

ANKIETOWE BADANIE MOBILNOŚCI ROWEROWEJ BIELSKA-BIAŁEJ

Dla zbadania potrzeb i charakteru, a także w zakresie oczekiwań coraz bardziej licznych użytkowników roweru, Urząd Miejski w Bielsku-Białej podjął w 2025 r. przeprowadzenie badania społecznego pod nazwą **„Ankietowe badanie potencjału rowerowego miasta Bielska-Białej, mające na celu zidentyfikowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców miasta, związanych z mobilnością rowerową, wraz z opracowaniem wyników”**.

Zewnętrzny podmiot, wyłoniony w procedurze zamówień publicznych, przeprowadził w naszym mieście ankietowe badanie mobilności rowerowej, po czym opracował raport końcowy z badania. Celem było uzyskanie odpowiedzi na pytanie, jakie bariery ograniczają szerszą popularyzację tego środka transportu – czy są to bariery materialne, na przykład niedostatek bezpiecznych, pozwalających na szybką jazdę dróg dla rowerów, czy też mają one charakter mentalny, bądź wręcz kulturowy. Dla podejmowania racjonalnych działań inwestycyjnych i decyzji zarządczych niezbędne są informacje, które dotyczą przekonań, nawyków, a także preferencji mieszkańców miasta.

Bielsko-Biała kojarzy się ze sportem, rekreacją i turystyką uprawianą w bardzo różnych formach. Powstaje pytanie, na ile mieszkańcy miasta wraz z osobami żyjącymi w najbliższych okolicach skłonni są przemieszczać się przy pomocy pojazdów zaliczanych do kategorii napędzanych siłą mięśni. Stąd już blisko do postawienia konkretnych pytań o mobilność rowerową – jej aktualny stan i perspektywy. Na ile mobilność rowerowa ma szansę się tu rozwinąć? Które jej aspekty mają szansę zyskać na popularności? Jakie dystanse, jakie trasy, jakie cele będą w najbliższym czasie najbardziej pożądane. Zyskaniu wiedzy w tej dziedzinie miało służyć badanie.



Mieszkańcy miasta zostali poinformowani o zamiarze prowadzenia badania poprzez umieszczenie w przestrzeni medialnej szeregu informacji, a także poprzez rozkolportowanie 1500 plakatów. Ponadto do gospodarstw domowych wysłano 80.000 ulotek informujących o badaniu (tyle jest adresów występujących w mieście), a także zawierających link do ankiety internetowej, zawierającej 8 pytań podstawowych i w każdym z nich pytania podrzędne. Kolportowana ulotka zawierała link (zapisany literowo-cyfrowo lub za pomocą kodu QR) prowadzący do

kwestionariusza, umiejscowionego na stronie internetowej. Podobny kod umieszczono także na plakatach. Równolegle z rozsyłką prowadzona była kampania medialna (portale informacyjne, rozgłośnie radiowe), realizowana z intencją dotarcia do możliwie największej liczby odbiorców. Badanie ankietowe uzupełniono wieloma bezpośrednimi wywiadami z mieszkańcami, prowadzonymi w kilku punktach miasta.



(Archiwum badania rowerowego 2025 - rozmówcy wyrazili zgodę na upublicznienie ich wizerunku)

W trakcie badania odnotowano ponad 2200 „wejść” na stronę zawierającą ankietę internetową, w czego efekcie uzyskaliśmy 1424 w pełni wypełnionych ankiet, zawierających bogaty materiał w postaci ciekawych wniosków i spostrzeżeń. Wiele uczestników badania wskazało na niedogodności wynikające z braku spójnego i bezpiecznego układu infrastruktury rowerowej, a w konsekwencji na potrzebę zapewnienia łączenia istniejących elementów tej infrastruktury i utworzenia nowych połączeń rowerowych. Badanie zakończyło się opracowaniem raportu, który stanowił będzie podstawę do podejmowania działań planistycznych i finansowych z zakresu rozwoju infrastruktury rowerowej.





2.5 Linki do raportów szczegółowych

- **RAPORT Część VI** Kompletnie wypowiedzi respondentów w formie indywidualnych kart - od 1 do 124.pdf
<https://url.it/RAPORT-VI>
- **RAPORT Część V** Pytania kwestionariusza badawczego w wersji tabelowej.pdf
<https://url.it/RAPORT-V>
- **RAPORT Część IV** Zapis ankiety - kwestionariusz wraz z odpowiedziami. Survey plik excel.xlsx
<https://url.it/RAPORT-IV>
- **RAPORT Część III** Czy Bielsko-Biała ma potencjał rowerowy - podsumowanie wyników badania (Kornasiewicz).pdf
<https://url.it/RAPORT-III>
- **RAPORT Część II** Wypowiedzi nt. aktywności fizycznej Pytanie VII.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIg>
- **RAPORT Część II** Wypowiedzi nt. transportu publicznego Pytanie V.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIc>
- **RAPORT Część II** Wypowiedzi dt. sfery rowerowej Pytanie IX.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIb>
- **RAPORT Część II** Wypowiedzi dt. sfery rowerowej Pytanie III.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIa>
- **RAPORT Część II** Wypowiedzi nt. niedostępności rower. Pytanie VI.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIe>
- **RAPORT Część II** Metryczka Pytanie IX.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIf>
- **RAPORT Część II** Czy B&B ma potencjał rowerowy Pytanie II.pdf
<https://url.it/RAPORT-IIg>
- **RAPORT Część II** Czy Bielsko-Biała ma potencjał rowerowy Pytanie I
<https://url.it/RAPORT-IIh>
- **RAPORT Część I** Czy Bielsko-Biała ma potencjał rowerowy. Podstawowe informacje o projekcie.pdf
<https://url.it/RAPORT-I>

POTENCJAŁ ROWEROWY BIELSKA-BIAŁEJ

101

Czy Bielsko-Biała ma potencjał rowerowy? Większość wypowiedzi wskazuje na spory potencjał naszego miasta.

CYTAT: Jak w każdym tej wielkości mieście ruch rowerowy powinien stanowić element transportu publicznego. W Bielsku-Białej dotąd nie ma odpowiedniej infrastruktury, zmienia się to bardzo powoli i dopiero w ostatnich latach w sposób zorganizowany. Ukształtowanie terenu w niektórych częściach miasta jest wymagające, natomiast w głównej osi północ-południe doskonałe warunki zapewnia rzeka Biała. w tej osi panują także bardzo dobre warunki do poruszania się rowerem ponadlokalnie (w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz w kierunku Wilkowic, Łodygowic a nawet Żywca - J. Żywieckie). Podsumowując, potencjał jest duży, wymaga jednak inwestycji w infrastrukturę rowerową, z uwzględnieniem potrzeb transportowo-komunikacyjnych oraz turystycznych.

Według respondentów, Bielsko-Biała ma wszystko, by stać się miastem, w którym rower jest czymś więcej, niż tylko sposobem na rekreację – może być codziennym środkiem transportu i symbolem nowoczesnego stylu życia. Bliskość przyrody, piękne krajobrazy i rosnąca popularność ekologicznych rozwiązań to atuty, które mieszkańcy dostrzegają i doceniają. Jednak ich wizja rowerowego potencjału miasta nie jest bezwarunkowa – dostrzegają zarówno możliwości, jak i wyraźne przeszkody, które wymagają konkretnych działań.

Niemal połowa uczestników ankiety porusza się po mieście na rowerach w miarę regularnie, dość wyraźnie można podzielić ich na trzy grupy:

1. Pierwsza, to ci, którzy chcą, by sieć dróg rowerowych służyła głównie dojazdowi do pracy i na zakupy. Z dotychczasowej jazdy samochodem wynoszą przyzwyczajenie do tradycyjnego przebiegu tras, zgodnego z trasami ich dojazdów. Oczekują, by drogi dla rowerów przebiegały w podobny sposób, by towarzyszyły głównym trasom takich przejazdów. Stąd też pretensje o brak DDR na przebudowanych ulicach, takich jak ul. Krakowska, czy ul. Żywiecka. Pozytywnie oceniają DDR na ul. Cieszyńskiej – wskazując jednak na brak ciągłości w rejonie ronda Cieszyńska – Wapienicka oraz na odcinku od ul. Smolnej do ronda Hulanka.

2. Druga grupa, to rowerzyści korzystający z tego środka transportu mniej regularnie – głównie w celach rekreacyjnych. Dla nich najważniejsze jest wyizolowanie od ruchu kołowego, a także dysponowanie ciągłą infrastrukturą rowerową, pozwalającą na poruszanie się pomiędzy osiedlami, swobodny dojazd do centrum miasta, a także wyjazd z niego w stronę miejskich terenów wypoczynkowych (głównie rejon Wapienicy, ale też Straconka).
3. Trzecią grupę można określić jako „mieszana” – czyli z cechami zarówno grupy pierwszej, jak i drugiej. To ci, którzy dość regularnie poruszają się po mieście na rowerach, co związane być może z aktywnością zawodową, a w czasie wolnym korzystają z infrastruktury rowerowej w celach turystycznych i rekreacyjnych.

Źródła i cele ruchu rowerowego, najczęściej wskazane przez osoby biorące udział w badaniu:

- Hałcnów – Centrum;
- Złote Łany – Błonia;
- Osiedle Beskidzkie – Wapienica (najczęściej do Zapory);
- Centrum – Dębowiec;
- Komorowice – Dębowiec.

Kierunek „Centrum” wybierany jest w celach użytkowych (praca, szkoła, urząd, zakupy, usługi), a istotnym celem podróży jest także dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna. Popularne kierunki, to Dębowiec, Szynielnia, lotnisko i Wapienica. Zastanawiające jest wskazanie Hałcnowa, jako źródła ruchu rowerowego (a nawet ulicą Janowicką Janowic), z dojazdem do centrum miasta, podczas gdy infrastruktura rowerowa w tej dzielnicy i dla takiej relacji, praktycznie nie istnieje. Rowerzyści jadący z Hałcnowa w kierunku centrum, najczęściej poruszają się ulicami Wyzwolenia i dalej Lwowską. Być może mieszkańcy uznali, że prowadzone badanie ankietowe jest doskonałą okazją do wskazania władzom miasta na braki w tym zakresie i liczą, że stanie się to impulsem do odpowiedniego działania dla poprawy sytuacji.

Osobnym fragmentem badania są wypowiedzi odnoszące się do transportu publicznego. Ankietowani wskazują na jego dostępność i wygodę, jednak niektórzy równocześnie wymieniają wady w postaci opóźnień i niedostatecznej liczby połączeń oraz niewystarczającą liczbę przystanków w niektórych dzielnicach.

CYTAT: *Transport w Bielsku jest Okej - zarówno pod względem linii, jak i częstotliwości jazdy. Problemem są kursy wieczorne - za wcześnie się kończą (choćby względem pociągów dalekobieżnych), brak jest sensownej nocnej oferty. No i gdzie ekologia? Tabor elektryczny jest żałośnie nikły...*

CYTAT: *Należy poprawić siatkę połączeń rano na dworzec PKP zwłaszcza w weekend, przykładowo pociąg do Warszawy odjeżdża o 7:14 i z przystanku os. Beskidzkie kładka połączenia wygląda marnie, tak samo na poranny pociąg w weekend do Gdyni który jedzie przed 5 rano,*

niestety trzeba korzystać z taxi.

CYTAT: Praktycznie nie korzystam, podobny czas dojazdem rowerem, jednak np. z dzieckiem bym się bał pokonywać te trasy ze względu na brak pasów rowerowych

W ankietach zdarzały się także wypowiedzi wskazujące na potrzeby i mankamenty związane ze ścieżkami rowerowymi Enduro, a także na potrzeby budowy dróg dla rowerów poza terenem miasta, mogące wyprowadzać z niego ruch rowerowy w kierunku południowym (Szczyrk, Żywiec) oraz północnym (jezioro Goczałkowickie i jezioro Łąka, trasa WTR).

CYTAT: Jeśli chodzi o ścieżki Enduro Trails - BB ma ogromny potencjał stania się stolicą enduro w Polsce, ale to wymaga inwestycji i corocznych gruntownych remontów tras a nie tylko ich pseudo-utrzymywanie w "przejezdnym" stanie - trasy typu flow (Twister, Bystry) powinny być regularnie wygładzane zgodnie z założeniami tras flow, a trasy naturalne (czerwone i czarne) również powinny być poprawiane - powstają na nich doły i koleiny, które należy zasypywać aby trasy sprawiały trudność techniczną zgodnie z założeniami i uwarunkowaniem terenu, a nie nadmiernej eksploatacji z powodu zaniedbania tras i braku poprawek mimo ich ogromnej popularności. Przejezdność tras nie jest wystarczającym kryterium.

Wszyscy uczestnicy ankiety podkreślali potrzebę istnienia ciągłej i w dobrym stanie technicznym oraz bezpiecznej infrastruktury rowerowej, która spełnić może rowerowe potrzeby komunikacyjne. Bez niej rower w Bielsku-Białej pozostaje raczej weekendową rozrywką, niż realną alternatywą dla samochodu, czy komunikacji miejskiej. Zdecydowany rozwój infrastruktury rowerowej może być impulsem do tego, że większa liczba osób uzna, iż rower jest realną opcją dla realizowania codziennych potrzeb komunikacyjnych.

CYTAT: Trzeba połączyć ścieżki w spójny system dostosowany do głównych kierunków przepływu ludzi. Obecnie mało kto jest w stanie przejechać z domu do pracy po ścieżkach rowerowych bez konieczności jazdy ruchliwą ulicą. Najbardziej palący problem jest w centrum, między ratuszem a ulicą Kwiatkowskiego infrastruktura rowerowa jest bardzo słaba, jest niewygodnie, niebezpiecznie i powoli. Wiele dużych osiedli nie jest połączonych wygodnie z głównymi ścieżkami rowerowymi.

CYTAT: Utworzyć CIĄGŁĄ infrastrukturę rowerową bez konieczności ciągłego zsiadania i wsiadania na przejściach bez możliwości przejazdu, DDR kończących się bez umożliwienia wjazdu na drogę.

Oczywiście, ankieta zawiera także wypowiedzi pozytywne, jak na przykład (CYTATY):

Wapienica to raj dla rowerzystów – ścieżka na Łowieckiej jest świetna, a dojazd do Błatniej to czysta przyjemność.

Jazda w Wapienicy to frajda, szczególnie w stronę gór, ale do centrum brakuje bezpiecznej trasy.

Ścieżka wzdłuż rzeki Wapienicy jest piękna i wygodna, ale kończy się za wcześnie.

„Wapienica ma super warunki, tylko potrzeba więcej stojaków przy zaporze.

Siłą rzeczy jednak, uczestnicy ankiety skupili się przede wszystkim na problemach, słusznie odczytując intencję całego przedsięwzięcia. Główne, ogólne mankamenty wskazywane przez mieszkańców:

Brak spójnej i funkcjonalnej, a przy tym funkcjonalnej, czyli wygodnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych.

- Istniejąca sieć nie łączy ważnych punktów miasta (centra handlowe, osiedla, miejsca pracy).
- Zdecydowana potrzeba większej liczby kontrapasów i kontraruchu, co mogłoby spójność poprawić.
- W wielu miejscach brak przejazdów dla rowerów poprzez boczne ulice, dochodzące do drogi głównej, wzdłuż której przebiega DDR.
- Istniejące drogi dla rowerów są zbyt wąskie, nieprzystosowane do większego ruchu.

Zła jakość nawierzchni i otoczenia istniejących dróg dla rowerów.

- Wiele dróg dla rowerów powstało już dawniej, ich nawierzchnia już się zużyła.
- Na drogach dla rowerów występuje zbyt wiele nierówności poprzecznych, które nie są eliminowane (uskoki, krawężniki itp.).
- Brak bieżącego prowadzenia robót remontowych.
- Brak bieżącego usuwania zieleni zarastającej drogi dla rowerów, utrudniającej jazdę.

Brak infrastruktury uzupełniającej.

- W wielu miejscach, które są celem podróży rowerowych, brak możliwości odpowiedniego zaparkowania rowerów (w wielu miejscach brak odpowiednich stojaków, spełniających wymagania).
- Na terenie miasta bardzo mało jest samoobsługowych stacji naprawczych oraz stacji ładowania rowerów elektrycznych.
- Całkowicie brakuje miejsc wypoczynkowych.

Uczestnicy ankiety nie ograniczyli się do uwag ogólnikowych, ale wskazali na różne niedogodności i nieprawidłowe (ich zdaniem) rozwiązania, które utrudniają podróże rowerowe:

1. „Prosamochodowe” programy pracy sygnalizacji świetlnych, projektowane z priorytetem przepustowości ruchu kołowego, bez uwzględnienia potrzeb rowerzystów. CYTAT: *Długie oczekiwanie na światłach (to tyczy się zarówno ruchu pieszego jak i rowerowego) - czasem by przejść przez jedną ulicę trzeba czekać 2, 3x (na trzech światłach) - bo miasta są projektowane dla samochodów niestety - np. przejście koło Gemini, przejście koło US, a także: Zmienne zasady w ciągu istniejącej ścieżki pokonywania skrzyżowań raz na rowerze raz pieszo, pokonywanie skomplikowanych*

skrzyżowań na kilka razy. Uprzywilejowanie ruchu samochodowego nad pieszym, rowerowym i komunikacją miejską.

2. Na ulicach w centrum miasta brak kontraruchu i kontrapasów rowerowych, rowerzyści muszą korzystać z ulic w ruchu ogólnym, co jest niebezpieczne. Przestrzeń ulic, które mogłyby zostać przeznaczona dla takich rozwiązań, jest zawłaszczona przez samochody
CYTAT: *Brak kontrapasów w ulicach centrum takich jak Mickiewicza, Krasińskiego, Dąbrowskiego powoduje że rowerzyści łamią prawo jeżdżąc po chodnikach. Realia są takie, że oni i tak tam będą jeździć, po prostu będą to robić nielegalnie, więc lepiej jest to umożliwić w sposób legalny, czyż nie? Mnogość skośnych miejsc parkingowych, które zabierają przestrzeń potencjalnie mogącą służyć jako pas rowerowy jest epidemią w Bielsku.*
3. Istniejące drogi dla rowerów nie są oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami
CYTAT: *Brak znaków pionowych za skrzyżowaniami, przejścia dla pieszych które są namalowane to "samowolka" wg przepisów prawa brak oznaczenia pionowego.*
4. W sąsiedztwie obiektów, które są celem ruchu rowerowego, brak miejsc do parkowania rowerów - wyposażonych w prawidłowy kształt stojaków
CYTAT: *Innym problemem jest brak miejsc do bezpiecznego pozostawienia roweru. Przy instytucjach publicznych, lub miejscach spotkań dobre i sprawdzone stojaki w formie "odwróconego U" są rzadkością. Przykładem jest plac Wojska Polskiego, który po rewitalizacji nie posiada żadnego sensownego stojaka, a także: miejsca do zostawiania roweru przy instytucjach jak choćby Urząd Miasta są niewystarczające czy nieergonomiczne jak przy Aqua.*
5. Niektóre odcinki dróg dla rowerów wyposażono w nawierzchnię, która w gorszych warunkach atmosferycznych nie nadaje się do jazdy
CYTAT: *Odcinek Apena - plac Mickiewicza ciąg pieszo rowerowy, dodatkowo wykonany z drobnego tłucznia który po padach deszczu zamienia się w jedno bagno.*
6. W rejonach gdzie nie ma odrębnych dróg dla rowerów, brak dostosowania chodników do ruchu rowerowego
CYTAT: *Najgorsze tereny to te gdzie nie ma ścieżek rowerowych, czy też dostosowanych chodników do jazdy z dziećmi.*
7. W miejscach krzyżowania się ciągów rowerowych ze zjazdami z ulicy, kierujący samochodami nie przestrzegają zasad pierwszeństwa i bezpieczeństwa
CYTAT: *Wyjazd z Lidla na ścieżce wzdłuż Partyzantów - co drugi przejazd zajechanie przez wyjeżdżające samochody.*
8. Brak połączeń rowerowych pomiędzy dzielnicami, a centrum miasta (CYTATY):

Chciałbym dojeżdżać rowerem z Lipnika do centrum, ale bez ścieżek to zbyt niebezpieczne.

Hałcnów jest odcięty od reszty miasta, nie ma jak bezpiecznie dojechać rowerem do Sfery czy Ratusza.

Chciałbym jeździć rowerem do pracy, ale Kamienica jest odcięta od reszty miasta.

Chciałbym jeździć rowerem do Sfery, ale ze Złotych Łanów to zbyt niebezpieczne.

9. Powszechnie wskazywany jest brak ciągłości infrastruktury rowerowej (CYTATY):

Brak spójności ścieżek rowerowych. Brak połączeń pomiędzy danymi odcinkami rowerowymi.

Brak połączenie istniejących ścieżek rowerowych, brak połączenia, ścieżkami rowerowymi, pomiędzy osiedlami, miasto tworzy wyspy rowerowe pomiędzy którymi przejazd jest utrudniony.

Niemal wszędzie- brakuje dobrych ścieżek, które by się nie urywały!

Istniejące ścieżki nie stanowią ciągłości, przez co nie jest możliwa komunikacja między głównymi atrakcjami miasta oraz osiedlami

Brak jest spójności w ścieżkach/trasach rowerowych.

W Bielsku-Białej brak jest połączonych ze sobą ścieżek rowerowych umożliwiających płynną i rodzinną jazdę rowerową po centrum i obrzeżach miasta.

Brak skomunikowania tras rowerowych między dzielnicami

Autorzy badania, chcąc podkreślić geografię występowania negatywnych opinii, użyli terminu „Dzielnice antyrowerowe”. Są to przede wszystkim (w nawiasach podano procent negatywnych uwag):

Centrum – Śródmieście	(75%)
Hałcnów	(70%)
Komorowice Krakowskie i Śląskie	(65%)
Lipnik	(60%)
Straconka	(60%)
Kamienica	(58%)
Wapienica	(45%)

Postulaty stawiane władzom miasta przez rowerzystów:

- Stworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów, łączącej osiedla mieszkaniowe z kluczowymi punktami miasta i terenami rekreacyjnymi.
- Poprawa jakości nawierzchni dróg dla rowerów – wymiana na nową nawierzchnię bitumiczną i usuwanie uskoków oraz różnego rodzaju przeszkód.
- Poprawa oznakowania dróg dla rowerów poprzez doprowadzenie do zgodności

z prawem o ruchu drogowym, regularne odnawianie oznakowania poziomego oraz utworzenie systemu informacji kierunkowej.

- Zwiększenie liczby przejazdów dla rowerów i służ umożliwiających bezpieczne oczekiwanie na zmianę sygnałów świetlnych.
- Zapewnienie wystarczającej liczby prawidłowych stojaków na rowery – usytuowanych przy instytucjach miejskich, przy przystankach, miejscach pracy, na dworcach i przystankach kolejowych, a także odpowiedniej liczby samoobsługowych stacji naprawczych.

Lektura udzielonych odpowiedzi przynosi jeszcze jedno, dość istotne spostrzeżenie – powszechna jest słaba znajomość terminologii związanej z ruchem rowerowym i rowerową infrastrukturą, a także słaba znajomość obowiązującego prawa o ruchu drogowym. Szczególnie to drugie jest zastanawiające, a przy tym mocno niepokojące – wszak znaczna część społeczeństwa dysponuje prawem jazdy, a przynajmniej kartą rowerową. Wygląda więc na to, że uczestnicy ruchu jedynie na etapie zdobywania tych uprawnień mieli styczność z tym prawem i na tym etapie kontakt ten się zakończył.

Autorzy wypowiedzi mylą podstawowe pojęcia, określenie „droga” jest przez nich stosowane w odniesieniu do jezdni (CYTAT: *Wszędzie trzeba jeździć po ulicy lub chodniku*), trasa rowerowa równoznaczna jest ze ścieżką rowerową, ta zaś z drogą dla rowerów. Niekoniecznie wiedzą, że dopuszczenie ruchu rowerów na ul. 11 Listopada, czy na ul. Cechowej, które objęte są strefą ruchu pieszego nie jest jednoznaczne z wyznaczeniem tam drogi dla rowerów. (CYTATY: *to co na Cechowej odwalone..... kabaret* oraz *Ścieżki są namalowane w nocy na drogach dla pieszych. Za cholerę nie wiadomo jak to tym jeździć. Mowa o rejonie 11go Listopada ale i innych*).

Zdarzają się jednak także celne wypowiedzi, świadczące o znajomości prawa o ruchu drogowym (CYTAT):

Przejścia dla pieszych, które są namalowane, to „samowolka”. Według przepisów prawa brak oznaczenia pionowego.

Wskazanie na zły infrastruktury (CYTATY):

Całe miasto jest upośledzone, drogi rowerowe są za wąskie, nikt o nie nie dba, pozarastane, popękane, dziurawe, strach po nich jeździć, nielogicznie wytyczone, kończą i zaczynają się bezsensownie!

95% Bielska jest rowerowo upośledzone.

Ogólnie w całym mieście drogi dla rowerów są upośledzone, poszatowane i niepraktycznie zorganizowane. Jazda rowerem przez miasto przypomina jazdę po polu minowym. O wypadek nietrudno. Jak tu z małym dzieckiem się wybrać na wycieczkę?!

Ścieżki rowerowe powinny prowadzić z punktu A do punktu B w sposób ciągły, a nie urywać się nagle i zmuszać do nagłego wjazdu na ulicę albo schodzenia z roweru. Wyjazdy z ulic poprzecznych przecinających ścieżki rowerowe często są zasłonięte, przez co nie widać, czy jedzie

nimi jakiś samochód (a kierowca nie widzi rowerzysty). Wjazdy na krawężniki od lat w wielu miejscach są za wysokie lub za ostre.

PODPowiedzi sposobu działania

Wypowiedzi świadczące o braku informacji o planach i realizacjach

Rzadzący nie są zainteresowani jego rozwijaniem.

Włodarzom na tym nie zależy.

Ratusz ma to w nosie, nie dba o rowerzystów.

Niezbędna edukacja

obowiązkowo edukacja jak również penalizacja (niestety) rowerzystów, żeby wiedzieli, że są takimi samymi uczestnikami ruchu jak każdy.

Konieczność połączenia fragmentów DDR w jedną całość

Żeby potencjał był wykorzystany trzeba by nadać infrastrukturze rowerowej priorytet i połączyć zarówno osiedla, punkty usługowe i trasy turystyczne siecią ścieżek "bez dziur". Dodatkowo zimą trzeba by usuwać ze ścieżek śnieg.

opracować plan ścieżek rowerowych

Propozycje

Zrealizować więcej inwestycji związanych ze światem rowerów górskich, np. stworzenie bike parku z wieloma trasami na stoku Dębowca żeby wyciąg zaczął przynosić zyski i żeby ściągало to ludzi w to miejsce

*połączenie sieci dróg rowerowych, stworzenie sieci we **wschodniej** części miasta (Komorowice, Hałcnów, Biała Krakowska Lipnik)*

PODSTAWOWE POSTULATY:

Cała infrastruktura rowerowa powinna stanowić spójny, ciągły i bezpieczny system, dostosowany do głównych kierunków poruszania się. System ten zapewnić powinien połączenia pomiędzy osiedlami miasta a jego centrum. W centrum miasta należy zapewnić gęstą sieć tras i dróg rowerowych, umożliwiających sprawne poruszanie się rowerzystów w jego obszarze.

Istniejąca infrastruktura rowerowa oraz jej otoczenie powinny być na bieżąco utrzymywane w stanie zapewniającym dobrą jakość nawierzchni, brak poprzecznych uskoków i właściwą widoczność oraz stan oznakowania pionowego i poziomego. Należy rezygnować z nawierzchni z kostki betonowej i żwirowej – na rzecz nawierzchni zapewniającej najmniejsze opory toczenia, czyli bitumicznej.

Należy zapewnić systematyczny rozwój infrastruktury uzupełniającej – czyli miejsc do parkowania dla rowerów wyposażonych w prawidłowe stojaki (kształt odwróconego „U”), samoobsługowych stacji naprawczych i miejsc ładowania rowerów elektrycznych, miejsc wypoczynkowych usytuowanych w atrakcyjnych lokalizacjach i wyposażonych w informacje ważne dla rowerzystów oraz informacje o atrakcjach turystycznych.

Należy zrezygnować z „prosamochodowej” polityki komunikacyjnej – na rzecz polityki komunikacyjnej zakładającej rozwój komunikacji rowerowej (programy pracy sygnalizacji świetlnej bardziej uwzględniające potrzeby rowerzystów – a mniej potrzeby przepustowości samochodów, w obszarze centrum miasta więcej kontapasów i kontaruchu – a mniej miejsc do parkowania pojazdów, dopuścić ruch rowerów na niektórych chodnikach).

Należy zwiększyć poziom „penalizacji” zachowań uczestników ruchu – celem zapewnienia uczestniczenia w ruchu drogowym w zgodzie z jego zasadami i wymogami.

Należy podjąć działania edukacyjne mające na celu upowszechnienie zasad i przepisów prawa o ruchu drogowym.

PROPOZYCJE DZIAŁANIA:

1. Udostępnienie raportu z badania jednostkom miejskim (wydziały Urzędu, MZD, ZGM, BBOSiR, inne).
2. Opracowanie i udostępnienie jednostkom miejskim zaleceń, wskazówek i wytycznych wynikających z badania.
3. Opracowanie i wdrożenie zasad prowadzenia polityki rowerowej w Bielsku-Białej, w tym:
 - 3.1. Przyjęcie zasady rezygnacji z prosamochodowej polityki komunikacyjnej, na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej (zasada: priorytet ciągłości sieci DDR nad korzyściami dla ruchu samochodowego).
 - 3.2. Zaktualizowanie koncepcji głównych tras rowerowych w Bielsku-Białej.
 - 3.3. Opracowanie i przyjęcie miejskich standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej.
 - 3.4. Opracowanie i realizacja programu uciążlenia infrastruktury rowerowej.
 - 3.5. Organizowanie miejsc parkowania rowerów (wyposażonych w prawidłowe stojaki) przy wszystkich jednostkach miejskich.
 - 3.6. Ustalenie zasad wyposażania infrastruktury rowerowej w miejsca wypoczynkowe i samoobsługowe stacje obsługi.
 - 3.7. Wdrożenie planu systematycznych pomiarów natężenia ruchu rowerowego na głównych trasach.

4. Systematyczne zapewnianie w kolejnych uchwałach budżetowych miasta środków finansowych na budowę, utrzymanie i zmiany organizacji ruchu – związane z kształtowaniem i rozwojem infrastruktury rowerowej.
5. Opracowanie projektów zmian organizacji ruchu – porządkujących istniejące oznakowanie DDR w zakresie zgodności z wymogami obowiązujących przepisów i zasad ruchu drogowego.
6. Opracowanie zasad prowadzenia powszechnej edukacji komunikacyjnej.
7. Wystąpienie do straży miejskiej i do policji z wnioskiem o większy nadzór i kontrolę zachowania uczestników ruchu w obrębie infrastruktury rowerowej.

Opracował:

Bronisław Szafarczyk
Pełnomocnik Prezydenta Miasta
ds. komunikacji rowerowej