

*Wiadomość e-mail z 29.06.2026 r.*

Interpelacja w sprawie poprawy ciągłości infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Tarnowa.

Sz. P.

Jakub Kwaśny

Prezydent Miasta Tarnowa

Zwracam się z uprzejmą prośbą o przeprowadzenie kompleksowej analizy istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Tarnowa pod kątem jej ciągłości, funkcjonalności oraz wskazanie rozwiązań, które pozwolą stworzyć spójną i bezpieczną sieć tras rowerowych.

W ostatnich latach w Tarnowie powstało wiele nowych odcinków dróg dla rowerów, a kolejne inwestycje są przygotowywane lub realizowane. Jest to bardzo dobry kierunek rozwoju miasta i cieszy fakt, że infrastruktura rowerowa jest sukcesywnie rozwijana. Jednocześnie jednak największym problemem nie jest już sama liczba wybudowanych ścieżek, lecz brak ich ciągłości. W wielu miejscach drogi dla rowerów nagle się kończą, nie posiadają logicznej kontynuacji lub zmuszają rowerzystów do korzystania z chodników, jezdni bądź wielokrotnego przekraczania ulic, co znacząco obniża komfort i bezpieczeństwo poruszania się.

Na terenie miasta takich miejsc jest bardzo dużo. W mojej ocenie wiele z nich można byłoby wyeliminować bez konieczności realizacji kosztownych inwestycji. Często wystarczyłoby przedłużenie istniejącego odcinka drogi dla rowerów o kilkadziesiąt lub kilkaset metrów albo odpowiednia zmiana organizacji ruchu, dzięki której trasa zachowałaby swoją ciągłość.

Jednym z przykładów jest ul. Okrężna. Po wschodniej stronie ulicy droga dla rowerów kończy się przed mostem, natomiast jej dalszy odcinek rozpoczyna się dopiero znacznie dalej po stronie zachodniej.

Jednocześnie brakuje dogodnego połączenia umożliwiającego bezpieczne kontynuowanie jazdy. W efekcie rowerzysta zmuszony jest do szukania możliwości przedostania się na drugą stronę ulicy lub jazdy jezdnią. W mojej ocenie warto przeanalizować możliwość poprowadzenia istniejącej drogi dla rowerów w sposób ciągły po wschodniej stronie ul. Okrężnej aż do ronda u zbiegu ulic Okrężnej i Braci Saków. Pozwoliłoby to zachować naturalny przebieg trasy bez konieczności tworzenia kolejnych przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

Podobny problem występuje również przy ul. ks. Sitki oraz w wielu innych lokalizacjach na terenie miasta. Są to miejsca, gdzie infrastruktura rowerowa urywa się bez uzasadnienia lub jej przebieg staje się nielogiczny dla użytkowników. Dlatego zwracam się z prośbą o całościowe przeanalizowanie tego zagadnienia, a nie jedynie pojedynczych lokalizacji.

W mojej ocenie warto również zwrócić uwagę na kwestię oznakowania. W niektórych przypadkach zamiast mnożenia kolejnych znaków drogowych korzystniejsze byłoby zastosowanie prostszych i bardziej intuicyjnych rozwiązań organizacyjnych. Nadmierna liczba znaków nie zawsze przekłada się na wzrost bezpieczeństwa, a jednocześnie generuje koszty związane z ich montażem i późniejszym utrzymaniem. Dobrym i stosunkowo prostym rozwiązaniem mogłoby być także szersze wykorzystywanie pasów rowerowych wyznaczanych na jezdni wszędzie tam, gdzie nie ma realnej

możliwości budowy wydzielonej drogi dla rowerów. Takie rozwiązania z powodzeniem funkcjonują w wielu miastach, poprawiają spójność sieci tras rowerowych oraz bezpieczeństwo rowerzystów, a jednocześnie nie wymagają ponoszenia wysokich kosztów inwestycyjnych. W miejscach, gdzie jest to zasadne, warto rozważyć ich dodatkowe wydzielenie za pomocą elementów separujących ruch, stosowanych z powodzeniem w wielu polskich miastach.

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy Miasto planuje przeprowadzenie kompleksowej analizy ciągłości istniejącej sieci dróg dla rowerów wraz ze wskazaniem miejsc wymagających uzupełnienia?
2. Czy planowane jest sukcesywne wykonywanie krótkich odcinków łączących istniejące drogi dla rowerów, tak aby tworzyły one spójną i funkcjonalną sieć?
3. Czy zostanie przeanalizowana możliwość przedłużenia drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Okrężnej do ronda u zbiegu ulic Okrężnej i Braci Saków, tak aby zapewnić ciągłość trasy?
4. Czy Miasto rozważy szersze wykorzystanie pasów rowerowych na jezdni, w tym pasów oddzielonych elementami separującymi ruch, jako rozwiązania uzupełniającego tam, gdzie budowa wydzielonej drogi dla rowerów nie jest możliwa lub byłaby nieuzasadniona ekonomicznie?
5. Czy planowane jest opracowanie wykazu miejsc, w których występują największe przerwy w ciągłości infrastruktury rowerowej, wraz z harmonogramem ich sukcesywnego eliminowania?
6. Czy Miasto planuje poprawę nawierzchni drogi dla rowerów zlokalizowanej po wschodniej stronie al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Ablewicza do wysokości stacji paliw? Obecny stan nawierzchni na tym odcinku znacząco odbiega od standardów oczekiwanych od infrastruktury rowerowej, wpływając negatywnie na komfort i bezpieczeństwo poruszania się rowerzystów.

Uważam, że konsekwentne uzupełnianie istniejącej infrastruktury o brakujące odcinki pozwoli stosunkowo niewielkim nakładem środków stworzyć sieć, która będzie rzeczywiście funkcjonalna i zachęci mieszkańców do codziennego korzystania z roweru jako środka transportu.

Osiągnięcie pełnej sieci poprzez budowę wyłącznie nowych dróg dla rowerów będzie procesem wieloletnim, dlatego już dziś warto wykorzystywać rozwiązania organizacyjne oraz niewielkie inwestycje, które pozwolą znacząco poprawić ciągłość i funkcjonalność istniejącej infrastruktury.

Z poważaniem

Dominik Gondek

Radny Miasta Tarnowa