poparcie dla realizacji tras rowerowych w mieście Łomża.

Z analizy badań ankietowych wynika, że wszyscy biorący udział w badaniu – respondenci – (100%) popierają realizację koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie miasta Łomża.

Wobec powyższego, należy stwierdzić, że społeczeństwo akredytuje działania Samorządu Miasta Łomża w kwestii dążenia do wykonania spójnej sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Miasto Łomża, mając na uwadze opinię społeczeństwa powinno potraktować rozwój sieci tras rowerowych jako jeden z głównych priorytetów w aspekcie rozwoju zrównoważonej mobilności przyjaznej środowisku oraz rozwoju potencjału turystycznego i społeczno-gospodarczego.

12) Respondenci zostali poproszeni, w jakim celu będą korzystać z roweru po wybudowaniu zintegrowanej sieci tras rowerowych?

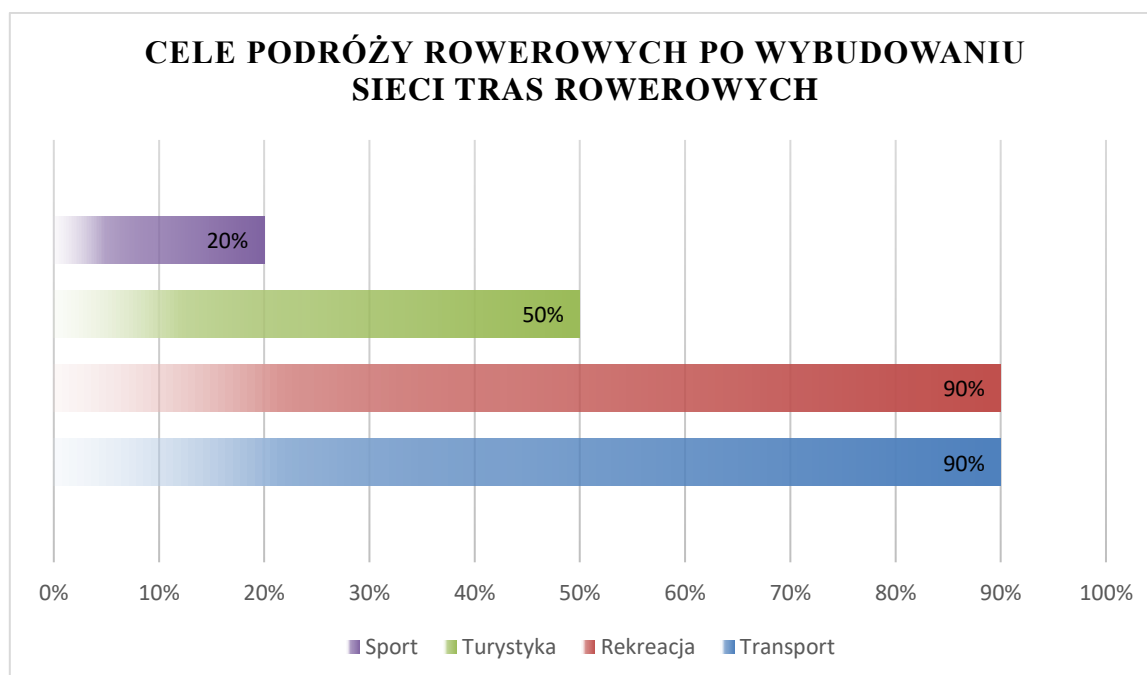
- Respondenci odpowiedzieli w następujący sposób:
 - Transport: 90%;
 - Rekreacja: 90%;
 - Turystyka: 50%;
 - Sport: 20%.

Z analizy wynika, że zdecydowanie najwięcej respondentów 90%, będzie wykorzystywać rower do celów rekreacyjnych (aktywne spędzanie wolnego czasu na rowerze w miejscach atrakcyjnych pod względem: krajobrazu, przyrody, tereny zielone tj. lasy, parki, itd.) oraz do celów transportowych (podróże rowerem do pracy, szkoły, urzędów, węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, budynków użyteczności publicznej), sporo respondentów deklaruje wykorzystanie roweru do celów turystycznych 50% (długodystansowe podróże rowerem do miejsc atrakcyjnych pod względem atrakcji turystycznych), 20% deklaruje wykorzystanie roweru celów sportowych (tj. wyczynowa jazda na rowerze, bicie rekordów, przygotowywanie się do zawodów kolarskich itd. MTB, szosowych itd.).

Z analizy badań wynika, że największą grupę rowerzystów stanowią tzw. rowerzyści podróżujący rowerami w celach transportowych i rekreacyjnych.

Wynik badania może wskazywać, że z jednej strony duże zapotrzebowanie na rozwój systemu długodystansowych tras rowerowych o funkcji rekreacyjno-turystycznej (trasy rowerowe zlokalizowane w miejscach oddalonych od dużego natężenia ruchu samochodowego, atrakcyjnych pod względem krajobrazu, przyrody, zlokalizowane itd. w parkach, lasach, terenach zielonych), a z drugiej strony na rozwój systemu tras rowerowych o funkcji transportowej (trasy rowerowe łączące osiedla z centrum miasta, zintegrowane z transportem zbiorowym, umożliwiające bezpieczne, spójne podróże do pracy, szkoły, budynków użyteczności publicznej itd.).

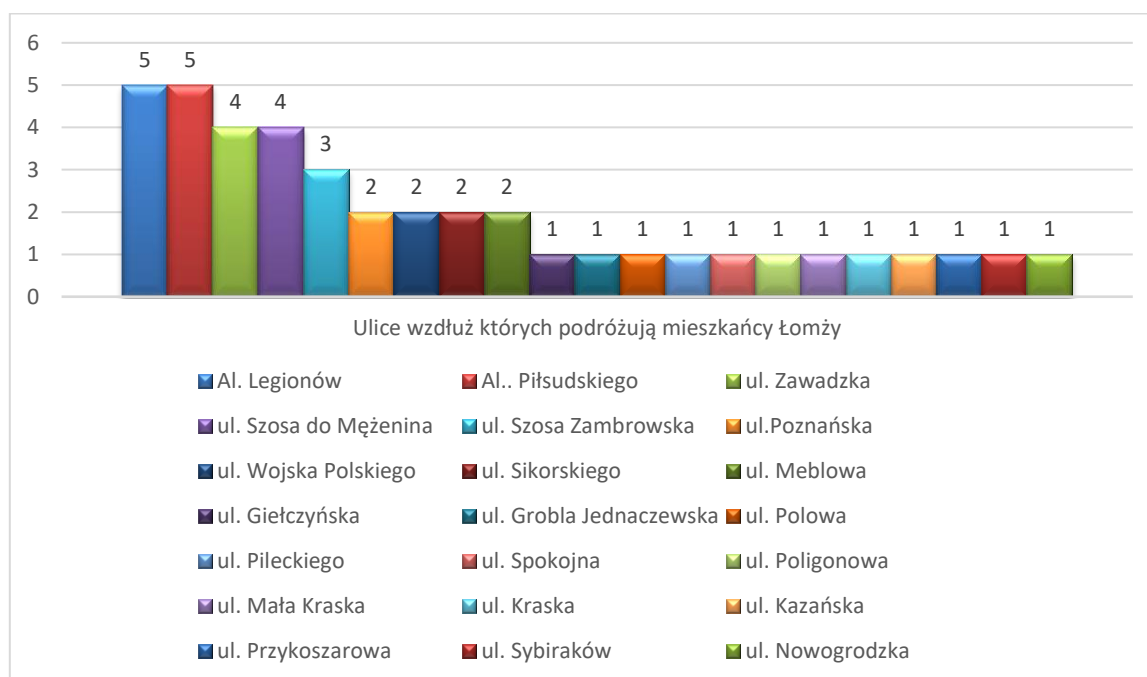
W związku z powyższym, samorząd powinien dążyć do rozwoju spójnego systemu tras rowerowych o różnych funkcjach (transportowej, rekreacyjnej oraz turystycznej) z infrastrukturą towarzyszącą tj. miejsca obsługi rowerzystów, parkingi dla rowerów.



Rys. 12. Cele podróży rowerowych po wybudowaniu sieci tras rowerowych

13) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie wzdłuż jakich ulic poruszają się rowerem w mieście Łomża?

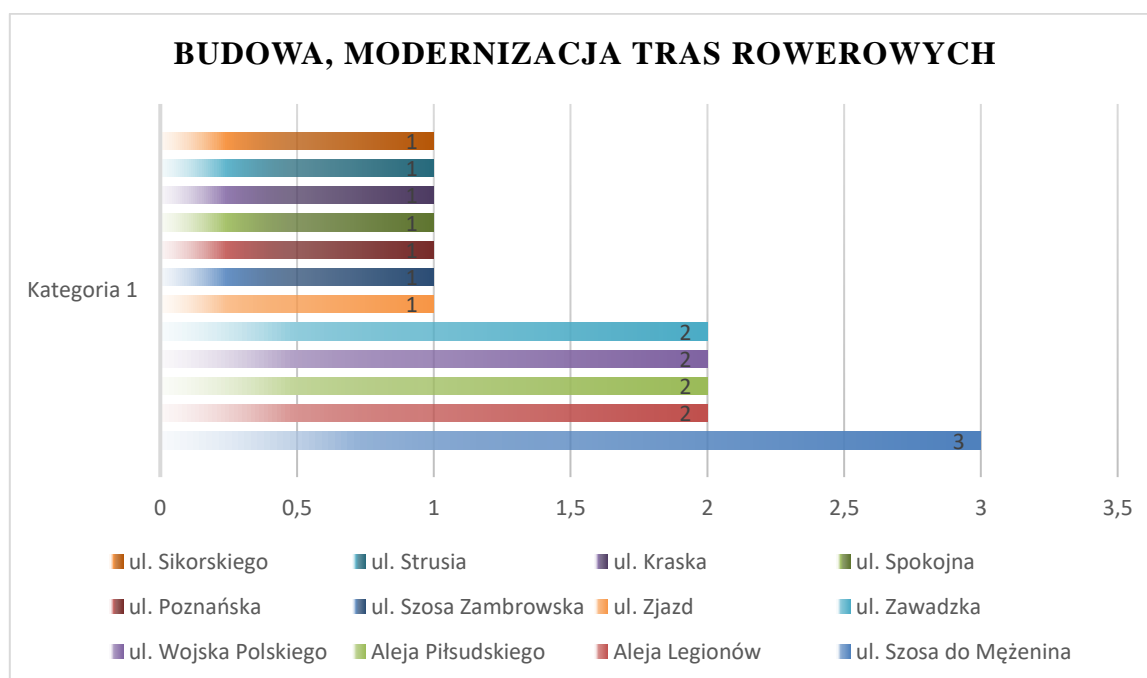
- Respondenci odpowiedzieli, że najczęściej poruszają się wzdłuż następujących ulic w mieście Łomża:
 - Aleja Legionów (5 respondentów), Aleja J. Piłsudskiego (5 respondentów);
 - ul. Zawadzka (4 respondentów), ul. Szosa do Mężenina (4 respondentów);
 - ul. Szosa Zambrowska (3 respondentów);
 - ul. Poznańska (2 respondentów), ul. Wojska Polskiego (2 respondentów), ul. gen. W. Sikorskiego (2 respondentów), ul. Meblowa (2);
 - ul. Giełczyńska (1 respondent), ul. Grobla Jednaczewska (1 respondent), ul. Polowa (1 respondent), ul. Pileckiego (1 respondent), ul. Spokojna (1 respondent), ul. Poligonowa (1 respondent), ul. Mała Kraska (1 respondent), ul. Kraska (1 respondent), ul. Kazańska (1 respondent), ul. Przykoszarowa (1 respondent), ul. Sybiraków (1 respondent), ul. Nowogrodzka (1 respondent).



Rys. 13. Podróże rowerem wzdłuż ulic w mieście Łomża.

14) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie wzdłuż jakich ulic należy wybudować / zmodernizować trasy dla rowerów w mieście Łomża

- Respondenci wskazali, na jakich ulicach należy wybudować / zmodernizować trasy dla rowerów:
 - ul. Szosa do Mężenina (3 respondentów);
 - Aleja Legionów (2), Aleja J. Piłsudskiego (2), ul. Wojska Polskiego (2), ul. Zawadzka (2);
 - ul. Zjazd (1), ul. Szosa Zambrowska (1), ul. Poznańska (1), ul. Spokojna (1), ul. Kraska (1), ul. Strusia (1), ul. gen. W. Sikorskiego (1).



Rys. 14. Wskazane do budowy i modernizacji trasy rowerowe.

Respondenci zostali poproszeni o wskazanie ulubionych miejsc do rekreacji rowerowej na terenie miasta Łomża i okolic?

(Trasy rowerowe o funkcji rekreacyjnej – usytuowane w miejscach zielonych, parkach, lasach, wzdłuż rzeki itp. Służące głównie do jazdy na rowerze w wolnych chwilach.).

- Respondenci wskazali na następujące miejsca do uprawiania tzw. rekreacji rowerowej:
 - (1) Szosa Łomża – Czerwony Bór przez Gielczyn; Grobla Jadnaczewska wraz z lasem Jadnaczewskim oraz wokół lasu i Jednacza; punkty widokowe przy Woźwodzkiej, Zielonej, Krzywe Koło, ciąg Szosa do Mężenina – Poznańska – Cieślewskiego – Meblowa;
 - (2) Połączyć ul. Szosę do Mężenina – Zawady – Podgórze – Gielczyn – Zawady aby można było przejechać się w pięknych okolicznościach przyrody;
 - (3) Ogródki działkowe przy ul. Szosa do Mężenina poza miastem Łomża w stronę Mężenina;
 - (4) Ul. Szosę do Mężenina – ul. Al. Legionów – Park Jana Pawła II;
 - (5) Wyjazdowe poza miasto: Meblowa, Mała Kraska, Kraska, Polygonowa;
 - (6) Droga do Jednacza, ul. Zawadzka;
 - (7) Łomża – Jednaczewo – Szablak – Nowogród; Łomża – Gielczyn – Podgórze – Siemień – Łomża; Łomża – Piątnica – Bronowo – Gać – Pniewo – Łomża; Łomża – Gielczyn – Czerwony Bór – Bacze – Modzele – Wyrzyki – Pniewo – Łomża.

15) Respondenci zostali poproszeni o wskazanie sugestii, uwag, opinii, wskazówek w aspekcie rozwoju zintegrowanej sieci tras dla rowerów.

- (1) *Należy unikać projektowania tras dla rowerów, które zbyt często przecinają ulice, wzdłuż których prowadzą, kończą się chodnikiem bądź ulice bez przejazdu dla rowerów, gdyż one także zmuszają rowerzystów do częstego zsiadania z roweru. Sztandarowy przykład to ulica bp. Kostki Łukomskiego, gdzie dla pokonania ścieżką rowerową ok. 150 metrowej, zwykle puste uliczki, trzeba potem zsiadać, przeprowadzić rower przez dwupasmową Szosę Zambrowską i potem rozpędzić się od zera. Ponieważ przepisy ruchu drogowego zmuszają rowerzystów (z nielicznymi wyjątkowymi sytuacjami) do korzystania z trasy dla rowerów, jeśli one istnieją, to źle zaprojektowana lub wadliwie wykonana trasa dla rowerów jest znacznie gorsza niż jej brak. Wolimy (może poza „niedzielnymi rowerzystami”) jechać ulicą niż trasą specjalnie dla nas, na której na przestrzeni 500 metrów trzeba trzy razy hamować do zera (przypadek ulicy Sikorskiego). Podstawową jednak słabością łomżyńskiej sieci tras rowerowych jest to, że nie jest ona siecią. Odcinki nie są ze sobą połączone i nie tworzą całości, a już zwłaszcza poza Dzielnicą Południe. Cóż z tego, że na dojeździe powiedzmy trzech kilometrów, połowa wpada na ścieżkach rowerowych, skoro reszta prowadzi ulicami, albo uciążliwymi ścieżkami nieutwardzonymi. Widzę, że w projekcie budowy nowych tras jest tak samo, czyli nawet według planów nic pod tym względem się nie zmienia.*

Odpowiedź: uwaga uwzględniona.

W ramach planowania tras dla rowerów należy unikać sytuacji, w której rowerzysta jest zmuszony do częstego zsiadania z roweru. W ramach prowadzenia ruchu rowerowego należy tworzyć czytelne przejazdy dla rowerzystów (w barwie czerwonej) na skrzyżowaniach oraz tzw. „zielone fale” dedykowane ruchowi rowerowemu. Na drogach (klasy Z – droga zbiorcza, L – droga lokalna, D – droga dojazdowa) można prowadzić ruch na zasadach ogólnych, można zastosować pasy ruchu dla rowerów. W uzasadnionych przypadkach (małe natężenie ruchu) można również wprowadzać pasy ruchu dla rowerów na drogach klasy G – droga główna.

- (2) *Wybudować ścieżki rowerowe poza miastem Łomża tak, aby połączyć ul. Szosę do Mężenina, Podgórze oraz Gielczyn. Dużo ludzi z części południowej na pewno wybierałoby tą trasę na dłużą przejażdżkę po pracy.*

Odpowiedź: uwaga (częściowo) uzasadniona.

Niniejszy projekt dotyczy inwentaryzacji i planowania tras dla rowerów w obszarze miasta Łomża. Uwaga dotyczy planowania tras dla rowerów na podstawie porozumienia samorządowego gmin, wychodzi poza obszar miasta Łomża.

W ramach planowania tras dla rowerów należy tworzyć trasy o funkcji rekreacyjno-turystycznej (umożliwiające podróże do miejsc atrakcyjnych pod względem walorów przyrodniczych, turystycznych, krajobrazowych i kulturowych).

- (3) *Wybudować ścieżki rowerowej poza miastem Łomża tak, aby połączyć ul. Szosę do Mężenina z ul. Szosą Zambrowską. A ulicy Szosa do Mężenina kończy się ścieżka rowerowa razem z końcem miasta Łomża, niestety jest to dla mnie dość uciążliwe bo muszę jeździć rowerem wraz z innymi pojazdami mechanicznymi po drodze powiatowej co czasem jest dość niebezpieczne.*

Odpowiedź: uwaga (częściowo) uzasadniona.

Niniejszy projekt dotyczy inwentaryzacji i planowania tras dla rowerów w obszarze miasta Łomża. Uwag dotyczy planowania tras dla rowerów na podstawie porozumienia samorządowego gmin, wychodzi poza obszar miasta Łomża.

W ramach planowania tras dla rowerów należy tworzyć trasy o funkcji rekreacyjno-turystycznej (umożliwiające podróże do miejsc atrakcyjnych pod względem walorów przyrodniczych, turystycznych, krajobrazowych i kulturowych).

- (4) *Wybudowanie ścieżki rowerowej poza miastem Łomża, przedłużenie ścieżki rowerowej ul. Szosa do Mężenina. Jest to dla mnie bardzo ważne, ponieważ jest to moja codzienna droga na przystanek autobusowy (do szkoły). Muszę chodzić poboczem po bardzo ruchliwej drodze. Z domu na przystanek wychodzę o godzinie 7.00 rano, jest wtedy bardzo duży ruch samochodowy. Jest to bardzo niebezpieczne, ponieważ pobocze jest bardzo wąskie.*

Odpowiedź: uwaga (częściowo) uzasadniona.

Niniejszy projekt dotyczy inwentaryzacji i planowania tras dla rowerów w obszarze miasta Łomża. Uwag dotyczy planowania tras dla rowerów na podstawie porozumienia samorządowego gmin, wychodzi poza obszar miasta Łomża.

- (5) *Wybudowanie ścieżki rowerowej poza miastem Łomża, przedłużenie ścieżki rowerowej ul. Szosa do Mężenina. Jest to dla mnie bardzo ważne, ponieważ jest to moja codzienna droga na przystanek autobusowy (do szkoły). Muszę chodzić poboczem po bardzo ruchliwej drodze. Wracam często po godzinie 16:30 ze szkoły i w miesiącach zimowych jest już bardzo ciemno i niebezpiecznie.*

Odpowiedź: uwaga (częściowo) uzasadniona.

Niniejszy projekt dotyczy inwentaryzacji i planowania tras dla rowerów w obszarze miasta Łomża. Uwag dotyczy planowania tras dla rowerów na podstawie porozumienia samorządowego gmin, wychodzi poza obszar miasta Łomża.

- (6) *Planowa ścieżka z punktu 54 do 146 – tam nie ma przejazdu droga wewnętrzna firmy.*
(7) *Bałagan wokół ronda Gontarskiego (punkt 47). Po przejechaniu przez przejazd przed rondem (patrząc od strony Legionów) aby kontynuować jazdę w kierunku Mała Kraska albo trzeba przeprowadzić rower przez przejścia albo podjechać kilkanaście metrów ścieżką rowerową, która się kończy w trawniku i zawrócić. Aby nie zsiadając z roweru skręcić z Poznańskiej w małą Kraskę trzeba objechać Rondo (tylko trzeba o tym wiedzieć).*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona.

W ramach projektowania tras dla rowerów w obszarze skrzyżowań (w tym rond) należy tworzyć bezpieczne przejazdy dla rowerzystów (w barwie czerwonej) oraz sygnalizację dedykowaną rowerzystom.

- (8) *Źle działająca sygnalizacja świetlna – oddzielne sygnalizatory (oddalone o 2-3 metry na oddzielnych słupkach) dla pieszych i rowerzystów (np. punkt 101). Kierowca skręcający*

w prawo może zatrzymać samochód tak, że widzi tylko jeden sygnalizator (szczególnie przy słabej widoczności) i może zinterpretować, że rowerzyści/piesi mają czerwone światło, gdy w tym czasie na drugim sygnalizatorze jest zielone. Oddzielne sygnalizatory dla pieszych i rowerzystów mają sens ale na jednym słupku.

Odpowiedź: uwaga uzasadniona.

W ramach projektowania tras dla rowerów w obszarze skrzyżowań (w tym rond) należy tworzyć bezpieczne przejazdy dla rowerzystów (w barwie czerwonej) oraz sygnalizację dedykowaną rowerzystom.

- (9) *Ścieżki rowerowe powinny być od strony jezdni. W czasie deszczu jest mniejsze ryzyko ochlapania rowerzysty niż pieszego – jest krócej przy kałuży i jest wyżej. Jeśli ścieżka jest przy trawniku a nie przy jezdni, osoby wyprowadzające psy chodzą po ścieżce rowerowej.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona.

W ramach projektowania dróg dla rowerów obowiązuje zasada, że wydzielone drogi dla rowerów powinny być od strony jezdni.

- (10) *Należy rozbudować drogi dla rowerów tak aby na ulicach dwujezdniowych znajdowały się po każdej stronie jezdni. Rozbudowa przejazdów dla rowerów przez jezdnie, rozbudowa sieci dróg rowerowych w Łomży, połączenie ich w zwartą jednolicie oznakowaną całość. Modyfikacja utrudnień dla kierujących rowerami, likwidacja wysokich krawężników (zrównanie ich z poziomem drogi dla rowerów i jezdni). Wykonywanie asfaltowych nawierzchni dróg dla rowerów.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona.

Drogi dla rowerów zgodnie z wytycznymi mogą być realizowane na ulicach dwujezdniowych po każdej stronie jezdni. Jednakże należy pamiętać, że tego typu rozwiązanie jest uzasadnione w przypadku dużego natężenia ruchu rowerowego lub problemami dotyczącymi ograniczoną ilością przejazdów dla rowerzystów. Zgodnie z praktykami stosowanymi np. w Danii w ramach prowadzenia ruchu rowerowego na ulicach dwujezdniowych stosuje się często jednokierunkowe drogi dla rowerów (szer. 1,5 m lub 2,0 m), przy dużym natężeniu ruchu rowerowego – dwukierunkowe drogi dla rowerów (szer. 2,5 m).

Wykonawca rekomenduje stosowanie asfaltowych nawierzchni na drogach dla rowerów, zastosowanie czytelnego oznakowania (pionowego i poziomego) oraz likwidację wysokich krawężników.

3. ANALIZA ZGŁOSZONYCH UWAG W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU KONSEPCJI TRAS ROWEROWYCH W MIEŚCIE ŁOMŻA

W ramach konsultacji społecznych udostępniony został formularz uwag dotyczących koncepcji tras rowerowych w mieście Łomża.

W związku z powyższym, mieszkańcy miasta Łomża mogli zgłaszać uwagi dotyczące docelowego układu sieci tras dla rowerów z infrastrukturą towarzyszącą na terenie miasta Łomża (na podstawie udostępnionej mapy, do której zgłaszane były uwagi). Na mapie przedstawiono następujące rozwiązania funkcjonalno-techniczne: drogi dla rowerów, drogi dla rowerów i drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, kontraruch, pasy ruchu dla rowerów 1/2-1, prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych oraz infrastrukturę towarzyszącą (tj.: miejsca obsługi ruchu rowerowego, parkingi dla rowerów, stacje rowerowe ŁoKeR).

Podczas procesu konsultacji społecznych otrzymano (4) formularze dotyczące koncepcji tras rowerowych w mieście Łomża tj.:

Formularz (zgłaszania uwag/propozycji) nr 1

- Dotyczy: *Wszystkie dwujezdniowe ulice na terenie miasta.*
 - Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *drogi dla rowerów powinny znajdować się po obu stronach jezdni.*

- Uzasadnienie: *Zapewnienie bezpieczeństwa komfortu kierujących rowerami.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona.

Drogi dla rowerów zgodnie z wytycznymi mogą być realizowane na ulicach dwujezdniowych po każdej stronie jezdni. Jednakże należy pamiętać, że tego typu rozwiązanie jest uzasadnione w przypadku dużego natężenia ruchu rowerowego lub problemami dotyczącymi ograniczoną ilością przejazdów dla rowerzystów. Zgodnie z praktykami stosowanymi np. w Danii w ramach prowadzenia ruchu rowerowego na ulicach dwujezdniowych stosuje się często jednokierunkowe drogi dla rowerów (szer. 1,5 m lub 2,0 m), przy dużym natężeniu ruchu rowerowego – dwukierunkowe drogi dla rowerów (szer. 2,5 m).

Jednocześnie zaleca się realizację dwukierunkowych dróg dla rowerów (szer. min. 2,5 m, nawierzchnia asfaltowa).

- Dotyczy: *Całe miasto na wszystkich jezdniach w sąsiedztwie których nie można zbudować drogi dla rowerów.*
 - Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *wyodrębnienie na jezdni pasa dla kierujących rowerami (właściwe oznaczenie kolorem farby).*

- Uzasadnienie: *Zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu kierujących rowerami,*

Odpowiedź: uwaga uwzględniona

. Na drogach (klasy Z – droga zbiorcza, L – droga lokalna, D – droga dojazdowa) można prowadzić ruch na zasadach ogólnych, można zastosować pasy ruchu dla rowerów (w barwie np. czerwonej). W uzasadnionych przypadkach (małe natężenie ruchu) można również wprowadzać pasy ruchu dla rowerów na drogach klasy G – droga główna.

- Dotyczy: *Całe miasto.*
 - Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Właściwe oznakowanie przejazdów dla rowerów (kolor i właściwości substancji kryjącej).*

- Uzasadnienie: *Zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu użytkowników ruchu drogowego.*

Odpowiedź: uwaga uwzględniona

W ramach koncepcji rekomenduje się zastosowanie czytelnego oznakowania na przejazdach dla rowerzystów (w barwie czerwonej).

Formularz (zgłaszania uwag/propozycji) nr 2

- Dotyczy: *ul. Bp. S. Kostki Łukomskiego.*
 - Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Przejazd dla rowerów przez Szosę Zambrowską lub wcześniejsze zakończenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. bp S. Kostki Łukomskiego.*

Uzasadnienie: *Ulica Bp S. Kostki Łukomskiego jest bardzo krótka, a korzystanie z jej drogi dla rowerów wymusza po chwili zatrzymywanie się i zsiadanie z roweru i przeprowadzanie go przez chodnik, a potem Szosę Zambrowską, albo wcześniejszego zjazdu z drogi dla rowerów, aby na Szosę Zambrowską wjechać ulicą na zasadach ogólnych.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu organizacji ruchu, dokumentacji projektowej możliwe jest wprowadzenie tego rozwiązania.

- Dotyczy: *ul. Sikorskiego przy Moście Hubala.*
 - Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Obniżenie krawężnika.*
 - Uzasadnienie: *Rowerzysta wjeżdżający do miasta jest tam zmuszony do ignorowania początku drogi dla rowerów z powodu wysokiego krawężnika (a nie wolno się tam zatrzymywać, aby przenieść rower ponad krawężnikiem).*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu rekomenduje się likwidację i obniżenie krawężników w celu zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży rowerem.

- Dotyczy: *Sikorskiego między wylotami ulic Kierzkowej, Zdrojowej, Rybaki.*

Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Przesunięcie drogi dla rowerów na jedną dowolną stronę ulicy, ewentualnie ze zmianą w ciąg pieszo-rowerowy.*

Uzasadnienie: *Na tym około 500-metrowym odcinku, droga dla rowerów przecina ulicę wzdłuż której biegnie trzykrotnie. Jest to tym boleśniesz, że ulica ta jest dość stroma i czy jechać w dół czy w górę, ciągle hamowanie jest dużym kłopotem.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu organizacji ruchu, dokumentacji projektowej możliwe jest wprowadzenie tego rozwiązania.

- Dotyczy: *Skrzyżowanie Legionów i Piłsudskiego.*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Przejazd dla rowerów po północnej stronie skrzyżowania.*

Uzasadnienie: *Największe natężenie ruchu rowerzystów jest tam po północnej stronie, w ciągu ulicy Piłsudskiego, a jednocześnie to jedyna strona tego skrzyżowania bez przejazdu rowerowego, z trzech pozostałych stron są one obecne.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu organizacji ruchu, dokumentacji projektowej możliwe jest wprowadzenie tego rozwiązania.

- Dotyczy: *Skrzyżowanie Legionów z Poznańską oraz skrzyżowanie z Pileckiego.*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *obniżenie krawężników.*

Uzasadnienie: *Zbyt wysokie krawężniki, kiedyś pękła mi na nich dętka w kole roweru. Podobno rzecz w spływie wody, ale przynajmniej na skrzyżowaniach z Poznańską teren i tak się podnosi, więc wysoki krawężnik nie jest potrzebny.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu rekomenduje się likwidację i obniżenie krawężników w celu zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży rowerem

Formularz (zgłaszania uwag/propozycji) nr 3

- Dotyczy: *Skrzyżowanie Piłsudskiego i Zawadzkiej (rondo).*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *Połączenie ścieżki rowerowej (wykorzystanie chodnika).*

- Uzasadnienie: *Zwiększenie bezpieczeństwa poruszania się między ścieżkami (bez konieczności zsiadania z roweru).*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu rekomenduje się eliminację konieczności zsiadania z roweru. Trasy dla rowerów powinny być spójne i bezpośrednie. W związku z tym, w ramach projektowania tras dla rowerów należy stosować różne rozwiązania funkcjonalno-techniczne (tj. drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów i drogi dla pieszych, pasy ruchu dla rowerów, łączniki, przejazdy rowerowe, śluzy rowerowe itp.).

Formularz (zgłaszania uwag/propozycji) nr 4.

- Dotyczy: *Stacja rowerowa ŁoKeR, Plac Niepodległości.*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *brak w załączonym formularzu.*

- Uzasadnienie: *brak w załączonym formularzu.*

- Dotyczy: *droga dla pieszych i rowerzystów, ul. Kierzkowska, Kazimierza Wielkiego, Wąska.*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *połączenie z ul. Gen. Władysława Sikorskiego i Stanisława Kostki Łukomskiego.*

- Uzasadnienie: *na ul. Kierzkowskiej są bardzo wysokie krawężniki (na wysokości skrzyżowania w ul. Stronę nie ma zjazdu). Brak połączenia.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

W ramach projektu rekomenduje się likwidację i obniżenie krawężników w celu zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa podróży rowerem.

- Dotyczy: *droga dla pieszych i rowerzystów, ul. Zdrojowa.*

- Sugerowana zmiana (konkretna propozycja): *złagodzenie łuku na ul. Zdrojowej 38 lub poprowadzenie ścieżki rowerowej po str. od rzeki.*

- Uzasadnienie: *wyjeżdżający z posesji ul. Zdrojowej 42 mają utrudnioną widoczność (lustro często jest zaparowane), natomiast wyjeżdżając widać tylko słup stojący przed posesją 38.*

Odpowiedź: uwaga uzasadniona

Rozwiązanie szczegółowe do rozwiązania w ramach projektu organizacji ruchu, dokumentacji projektowej.

4. OTWARTE KONSULTACJE SPOŁECZNE Z UDZIAŁEM MIESZKAŃCÓW W RAMACH REALIZACJI PROJEKTU PN.: INWENTARYZACJA I KONCEPCJA ROZWOJU TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA ŁOMŻA

W dniu 8 listopada 2024 r. w Urzędzie Miejskim w Łomży w ramach konsultacji społecznych zostało zorganizowane otwarte spotkanie konsultacyjne z udziałem mieszkańców w ramach realizacji projektu pn. „Inwentaryzacja i koncepcja rozwoju ścieżek rowerowych na terenie miasta Łomża.



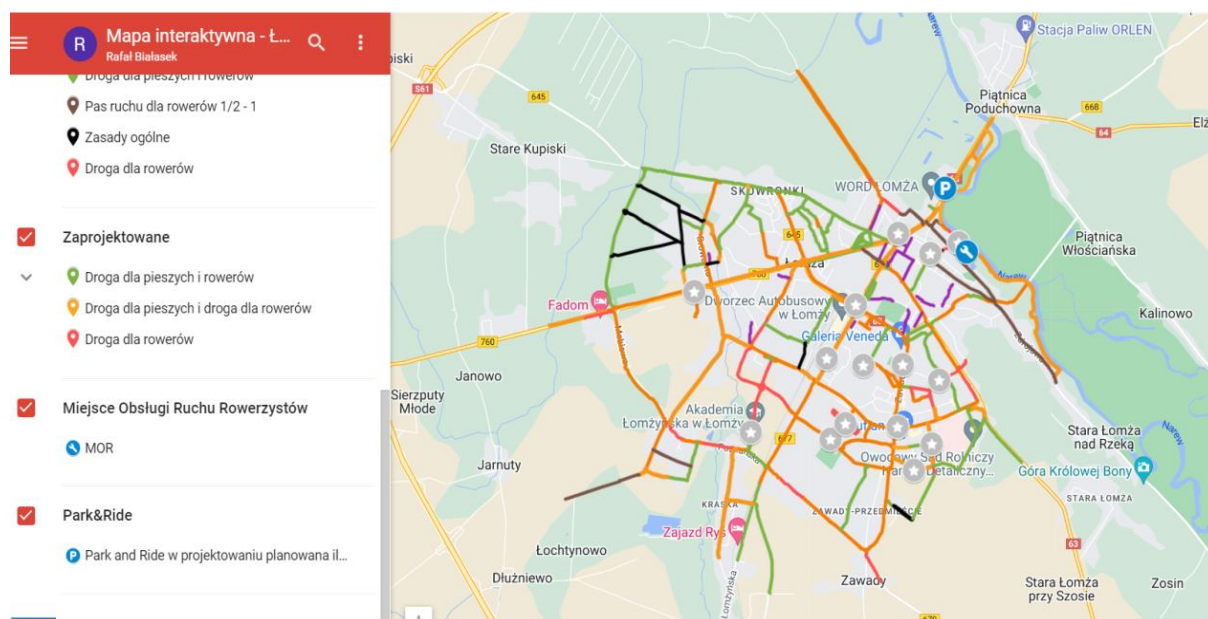
Rys. 15. Prezentacja podczas otwartego spotkania konsultacyjnego z udziałem mieszkańców.

Podczas spotkania Wykonawca projektu przedstawił wnioski z inwentaryzacji terenowej oraz założenia do koncepcji tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Z analizy przedstawionej przez Wykonawcę wynika, że sieć tras rowerowych w mieście Łomża wynosi 53,016 km (w tym drogi dla rowerów: 6,832 km, drogi dla pieszych i rowerzystów: 23,333 km, drogi dla pieszych i rowerzystów: 17,711 km, ruch rowerowy po jezdni na zasadach ogólnych [uspokojenie ruchu]: 5,140 km), zaprojektowana infrastruktura rowerowa wynosi łącznie:

9,169 km (w tym: droga dla rowerów: 0,218 km, droga dla pieszych i droga dla rowerów: 0,491 km, droga dla pieszych i rowerzystów: 8,460 km), projektowana infrastruktura rowerowa wynosi łącznie: 37,966 km (w tym droga dla rowerów: 0,747 km, drogi dla pieszych i drogi dla rowerów: 18,679 km, drogi dla pieszych i rowerzystów: 3,218 km, kontratruch: 3,969 km, pasy ruchu dla rowerów "1/2 – 1" wynoszą: 7,057 km, rekomendowany ruch rowerów w jezdni na zasadach ogólnych (uspokojenie ruchu: 4,296 km).

Łącznie docelowa sieć tras dla rowerów ma wynosić: 100,151 km (w tym drogi dla rowerów: 7,797 km, drogi dla pieszych i drogi dla rowerów: 42,503 km, drogi dla pieszych i rowerzystów: 29,389 km, kontratruch: 3,969 km, pasy ruchu dla rowerów "1/2 – 1": 7,057 km).



Rys. 16. Mapa interaktywna tras rowerowych w mieście Łomża,
źródło: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1maHzgWxA0rlhr-CMils2YRf3qMUSX6Q&ll=53.16894200961496%2C22.07745546684191&z=13>

Wykonawca zwrócił uwagę, że celem strategicznym koncepcji jest stworzenie wysokiej jakości systemu zintegrowanych tras dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą (tj. miejsca obsługi ruchu rowerów). Trasy dla rowerów powinny zapewniać komfortowe, bezpieczne, bezpośrednie i czytelne połączenia do źródeł podróży. W ramach systemu tras dla rowerów należy tworzyć odpowiednie nawierzchnie (rekomendowana asfaltowa), czytelne oznakowanie, bezpieczne przejazdy przez skrzyżowania, wydzielone drogi dla rowerów powinny znajdować się głównie wzdłuż głównych dróg, na pozostałych drogach można wdrażać różne rozwiązania funkcjonalno-techniczne tj. pasy ruchu dla rowerów, kontratruch, czy uspokojenie ruchu. Istotnym elementem planowania tras dla rowerów jest ich powiązanie z obiektami inżynierskimi (mosty, tunele, przepusty) powinny być dostosowane do prowadzenia ruchu rowerowego.

Uczestnicy spotkania (mieszkańcy, samorządowcy) wskazali na następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:

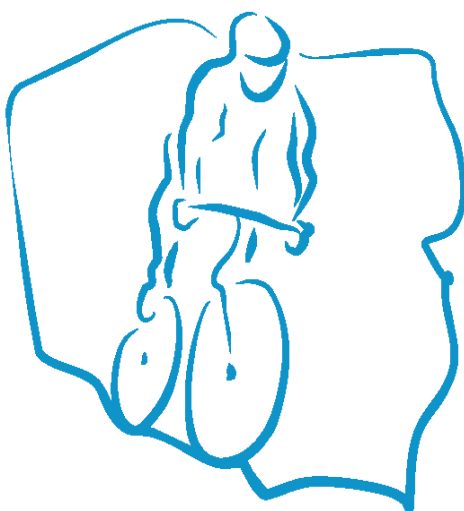
- trasy dla rowerów nie spełniają kryteriów spójności, bezpieczeństwa oraz wygody;
- na przebiegu dróg dla rowerów występują krawężniki;
- niektóre drogi dla rowerów mają nawierzchnię z kostki (należy wprowadzić asfalt);
- brakuje przejazdów dla rowerzystów na niektórych skrzyżowaniach;
- przejazdy dla rowerzystów są nieczytelne (brak np. barwy czerwonej);
- sygnalizacja nie jest dostosowana do ruchu rowerowego;
- brak czytelnego oznakowania tras dla rowerów;

- wzdłuż niektórych ulic można zastosować np. pasy ruchu dla rowerów, zamiast wydzielonych dróg dla rowerów.

Podsumowanie spotkania:

Podczas konsultacji z mieszkańcami stwierdzono, że:

- należy dążyć do rozwoju spójnej zintegrowanej sieci tras dla rowerów o funkcji komunikacyjnej (zapewniającej bezpieczne, komfortowe, bezpośrednie i czytelne podróże do centrum miasta, osiedli, budynków użyteczności publicznej, komunikacji zbiorowej oraz zintegrowanych miejsc obsługi ruchu rowerowego) oraz funkcji rekreacyjno-turystycznej (zapewniającej możliwość podróży rowerem w miejscach zielonych, lasach, parkach, wzdłuż rzeki, w odpowiedniej odległości od hałasu i zanieczyszczenia spowodowanego m.in. transportem emisyjnym);
- trasy dla rowerów powinny zapewniać bezpieczeństwo tj. powinna być odpowiednia separacja ruchu rowerowego od samochodowego w przypadku dużego natężenia ruchu pojazdów mechanicznych, należy wprowadzać czytelne przejazdy dla rowerzystów przez skrzyżowania, sygnalizację dedykowaną rowerzystom;
- trasy dla rowerów powinny zapewniać komfort podróży (należy tworzyć trasy o nawierzchni asfaltowej), likwidować nierówności, krawężniki, trasy powinny być monitorowane i odpowiednio utrzymane (systematycznie powinny być usuwane kamienie, szkło, gałęzie itp.);
- drogi dla rowerów powinny być projektowane bliżej jezdni (chodniki zaś dalej od jezdni);
- trasy dla rowerów powinny być czytelnie (oznakowanie tras dla rowerów powinno zapewniać możliwość intuicyjnego podróżowania, bez szukania brakującego oznakowania);
- należy rozwijać system tras dla rowerów w obszarze rzeki Narwi.



M&G Consulting Marketing ©
ul. Anieli Krzywoń 6 lok. 108
01-391 Warszawa
tel. 22 666 17 29
tel. mob. 502 061 473
e-mail: mg.consulting.marketing@gmail.com
www.mgconsulting.pl

