

Sprawozdanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych „Aleje Dwóch Kółek?”

I. Celem konsultacji społecznych „Aleje Dwóch Kółek?” przeprowadzonych przez Urząd Miasta Częstochowy w dniach 1 marca - 30 kwietnia 2011 r. było poznanie opinii i propozycji mieszkańców Częstochowy dotyczących określenia zasad ruchu rowerowego w środkowym pasażu Alei Najświętszej Maryi Panny oraz określenia zasad ruchu motocykli w Alei Najświętszej Maryi Panny. Konsultacje odbywały się w administracyjnych granicach miasta.

(Szczegóły konsultacji określa Zarządzenie nr 33/11 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 4 lutego 2011r. w sprawie konsultacji społecznych dotyczących określenia zasad ruchu rowerowego w środkowym pasażu Alei Najświętszej Maryi Panny oraz określenia zasad ruchu motocykli w Alei Najświętszej Maryi Panny.)

II. Konsultacje prowadzone były w następujących etapach:

ETAP 1:

Przeprowadzono kampanię informacyjną skierowaną do mieszkańców Częstochowy dotyczącą konsultowanych zagadnień:

- wśród mieszkańców miasta rozdystrybuowano 5000 szt. ulotek informacyjnych, *(wzór ulotki i plakatu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego sprawozdania)*
- na terenie miasta umieszczono 350 szt. plakatów informacyjnych (na słupach należących do MZDiT, na przystankach komunikacji miejskiej, w instytucjach miejskich, w witrynach sklepów i kawiarni),
- w dniach 3 - 16 marca, plakaty informacyjne konsultacji eksponowano w środkach komunikacji miejskiej,
- na terenie miasta umieszczono dwa banery informujące o prowadzonych konsultacjach *(w II Alei Najświętszej Maryi Panny i na Placu Biegańskiego), (wzór baneru stanowi załącznik nr 2 do niniejszego sprawozdania),*
- informacje na temat konsultacji ukazały się w wydawnictwach Urzędu Miasta Częstochowy: „Co, gdzie kiedy w Częstochowie?”, Biuletyn Miasta Częstochowy, oraz na portalach www.nk.pl i www.facebook.pl,
- informacje na temat konsultacji umieszczono na stronach internetowych: www.czestochowa.pl, www.konsultacje.czestochowa.pl *(wypowiedzi internautów znajdują się na forum portalu pod adresem: <http://konsultacje.czestochowa.pl/?p=2676>),*
- informacje na temat konsultacji ukazały się w lokalnych mediach *(Gazeta Wyborcza, Dziennik Zachodni, TVP 3 Katowice, TV Orion, Radio C Złote Przeboje, Radio Jura, Radio RMF Maxxx, Telewizja regionalna NTL, Radio Fiat),*
- w miejskich infomatach umieszczono specjalny wygaszacz ekranu informujący mieszkańców o prowadzonych konsultacjach.

ETAP 2:

W dniu 5 marca br. na Placu Biegańskiego zorganizowano tzw. „lotny punkt konsultacyjny” dla mieszkańców Częstochowy.

W punkcie konsultacyjnym mieszkańcy mogli zapoznać się z wariantami ruchu rowerów przygotowanymi przez specjalistów z Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie.

Ponadto, mieszkańcy mogli osobiście złożyć opinie z proponowanymi przez siebie rozwiązaniami dotyczącymi ruchu jednośladów w Alejach. Spotkanie było również okazją do bezpośredniej rozmowy na temat proponowanych wariantów z Prezydentem Miasta Częstochowy oraz z pracownikami Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu i z urzędnikami odpowiedzialnymi za przebieg konsultacji.

Opinie i uwagi dotyczące określenia zasad ruchu rowerowego w środkowym pasażu Alei Najświętszej Maryi Panny oraz określenia zasad ruchu motocykli w Alei Najświętszej Maryi Panny. Mieszkańcy mogli składać w wersji pisemnej w dniach 1 – 18 marca br.

- w Biurze Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych ul. Focha 19/21, pokój 47 I. p,
- w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu, ul. Popiełuszki 4/6, pokój 25,
- w kancelarii Urzędu Miasta Częstochowy, ul. Śląska 11/13,
- podczas otwartego spotkania z mieszkańcami w dniu 16 marca br. w siedzibie Biura Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych,
 - pocztą na adres: Biuro Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych ul. Focha 19/21, 42-217 Częstochowa, lub: Miejski Zarząd Dróg i Transportu ul. Popiełuszki 4/6, 42-217 Częstochowa,
 - za pomocą platformy internetowej www.konsultacje.czestochowa.pl
 - pocztą elektroniczną na adres: konsultacje@czestochowa.um.gov.pl

Łącznie do Biura Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych wpłynęły 132 opinie w tym 5 opinii anonimowych. Wszystkie opinie nadesłane przez uczestników konsultacji społecznych zostały pogrupowane ze względu na rodzaj proponowanego rozwiązania komunikacyjnego. Sześć powstałych w ten sposób wariantów ruchu rowerów i trzy warianty ruchu motocykli zostało omówionych podczas spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w dniu 16 marca 2011 r.

ETAP 3:

W dniu 16 marca br. w siedzibie Biura Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych, ul. Focha 19/21, odbyło się otwarte spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami Częstochowy.

W spotkaniu przy okrągłym stole uczestniczyło 69 osób m.in.: Prezydent Miasta, Radni Miasta, przedstawiciele Rad Dzielnic, specjaliści z Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu, przedstawiciele środowisk motocyklistów, rowerzyści, mieszkańcy Częstochowy. Uczestnicy dyskutowali na temat ruchu motocykli i rowerów w Alejach. Podczas spotkania dokonano analizy sześciu wariantów ruchu rowerów i trzech wariantów ruchu motocykli. Nad sprawnym przebiegiem spotkania czuwał moderator, dr Zbigniew Wieczorek z Polskiego Instytutu Mediacji i Integracji Społecznej.

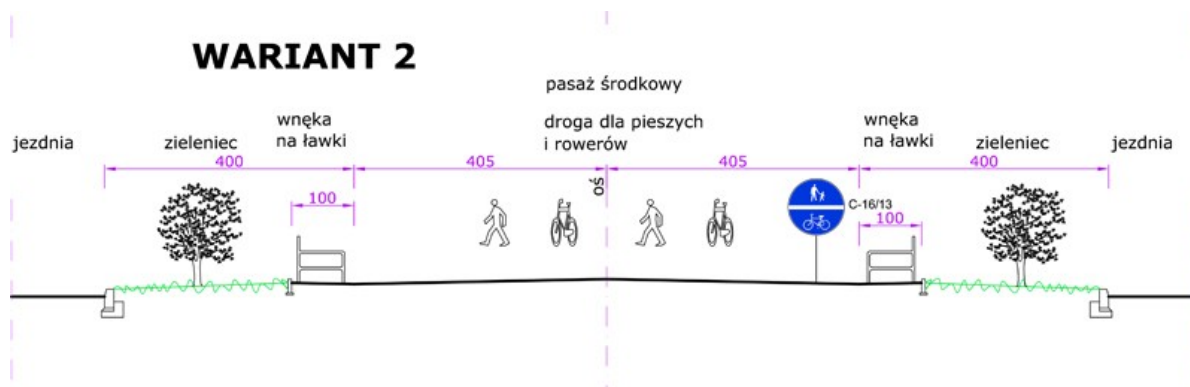
Analiza wariantów ruchu rowerów i motocykli w Alejach, przeprowadzona podczas otwartego spotkania konsultacyjnego w dniu 16 marca 2011 r. w siedzibie Biura Inicjatyw Lokalnych i Konsultacji Społecznych

WARIANT 1



Całkowity zakaz poruszania się rowerów w ciągu środkowego pasażu Alei Najświętszej Maryi Panny

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Bezpieczeństwo pieszych	Możliwość kolizji z samochodami
	Śliska kostka, niebezpieczna dla osób poruszających się na rowerach
	Wąska jezdnia, z której zmuszeni będą korzystać kierowcy samochodów i rowerzyści, ograniczenie szerokości ciągu komunikacyjnego spowodowane miejscami parkingowymi
	Niebezpieczeństwo dla dzieci poruszających się na rowerach, możliwość potrącenia przez kierowców wyjeżdżających z miejsc parkingowych (brak widoczności)
	Poruszanie się, z konieczności, osób z dziećmi na rowerkach środkowym pasażem, co powoduje tworzenie złych nawyków (nieprzestrzeganie prawa)

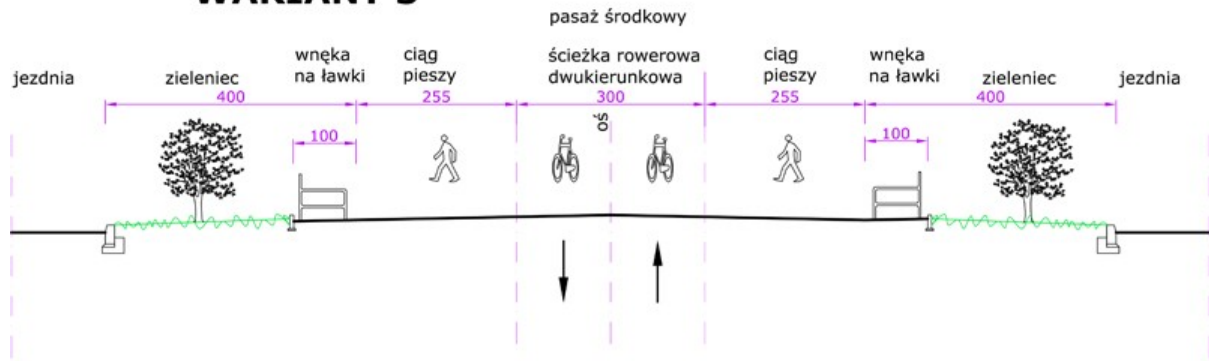


Możliwość ruchu rowerów i pieszych w ciągu środkowego pasaży Alei Najświętszej Maryi Panny usankcjonowana znakiem C-16/C-13

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Usankcjonowanie istniejącej sytuacji	Wyłączenie możliwości poruszania się jezdnią na rowerze, co utrudni sprawną i szybką komunikację doświadczonym rowerzystom poruszającym się jezdnią
Rozwiązanie najtańsze	Brak kultury poruszania się we wspólnym ciągu pieszo - rowerowym stwarza duże prawdopodobieństwo kolizji
	Kwestia odpowiedzialności za ewentualne kolizje, konieczność przechodzenia na drugą stronę pasaży na skrzyżowaniach (elementy małej architektury, fontanny, źródła)

Inne wprowadzenie ograniczenia prędkości dla rowerów

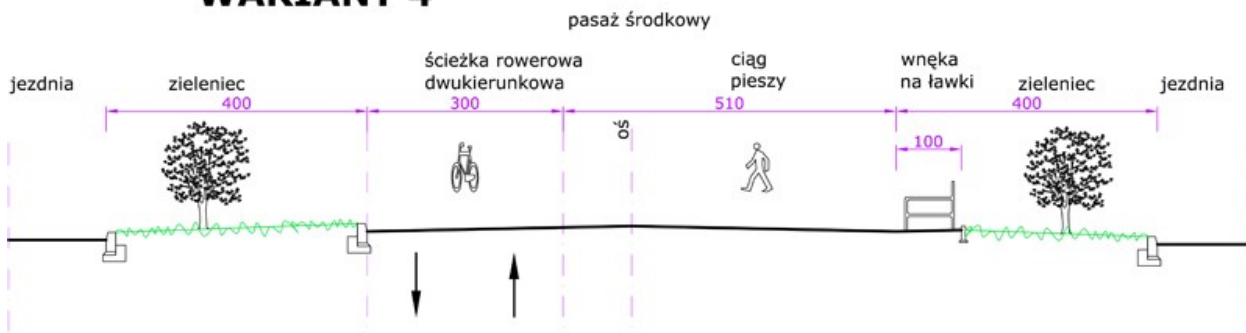
WARIANT 3



Wydzielenie oznakowanej ścieżki rowerowej w ciągu środkowego pasażu Alei Najświętszej Maryi (wzdłuż osi głównej pasażu)

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Pierwszeństwo na ścieżce mają rowerzyści (możliwość dochodzenia praw w wypadku kolizji)	Możliwość wtargnięcia pieszych na ścieżkę. Ze względu na ruch pielgrzymkowy nie ma możliwości oddzielenia ścieżek słupkami czy rodzajem nawierzchni. Brak takiego wyznaczenia może prowadzić do kolizji
	Namalowane pasy będą szpecić granitową nawierzchnię, w perspektywie dłuższych odcinków czasu będą one słabo widoczne
	Bark kultury pieszych
	Wykluczenie rowerzystów z ruchu jezdnią
	Sezon pielgrzymkowy – tłumy na środku pasażu
	Jak rozwiązać ruch podczas kermaszy?
	Wyznaczenie ścieżki, może sprawić, że rowerzyści będą poruszali się na niej ze zbyt dużą prędkością
	Konieczność przechodzenia na drugą stronę pasażu na skrzyżowaniach (elementy małej architektury, fontanny, źródło)

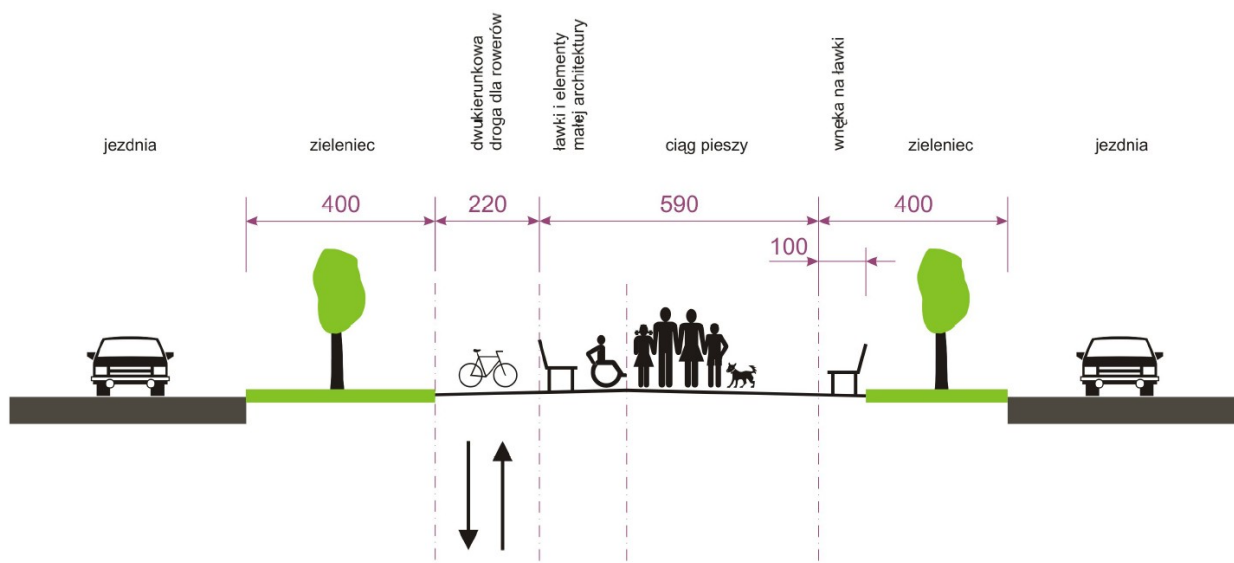
WARIANT 4



Wydzielenie oznakowanej ścieżki rowerowej oddzielonej ławkami po stronie północnej ciągu środkowego pasaży Alei Najświętszej Maryi (wzdłuż osi głównej pasaży).

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Najbardziej bezkolizyjny wariant	Zmniejszenie ilości ławek w Alei Najświętszej Maryi Panny
Uregulowany ruch pieszych i rowerzystów	Brak możliwości poruszania się jezdnią dla rowerów
	Możliwe kolizje w razie konieczności przechodzenia na drugą stronę pasaży na skrzyżowaniach (elementy małej architektury, fontanny, źródle)

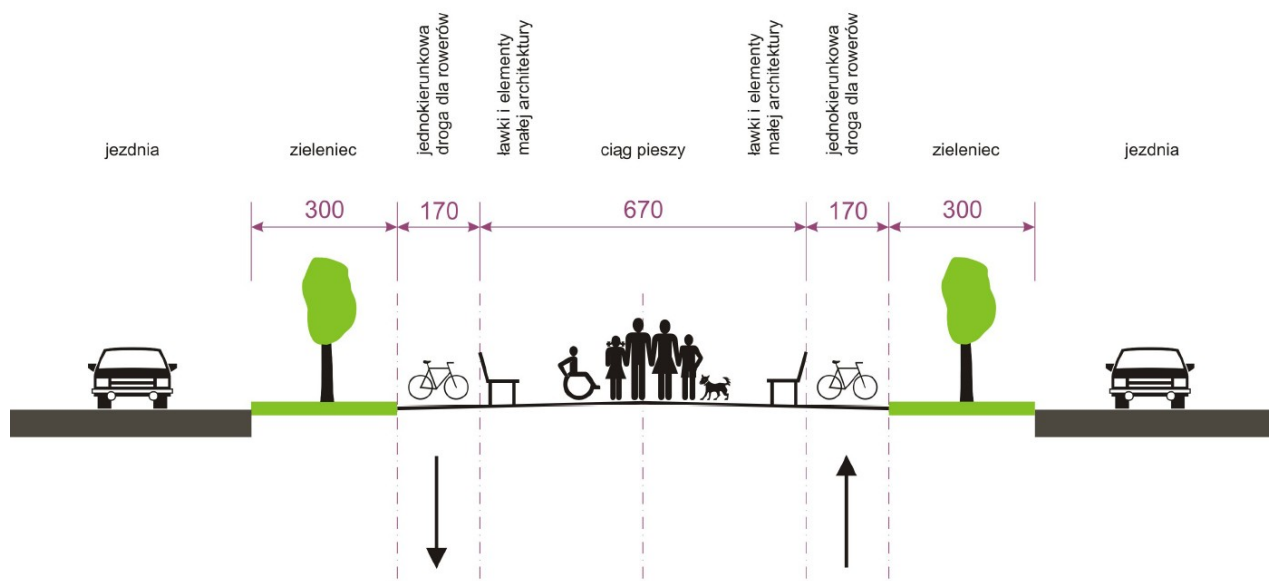
Modyfikacja WARIANTU 4, zaproponowana przez Stowarzyszenie „Śląska Inicjatywa Rowerowa”:



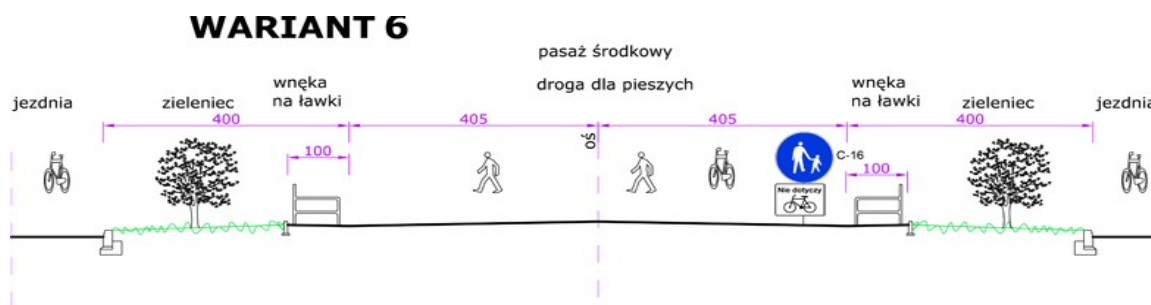
Ławki przesunięte do środka pasaży stanowią granicę między wydzielonym pasem ścieżki rowerowej (220cm) a ciągiem pieszym.

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Oddzielenie ruchu rowerzystów od pieszych	Brak zachowania tradycji Alei – pasaż środkowy nie ma jedynie charakteru spacerowego
220 szerokość zgodna z przepisami dla ścieżki rowerowej	Zmniejszenie miejsca dla pieszych podczas pielgrzymek i kiermaszy, zmniejszamy ilość przestrzeni dla pieszych
Jedyna przeszkoda dla ruchu rowerów, to skrzyżowania z poprzecznymi alejkami, łączniki dla pieszych	220 cm, to mało na ścieżkę, brak możliwości wyminięcia roweru i wózka inwalidzkiego
Węższa ścieżka spowoduje, że rowerzyści pojedą wolniej	Rowery nie poruszają się po jezdniach
Najbezpieczniejszy wariant	Co z ławkami podczas pielgrzymek? Utrudnione przejście
Możliwość zastosowania ograniczników prędkości	Trudność z zachowaniem czystości, utrudnienie dla maszyn myjących pasaż środkowy
Zachowanie reguły, piesi na środku, pojazdami na jezdni	Możliwość nagłego wtargnięcia na ścieżkę, osoby, która wstała z ławki (dzieci)
	Piesi będą przechodzić przez ścieżkę
	Niebezpieczeństwo zahaczenia o ławkę dla rowerzystów
	Złudne poczucie bezpieczeństwa w przypadku wydzielonego pasa rowerowego.

WARIANT 5 zaproponowany przez Śląską Inicjatywę Rowerową:



Zalety i wady proponowanego rozwiązania - jak w przypadku WARIANTU 4



Ruch rowerów możliwy na jezdniach. Pasaż środkowy Alei jest przestrzenią wspólną dla pieszych i rowerzystów, bez wytyczenia ścieżki rowerowej.

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Ruch rowerowy możliwy na jezdniach i w pasażu środkowym	Poruszanie się rowerzystów między pieszymi, konflikty
Najkorzystniejszy	Incydentalne kolizje pieszych z rowerzystami
Najtańszy	Brak odgraniczenia ruchu rowerowego od pieszego
Wspólna obecność pieszych i rowerzystów	Zepchnięcie rowerów na drogi

Akceptacja obecnej sytuacji	Kłopot z dojazdem do pracy, rowerzysta jadący środkiem Alei
Uniwersalność (pasaż wspólny)	
Prostota rozwiązania	
Dobre rozwiązanie dla przejazdów z dziećmi	

Rozwiązania dotyczące ruchu motocykli:

α) ruch motocykli w Alei zabroniony

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
	Brak możliwości dotarcia do wielu miejsc.
	Dyskryminacja motocyklistów (motocykl jako pojazd dopuszczony do ruchu), motocykliści płacą podatek drogowy, policja powinna karać chuliganów i badać głośność silników
	Motocykliści nie mogą zaparkować przed kawiarniami, mniejsze obroty restauratorów
	Mieszkańcy Alei też chcą mieć motocykle i móc z nich korzystać
	Światowa tendencja do korzystania z mniejszych pojazdów, ze względu na ograniczoną ilość miejsc parkingowych
	Demokracja, w kwestii głośności silników to policja powinna pilnować, żeby hałas nie był przekraczany, pojazd dopuszczony do ruchu ze sprawnym tłumikiem nie hałasuje
	Wizerunek Częstochowy jako miasta nowoczesnego, przyjaznego dla różnych środków transportu nie jest dobry

	Zakaz nie dotyczy skuterów, w przypadku braku innej możliwości jazdy motocykliści są zmuszeni łamać zakaz
	Zakaz nie dotyczy skuterów, które również hałasują.

b) ograniczenie czasowe

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
wskazane ze względu na możliwy bark kultury, głośną jazdę	dlatego jedna z ulic ma być potraktowana wyjątkowo?
dotychczas nie było skarg	i tak nie można rozwijać dużych prędkością

c) motocykle poruszają się bez ograniczeń zgodnie z przepisami ruchu drogowego

Zalety proponowanego rozwiązania	Wady proponowanego rozwiązania
Zakończenie dyskryminacji motocyklistów (motocykl jako pojazd dopuszczony do ruchu), motocykliści płacą podatek drogowy, policja powinna karać chuliganów i badać głośność silników)	
Ożywienie ruchu, większe obroty restauratorów	
Mieszkańcy Alei posiadający motocykle mogą swobodnie z nich korzystać	
Wpisanie się w światową tendencję do korzystania z mniejszych pojazdów, ze względu na ograniczoną ilość miejsc parkingowych	
Demokracja i równoprawne traktowanie wszystkich kierowców	
Wizerunek Częstochowy jako miasta nowoczesnego, przyjaznego dla różnych środków	

transportu	
W przypadku braku innej możliwości jazdy motocykliści są zmuszeni łamać zakaz	
Zakaz nie dotyczy skuterów, które również hałasują	

Po zakończonym spotkaniu konsultacyjnym z 9 omówionych wariantów rozwiązań ruchu wybrano 3 dotyczące ruchu rowerów i 3 dotyczące ruchu motocykli, były to warianty najlepiej ocenione podczas wspólnej dyskusji.

W oparciu o te propozycje opracowany został formularz ankiety dla mieszkańców.

Formularze ankiety w wersji papierowej dostępne były w:

- informacji ogólnej Urzędu Miasta Częstochowy przy ul. Śląskiej 11/13 i ul. Waszyngtona 5,
- siedzibach Rad Dzielnic,

natomiast w formie elektronicznej ankietę można było wypełnić na stronie [www:konsultacje.czestochowa.pl](http://www.konsultacje.czestochowa.pl).

Ankiety można było wypełniać w terminie od 1 marca do 14 kwietnia 2011 r.

Wyniki ankiety w ramach Konsultacji społecznych „Aleje Dwóch Kółek?”

Ruch motocykli w Alejach			
	Liczba ankiet papierowych	Liczba ankiet elektronicznych	RAZEM
Wariant 1: Wjazd w Aleje zabroniony	177	76	253
Wariant 2: Wjazd motocykli w Aleje dozwolony w godzinach 6.00 - 22.00	66	69	135
Wariant 3: Wjazd motocykli w Aleje dozwolony bez ograniczeń	171	230	401
RAZEM	414	375	789

--

Ruch rowerów w Alejach			
	Liczba ankiet papierowych	Liczba ankiet elektronicznych	RAZEM
Wariant 1	61	89	150
Wariant 2	172	135	307
Wariant 3	184	151	335
RAZEM	417	375	792

Liczba wszystkich ankiet: 891

Ankiet nieważnych wpłynęło: 99

(wpłynęły po terminie, nie wypełnione, wypełnione nieprawidłowo, etc.)

W oparciu o opinie:

- nadesłane przez mieszkańców,
- zebrane w lotnym punkcie konsultacyjnym,
- zebrane podczas otwartego spotkania konsultacyjnego,
- opracowane przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu,
- przesłane przez Sekcję Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie,

Prezydent Miasta zdecydował o przyjęciu wariantu poruszania się rowerów, w którym pasaż środkowy Alei Najświętszej Maryi Panny jest pasażem dla pieszych z dopuszczeniem ruchu rowerowego (bez wytyczenia ścieżki rowerowej).

Ponadto, ruch rowerzystów w ciągach przeznaczonych dla ruchu kołowego (jezdniach) odbywa się na zasadach ogólnych. Za tym wariantem opowiedzieli się w ankietach mieszkańcy miasta.

Rozwiązanie to jest usankcjonowaniem sytuacji, która obecnie ma miejsce, chociaż jest niedozwolona. Podkreślić należy, że w ciągu ostatnich miesięcy (od 01.09.2010 do 31.03.2011), Policja nie odnotowała w Alejach żadnych zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.

Korzystanie ze wspólnej przestrzeni przez pieszych i rowerzystów powinno wzmagać ostrożność wśród wszystkich uczestników ruchu. Zgodnie z przepisami ustawy: Prawo o ruchu drogowym, kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest zobowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Rowerzysta doświadczony, traktujący rower jako pojazd do odbywania codziennych, a nie tylko rekreacyjnych, podróży po mieście, będzie mógł poruszać się w ciągach przeznaczonych dla ruchu kołowego (jezdniach).

Wybrany wariant jest opcją najprostszą do wdrożenia i korzystną ze względów ekonomicznych. Po zakończeniu prac remontowych, wariant ten zostanie wprowadzony jako docelowe rozwiązanie ruchu rowerowego w Alejach. Realizacja tego rozwiązania w chwili obecnej wymagać będzie dodania tabliczek

T-22 („nie dotyczy rowerów”) pod istniejącymi znakami pionowymi C-16.

Zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu, w ciągu pasażu środkowego Alei Najświętszej Maryi Panny na skrzyżowaniach z ul. Dąbrowskiego-Nowowiejskiego, ul. Śląska-Kilińskiego, Al. Wolności-Kościuszki oraz ul. Piłsudskiego-Wilsona nie ma wyznaczonych przejść dla pieszych. Dlatego też, przeprowadzenie ruchu rowerowego przez te skrzyżowania w chwili obecnej, tj. do czasu przebudowy Alei, wymagałoby wyznaczenia przejazdów dla rowerów i przebudowy sygnalizacji świetlnej na Pl. Biegańskiego (gdzie obecnie trwają prace budowlane) oraz na skrzyżowaniu z Al. Wolności-Kościuszki. Do czasu zakończenia remontu Alei Najświętszej Maryi Panny, rowerzysta poruszający się pasażem środkowym powinien na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi stosować się do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, tzn. zejść z roweru i przeprowadzić go przez wyznaczone przejścia dla pieszych.

Wybrany wariant poruszania się motocykli w Alejach Najświętszej Maryi Panny dopuszcza ruch motocykli bez ograniczeń czasowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy: Prawo o ruchu drogowym.

Jest to rozwiązanie zgodne z tendencją światową do korzystania z mniejszych pojazdów, ze względu na ograniczoną ilość miejsc parkingowych. Poprawia wizerunek Częstochowy jako miasta nowoczesnego, przyjaznego dla różnych środków transportu. Za wyborem tego wariantu przemawia fakt, że Policja od dnia 01.09.2010r. nie odnotowała skarg na zachowania motocyklistów.

Po wprowadzeniu w życie nowej organizacji ruchu, Miejski Zarząd Dróg i Transportu będzie ściśle współpracował z Policją monitorując statystyki zdarzeń drogowych z udziałem jednośladów w ciągu Alei, aby w razie potrzeby dokonywać modyfikacji przyjętego rozwiązania.