

RAPORT CERTYFIKACJI POLITYKI ROWEROWEJ BYPAD W GDAŃSKU



Czas na BYPAD

Drogę do SUKCESU w europejskim stylu



BYPAD

DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY

RAPORT CERTYFIKACJI POLITYKI ROWEROWEJ BYPAD W GDAŃSKU

Audytorzy :

dr Piotr Kuropatwiński	PSWE
Magdalena Kowalewska	PSWE
Rafał Ejsmont	PSWE
Andrzej B. Piotrowicz	PSWE
Tim Asperges	Ligtermoet & Partners, Belgia
Rob Marshall	Transport Initiatives, Wielka Brytania



PSWE

Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa”

80-858 Gdańsk

ul. Wałowa 26/4

www.psw.e.org , info@pswe.org

Gdańsk, kwiecień – czerwiec 2010 r.

© Copyright – reprodukcja części lub całości niniejszego opracowania jest możliwa pod warunkiem .
podania informacji o jego źródle.

SPIS TREŚCI

Wstęp.....	4
Część I – Diagnoza.....	6
1. Gdańsk- ogólna charakterystyka miasta	7
1.1 Dostępność komunikacyjna miasta	15
1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Gdańsku	21
1.2.1 Etapy budowy infrastruktury rowerowej Gdańska.....	22
1.2.2 Działania promocyjno – edukacyjne na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.....	26
2. BYPAD	30
2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD.....	30
2.2 BYPAD w Gdańsku – geneza projektu.....	30
2.3 Proces audytu BYPAD w Gdańsku.....	33
3. Rezultaty audytu polityki rowerowej w Gdańsku wg metodologii BYPAD	40
4. Analiza modułów audytu	46
4.1 Potrzeby Użytkowników.....	46
4.2 Przywództwo i Koordynacja.....	47
4.3 Polityka w dokumentach	48
4.4 Personel i Środki.....	50
4.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo	52
4.5.1 Strefy piesze i pieszo–rowerowe.....	53
4.5.2 Parkowanie rowerów.....	58
4.5.3 Warunki jazdy rowerem po jezdni – uspokajanie ruchu.....	59
4.5.4 Likwidacja barier i wąskich gardeł systemu rowerowego.....	61
4.5.5 Utrzymanie infrastruktury rowerowej.....	66
4.5.6 Wydzielone drogi dla rowerów.....	67
4.5.7 Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu	69
4.5.8 Bezpieczeństwo zaparkowanych rowerów.....	71
4.6 Informacja i Edukacja.....	72
4.7 Promocja i Partnerstwa.....	74
4.8 Działania uzupełniające.....	75
4.9 Ewaluacja i Efekty.....	77
5. Podsumowanie.....	78
Część II 24 miesięczny plan działań na rzecz rozwoju aktywnej mobilności w Gdańsku	79
6. Wnioski i rekomendacje	80
6.1 Potrzeby Użytkowników.....	80
6.2 Przywództwo i Koordynacja.....	81
6.3 Polityka w dokumentach	83
6.4 Personel i Środki.....	85
6.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo	86
6.6 Informacja i Edukacja.....	89
6.7 Promocja i Partnerstwa.....	91
6.8 Działania uzupełniające.....	93
6.9 Ewaluacja i Efekty.....	95
Spis map.....	96
Spis rysunków	96
Spis tablic	96
Spis wykresów	96
Spis zdjęć	97

Wstęp

Niniejszy raport zawiera diagnozę oraz 24 miesięczny plan działań na rzecz rozwoju aktywnych form mobilności: chodzenia piechotą, jeżdżenia rowerem oraz jeżdżenia na rolkach, samoistnie lub w powiązaniu z funkcjonującym w Gdańsku systemem transportu publicznego. Został on uzgodniony w gronie mieszkańców, radnych i pracowników Urzędu Miasta.

Dynamicznie rosnąca od początku lat 90-tych motoryzacja indywidualna rozwiązuje wiele problemów w skali jednego gospodarstwa domowego czy pojedynczego człowieka. W życiu Gdańska – w warunkach praktycznie powszechnej dostępności samochodu ich użytkownicy bardzo często zaczynają zauważać, jakie problemy bezrefleksyjne korzystanie z niego powoduje dla całej zbiorowości. Samochód w mieście stał się ofiarą własnego sukcesu.

43% gospodarstw domowych w Gdańsku posiada przynajmniej jeden prywatny lub służbowy samochód, a 13% dwa lub więcej samochodów. **Średnie napełnienie samochodu w podróżach mieszkańców wynosi jednak jedynie 1,37. Oznacza to również, że 44% gospodarstw domowych w mieście nie posiada samochodu¹.**

Przy założeniu, że 1 mln 300 tysięcy turystów krajowych i zagranicznych rocznie przyjeżdża do Gdańska oraz że systematycznie wzrasta liczba mieszkańców górnego tarasu, **przepustowość korytarzy drogowych miasta nie jest i nie będzie w stanie zapewnić normalnych warunków dojazdu i parkowania dla większości kierowców, BEZ WZGLĘDU NA SKALĘ WYDATKÓW Z BUDŻETU MIASTA CZY FUNDUSZY UNIJNYCH.**

W codziennej praktyce prosta kiedyś kwestia znalezienia miejsca do parkowania czy wyjazdu z drogi podporządkowanej na drogę główną nabiera dramatycznego wymiaru. Teren miasta staje się powoli w coraz większym stopniu terenem walki o przestrzeń.

Trudno się dziwić, że wiele osób tkwiących w codziennych korkach zaczyna rozwijać w sobie „naturalne” postawy roszczeniowe: liczba samochodów rośnie, a liczba ulic i miejsc do parkowania nie dość szybko: dlaczego władze miasta nie działają wystarczająco energicznie by te problemy rozwiązać? Dlaczego nie budują kolejnych estakad, „bezkolizyjnych” węzłów i wielopiętrowych parkingów (najlepiej udostępnianych za darmo). Takie refleksje w starszym pokoleniu prowadzą czasami do prostego wniosku: no tak, w gospodarce „socjalistycznej” nie myślano perspektywicznie, musimy odrabiać zaległości, a to musi trwać.

Na przełomie lat 1970-tych i 80-tych te same problemy występowały w miastach krajów „starej Unii”. Otwarcie możliwości podróżowania daje możliwość uzmysłowienia sobie, że **próby rozładowania korków przez poszerzanie dróg i kosztowne inwestycje w estakady, tunele i wiadukty, którym towarzyszyły podobnie kosztowne inwestycje w podziemne i wielopoziomowe parkingi nie rozwiązały tam problemów.** Mimo przeznaczania coraz

¹ Źródło: Kompleksowe Badania Ruchu na terenie miasta Gdańska 2009, str.5

większej części budżetów na takie rozwiązania, tym zaoferowana przestrzeń natychmiast bywała wypełniana przez kolejne pojazdy.

Nic dziwnego, że wiele miast europejskich zaczęło szukać innej drogi już w latach 70-tych XX wieku. Z ich doświadczeń skorzystało już wiele miast byłej NRD, które postawiły na kontynuację rozwoju transportu publicznego, jednocześnie na nowo odkrywając zalety aktywnej, indywidualnej mobilności.

„ABY ZBUDOWAĆ MIASTO PRZYJAZNE DLA SAMOCHODÓW, TRZEBA BYŁOBY WYBURZYĆ 65% JEGO ZABUDOWY”². W przypadku Gdańska trzeba byłoby wyburzyć znaczną część Śródmieścia, Wrzeszcza i Oliwy. Szerokopasmowa autostrada śródmiejska i tak nie zlikwidowałaby frustracji kierowców stojących w codziennych korkach na ulicach dojazdowych czy w kolejkach do wielopiętrowych parkingów, a ze wzgórz morenowych przy każdej ulewie spływałyby potoki wody jeszcze większe niż w czasie powodzi roku 2001.

Refleksja strategów miejskich osiągających sukcesy w wychodzeniu z tej ślepej uliczki skupiła się na badaniach struktury podróży: wykazały one, że **duża część przejazdów samochodami ma charakter „niepotrzebny”**. Odbywa się na odległość nie większą niż 3 km, a więc może z powodzeniem zostać zastąpiona przejściem piechotą lub przejazdem na rowerze. Taki przejazd, trwający raptem od 10 do 12 minut, zapewni komfort podróży od drzwi do drzwi, codzienną porcję umiarkowanej rekreacji fizycznej, jest tani, cichy i – co najważniejsze – daje pozytywne przeżycia emocjonalne.

Doświadczenia miast, stawiających jednocześnie na rozwój transportu publicznego i aktywnej mobilności, wskazują jednoznacznie, że taka polityka sprzyja generowaniu przychodów, pobudza przedsiębiorczość i tworzy atrakcyjne miejsca pracy.

Cele nowoczesnej polityki rowerowej wiążą się także z najważniejszymi celami strategicznymi współczesnych samorządów, w tym przede wszystkim:

- poprawą zdrowia publicznego,
- poprawą jakości życia i przestrzeni publicznej,
- tworzeniem warunków dla rozwoju przedsiębiorczości,
- pozyskiwaniem funduszy zewnętrznych.

Realizacja takiej polityki w ramach partnerskiej współpracy z oddolnymi inicjatywami mieszkańców, sprzyja rozwojowi lokalnej demokracji w działaniu, podnosząc poziom jakości życia i zaufania między ludźmi.

² Teza Prof. Gerd-Axela Ahrensa z Politechniki w Dreźnie, eksperta ds. transportu miejskiego rządu Niemiec

CZĘŚĆ I

DIAGNOZA

1. Gdańsk – ogólna charakterystyka miasta

Miasto Gdańsk, położone nad lewą odnogą Wisły, liczące około 455 830 mieszkańców, jest po Warszawie, Krakowie, Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu szóstym pod względem liczby ludności miastem Polski. Zajmując 262 km² stanowi siódme pod względem obszaru miasto kraju, wchodząc w skład aglomeracji, w której zamieszkuje 1,235 mln ludzi. Jest ono jednocześnie największym miastem Polski północnej, największym portem morskim kraju; po Warszawie i Krakowie najłatwiej rozpoznawalnym miastem Polski za granicą. W Gdańsku rozpoczęła się druga wojna światowa, w Gdańsku też powstał największy w obozie komunistycznym ruch społeczny – „Solidarność”, który zapoczątkował okres rozpadu światowego systemu politycznego i ekonomicznego panującego od Łaby po Szanghaj i doprowadził do obalenia podziału świata symbolizowanego przez mur berliński



Rysunek1: Zaczęło się w Gdańsku. źródło: materiały promocyjne Urzędu Miasta Gdańsk

Miasto charakteryzuje bardzo atrakcyjne położenie: na skraju Wysoczyzny Gdańskiej, z jednej strony na płaskim terenie tzw. dolnego tarasu i pasa nadmorskiego, z drugiej poza obszarem pokrytych lasem wzgórz morenowych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego tzw. górnego tarasu.

Obszar miasta jest podzielony na kilka części przez różnorodne liniowe bariery ruchu pieszego i rowerowego takie jak:

- ❖ *kanały i rzeki:*
Martwa Wisła, Wisła Śmiała, Kanał Kaszubski, Kanał Raduni, Opływ Motławy,
- ❖ *linie kolejowe:*
Pruszcz Gdański–Gdańsk–Gdynia, Gdynia–Gdańsk Osowa–Rębiechowo–Kościerzyna, Gdańsk Główny–Gdańsk Nowy Port, Gdańsk Orunia–Port Gdański i Port Północny. W ciągu najbliższych lat ma zostać odtworzona także linia kolei metropolitalnej Zasp–Kokoszki, która również stworzy barierę dla ruchu niezmotoryzowanych w rejonie górnego tarasu, chyba że przy jej powstawaniu interesy pieszych i rowerzystów zostaną odpowiednio uwzględnione.
- ❖ *drogi szybkiego oraz/lub intensywnego ruchu kołowego* oddzielające zachodnią część miasta od jego wschodniej i środkowej części

Aleja Kazimierza Jagiellończyka (znana jako obwodnica Trójmiasta), Aleja Armii Krajowej –Podwale Przedmiejskie, Aleja Zwycięstwa–ulica Grunwaldzka, ulica Słowackiego od Węzła Żłota Karczma do ronda Św. Jana de la Salle, czy ulica Potokowa – Rakoczego.



Zdjęcie 1 po lewej: Widok historycznej części miasta w dzień źródło: materiały promocyjne Urzędu Miasta Gdańsk
Zdjęcie 2 po prawej: Widok historycznej części miasta w nocy źródło: materiały Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

Miasto jest wyraźnie podzielone na kilka dzielnic mających odmienny charakter:

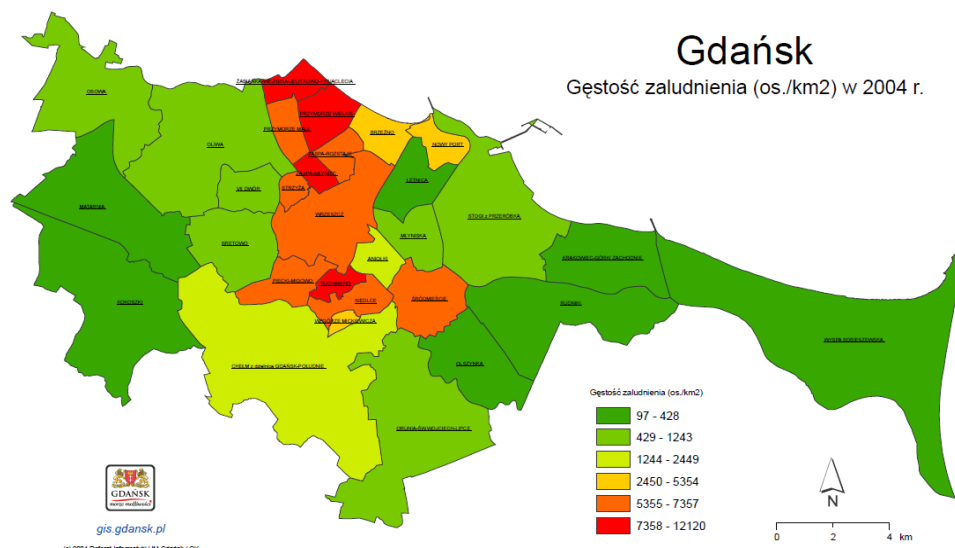
- ❖ **Historyczne miasto Gdańsk**, obejmujące wiele zabytkowych budynków, stref pieszych i wąskich uliczek (położone między Martwą Wisłą i Opływem Motławy od wschodu i południa do ulicy Wały Piastowskie i terenem Stoczni Gdańskiej od północy, ul. 3 maja od zachodu.
- ❖ **Wrzeszcz** – z centrum geograficznym w rejonie placu Ks. B. Komorowskiego, położony między terenem Stoczni Północnej (rejon ulic Twardej), a ogródkami działkowymi w rejonie ulicy Marynarki Polskiej, ulicami Kościuszki na północy i ulicą Traugutta i Partyzantów od południowego zachodu zabudowany jest częściowo jako atrakcyjna dzielnica rezydencjonalna, przez wiele lat pełnił również rolę dzielnicy handlowej z największą ulicą handlową miasta: Grunwaldzką, której funkcja w coraz większym stopniu zostaje zredukowana do roli ulicy ruchu tranzytowego.
- ❖ **Oliwa**, mająca tradycyjnie charakter dzielnicy rezydencjonalnej zajmuje obszar północnej części miasta. w rejonie atrakcyjnych, tworzonych już od średniowiecza terenów zielonych w okolicach katedry.
- ❖ **Zespół kolejno tworzonych dzielnic** budowanych zgodnie z „socjalistyczną” doktryną urbanistyki: Przymorze, Zaspą, Żabianką na dolnym tarasie miasta oraz Suchanino, Morena i Niedźwiednik na górnym tarasie miasta
- ❖ **Dzielnice złożone z osiedli domów jednorodzinnych, domów o zabudowie szeregowej lub „apartamentowców”** położonych wzdłuż osi rozwojowej południowej części miasta: Orunia Górna, Ujeścisko lub w jego zachodniej części takie jak Osowa, Barniewice, Klukowo.

Powierzchnia, gęstość zaludnienia wielkość terenów zielonych w mieście

Ogólna powierzchnia miasta obejmuje 262 km², plasując miasto na siódmym miejscu w Polsce. Wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi ponad 1740 mieszkańców na km². Gdańsk jest jednym z najbardziej „zielonych” obszarów metropolitalnych Polski.

Gdańsk jest także jednym z najważniejszych ośrodków turystycznych i kulturalnych w Polsce. Liczne zabytki, atrakcje przyrodnicze oraz możliwość aktywnego wypoczynku nad brzegiem Morza Bałtyckiego (23 kilometry czystych plaż) przyciągają co roku około pół miliona turystów zagranicznych i 800 tys. turystów krajowych.

Miasto charakteryzuje się bardzo zróżnicowaną gęstością zabudowy i zaludnienia (średnia gęstość zaludnienia w mieście wynosi 1740 mieszkańców na km²). Niektóre dzielnice Gdańska, zwłaszcza położone we wschodniej części miasta na Wyspie Sobieszewskiej, wykazują wiele cech terenów wiejskich (niska gęstość zabudowy, uprawy rolne), inne mają charakter typowo wielkomiejski.



Mapa 1: Gęstość zaludnienia w 2004r. źródło: Biuro Informatyki, Urząd Miejski w Gdańsku



Mapa 2: Pas nadmorski, Dolny taras, Górny taras – główne części Gdańska źródło: Biuro Informatyki, Urząd Miejski w Gdańsku

Poniższa tablica podaje podstawowe dane statystyczne 30 jednostek posiadających status dzielnic miasta.

Nr	Nazwa jednostki	Liczba osób zameldowanych na stałe	Procentowy udział mieszkańców dzielnic w całości zaludnienia miasta	Powierzchnia w km ²	Procentowy udział powierzchni dzielnic w całości powierzchni miasta	Gęstość zaludnienia os/km ²
	Chełm z dzielnicą					
1	Gdańsk – Południe	64 045	14,76%	30,81	11,73%	2 078,71
2	Kokoszki	6 674	1,54%	19,96	7,60%	334,37
3	Matarnia	5 676	1,31%	14,91	5,68%	380,68
4	Osowa	12 195	2,81%	13,4	5,10%	910,07
5	Piecki – Migowo	21 964	5,06%	3,72	1,42%	5 904,30
6	Suchanino	11 446	2,64%	1,38	0,53%	8 294,20
7	Wzgórze Mickiewicza	2 559	0,59%	0,6	0,23%	4 265,00
	Górny taras	124 559	28,71%	84,78	32,29%	1 469,20
8	Oliwa	18 401	4,24%	18,23	6,94%	1 009,38
9	Przymorze Małe	15 554	3,58%	2,26	0,86%	6 882,30
10	Przymorze Wielkie	31 324	7,22%	3,32	1,26%	9 434,94
11	VII Dwór	3 955	0,91%	3,35	1,28%	1 180,60
12	Żabianka					
	– Wejhera – Jelitkowo	19 165	4,42%	2,17	0,83%	8 831,80
	Północny dolny taras	88 399	20,37%	29,33	11,17%	3 013,94
13	Aniołki	5 178	1,19%	2,29	0,87%	2 261,14
14	Brętowo	7 577	1,75%	7,25	2,76%	1 045,10
15	Młyniska	3 625	0,84%	3,95	1,50%	917,72
16	Strzyża	5 868	1,35%	1,07	0,41%	5 484,11
17	Wrzeszcz	52 887	12,19%	10	3,81%	5 288,70
18	Zaspa – Młyniec	14 396	3,32%	1,27	0,48%	11 335,43
19	Zaspa – Rozstaje	13 012	3,00%	1,94	0,74%	6 707,22
	Centralny dolny taras	102 543	23,64%	27,77	10,57%	3 692,58
20	Olszynka	3 248	0,75%	7,94	3,02%	409,07
	Orunia					
21	– Św. Wojciech – Lipce	16 701	3,85%	19,51	7,43%	856,02
22	Rudniki	1 616	0,37%	14,21	5,41%	113,72
23	Siedlce	15 170	3,50%	2,65	1,01%	5 724,53
24	Śródmieście	32 194	7,42%	5,56	2,12%	5 790,29
	Południowy dolny taras	68 929	15,89%	49,87	18,99%	1 382,17
25	Brzeźno	13 863	3,20%	2,83	1,08%	4 898,59
	Krakowiec					
26	– Górkę Zachodnie	2 083	0,48%	8,95	3,41%	232,74
27	Letnica	1 738	0,40%	4,37	1,66%	397,71
28	Nowy Port	10 936	2,52%	2,23	0,85%	4 904,04
29	Stogi z Przeróbką	17 370	4,00%	17,03	6,49%	1 019,96
30	Wyspa Sobieszewska	3 450	0,80%	35,42	13,49%	97,40
	Pas nadmorski	49 440	11,40%	70,83	26,98%	698,01
RAZEM:		433 870	100,00%	262,58	100,00%	1 652,33

Tablica1: Podstawowe dane statystyczne 30 dzielnic Gdańska :źródło: Biuro Informatyki, Urząd Miejski w Gdańsku

Powyższa tablica zbiorcza pokazuje proporcje liczby ludności w trzech grupach dzielnic miasta: dzielnicach górnego tarasu, dolnego tarasu i w pasie nadmorskim. Jak widać: największa liczba mieszkańców zamieszkuje dzielnice dolnego tarasu: Oliwę, Wrzeszcz i Śródmieście (łącznie prawie 260 osób. Stanowi to ponad 40% ogółu mieszkańców.

Górny taras zamieszkuje prawie 125 tysięcy osób – w warunkach braku rozwiniętej sieci transportu szynowego w tym rejonie miasta ich mobilność stwarza największe obciążenie układu komunikacyjnego miasta. Najmniejsze problemy stwarza układ sieci osiedleńczej i komunikacyjnej pasa nadmorskiego. Zamieszkuje go niewielka część ogółu mieszkańców (niewiele ponad 11%), a sieć komunikacji szynowej pozwala na stosunkowo wygodne docieranie do miejsc pracy i nauki zlokalizowanych wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego. Oczywiście osobnym problemem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców Wyspy Sobieszewskiej, oddzielonej od miasta barierą Martwej Wisły i niewielką liczbą połączeń liniami autobusowymi, narażonymi na korki na głównej drodze dojazdowej do miasta od strony Warszawy.

Górny taras	124 559	28,71%	84,78	32,29%	1 469,20
Dolny taras	259 871	59,90%	106,97	40,73%	2 429,38
Pas nadmorski	49 440	11,40%	70,83	26,98%	698,01
RAZEM:	433 870	100,01%	262,58	100,00%	1 652,33

Tablica2: Podstawowe dane statystyczne głównych części Gdańska źródło: Biuro Informatyki, Urząd Miejski w Gdańsku

W warunkach dominacji liczby ludności dolnego tarasu w ogólnej liczbie mieszkańców Gdańska (259.871 mieszkańców czyli 59,90% ogółu mieszkańców) i największej gęstości zaludnienia w tej części miasta (2,429 mieszkańców na km²) działania obszarowe prowadzące do poprawy systemu rowerowego miasta winny koncentrować się w dzielnicach dolnego tarasu.

Budowa systemu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) przyczyni się do rozwiązania wielu problemów rozwoju przestrzennego i komunikacyjnego miasta. Mieszkańcy sąsiednich gmin otrzymają lepszą możliwość docierania do centralnego pasa aglomeracji bez narażania się na codzienne korki na ulicach dojazdowych, mieszkańcy dolnego tarasu zyskają możliwość dojazdu do portu lotniczego i dalej w kierunku atrakcyjnych terenów Kaszub i Kociewia. Warto zadbać, by projektowane linie kolejowe nie tworzyły efektu barierowego dla ruchu niezmotoryzowanych w samym mieście, a stacje i węzły przesiadkowe systemu PKM były wyposażone w możliwości bezpiecznego korzystania z łańcuchów ekomobilności (Bike & Rail).



Mapa3: Podział administracyjny Gdańska źródło: Biuro Informatyki, Urząd Miejski w Gdańsku

Tereny zielone zajmują w nim 24 procent ogólnego obszaru, gęsto zaludnione tereny Wrzeszcza i Oliwy są położone w bezpośredniej bliskości terenów leśnych. Trudno w skali europejskiej znaleźć miasto, w którym las znajdowałby się w odległości mniejszej niż 200 metrów od głównej osi komunikacyjnej, jak ma to miejsce w rejonie ulicy Batorego we Wrzeszczu. Atrakcyjne tereny leśne i zagospodarowanej zieleni znajdują się także na dużych obszarach dolnego tarasu i w pasie nadmorskim.



Zdjęcie 3 po lewej: Park Ronalda Reagana źródło: materiały PSWE Zdjęcie 4 po prawej: Park leśny w Brzeźnie źródło: materiały PSWE

Znaczna część miasta znakomicie da się scharakteryzować jako zestaw kompaktowych terenów zurbanizowanych położonych w policentrycznej aglomeracji połączonej linią dobrze funkcjonującej szybkiej kolei miejskiej. Taki układ urbanistyczny jest zgodny ze współczesnymi koncepcjami zrównoważonego rozwoju terenów miejskich zakładających tworzenie warunków do minimalizacji korzystania z samochodu przy zaspokajaniu codziennych potrzeb mobilności.

Specyfika struktury demograficznej miasta

Istotnym wyróżnikiem struktury demograficznej mieszkańców Gdańska jest to, że w mieście uczy się i studiuje znaczna rzesza studentów: w 14 gdańskich wyższych uczelniach studiuje ponad 78 tysięcy studentów.

Największe wyższe uczelnie Gdańska to **Politechnika Gdańska** z 21 tysiącami studentów na 9 wydziałach, skupionych w ramach zwartej zabudowy w rejonie ulic Do Studzienki –Traugutta–Aleja Zwycięstwa). Kolejna duża uczelnia to **Uniwersytet Gdański** (33 tys. studentów na studiach dziennych, zaocznych, podyplomowych i doktoranckich, 11 wydziałów, z czego 2 wydziały zlokalizowanych w śródmieściu Gdańska, 2 we Wrzeszczu oraz 5 wydziałów w stale rozbudowywanym kampusie w rejonie ulic Abrahama, Wita Stwosza, Bażyńskiego, Grunwaldzka.

Dużą uczelnią państwową jest **Gdański Uniwersytet Medyczny**, obejmujący zwarty kompleks budynków przy ulicy Marii Skłodowskiej Curie i Dębinki oraz Wydział Farmacji przy ulicy Hallera. W rejonie ulic Opackiej, Grunwaldzkiej i Czyżewskiego w Oliwie rozciąga się rozległy teren boisk i hal sportowych oraz budynków dydaktycznych **Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu** z 3784 studentami.

Wyżej wymienione uczelnie, wraz z placówkami edukacyjnymi sektora prywatnego są dużymi generatorami ruchu. Przy zapewnieniu odpowiedniego systemu strzeżonych lub monitorowanych miejsc do parkowania rowerów można spodziewać się w środowisku studentów i pracowników znacznego wzrostu popularności korzystania z rowerów w codziennych dojazdach.

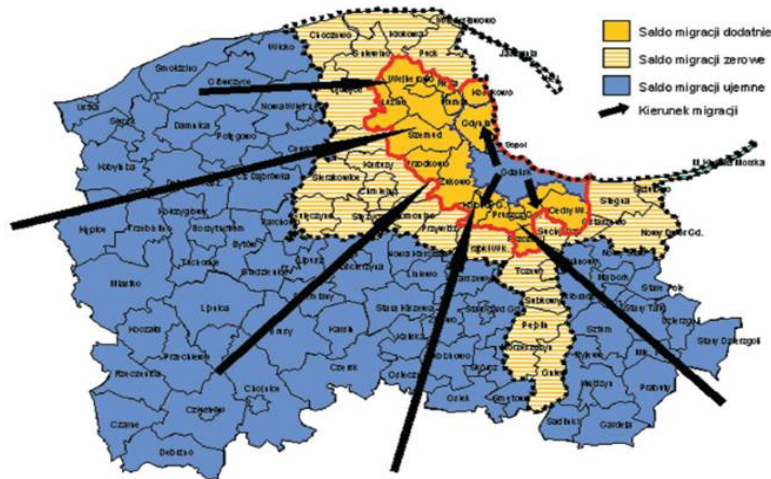
Rozwój przestrzenny miasta –czynnik warunkujący system komunikacyjny Gdańska

Rozwój sieci osiedleńczej, powodujący oddalanie się środka gęstości zaludnienia miasta od tradycyjnej osi rozwojowej dolnego tarasu w kierunku zachodnim stwarza szereg problemów dla podmiotów zajmujących się planowaniem jego sieci transportu publicznego i rowerowego.

Mieszkańcy dzielnic górnego tarasu, zwłaszcza tych, które nie są obsługiwane komunikacją tramwajową, w coraz większym stopniu stają się uzależnieni od środków motoryzacji indywidualnej.

Główne osie ruchu drogowego łączące dzielnice Górnego tarasu z główną osią zabudowy miasta, która skupia większość miejsc pracy, stają się codziennie wąskimi gardłami, których przepustowość okazuje się niewystarczająca. Dotyczy to takich ulic lub ich ciągów (licząc od północy) jak: Spacerowa – Stary Rynek Oliwski Opata Rybińskiego; Słowackiego – Kościuszki; Jaśkowa Dolina; Piekarnicza – Schuberta – Sobieskiego – Traugutta – Do Studzienki; Beethovena – Powstańców Warszawskich, Kartuska – Nowe Ogrody, Jabłoniowa –Armii Krajowej oraz Łódzka – Świętokrzyska – Małomiejska.

Problemy kongestii na tych osiach drogowych pogłębia jeszcze bardziej zjawisko przemieszczania się kolejnych grup mieszkańców do sąsiednich gmin. Proces ten obrazuje poniższa mapa.



Mapa4: Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950–2006

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (20 grudnia 2001). Załącznik do Uchwały Rady Miasta Gdańska NR XLII/1289/2001 Gdańsk, pomorskie, Polska: Zarząd Miasta Gdańska.

Pokazuje ona, że w województwie pomorskim, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej (OMZG) i jego bezpośrednim sąsiedztwie zachodzi zjawisko tzw. urban sprawl („rozlewania się terenów zurbanizowanych”) – redukcja gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich połączona z jednoczesnym procesem migracji osób osiągających wyższe poziomy dobrobytu na obszary podmiejskie i sąsiadujące z aglomeracją obszary wiejskie o dość rozproszonej zabudowie.

Wydłuża to długość codziennych podróży do miejsc pracy (zlokalizowanych głównie w blisko gęsto zabudowanych obszarach śródmiejskich), podnosząc koszty funkcjonowania transportu publicznego i obniżając jego atrakcyjność. Wiążący się z tym proces wzrostu uzależnienia od samochodu przyczynia się do wzrostu trudności przekonywania mieszkańców o potrzebie reorientacji polityki komunikacyjnej. Przejawem tego jest opór przed rozszerzaniem i konsekwentnym egzekwowaniem systemu opłat za korzystanie z ograniczonej liczby miejsc do parkowania samochodów.

W samym Gdańsku liczba ludności od roku 1990 praktycznie nie zwiększa się, a nawet wykazuje nieznaczną tendencję zniżkową, podczas gdy liczba ludności na terenie sąsiednich miejscowości rośnie w wyniku migracji osób chcących poprawić sobie warunki mieszkaniowe przez wykup działek pod budowę domów jednorodzinnych. Osoby te z reguły zatrudnione są w Gdańsku, Sopocie lub Gdyni, codziennie obciążając prowadzące do Trójmiasta arterie ruchu drogowego.

W treści dokumentów strategicznych rozwoju miasta rozładowanie obciążenia sieci drogowej zakładano poprzez rozwój komunikacji zbiorowej. Niestety, tempo rozwoju infrastruktury komunikacji szynowej – jedynej nie narażonej na skutki kongestii nie było w ciągu ostatnich 20 lat wystarczające. Zarówno budowa linii tramwajowych łączących dzielnice górnego tarasu z dzielnicami tradycyjnego centralnego pasa zabudowy jak i zakupy taboru, umożliwiającego obsługę zbudowanych połączeń, ulegały wielokrotnemu przesunięciu na później, a stopień uzależnienia ludności od komunikacji samochodowej rozwijał się coraz bardziej.

W tych warunkach rozwój motoryzacji w coraz większej mierze generując hałas, zanieczyszczenie środowiska i zajmując coraz większą część przestrzeni publicznych miasta przyczyniał się do pogorszenia warunków życia w dzielnicach dolnego tarasu.

Długookresowym skutkiem tych zjawisk jest
MIGRACJA PODATNIKÓW
na tereny gmin przyległych.

1.1 Dostępność komunikacyjna miasta

Gdańsk jest ważnym węzłem kolejowego ruchu pasażerskiego Polski północnej, łączącym wszystkie połączenia kolejowe przychodzące z południa i zachodu Polski. Stacja PKP Gdańsk Główny wraz z terminalem lokalnych i regionalnych linii autobusowych położonym w jej sąsiedztwie obsługuje kilkadziesiąt tysięcy osób dziennie.

Gdańsk leży na przecięciu szlaków morskich Morza Bałtyckiego z lądową częścią VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego. Jest ważnym węzłem komunikacyjnym o międzynarodowym znaczeniu, z najgłębszym i jednym z największych na Bałtyku portem, międzynarodowym portem lotniczym oraz dobrze rozwiniętą siecią połączeń kolejowych i drogowych.



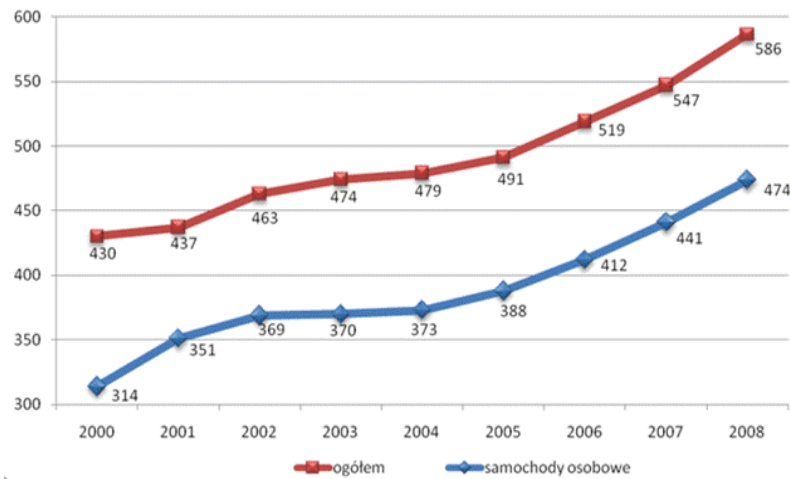
Zdjęcie 5 po lewej: Turyści nad brzegiem Zatoki Gdańskiej w okolicach „punktu Humboldta” źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 6 po prawej: Okolice Huciska w czasie Jarmarku Dominikańskiego źródło: materiały PSWE

Uwarunkowania rozwoju komunikacji indywidualnej

Popularna teza że „rośnie liczba samochodów, a miasto niewystarczająco rozbudowuje sieć ulic” (skądinąd nieprawdziwa, sugerująca, że sposobem na rozładowanie kongestii jest poszerzanie dróg) nie znajdowała odporu w postaci odpowiednich działań informacyjnych i promocyjnych władz miasta, które wyjaśniałyby problemy narastania kongestii zmianą nawyków komunikacyjnych i zmianą struktury zasiedlenia miasta i jego okolic.

Kompleksowe Badania Ruchu wykazały, że w Gdańsku przeciętnie dziennie realizowanych jest 850 000 podróży. Podróże wewnętrzne po Gdańsku stanowią 91% ogółu podróży realizowanych w mieście. Ponad 50% z nich to podróże w relacji dom – praca/praca – dom oraz dom–nauka/ nauka–dom. Jeśli są one odbywane samochodem, to wskaźnik napętnienia samochodu kształtuje się wówczas na poziomie jedynie 1,20 (oznacza to, że cztery piąte samochodów w porannym szczycie przewozi tylko kierowcę). Podróże odbywane środkami transportu publicznego stanowią 38% ogółu podróży, 39% realizowanych jest indywidualnym transportem samochodowym, 21% na piechotę a 2% rowerem.



Wykres1: Liczba pojazdów zarejestrowanych w Gdańsku na 1000 mieszkańców w latach 2000–2008
źródło: <http://www.gdansk.pl/gospodarka,960.html>

Powyższa tablica pokazuje, że liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w latach 2000–2008 wzrosła o ponad 50%. W warunkach, gdy główna oś komunikacyjna miasta praktycznie osiągnęła granicę swojej przepustowości już w połowie lat 1990–tych, widać wyraźnie, że próba zwiększenia jej przekroju (np. przez budowę równoległego połączenia drogowego o jeszcze wyższych parametrach) w proporcji do wzrastającej liczby samochodów osobowych, wiązała by się z bardzo dużymi nakładami.

Takie działania podejmowane w wielu miastach Polski i Europy nie przyniosły likwidacji korków, pogłębiły jedynie problemy zakorkowania miasta na sąsiednich trasach dojazdowych. Jednocześnie taka inwestycja przyczyniłaby się do pogorszenia jakości środowiska naturalnego miasta, tworząc efekt barierowy dla ruchu niezmotoryzowanych i utrudniając dostęp do kręgosłupa systemu komunikacji pasażerskiej Trójmiasta – linii SKM.

Koncepcje strategicznego rozwoju miasta jak dotąd wiązały nadzieję na rozwiązanie tego dylematu przez kładzenie nacisku na podnoszenie jakości systemu komunikacji zbiorowej, nie zakładając, że towarzyszyć temu powinno co najmniej równie zdecydowane promowanie korzystanie z komunikacji pieszej i rowerowej – lub – bardziej ogólnie – wspieranie aktywnej mobilności mieszkańców. Dopiero podpisanie Karty Brukselskiej (więcej na temat Karty w rozdziale 1.2.2) i wyraźne symptomy reorientacji polityki komunikacyjnej miasta w latach 2009–2010 zaczynają tworzyć perspektywę miasta o rzeczywiście zrównoważonym rozwoju, w którym zrównoważony rozwój rozwoju przestrzennego i podsystemów komunikacji przyjaznych dla środowiska będzie grał kluczową rolę.

System komunikacji zbiorowej miasta

W mieście funkcjonuje 75 stałych linii autobusowych dziennych i 10 linii nocnych. Ogólna długość ulic obsługiwanych stałą komunikacją autobusową wynosi 767,7 km. Ponadto w mieście dużą rolę odgrywa komunikacja tramwajowa: 10 stałych linii obsługuje 116,7 km tras, z których większość biegnie po wydzielonych torowiskach, w związku z czym jest w niewielkim stopniu narażona na skutki kongestii. Znaczna część ludności miasta mieszka w odległości zasięgu 10 minutowego dojścia piechotą do stacji lub przystanku komunikacji publicznej.

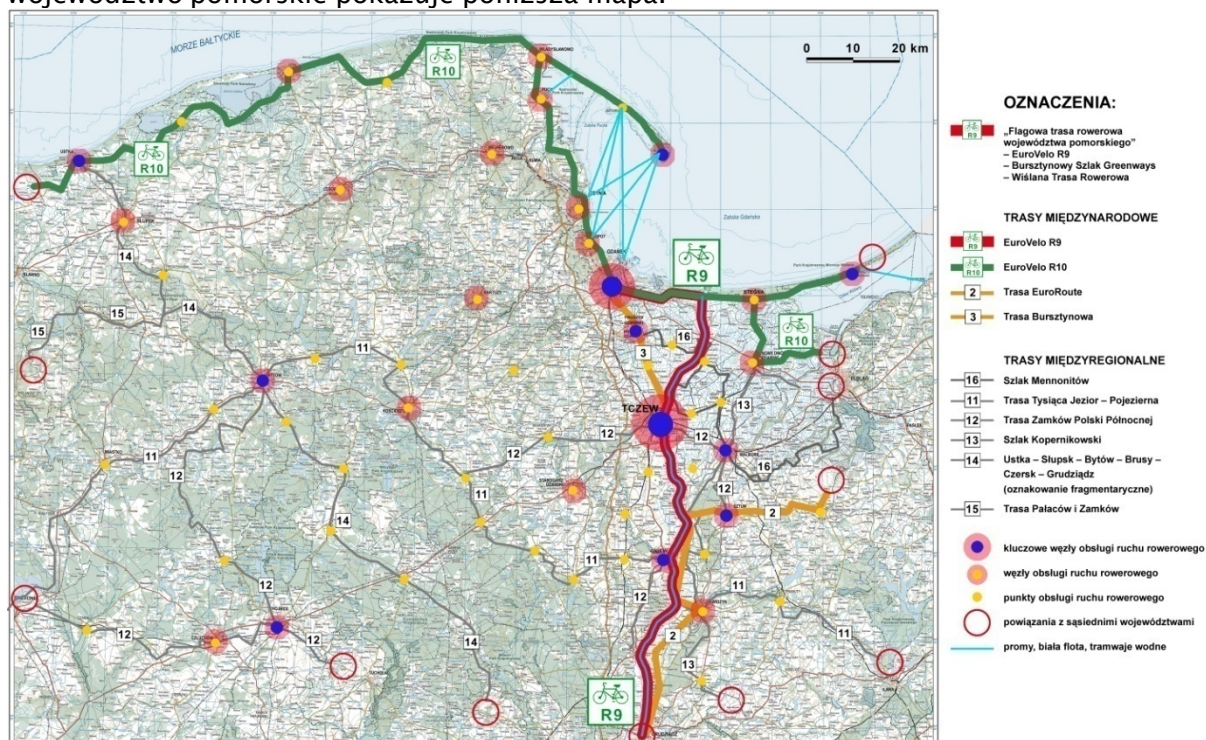
W zasięgu 10 minutowego dojazdu rowerem (w promieniu nie większym niż 3 km) od stacji SKM mieszka ponad 60% mieszkańców miasta.

Gdańsk jest położony w węzłowym punkcie wielu głównych szlaków drogowych, kolejowych, wodnych i rowerowych Polski. Jego położenie zostało przyjęte jako podstawa hasła promocyjnego miasta: „Gdańsk – morze możliwości”. Stanowi to dobry punkt wyjścia do uznania miasta za laboratorium innowacyjnych rozwiązań miejskich problemów komunikacyjnych.

Gdańsk może w przyszłości odgrywać w Polsce taką rolę jaką odgrywa w Europie modelowa aglomeracja rowerowa Kopenhagi czy miasto Amsterdam.

Są to miasta o bardzo wysokim udziale ruchu pieszego i rowerowego traktowanego jako istotny substytut przejazdów samochodami w ruchu lokalnym.

Miejsce Gdańska na międzynarodowych szlakach turystyki rowerowej przebiegających przez województwo pomorskie pokazuje poniższa mapa.



Mapa 5: Miejsce Gdańska na mapie przebiegu tras rowerowych Pomorza. Źródło: materiały PSWE

Gdańsk leży na trasie lub w bezpośredniej bliskości następujących szlaków ruchu drogowego o charakterze międzynarodowym lub krajowym:

- ▣ Autostrada A1 – europejski korytarz transportowy Szwecja (Karlskrona) – Gdańsk – Łódź – Bratysława – Adriatyk
- ▣ droga szybkiego ruchu Berlin – Królewiec
- ▣ Kolej Gdynia– Gdańsk – Warszawa – Lublin – Odessa
- ▣ Kolej Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Łódź – Katowice – Bratysława– Wiedeń – Adriatyk
- ▣ Droga wodna E–70 Berlin – Bydgoszcz – Elbląg – Królewiec
- ▣ Szlak EuroVelo 9 (Bursztynowy) Gdańsk – Pula nad Adriatykiem
- ▣ Szlak EuroVelo 10 wiodący wokół Morza Bałtyckiego.
- ▣ Szlak rowerowy R–1 Calais – St. Petersburg
- ▣ Szlak rowerowy Żelaznej Kurtyny (Iron Curtain Trail – EuroVelo 13)

Komunikacja rowerowa w Gdańsku w świetle Kompleksowego Badania Ruchu 2009.

Ogólny udział przejazdów rowerowych w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców w Gdańsku jest nadal mały; tak jak we wszystkich miastach, w których nie rozwinęła się zaawansowana kultura rowerowa, cechuje się dużą zmiennością zarówno w skali kolejnych pór roku, dni tygodnia czy pory dnia.

Kompleksowe Badania Ruchu (KBR) przeprowadzone w kwietniu i maju 2009 roku pozwalają na zidentyfikowanie pewnych prawidłowości. Zgodnie z oczekiwaniami promotorów podejścia liniowego³ jego intensywność jest największa na tych głównych osiach ruchu pojazdów w mieście, przy których powstały w ciągu ostatnich 10 lat odpowiednie, wydzielone drogi ruchu rowerowego. Jednocześnie jednak porównywalnie duże potoki ruchu rowerowego dają się zaobserwować na jezdniach ulic, na których takie udogodnienia nie powstały.

³ Podejście liniowe zakłada koncentrowanie uwagi na budowie wydzielonych dróg rowerowych, przy często milcząco przyjmowanym założeniu, że docelowo rowerzyści w mieście nie będą/ nie powinni poruszać się po jezdni

Poniższa tablica stanowi rodzaj rankingu najpopularniejszych ciągów ruchu rowerowego w mieście:

LP.	NAZWA ULICY	LICZBA ROWERZYSTÓW ZMIERZONYCH W CZASIE POMIARU KBR	UWAGI
1.	Hallera	836	Droga rowerowa zbudowana w 2001 z inicjatywy OLE/GKR
2.	Aleja Zwycięstwa	636	badania przeprowadzone w czasie budowy drogi dla rowerów
3.	Pomorska	599	Ulice, wzdłuż których zbudowano wydzielone drogi dla rowerów w ramach projektu GEF lub w kolejnych latach
4.	Kościuszki	538	
5.	Podwale Grodzkie	503	
6.	Al. Rzeczpospolitej	456	
7.	Al. Grunwaldzka	442	
8.	Miszewskiego	428	
9.	Hucisko	402	
10.	Marynarki Polskiej	367	
11.	Siennicka	367	
12.	Podwale Przedmiejskie	335	Brak drogi rowerowej, szeroki chodnik
13.	Obrońców Wybrzeża	318	Droga dla rowerów zbudowana w ostatnich latach
14.	Trakt Św. Wojciecha	305	brak informacji, czy ruch odbywał się po wale Kanału Raduni czy po jezdni
15.	Jana z Kolna	259	Brak drogi dla rowerów
16.	Podmiejska	251	Brak drogi dla rowerów
17.	Olsztyńska	241	Brak drogi dla rowerów
18.	Armii Krajowej	233	Brak drogi dla rowerów poparty zakazem
19.	Słowackiego	222	Brak drogi dla rowerów
20.	Sobieskiego	205	Brak drogi dla rowerów
21.	Bulońska	202	Brak drogi dla rowerów
22.	Partyzantów	190	Brak drogi dla rowerów
23.	Krasickiego	184	Brak drogi dla rowerów
24.	Kołobrzeska	174	Brak drogi dla rowerów
25.	3 Maja	169	Brak drogi dla rowerów
26.	Czyżewskiego	165	Brak drogi dla rowerów
27.	Czarny Dwór	161	Brak drogi dla rowerów
28.	Warneńska	159	Brak drogi dla rowerów
29.	Kartuska	153	Brak drogi dla rowerów
29.	Świętokrzyska	151	Brak drogi dla rowerów
30.	Cienista	147	I droga dla rowerów zbudowana w ramach GRPIP
31.	Braci Lewoniewskich	146	Droga dla rowerów zbudowana w ostatnich latach
32.	Hynka	144	Brak drogi dla rowerów
33.	Gdańska	142	Brak drogi dla rowerów
34.	Gościnną	140	Brak drogi dla rowerów
35.	Piastowska	139	Brak drogi dla rowerów
36.	Schuberta	134	Brak drogi dla rowerów
37.	Wojska Polskiego	133	Brak drogi dla rowerów
38.	Budowlanych	130	Brak drogi dla rowerów
39.	Czarna	127	Brak drogi dla rowerów
40.	Biskupia	126	Brak drogi dla rowerów

Tablica3: Ranking najpopularniejszych ciągów ruchu rowerowego w Gdańsku
źródło: opracowanie własne na podstawie raportu KBR Gdańsk 2009

*Uwaga: Dane KBR nie podają, czy podani rowerzyści poruszali się na koronie wału Kanału Raduni czy jezdnią ulicy.

Dla realizacji koncepcji rozwoju "Kultury rowerowej" dzięki zastosowaniu „podejścia obszarowego” konieczne jest prowadzenie regularnych badań skali ruchu rowerowego i zmian jego natężenia w rytmie dobowym, tygodniowym i sezonowym.

Dlatego też KONIECZNE JEST ZAINSTALOWANIE W GDAŃSKU LICZNIKÓW, ZLICZAJĄCYCH ROWERZYSTÓW I PIESZYCH W WYBRANYCH PUNKTACH SIECI ROWEROWEJ MIASTA.

Na podstawie danych z powyższej tablicy można stwierdzić, że miejscami instalacji takich liczników powinny być skrzyżowania ulicy Hallera z Aleją Zwycięstwa, ulicy Hallera z ulicą Kościuszki oraz ulicy Kościuszki z ulicą Grunwaldzką. Na ulicy Podwale Grodzkie i na innych ważnych ciągach ruchu pieszego należy zainstalować liczniki umożliwiające liczenie pieszych. Ponadto, takie liczniki należy instalować w miejscach umożliwiających liczenie skali ruchu rowerowego w miejscach, gdzie nie powstały jeszcze drogi dla rowerów, lub w których ruch rowerowy odbywa się po jezdni (np. droga eksploatacyjna Traktu Św. Wojciecha).

1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Gdańsku

Miasto Gdańsk jest postrzegane w wielu materiałach prasowych i wypowiedziach internautów za najbardziej przyjazną dla rowerzystów metropolię Polski. W związku jednak z dominacją stosowania „podejścia liniowego” i niedocenianiem roli „podejścia obszarowego” jako kryteria „przyjazności miasta dla rowerów (rowerzystów)”, w Polsce przyjmuje się najczęściej liczbę kilometrów wydzielonych dróg dla rowerów (ewentualnie w przeliczeniu na liczbę mieszkańców).

„PODEJŚCIE LINIOWE” zakłada koncentrowanie uwagi na budowie wydzielonych dróg rowerowych, przy często milcząco przyjmowanym założeniu, że docelowo rowerzyści w mieście nie będą/ nie powinni poruszać się po jezdni.

„PODEJŚCIE OBSZAROWE” zakłada koncentrowanie uwagi na poprawie warunków życia mieszkańców danego obszaru miasta poprzez rozwijanie niewidzialnej infrastruktury rowerowej (m.in. uspakajanie ruchu i likwidację lokalnych barier ruchu rowerowego) oraz działania informacyjno – promocyjne.

W związku z faktem, że w wielu miastach Polski budowane są kolejne odcinki dróg rowerowych lub dla rowerzystów przeznaczane są części kolejnych odcinków ulic czy dróg leżących na leśnych obszarach położonych w obrębie miast, takie kryterium staje się coraz mniej miarodajne. W „początkujących” krajach rowerowych (to znaczy w krajach, w których miasta charakteryzują się udziałem ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży na poziomie ok. 2%, tak jak ma to miejsce obecnie w Gdańsku) zauważa się, że to nie liczba wydzielonych dróg dla rowerów jest czynnikiem najbardziej skutecznie wpływającym na popularność tego środka lokomocji.

Ruch rowerowy ma najbardziej korzystne warunki rozwoju tam, gdzie w centralnych rejonach miast ruch pojazdów ma charakter uspokojony, a w mieście znaczną część centrum obejmują strefy piesze i pieszo – rowerowe.

Ruch rowerów w celach użytkowych może się oczywiście rozwijać pod warunkiem istnienia w pobliżu zarówno źródeł jak i celów podróży odpowiednich udogodnień do parkowania rowerów, umożliwiających przypięcie co najmniej jednego koła i ramy rowerów. Jak dotąd (czerwiec 2010 roku) miasto nie zainstalowało ani jednego takiego stojaka.

1.2.1 Etapy budowy infrastruktury rowerowej Gdańska

I Etap: Budowa odosobnionych fragmentów wydzielonych dróg dla rowerów.

Gdańska infrastruktura rowerowa przez wiele lat nie była rozwijana przy uwzględnieniu wyników badań przedstawionych w poprzednim podrozdziale. W pierwszym okresie tworzona była na podstawie koncepcji dającej się skrótowo określić: budujemy lub tworzymy drogi dla rowerów tam, gdzie występuje najmniejsze prawdopodobieństwo konfliktów związanych z prawami własności terenu lub ruchem kołowym („tam gdzie łatwiej”). Jako nawierzchnię do budowy dróg rowerowych wykorzystywano wówczas fazowaną kostkę brukową, stosowaną do budowy chodników. Zapewniała ona bardziej estetyczny wygląd przestrzeni miejskiej niż tradycyjne chodniki z płyt betonowych.

Rowerzyści przyzwyczajeni do jazdy po asfaltowych jezdniach natychmiast zaczęli odczuwać niższy komfort takiego rozwiązania, osoby mające mniejsze doświadczenie, korzystające z rowerów jedynie w celach rekreacyjnych dostrzegły jednak możliwości odbywania przejażdżek rowerowych w warunkach wolnych od ruchu samochodowego. Pierwsza trasa pieszo – rowerowa Gdańska zbudowana w rejonie ulicy Jantarowej i wylotu alei Jana Pawła II na Zaspie przyczyniła się do znacznego wzrostu ruchu rowerowego w celach rekreacyjnych. Proces ten rozwijał się jednocześnie z dynamicznym wzrostem ruchu kołowego na całym obszarze miasta – samochody znalazły się w zasięgu możliwości finansowych przeciętnego mieszkańca.

Pierwszymi elementami infrastruktury rowerowej głównych osi dolnego tarasu miasta były fragmenty chodnika z nawierzchni asfaltowej lub z płyt betonowych wydzielone dla ruchu rowerowego przy pomocy linii wymalowanej białą farbą i sylwetek roweru. Trasy te, tradycyjnie wykorzystywane przez rowerzystów już poprzednio, można było praktycznie odczytać jako zaakceptowanie status quo – zalegalizowanie i tak funkcjonującej praktyki na chodnikach ulic Chłopskiej i Alei Rzeczypospolitej na Zaspie i Przymorzu.

II Etap: Opracowanie standardów technicznych, koncepcji sieci dróg rowerowych miasta i planu koncepcyjnego głównej osi ruchu rowerowego miasta

Obserwując takie inicjatywy miasta Obywatelska Liga Ekologiczna rozpoczęła Gdańską Kampanię Rowerową, bez której rozwój ruchu rowerowego w Gdańsku nie nabrałby obecnie obserwowanej dynamiki. Działacze GKR (OLE) zaczęli domagać się opracowania trzech ważnych dokumentów przed podjęciem kolejnych działań inwestycyjnych przez miasto: standardów technicznych, które powinny spełniać drogi dla rowerów, planu koncepcyjnego budowy drogi dla rowerów wzdłuż głównej osi komunikacyjnej miasta od granicy z Sopotem do ulicy Zaroślak w Gdańsku oraz planu sieci dróg rowerowych w całym mieście, z ustaloną listą priorytetów.

Dokumenty te zostały opracowane na zlecenie władz miasta i stanowiły dobry punkt wyjścia umożliwiający negocjowanie z dysponentami funduszu Global Environmental Facility ONZ (GEF UNDP). Pierwszą drogą rowerową zrealizowaną wg nowej koncepcji była droga zaprojektowana przez Transprojekt Gdański wzdłuż ul. Hallera w Gdańsku. Umożliwiła ona docieranie do popularnej drogi „nadmorskiej” z centrum miasta.

Poniższa tablica obrazuje proces tworzenia kolejnych odcinków wydzielonych dróg rowerowych w Gdańsku oraz źródła ich finansowania:

Okres realizacji	Zadanie	Źródło finansowania
01.2002–10.2002	Budowa ciągu pieszo–rowerowego w pasie nadmorskim na przedłużeniu ul. Jagiellońskiej	Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (GFOŚiGW) w Gdańsku
06.2003–12.2003	Budowa ścieżki rowerowej od granic m. Gdańska z Sopotem do Al. Hallera ;Etap I: odcinek od ul. Derdowskiego do ul. Słowackiego	Global Environmental Facility (GEF) UNDP budżet miasta Gdańsk
09.2003–05.2004	Budowa ciągu pieszo–rowerowego w pasie nadmorskim na przedłużeniu ul. Kołobrzeskiej	GFOŚiGW w Gdańsku
02.2004–12.2004	Budowa ciągu pieszo–rowerowego w pasie nadmorskim na przedłużeniu ul. Obrońców Wybrzeża	GFOŚiGW w Gdańsku
09.2004–12.2004	Budowa ścieżki rowerowej od granic m. Gdańska z Sopotem do Al. Hallera ;Etap II: odcinek od ul. Miszewskiego do Al. Hallera	GEF UNDP; budżet miasta Gdańsk
10.2004–05.2005	Budowa drogi rowerowej wraz z modernizacją chodnika w ul. Jantarowej – odcinek od potoku Oliwskiego do ul. Piastowskiej	Budżet miasta Gdańsk
2004	Budowa ścieżki rowerowej ciągu ulic Długie Ogrody, Siennicka i Lenartowicza	Budżet miasta Gdańsk
2004–2005	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Nowotnej	Budżet miasta Gdańsk
09.2005–05.2006	Budowa ścieżki rowerowej od granic m. Gdańska z Sopotem do Al. Hallera ;Etap III: odcinki • od granicy miasta z Sopotem do ul. Pomorskiej • od ul. Pomorskiej do ul. Derdowskiego • od ul. Słowackiego do ul. Miszewskiego	GEF UNDP; budżet miasta Gdańsk
2005	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Kościuszki	Budżet miasta Gdańsk
2005–2006	Budowa ścieżki rowerowej w Gdańsku–Świbnie (Wyspa Sobieszewska)	Budżet miasta Gdańsk
2007–2008	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Jantarowej	Budżet miasta Gdańsk

Tablica 4: Wybrane drogi dla rowerów budowane w Gdańsku w latach 2002 – 2010 oraz źródła ich finansowania

źródło: Nizielski & Borys Consulting Sp. z o.o. Studium wykonalności projektu pn. „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007–2013” Katowice, październik 2009r.

III Etap: Realizacja dróg rowerowych przy wsparciu funduszu GEF (Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno–Promocyjny – GRPIP)

Posiadanie przez miasto „standardów technicznych” umożliwiło unikanie podstawowych błędów przy projektowaniu dróg rowerowych, zwłaszcza zaprzestanie budowy dróg dla rowerów z fazowanej kostki betonowej. Niefazowana kostka była jednak nadal stosowana w wielu miejscach, zwłaszcza w rejonach miasta, w których jej stosowanie uzasadniano koniecznością zachowania możliwości prowadzenia prac naprawczych podziemnych instalacji. Co ważniejsze, posiadanie standardów i planu budowy sieci dróg dla rowerów było ważnym argumentem, który umożliwił pozyskanie przez miasto środków z funduszu GEF zarządzanego przez warszawską delegaturę UNDP.

Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno–Promocyjny przyczynił się do powstania podstawowego zestawu dróg dla rowerów prowadzących wzdłuż głównych osi komunikacyjnych miasta. Realizacja tych inwestycji była jak dotąd okresem największych sukcesów „podejścia liniowego”. Zbudowano 17 z projektowanych 30 km wydzielonych dróg dla rowerów. Niestety, nie zrealizowano uspokojenia ruchu na 70 km ulic, które miały być objęte zakresem projektu.

Prowadzone prace na rzecz uspokojenia ruchu na niektórych ulicach miasta nie były prowadzone w porozumieniu z organizacjami reprezentującymi interesy niezmotoryzowanych w mieście i nadal nie wiadomo dokładnie, jakie ulice miasta zostały objęte tym programem.

IV Etap: Przygotowanie projektu budowy dróg rowerowych w Gdańsku na lata 2007–2013 i kolejne ograniczenia jego skali

W czasie dorocznego Wielkiego Przejazdu Rowerowego w czerwcu 2006 roku Gdańska Kampania Rowerowa wraz z ówczesnym Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej Antonim Szczytem ogłosiła zamiar realizacji szeroko zakrojonego programu rozbudowy sieci wydzielonych dróg dla rowerów w Gdańsku, Sopocie i Gdyni.

Na początku 2009 roku miasto dysponowało gotowym projektem nowych dróg rowerowych zgłaszanych do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego. Miał on zwiększyć ogólną długość dróg rowerowych miasta o 96 kilometrów.

Projekt ten stanowił kontynuację „podejścia liniowego” – kwestie poprawy warunków jazdy rowerem w skali poszczególnych obszarów miasta nie były w nim obecne. Poniższa mapka przedstawia początkowy zakres projektu oraz informacje na temat połączeń, które pozostały w nim po jego dwukrotnym okrojeniu. Warto zwrócić uwagę na fakt, że nawet jego pełna realizacja nie dawała szans na objęcie systemem rowerowym wszystkich obszarów Gdańska.

JAK TOPNIAŁ PROJEKT BUDOWY DRÓG ROWEROWYCH W GDAŃSKU

Początkowo plany budowy dróg rowerowych w ramach projektu współfinansowanego przez UE w latach 2007-2013 obejmowały ponad 90 km tras. Zrealizowane miały zostać wszystkie ważne połączenia. Jednak, tuż przed złożeniem wniosku, ilość tras zredukowano o ponad połowę.



Mapa 6: Jak topniał projekt budowy dróg rowerowych w Gdańsku: źródło: <http://rowery.gdansk.pl/manifest.jpg>

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, że NIE MA MIASTA NA ŚWIECIE, w którym ruch rowerowy odbywałby się wyłącznie po wydzielonych drogach dla rowerów.

1.2.2 Działania promocyjno – edukacyjne na rzecz rozwoju ruchu rowerowego

Sama promocja przesiadania się na autobusy, tramwaje i SKM, połączona z rozbudową sieci ich linii i modernizacją taboru nie wystarczy do zrównoważenia systemu mobilności.

Potrzebna jest również promocja jeżdżenia rowerem, chodzenia piechotą i stosowania różnych łańcuchów ekomobilności. Ważną rolę musi odgrywać także

ZNIECHĘCANIE DO CODZIENNEGO KORZYSTANIA Z SAMOCHODU.

Równoległe z budową kolejnych odcinków wydzielonych dróg dla rowerów prowadzone były działania promocyjne, podejmowane z większą pasją przez działaczy organizacji pozarządowych, zwłaszcza OLE, działającej pod szyldem Gdańskiej Kampanii Rowerowej niż przez pracowników urzędu miasta. OLE organizowała od 1997 praktycznie co roku wielkie przejazdy rowerowe, połączone z coraz szerszą gamą imprez towarzyszących – wspólnym zdjęciem rowerzystów, wyścigami o puchar rektora Uniwersytetu Gdańskiego, konkursami na najbardziej oryginalnie przebranego rowerzystę czy rowerzystkę, piknikami rowerowymi, pokazami filmów i prezentacji oraz pokazami jakości zabezpieczeń rowerów przed kradzieżą.

Osoby, decydujące się na rower, szybko zauważają poprawę zdrowia, oszczędność czasu, pieniędzy i brak stresów związanych choćby z szukaniem miejsca do zaparkowania. Pięciokilometrowy dojazd rowerem (zajmujący przeciętnemu człowiekowi jedynie około 20 minut) można w godzinach porannego szczytu odbyć w mieście szybciej niż samochodem. Jeżeli działa w nim metro lub szybka kolej miejska – a z taką sytuacją mamy do czynienia w Trójmieście – to i na dalsze odległości stanie się atrakcyjną alternatywą przesiadywania za kierownicą nawet teoretycznie bardzo szybkiego samochodu. Gdy do takich wniosków dojdzie znaczna liczba gdańszczan – inni, mniej skłonni do zmiany zachowań komunikacyjnych także zyskają.

GKR opublikowała mapę rowerową miasta, broszurę na temat bezpiecznego korzystania z roweru oraz uruchomiła stronę internetową współpracującą z ogólnopolską siecią ekologicznych organizacji pozarządowych określaną mianem „Miasta dla rowerów”. Główny koordynator tej inicjatywy, Marcin Hyła, realizował działania promocji wyników GRPIP w innych miastach a także na kongresie Velo–City w Dublinie w 2005 roku. Wynikiem tych działań był bardzo korzystny obraz polityki prowadzącej do rozbudowy infrastruktury rowerowej Gdańska w innych miastach Polski i za granicą.

Po opublikowaniu planu rozbudowy sieci dróg rowerowych Trójmiasta w roku 2007 pracownicy Wydziału Ekonomicznego UG: prof. Stanisław Miecznikowski i dr Piotr Kuropatwiński zwrócili się do Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej z propozycją podjęcia działań mających prowadzić do zorganizowania kongresu Velo–City w Gdańsku w roku 2013. Informacja ta została przekazana uczestnikom Wielkiego Przejazdu Rowerowego w 2008 roku oraz ukazała się w prasie.

W związku z **BRAKIEM JAKIEJKOLWIEK REAKCJI** Pełnomocnika na wysyłane w 2008 roku przez Sekretarza Generalnego Europejskiej Federacji Cyklistów dr Bernharda Ensinka (głównego koordynatora kongresów Velo-City) zaproszenia Gdańska do udziału w europejskich projektach promocji ruchu rowerowego, na miejsce organizacji kongresu Velo-City 2013 zamiast Gdańska został wybrany Budapeszt. Gdańsk został również zastąpiony w projekcie PRESTO przez miasto Tczew, a doroczne spotkanie sprawozdawczo – wyborcze Europejskiej Federacji Cyklistów odbyło się w maju 2010 roku w Tczewie, a nie w Gdańsku.



KARTA BRUKSELSKA

Podczas światowego kongresu rowerowego Velo-city 2009 w Brukseli kilkadziesiąt europejskich miast przyjęło tzw. Kartę Brukselską (Charter of Brussels). Gdańsk był jednym z dwóch polskich miast, które zostały sygnatariuszami dokumentu.

Podpisanie Karty Brukselskiej w siedzibie Parlamentu Europejskiego było najważniejszym aspektem udziału Gdańska w światowym kongresie rowerowym. Zapisy Karty zobowiązują jej sygnatariuszy do:

- zwiększenia do 15% udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2020 r.,
- zmniejszenia o 50% ryzyka wypadków rowerowych do 2020 r.,
- opracowania systemu parkingów rowerowych oraz polityki przeciwko kradzieży rowerów,
- zwiększenia wykorzystania rowerów w dojazdach do szkoły i do pracy,
- działania na rzecz rozwoju turystyki rowerowej,
- współpracy ze środowiskiem rowerowym, biznesem i instytucjami publicznymi w celu upowszechnienia ruchu rowerowego.

Wypełnienie zobowiązań Karty Brukselskiej jest najważniejszym celem polityki rowerowej miasta Gdańska. Promocja ruchu pieszego i rowerowego kosztem indywidualnego ruchu zmotoryzowanego jest skutecznym rozwiązaniem najistotniejszych problemów rozwojowych Gdańska.



www.velo-city2009.com



Rysunek2: Główne zapisy Karty Brukselskiej źródło: materiały promocyjne Urzędu Miasta Gdańsk

Działania na rzecz promocji dorobku Gdańska w środowisku międzynarodowego ruchu promotorów ruchu rowerowego zaowocowały jednak pewnym sukcesem: 3 osobowa delegacja reprezentująca miasto Gdańsk wzięła udział w kongresie Velo-City 2009 w Brukseli, gdzie nowy oficer rowerowy miasta, Remigiusz Kitliński podpisał Kartę Brukselską.

Miasto Gdańsk od kilku lat bierze udział w organizowanych w skali całej Unii Europejskiej we wrześniu Europejskich Tygodniach Mobilności lub Dniach Bez Samochodu. Problematyka roli ruchu rowerowego jako znaczącego substytutu przejazdów samochodem na krótkie i średnie odległości nie była jednak odpowiednio eksponowana, a organizacje pozarządowe nie były regularnie zapraszane do współtworzenia programów tych imprez.

Obecna skala ruchu rowerowego w Gdańsku

Jak dotąd, skala ruchu rowerowego w Gdańsku nie była przedmiotem regularnych badań. Prowadzone obserwacje sugerują, że obecnie ruch rowerów w Gdańsku nie ma jeszcze charakteru masowego. Od kilku lat zauważa się jednak wyraźne symptomy odkrywania zalet roweru przez osoby dbające o kondycję fizyczną, świadomie wybierające ten sposób przemieszczania się jako taniej i wygodnej alternatywy przejazdów samochodami.

Proces ten najłatwiej zaobserwować na głównej osi komunikacyjnej miasta (wzdłuż Alei Zwycięstwa, ulicy Grunwaldzkiej i J. Hallera we Wrzeszczu, a także wzdłuż trasy rowerowej prowadzącej od wylotu ul. Hallera do granicy z Sopotem w okolicach Jelitkowa).

Obraz ruchu rowerowego i jego promocji w lokalnych środkach masowego przekazu

Rosnąca popularność korzystania z rowerów w Gdańsku w naturalny sposób skłania do opisywania jej przejawów przez lokalne środki masowego przekazu – prasę, radio i telewizję. Niestety nadal więcej uwagi przyciągają rekreacyjne lub sportowe formy korzystania z roweru. Rzadko kiedy materiały prasowe pokazują wzrost ‘prozaicznych’ – użytkowych form korzystania z roweru w codziennym życiu przez zwykłych mieszkańców.

Najważniejszym wyzwaniem dla rozwoju ruchu rowerowego w Gdańsku jest stworzenie w mieście odpowiedniego klimatu rowerowego, inaczej mówiąc odpowiedniej „KULTURY ROWEROWEJ”. Chodzi o stworzenie warunków, w których korzystanie z roweru na ulicach miasta będzie bezpieczne i atrakcyjne dla wszystkich jego użytkowników. Wymaga to zakwestionowania wielu sposobów korzystania z samochodu w mieście w materiałach dotyczących ruchu drogowego i sposobów przekształcania jego infrastruktury.



Zdjęcie 7 po lewej: Przykłady rozwoju kultury rowerowej w Lublinie źródło: <http://www.rowerowlublin.org/>



Zdjęcie 8 po prawej: Konkurs na najlepsze przebranie podczas przejazdu rowerowego w Gdańsku, czerwiec 2010r. źródło: http://galeria.trojmiasto.pl/-36945.html?id_g=4&pozycja=9#foto

Dziennikarze głównych krajowych i regionalnych kanałów informacyjnych, opisujący problemy ruchu drogowego najczęściej uważają przepisy ograniczające dopuszczalną prędkość za niezyciowe. W publicystyce poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego w miastach nie rozróżnia się wystarczająco wyraźnie argumentów na rzecz ograniczeń prędkości stosowanych na terenie zabudowanym z myślą o potrzebach niezmotywowanych od ograniczeń prędkości stosowanych na terenach pozamiejskich w celu zmniejszenia ryzyka brawurowej jazdy samego kierowcy – potencjalnego sprawcy i ofiary wypadku.

Wielką szansą Gdańska jest jednak fakt, że środowisko dziennikarzy związanych z Gdańskiem dostrzega sens promowania KULTURY ROWEROWEJ. Koncepcja ta jest zgodna ze światową tendencją udostępniania coraz większych obszarów przestrzeni miejskiej dla ruchu pieszych i rowerzystów.

Próba oceny efektywności działań podejmowanych na rzecz wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w życiu miasta.

Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno– Promocyjny finansowany częściowo ze środków GEF, zakładał, że jego realizacja doprowadzi do zwiększenia skali ruchu rowerowego w mieście w ciągu 10 lat od jego zakończenia do osiągnięcia ok. 10% udziału podróży rowerowych w ogólnej strukturze podróży odbywanych w mieście. Jak dotąd, w związku z brakiem regularnego monitorowania struktury ruchu, nie ma możliwości sprawdzenia, czy zbliżamy się do realizacji tego celu. Kompleksowe Badania Ruchu Miasta Gdańska przeprowadzone w 2009 roku pozwalają jedynie stwierdzić, że w Gdańsku w ciągu ostatnich 10 lat, mimo budowy wydzielonych wielu km dróg rowerowych, udział ruchu rowerowego **WZRÓSŁ JEDYNI** z 1,3% do 2%.

Miasta niemieckie, np. Berlin, czy Rostok, osiągnęły w znacznie krótszym okresie wzrost udziału ruchu rowerowego **DO PONAD 10%**.

Kluczem do sukcesu jest niemieckie podejście systemowe oparte na wielokierunkowym rozwoju udogodnień dla rowerzystów (uspakajanie ruchu, pasy rowerowe w jezdniach, budowa parkingów rowerowych, systemy wsparcia dla osób i firm korzystających z rowerów) i przede wszystkim skutecznej promocji (kampanie skierowane do pracodawców, kobiet, osób starszych itd.).”⁴

Jednak w wielu środowiskach opiniotwórczych działania na rzecz zwiększenia roli „niewidzialnej infrastruktury rowerowej” – uspakajanie ruchu, dopuszczanie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, restrykcyjne traktowanie ruchu samochodów w wybranych rejonach miasta są nadal postrzegane albo jako nieakceptowanie społecznie działania przeciwne naturalnemu porządkowi rzeczy lub działania ujemnie wpływające na bezpieczeństwo pieszych oraz/lub samych rowerzystów.

Działania władz miejskich Gdańska, które zaczynają nieśmiało ograniczać dostęp samochodów do najbardziej wartościowych części Głównego i Starego Miasta pokazują, że ich konsekwentna kontynuacja tworzy możliwość praktycznego potwierdzenia tezy, że miasto przyjazne dla rowerów jest miastem przyjaznym dla wszystkich – i mieszkańców, i przyjezdnych.

⁴ źródło: <http://rowery.trojmiasto.pl/Srod miescie-Gdanska-przyjazne-rowerzystom-n39291.html>

2. BYPAD

2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD

Audyt polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku ma na celu:

- ♦ ustalić obecne miejsce zajmowane przez Gdańsk w systemie klasyfikacji poziomów polityki rowerowej miast europejskich w 9 modułach BYPAD,
- ♦ ustalić zestaw działań do podjęcia w ciągu najbliższych dwóch lat tak, by w mieście zrealizować podstawowe, małonakładowe prace poprawiające warunki korzystania z roweru, charakteryzujące się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów,
- ♦ usprawnić współpracę między różnymi komórkami organizacyjnymi urzędu miasta zajmującymi się sprawami mającymi wpływ na warunki ruchu rowerowego między sobą oraz ze środowiskiem praktykujących rowerzystów,
- ♦ wypracować procedury prowadzące do ustalenia dalszych działań prowadzących do zajęcia przez Gdańsk miejsca czołowej metropolii rowerowej Polski i krajów Europy środkowo-wschodniej w ciągu najbliższych 10 lat.

2.2 BYPAD w Gdańsku – geneza projektu

Rozpoczęcie procesu certyfikacji (audytu) polityki rowerowej Gdańska, jako pierwszej metropolii podejmującej takie zadanie w Polsce wynikało z kilku przesłanek. Najważniejszą z nich było docenienie potencjału rozwoju rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego przez władze Gdańska. Konsekwencją tego było dostrzeżenie potrzeby podjęcia kompleksowych działań na rzecz rozwoju codziennego i rekreacyjnego ruchu rowerowego w skali lokalnej przy wykorzystaniu sprawdzonych wzorców europejskich.

W praktyce było to możliwe dzięki poznaniu wartości metodologii BYPAD przez grupę ekspertów PSWE na kongresach Velo- City. W lutym 2008 roku zostali oni certyfikowanymi audytorami BYPAD.



Rysunek 3: Piramida rodzajów przejazdów rowerowych Źródło: Claudia Krieger, Touristische Projekte. Cycling Tourists, Who they are, what they want and how they improve regional economy, prezentacja przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007

Powyższa piramida pokazuje, że możliwość wykorzystania potencjału rozwojowego rekreacji i turystyki rowerowej zależy od stworzenia odpowiedniej podstawy w postaci warunków rozwoju codziennego ruchu rowerowego mieszkańców.

Stworzenie w Gdańsku znaczącego węzła aktywnej mobilności, a tym samym rekreacji i turystyki rowerowej umożliwi pozyskanie znacznych, wymiernych korzyści finansowych. Badania europejskie wskazują, że turysta rowerowy jest osobą ponad przeciętnie wykształconą, ponad przeciętnie zarabiającą i wydającą w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turysta zmotoryzowany: przeciętny dzienny wydatek turysty poruszającego się trasą rowerową Łaby (od Hamburga do Pragi Czeskiej) kształtuje się na poziomie 65 Euro, przeciętny koszt „urlopu rowerowego” w Niemczech szacuje się na 1167 Euro.

Praktycznym skutkiem identyfikacji potencjału rozwoju ruchu rowerowego w Gdańsku będzie wykorzystanie prac na rzecz rewitalizacji środowiska miejskiego w Gdańsku jako szansy do rozwoju aktywnej mobilności. Innym kierunkiem działań będzie udział Gdańska w projektach promocji ruchu rowerowego finansowanych z funduszy pozastrukturalnych UE, np. projektu CentralMeetBike.

Głównym celem projektu „CentralMeetBike” jest wykorzystanie przez samorządy Czech, Słowacji i Polski doświadczeń miast byłej NRD, które zaczęły świadomie rozwijać swoje systemy rowerowe od lat 90-tych ubiegłego wieku, korzystając z wcześniejszych doświadczeń miast zachodnioniemieckich. Konsorcjum projektowe składa się z takich miast jak: Pardubice, Žilina, Presov, Drezno, Lipsk oraz Tczew i Gdańsk. Dodatkowo partnerzy projektowi to Politechnika w Dreźnie, Niemiecki Instytut na Rzecz Urbanistyki, Słowacki Instytut Transportu, Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa (PSWE) oraz Czeski Instytut Transportu będący liderem projektu.

Warto wspomnieć, iż jednym z kryteriów dopuszczenia do uczestnictwa w omawianym projekcie poszczególnych miast była albo przeprowadzona certyfikacja polityki rowerowej BYPAD, albo chęć jej rychłego przeprowadzenia. W związku z tym, unikalną wartością projektu będzie możliwość współpracy Tczewa i Gdańska w międzynarodowym konsorcjum projektowym działającym na rzecz rozwoju systemu rowerowego w miastach.

Projekt będzie składał się z 5 pakietów roboczych, które będą obejmowały takie zagadnienia jak: zarządzanie projektem, działania promocyjne, tworzenie dokumentacji na rzecz rozwoju systemu rowerowego, serii szkoleń i wizyt studyjnych oraz rozbudowa infrastruktury rowerowej.

Działania promocyjne podejmowane w ramach projektu CentralMeetBike będą obejmować takie inicjatywy jak przygotowanie serii zdjęć mieszkańców Tczewa i Gdańska korzystających z roweru w życiu codziennym. Zdjęcia te wykorzystane będą w pociągach regionalnych w ramach kampanii promującej zarówno Tczew jak i Gdańsk jako miasta przyjazne dla rowerów. Celem kampanii będzie zwiększenie zainteresowania mieszkańców Trójmiasta przyjazdami weekendowymi do Tczewa. Dodatkowo przeprowadzone będą kampanie promujące dojazdy rowerem do pracy pracowników Urzędu Miejskiego w Tczewie i Gdańsku na podstawie przygotowanej dokumentacji analitycznej tzw. Zielonych Planów Podróży (ang. Green Travel Plans).

Zarówno Tczew jak i Gdańsk będą miały okazję zorganizować szkolenia i wizyty studyjnej dla samorządowców z Pomorza jak i innych województw oraz gości zagranicznych. Warto podkreślić, iż działania te mają na celu rozwinięcie szczególnie w Tczewie tzw. rynku spotkań w obu miastach poza sezonem letnim. Działania te mają na celu wydatkowanie przez uczestników szkoleń i wizyt studyjnych pieniędzy u lokalnych gestorów usług.

Ostatnim elementem związanym z projektem będą działania związane z inwestycjami w obu pomorskich miastach związane z budową parkingów rowerowych, zlokalizowanych w pobliżu placówek i instytucji publicznych. Dodatkowo przewiduje się instalację liczników i pętli indukcyjnych, które mają być wykorzystane do mierzenia efektów projektu. Umożliwi to promocję ruchu rowerowego ale przede wszystkim zebranie danych przydatnych przy projektowaniu kolejnych elementów widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej miasta.

Projekt CentralMeetBike będzie realizowany w ciągu 36 miesięcy. Planowana data rozpoczęcia to marzec/kwiecień 2011r. Wartość budżetu każdego z miast będzie wynosił około 250 tys. EUR, przy czym na działania związane z infrastrukturą przeznaczone będzie 50 tys. EUR. Wkład własny dla partnerów z Czech, Słowacji oraz Polski będzie wynosił 15% wartości budżetu.

2.3 Proces audytu BYPAD w Gdańsku

2.3.1 Przygotowania do przeprowadzenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku

7 kwietnia 2010r. na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Gdańsku⁵ oraz na stronie internetowej portalu trójmiasto.pl⁶ zostały zamieszczone informacje na temat rozpoczęcia procedury dotyczącej przeprowadzenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku.

W zamieszczonych informacjach znalazło się przede wszystkim zaproszenie skierowane do mieszkańców Gdańska, do udziału w procesie certyfikacji. Mieszkańcy byli proszeni o przesyłanie swych kandydatur do dnia 11 kwietnia 2010r. na adres poczty elektronicznej Oficera Rowerowego Miasta Gdańska.

Dodatkowo Oficer Rowerowy zaprosił do udziału w certyfikacji Rogera Jackowskiego jako przedstawiciela Gdańskiej Kampanii Rowerowej wywodzącej się z Obywatelskiej Ligi Ekologicznej. Do roku 2009, przedstawiciele OLE współtworzyli „podejście liniowe” w ramach realizowanych działań w Gdańsku na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Przedstawiciel OLE odmówił czynnego udziału w certyfikacji polityki rowerowej BYPAD, a następnie na stronie internetowej zieloni.pl⁷ ukazało się stanowisko teoretycznie popierające, ale w praktyce krytykujące rozpoczęcie certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku.

Oficer Rowerowy zaprosił również do udziału w certyfikacji Radnych Miasta Gdańska z Platformy Obywatelskiej oraz Prawa i Sprawiedliwości. Zaproszeni Radni reprezentowali wszystkie dzielnice miasta.

2.3.2 Przeprowadzenie spotkania wprowadzającego certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku

Spotkanie wprowadzające odbyło się 19 kwietnia 2010r. w budynku Rady Miasta w Gdańsku. Było to pierwsze spotkanie grupy ewaluacyjnej. Na spotkaniu tym, (a) grupę radnych reprezentowali Agnieszka Owczarczak oraz Tomasz Słodkowski z Platformy Obywatelskiej, (b) grupę mieszkańców reprezentowali Dorota Kryzel, Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński, Wojciech Piwakowski oraz Krzysztof Wałko, (c) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Magdalena Jasiak, Dorota Kuś, Beata Ochmańska, Karolina Wisińska, Alicja Majsak, Tomasz Drozdowski, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik, Grzegorz Krajewski oraz Marek Radzikowski, (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska, Piotr Kuropatwiński, Rafał Ejsmont oraz Andrzej B. Piotrowicz.

Po przedstawieniu się poszczególnych uczestników spotkania i przedstawieniu przez nich swoich oczekiwań, co do efektów końcowych certyfikacji polityki rowerowej BYPAD, została przedstawiona prezentacja Andrzeja B. Piotrowicza wyjaśniająca metodologię BYPAD. Następnie Rafał Ejsmont przedstawił i wyjaśnił zasadę wypełniania przez grupę ewaluacyjną kwestionariuszy określających, na którym z czterech poziomów rozwoju polityki rowerowej w odniesieniu do 9 modułów będących przedmiotem certyfikacji znajduje się miasto Gdańsk.

⁵ <http://www.gdansk.gda.pl/zamowienia,824,14870.html>

⁶ http://rowery.trojmiasto.pl/Chcesz-miec-wplyw-na-polityke-rowerowa-Gdanska-n37891.html?id_news=37891&strona=0#opinie

⁷ <http://www.zieloni.pl/index.php?id=235>



Zdjęcie 9: Wyjaśnianie zasad wypełniania kwestionariuszy podczas spotkania wprowadzającego źródło: materiały PSWE

2.3.3 Audyt procedur wewnętrznych, dokumentów oraz aktów prawa miejscowego

Od 19 kwietnia 2010r. do 10 czerwca 2010r., audytorzy krajowi przystąpili do analizy dokumentów i aktów prawa miejscowego oraz audytu procedur wewnętrznych.

2.3.4 Wypełnienie kwestionariuszy oceny przez grupę ewaluacyjną

Wypełnienie kwestionariuszy odbyło się od 19 do 21 maja 2010r.

2.3.5 Odbiór przez audytorów krajowych wypełnionych kwestionariuszy przez grupę ewaluacyjną

Wypełnione kwestionariusze audytorzy krajowi BYPAD odbierali od 30 kwietnia 2010r. do 21 maja 2010r.

2.3.6 Analiza kwestionariuszy oceny przez audytorów

Wypełnione kwestionariusze audytorzy krajowi BYPAD analizowali od 30 kwietnia 2010r. do 21 maja 2010r.

2.3.7 Audyt infrastruktury rowerowej górnego tarasu miasta

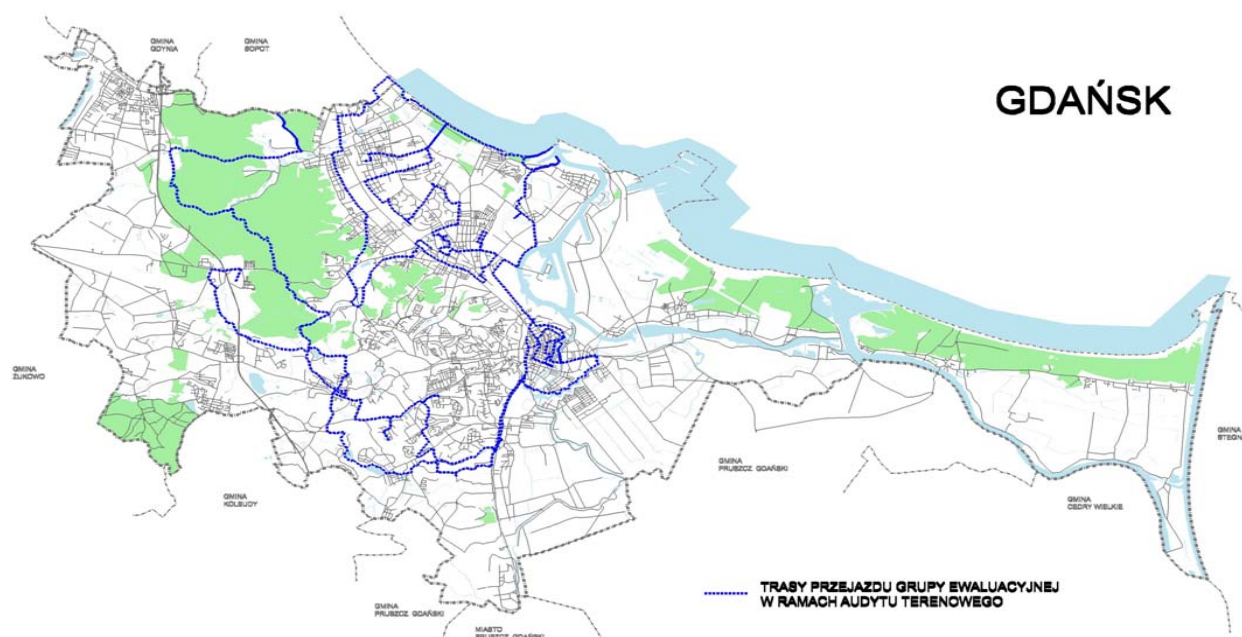
Audyty terenowe tras rowerowych górnego tarasu odbyły się 28 kwietnia 2010 r. oraz 8 maja 2010 roku.

Podczas audytu terenowego w dniu 28 kwietnia 2010r. uczestnicy mogli skorzystać z rowerów elektrycznych/hybrydowych. W audycie tras rowerowych górnego tarasu, (a) grupę mieszkańców reprezentowali Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński, Wojciech Piwakowski oraz Krzysztof Wałko, (b) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Magdalena Jasiak, Dorota Kuś, Beata Ochmańska, Karolina Wisińska, Sylwia Mrowińska, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik, Grzegorz Krajewski oraz Marek Radzikowski, (c) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska, Rafał Ejsmont oraz Andrzej B. Piotrowicz.



Zdjęcie po lewej 10: Uczestnicy audytu tras rowerowych w dniu 28 kwietnia 2010r. na „skrawku asfaltu” źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalенę Jasiak Zdjęcie po prawej 11: Uczestnicy audytu tras rowerowych w dniu 8 maja 2010r. na końcu drogi dla rowerów przy ul. Spacerowej źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalенę Jasiak

Przebieg audytów terenowych przeprowadzonych w ramach procesu certyfikacji obrazuje poniższa mapa.



Mapa7: Przebieg audytów terenowych przeprowadzonych w ramach procesu certyfikacji BYPAD w Gdańsku
źródło: mapa opracowana przez Beatę Ochmańską.

2.3.8 Drugi terenowy audyt tras rowerowych dolnego tarasu miasta

Audyty terenowe tras rowerowych dolnego tarasu odbyły się 30 kwietnia 2010r. oraz 7 maja 2010r.

W audytach tras rowerowych dolnego tarasu, (a) grupę radnych reprezentowała Agnieszka Owczarczak z Platformy Obywatelskiej, (b) grupę mieszkańców reprezentowali Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński oraz Krzysztof Wałko, (c) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Magdalena Jasiak, Dorota Kuś, Beata Ochmańska, Karolina Wisińska, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik, Grzegorz Krajewski oraz Marek Radzikowski, (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali

Piotr Kuropatwiński i Andrzej B. Piotrowicz oraz zagraniczni audytorzy BYPAD Tim Asperges i Rob Marshall.

30 kwietnia 2010r.



Zdjęcie 12 po lewej: Radna Miasta Agnieszka Owczarczak podczas przejazdu wzdłuż linii kolejowej do stacji SKM Gdańsk Przymorze– Uniwersytet źródło: zdjęcie wykonane przez Beatę Ochmańską

Zdjęcie 13 po prawej: Uczestnicy audytu tras rowerowych przy ul. Kołobrzeskiej źródło: materiały PSWE

7 maja 2010r.



Zdjęcie 14 po lewej: Karolina Wisińska podczas udzielaniu wywiadu dla Radia Gdańsk na temat przebiegu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 15 po prawej: Uczestnicy audytu tras rowerowych przy Placu Trzech Krzyży źródło: zdjęcie wykonane przez Beatę Ochmańską

2.3.8 Pierwszy warsztat roboczy prowadzony przez audytorów zagranicznych

Pierwszy warsztat roboczy odbył się 6 maja 2010r. Został on przeprowadzony przez dwóch audytorów zagranicznych Roba Marshalla z Wielkiej Brytanii oraz Tima Asperges'a z Belgii. Obaj audytorzy przedstawili członkom grupy ewaluacyjnej złe i dobre doświadczenia brytyjskie i belgijskie związane z praktycznym wdrażaniem polityki rowerowej. Audytorzy przekazali również sugestie co do błędów popełnianych w Gdańsku do roku 2009, a związanych z realizacją „podejścia liniowego”.

W warsztacie z audytorami zagranicznymi (a) grupę radnych reprezentowała Agnieszka Owczarczak i Maciej Krupa z Platformy Obywatelskiej, (b) grupę mieszkańców reprezentowali

Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński oraz Krzysztof Wałko, (c) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Magdalena Jasiak, Dorota Kuś, Beata Ochmańska, Karolina Wisińska, Alicja Majsak, Tomasz Drozdowski, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik, Grzegorz Krajewski oraz Marek Radzikowski, (d) grupę zagranicznych audytorów reprezentowali Tim Asperges i Rob Marshall (e) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska, Piotr Kuropatwiński, Rafał Ejsmont oraz Andrzej B. Piotrowicz, wraz ze wsparciem Grzegorza Późmirowskiego z PSWE.



Zdjęcie 16 po lewej: Rozpoczęcie dyskusji po prezentacji Tima Asperges'a źródło: materiały PSWE Zdjęcie 17 po prawej: Remigiusz Kitliński wraz z Markiem Szymańskim podczas audytu terenowego w Nowym Porcie źródło: materiały PSWE

2.3.9 Przekazanie proponowanego planu działań na rzecz rozwoju polityki rowerowej w Gdańsku członkom grupy ewaluacyjnej

W dniu 12 maja 2010r. została przekazana członkom grupy ewaluacyjnej propozycja dwuletniego planu działań mającego być efektem realizacji certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku.

2.3.10 Audyt terenowy w Nowym Porcie

W dniu 20 maja 2010 roku oficer rowerowy Gdańska Remigiusz Kitliński oraz audytor Andrzej B. Piotrowicz wraz z Markiem Szymańskim, radnym osiedla Nowy Port, przeprowadzili audyt terenowy w Nowym Porcie.

2.3.11 Drugi warsztat roboczy prowadzony przez audytorów krajowych

Drugi warsztat roboczy odbył się 21 maja 2010r., główną przedmiotem warsztatu było przedstawienie wyników kwestionariuszy wypełnionych przez grupę ewaluacyjną. Celem uzgodnienia pomiędzy trzema grupami, na jakim poziomie w danym module BYPAD znajduje się polityka rowerowa w Gdańsku.

W drugim warsztacie (a) grupę radnych reprezentowała Agnieszka Owczarczak z Platformy Obywatelskiej (b) grupę mieszkańców reprezentowali Dorota Kryzel, Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński, Krzysztof Wałko oraz Bogdan Gwizdek (c) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Dorota Kuś, Karolina Wisińska, Alicja Majsak, Tomasz Drozdowski, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik oraz Grzegorz Krajewski (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska, Piotr Kuropatwiński oraz Andrzej B. Piotrowicz, wraz ze wsparciem Grzegorza Późmirowskiego z PSWE.

2.3.12 Analiza proponowanego planu działań na rzecz polityki rowerowej w Gdańsku przez grupę ewaluacyjną

Spotkanie odbyło się 22 maja 2010r., głównym jego przedmiotem była analiza przez grupę ewaluacyjną zaproponowanego 24 miesięcznego planu działań w Gdańsku.

W spotkaniu tym (a) grupę mieszkańców reprezentowali Dorota Kryzel, Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński, Krzysztof Wałko, Bogdan Gwizdek oraz Tomasz Jędrzejczyk (b) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Dorota Kuś, Karolina Wisińska, Tomasz Drozdowski, Remigiusz Kitliński oraz Grzegorz Krajewski (c) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska, Piotr Kuropatwiński oraz Andrzej B. Piotrowicz

2.3.13 Spotkanie robocze Grupy Ewaluacyjnej w sprawie zaakceptowania ostatecznych ustaleń audytu polityki rowerowej Gdańska

Spotkanie odbyło się 24 maja 2010r., głównym jego przedmiotem było ostateczne zatwierdzenie przez grupę ewaluacyjną zaproponowanego 24 miesięcznego planu działań w Gdańsku.

W spotkaniu tym (a) grupę radnych reprezentowała Agnieszka Owczarczak z Platformy Obywatelskiej (b) grupę mieszkańców reprezentowali Michał Kosior, Marek Kwiatkowski, Jakub Opoczyński, Krzysztof Wałko, Bogdan Gwizdek oraz Tomasz Jędrzejczyk (c) grupę pracowników Urzędu Miasta i jego jednostek reprezentowali Anna Grzonkowska, Magdalena Jasiak, Dorota Kuś, Beata Ochmańska, Karolina Wisińska, Alicja Majsak, Tomasz Drozdowski, Remigiusz Kitliński, Andrzej Szkutnik oraz Grzegorz Krajewski (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentował Andrzej B. Piotrowicz



Zdjęcie 18 po lewej: Anna Grzonkowska omawia z członkami grupy ewaluacyjnej plany zmian organizacji ruchu w Śródmieściu Gdańska źródło: materiały PSWE Zdjęcie 19 po prawej: Remigiusz Kitliński prezentuje podczas sesji Rady Miasta Gdańska certyfikację polityki rowerowej BYPAD źródło: materiały PSWE

2.3.14 Prezentacja ostatecznych ustaleń audytu polityki rowerowej Gdańska podczas konferencji w budynku Rady Miasta Gdańska

Podczas sesji Rady Miasta Gdańska w dniu 27 maja 2010 r., Remigiusz Kitliński – Oficer Rowerowy Miasta Gdańska przedstawił prezentację na temat aktywnej mobilności jako czynnika rozwoju miasta. 24 miesięczny plan działań zostanie przedstawiony Radnym Miasta podczas spotkań poszczególnych Komisji Rady Miasta w sierpniu 2010r.

2.3.15 Opracowanie Raportu Końcowego wraz z dwuletnim planem działań

Audytorzy krajowi przedstawili Raport Końcowy wraz z 24 miesięcznym planem działań

2.3.16 Uroczystość wręczenia certyfikatu BYPAD Prezydentowi Miasta Gdańska podczas Światowego Kongresu Rowerowego Velo-city Global w Kopenhadze

Paweł Adamowicz Prezydent Miasta Gdańska odebrał w dniu 24 czerwca 2010r. certyfikat BYPAD.

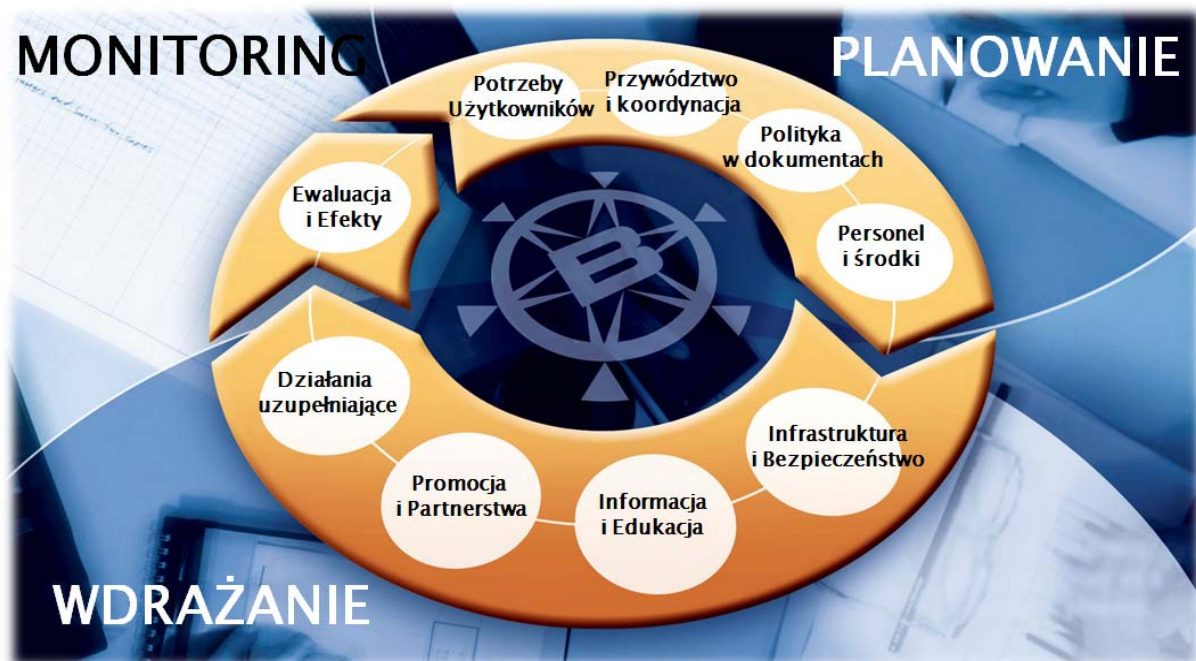


Zdjęcie 20: Manfred Neun, Prezydent Europejskiej Federacji Cyklistów oraz Tim Asperges audytor BYPAD wręczają Pawłowi Adamowiczowi certyfikat polityki rowerowej BYPAD źródło: materiały PSWE

3. Rezultaty audytu polityki rowerowej w Gdańsku wg metodologii BYPAD

3.1 Metodologia obliczania wyniku audytu polityki rowerowej BYPAD

Podczas spotkania wprowadzającego członkowie grupy ewaluacyjnej (składającej się z przedstawicieli mieszkańców, radnych i pracowników Urzędu Miasta) otrzymują kwestionariusze oceny polityki rowerowej zawierające 30 pytań dotyczących różnych jej aspektów. Pytania są pogrupowane w 9 modułach, które dotyczą 3 części polityki rowerowej w danym mieście, gminie, powiecie czy też regionie.



Rysunek 4 Zakres certyfikacji polityki rowerowej źródło: materiały BYPAD

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza jest przyporządkowanych kilka odpowiedzi/stwierdzeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD odpowiadają one 5 poziomom rozwoju polityki rowerowej:

- Poziom 0: brak polityki rowerowej
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne
- Poziom 2: podejście izolowane
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe
- Poziom 4: podejście zintegrowane

Obliczanie wyników dla pytań kwestionariusza BYPAD

Podczas indywidualnej pracy z kwestionariuszem członkowie grupy ewaluacyjnej wybierają jedną odpowiedź, która ich zdaniem najlepiej opisuje sytuację jednostki samorządu będącej przedmiotem procesu certyfikacji i tym samym wskazują na jeden z poziomów rozwoju polityki rowerowej.



Rysunek 5: Poziomy polityki rowerowej źródło: materiały BYPAD

W czasie drugiego spotkania roboczego następuję omówienie odpowiedzi zaznaczonych w kwestionariuszach oceny i uzgodnienie przez wszystkich członków grupy ewaluacyjnej poziomu rozwoju polityki rowerowej dla każdego z 30 pytań. Następnie w zależności od uzgodnionego przez grupę poziomu audytor przyznaje punkty każdemu z pytań. Zakres możliwej punktacji wynosi od 0 do 4 co 0,5 pkt. Oznacza to, na przykład, że jeśli kwestie rozwoju polityki rowerowej poruszone w pytaniu nr 3 znajdują się na uzgodnionym przez grupę poziomie 1, pytanie to otrzymuje 1 punkt. W przypadku gdy grupa ewaluacyjna uzna, że w danej kwestii prowadzona polityka znajduje pomiędzy poziomami, np. 2 i 3, pytanie otrzymuje 2,5 pkt.

Poziom 0: Brak polityki rowerowej	0
	0,5
Poziom 1: Orientacja na działania doraźne	1
	1,5
Poziom 2: Podejście izolowane	2
	2,5
Poziom 3: Orientacja na działania systemowe	3
	3,5
Poziom 4: Podejście zintegrowane	4

Obliczanie wyniku dla modułu BYPAD

Wyniki dla każdego z 9 modułów obliczane są jako średnia arytmetyczna z wyników otrzymanych przez pytania wchodzące w skład każdego z modułów.

Obliczanie ogólnego wyniku BYPAD

Ogólny wynik BYPAD wskazuje na poziom jakości aktualnie prowadzonej przez samorząd polityki rowerowej. Zgodnie z metodologią w celu obliczania ogólnego wyniku BYPAD, wynik każdego z 9 modułów należy przemnożyć przez odpowiedni wskaźnik (wagę). Ogólny wynik BYPAD stanowi sumę wyników ważonych wszystkich 9 modułów. Wynik wyrażony w % obliczamy mnożąc otrzymaną wartość bezwzględną wyniku ogólnego przez 25.

$$Wynik_BYPAD = \sum_i^9 Wynik_Modu\ell_i \times Waga_i$$

Moduł	Waga	Przykład (wynik modułu x waga)
Planowanie (35%)		
Moduł 1	0.05	2,1 x 0.05
Moduł 2	0.10	3.5 x 0.10
Moduł 3	0.10	1.8 x 0.10
Moduł 4	0.10	2.6 x 0.10
Wdrażanie (60%)		
Moduł 5	0.20	3.6 x 0.20
Moduł 6	0.10	2.5 x 0.10
Moduł 7	0.10	2.8 x 0.10
Moduł 8	0.20	3.0 x 0.20
Monitoring (5%)		
Moduł 9	0.05	2.1 x 0.05
		Wynik ogólny 2,9 (72,5%)

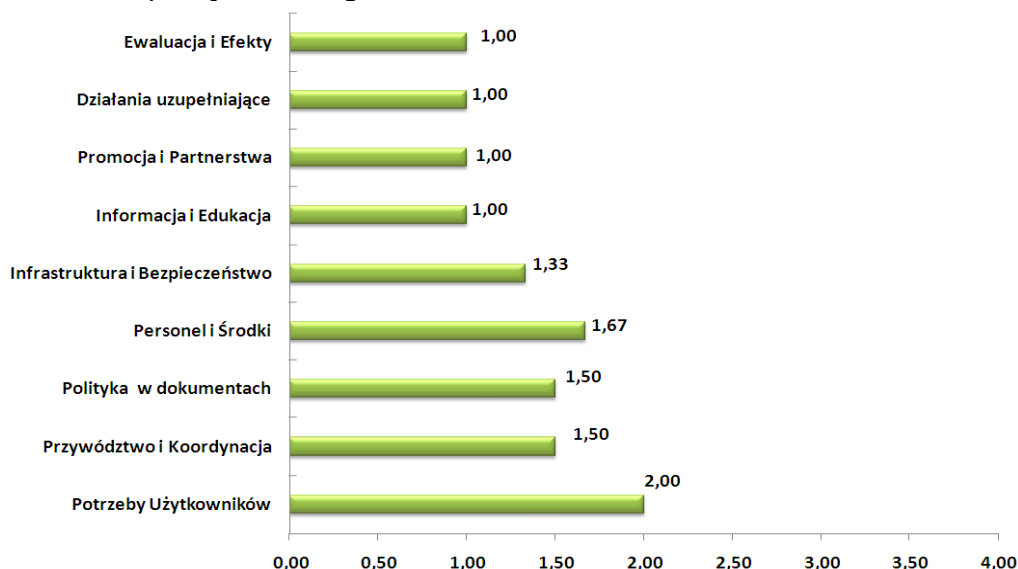
3.2 Wyniki certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku

Moduł		Pytanie		Wynik	
				Poziom	Moduł (w pkt.)
1	Potrzeby Użytkowników	1	W jaki sposób miasto ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców) ?	2	2
		2	W jaki sposób użytkownicy /grupy użytkowników są angażowani do przygotowania i realizacji polityki rowerowej?	2	
2	Przywództwo i Koordynacja	3	Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy miasta i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2	1,5
		4	Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście?	2	
		5	W jaki sposób polityka rowerowa jest komunikowana decydentom?	1	
		6	Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic a władzami miasta?	1	
3	Polityka w dokumentach	7	Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2	1,50
		8	W jaki sposób władze miasta praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta ?	1	
4	Personel i Środki	9	W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2	1,67
		10	Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1	
		11	Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2	
5	Infrastruktura i Bezpieczeństwo	12	Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych	2	1,33
		13	W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego. W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery ruchu rowerowego?	1	
		14	Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2	
		15	Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1	
		16	Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1	
		17	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1	
6	Informacja i Edukacja	18	W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1	1
		19	Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1	

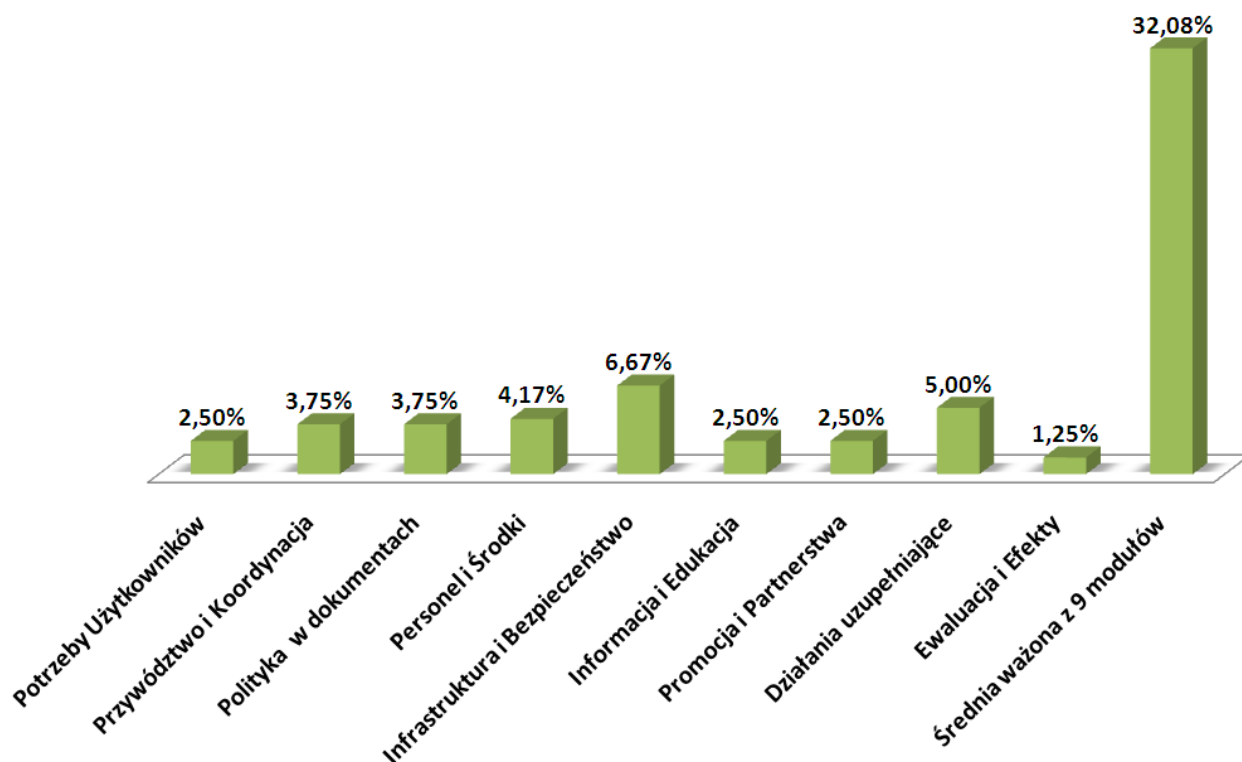
		20	Jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście?	1	
7	Promocja i Partnerstwa	21	Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1	1
		22	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1	
		23	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1	
		24	Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1	
		25	Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1	
		26	W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1	
8	Działania uzupełniające	27	Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1	1
		28	W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową ?	1	
9	Ewaluacja i Efekty	29	W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	1	1
		30	W jaki sposób miasto zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1	

Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD wynik liczbowy procesu certyfikacji stanowi średnia ważona obliczona na podstawie punktów uzyskanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w ramach 9 modułów BYPAD. Średnia ta wskazuje na którym z 4 poziomów znajduje się prowadzona aktualnie polityka rowerowa.

- Poziom 0: brak polityki rowerowej (do 25%)
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne (powyżej 25% do 50%)
- Poziom 2: podejście izolowane (powyżej 50% do 75%)
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe (powyżej 75% do 100%)
- Poziom 4: podejście zintegrowane (100%)



Wykres2: Wyniki polityki rowerowej w Gdańsku dla poszczególnych modułów BYPAD źródło: opracowanie własne



Wykres3: Wyniki uzyskane przez miasto Gdańsk w 9 modułach BYPAD źródło: opracowanie własne

Średnia ważona z punktów uzyskanych przez Gdańsk w 9 modułach BYPAD wynosi **1,28 pkt. (32,08%) na 4 (100%)**, co oznacza iż ogólny wynik oceny polityki rowerowej miasta znajduje się na **POZIOMIE 1** (który charakteryzuje : orientację na działania doraźne).

Najwyższą oceną punktową osiągniętą została w module Infrastruktura i Bezpieczeństwo, co odzwierciedla specyfikę podejmowanych dotychczas w mieście działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Stosunkowo dobre wyniki osiągnięto również w takich modułach jak Działania uzupełniające oraz Personel i Środki.

Względnie najniższą ocenę uzyskały działania stanowiące przedmiot analizy w zakresie modułu Ewaluacji i Efektów, Potrzeb Użytkowników, Informacji i Edukacji oraz Promocji i Partnerstw. Jakościowe elementy diagnozy poziomu rozwoju polityki rowerowej miasta w poszczególnych modułach przedstawione są w kolejnej części Raportu.

4. Analiza modułów audytu

4.1 Potrzeby Użytkowników

W opinii członków grupy ewaluacyjnej złożonej z pracowników Urzędu Miasta, mieszkańców miasta i przedstawicieli Rady Miasta, władze miasta podczas prac nad rozwojem polityki rowerowej uwzględniają potrzeby i opinie rowerzystów w sposób przypadkowy i wybiórczy.

Według użytkowników (mieszkańców) w mieście istnieją grupy działaczy społecznych, które utrzymując kontakt z władzami miasta, wypracowują bliżej nieokreślone plany działania, nie są one jednak następnie podawane do wiadomości publicznej. Podobnie przypadkowo są zbierane informacje o potrzebach użytkowników. Skargi i wnioski użytkowników są brane pod uwagę także w sposób niesystematyczny. Mieszkańcy/użytkownicy sygnalizują brak systemu szeroko zakrojonych, regularnych konsultacji społecznych dotyczących polityki rowerowej miasta.

Procedura sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przewiduje etap składania wniosków i uwag oraz publiczną dyskusję nad proponowanymi rozwiązaniami. W planach często ustala się przebiegi ciągów rowerowych, ale nie były one kiedykolwiek przedmiotem publicznej dyskusji. Pojawiały się one jedynie w prowadzonych przez internet badaniach jakości życia w osiedlach dzielnicy Południe. Badania, które umożliwiłyby obiektywną ocenę stanu infrastruktury rowerowej, lub – ogólniej – warunków korzystania z rowerów w mieście, nie są prowadzone systematycznie.

Wynika to w dużej mierze z braku uznania ruchu rowerowego za istotny element życia miasta. Proces komunikacji pomiędzy użytkownikami infrastruktury rowerowej a władzami miasta ma nadal charakter niesystematyczny i wybiórczy. Jazda rowerem jest postrzegana przez wielu mieszkańców raczej jako sposób zaspokajania potrzeb rekreacyjnych lub formę treningu sportowego a nie sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych.

W ocenie audytorów, opinie członków grupy ewaluacyjnej przedstawione powyżej nie w pełni oddają zjawiska, które miały w miejsce w Gdańsku w ostatnich latach.

4.2 Przywództwo i Koordynacja

W Gdańsku występują obecnie trzy podstawowe poziomy podejmowania decyzji mogących mieć wpływ na warunki funkcjonowania systemu rowerowego w mieście: Urząd Miasta, Rada Miasta i Rady Osiedli. Aby proces poprawy systemu rowerowego miasta następował w odpowiednim tempie i z odpowiednią dynamiką, na wszystkich poziomach potrzebni są liderzy wspierający ten proces, dobrze rozumiejący jego specyfikę i znaczenie dla życia miasta.

Problematyka rozwoju systemu rowerowego jako procesu mającego sprzyjać rozwiązywaniu wielu problemów miasta, w ostatnich latach pojawiała się najczęściej podczas spotkań Komisji Turystyki i Promocji Miasta.

Obecnie niektórzy decydenci Urzędu Miasta, a także niektórzy członkowie Rady Miasta i Rad Osiedli zaczynają dostrzegać potrzeby systemowego działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego i zwiększenia jego skali. Jednakże, ze względu na ponad 10 letnie działania nastawione wyłącznie na tworzenie wydzielonych dróg rowerowych wielu z nich nadal sprowadza kwestie ruchu rowerowego wyłącznie do budowy wydzielonej infrastruktury („ścieżek rowerowych”).

Jakość komunikacji między poszczególnymi wydziałami Urzędu Miasta, jego jednostkami organizacyjnymi, organami administracji różnych szczebli czy też operatorami transportu publicznego wymaga zdecydowanej poprawy. Dotyczy to również procesu komunikowania się z sąsiednimi samorządami przy realizacji przedsięwzięć prowadzących do rozwoju systemu rowerowego. Nie są one odpowiednio koordynowane i prowadzone są prawie wyłącznie w związku z zamiarem realizacji projektów wydzielonych dróg rowerowych.

W większości dzielnic nie funkcjonują Rady Osiedli. Tam, gdzie one działają, ważność ruchu rowerowego dla życia miasta rzadko kiedy jest przedmiotem rozważań, praktycznie nigdy nie jest postrzegana jako potencjalna dźwignia rozwoju lokalnego. Polityka rowerowa miasta nie jest dla mieszkańców zauważalna, skupia się na budowie infrastruktury, bez uwzględniania potrzeby wiązania jej z promowaniem ruchu pieszego i korzystania z transportu publicznego.

Kandydaci na radnych nie dostrzegają praktycznie możliwości wykorzystania wizerunku promotora systemu rowerowego jako narzędzia pozyskiwania zaufania i wsparcia wyborców.

4.3 Polityka w dokumentach

W ciągu ostatnich dwudziestu lat w Gdańsku powstały następujące opracowania mające służyć jako ważne dokumenty programujące poprawę warunków korzystania z rowerów w mieście:

- Opracowanie BPBK z 1992 roku
- „Koncepcja sieci tras rowerowych miasta Gdańska” Transprojekt Gdańsk, 2000 r.
- Studium Wykonalności Projektu pn. „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej latach 2007–2013”⁸

Ponadto duże znaczenie dla jakości realizowanych w Gdańsku dróg rowerowych miały przyjęte w roku 2000 „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych dla miasta Gdańska”⁹ opracowane przez zespół pracowników Politechniki Gdańskiej oraz ich aktualizacja przeprowadzona w roku 2008¹⁰.

Dokumenty te koncentrowały się wyłącznie na kwestiach programowania rozwoju wydzielonej infrastruktury rowerowej, bez powiązania z innymi rodzajami transportu lub innymi obszarami polityki miasta.

Polityka rowerowa w świetle tych dokumentów – praktycznie izolowane działania miasta na rzecz rozbudowy infrastruktury rowerowej – miała na celu podnoszenie specyficznego rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy priorytecie przyznawanym zapewnieniu płynności ruchu samochodowego. Ruch rowerowy w wielu innych dokumentach strategicznych miasta (np. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska z 2007 r.”¹¹) był traktowany jako element o drugorzędnym znaczeniu. Miało to między innymi związek z faktem, że Polska, jako kraj, pozostawała i pozostaje nadal jednym z niewielu państw europejskich nie dysponujących dokumentem programującym rozwój ruchu rowerowego na szczeblu ogólnokrajowym.

Częścią opracowania Transprojektu z 2000 roku był usystematyzowany plan priorytetowych działań mających prowadzić do budowy wydzielonych dróg rowerowych przewidzianych do realizacji w ramach Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno – Promocyjnego”.

Projekt pn. „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej latach 2007–2013” miał stanowić opracowanie umożliwiające tworzenie sieci wydzielonych dróg rowerowych w skali całej aglomeracji. Jego skala była w miarę upływu lat sukcesywnie ograniczana, a jego obecny status nie jest wyraźnie określony. Dlatego też można stwierdzić, że działania, które wymagają przekraczania granic administracyjnych są brane pod uwagę okazjonalnie.

⁸ Niziński & Borys Consulting Sp. z o.o. „Studium Wykonalności Projektu pn. „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej latach 2007–2013”, Katowice, październik 2009 r.

⁹ Krystek R., Michalski L., Jamroz K., Budzyński M., Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych dla miasta Gdańska. Praca na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1999/2000

¹⁰ Niziński & Borys Consulting Sp. z o.o. „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” przygotowane dla Projektu PN.: „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej latach 2007–2013”. Katowice, kwiecień 2008

¹¹ Uchwała nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 r.

W maju 2009 roku, w siedzibie Parlamentu Europejskiego, w dniu zakończenia międzynarodowego kongresu rowerowego Velo–City 2009 oficer rowerowy miasta podpisał w imieniu władz miasta „Kartę Brukselską”, zgodnie z zapisami której udział ruchu rowerowego w strukturze przejazdów w mieście ma osiągnąć do roku 2020 poziom 15%. Do chwili obecnej nie został opracowany dokument określający działania mające doprowadzić do osiągnięcia tego wskaźnika.

Można więc stwierdzić, że w mieście nadal nie istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące dla decydentów miasta ustalenia. W strategicznych dokumentach rozwoju przestrzennego miasta oraz w planie rozwoju infrastruktury drogowej ani poprawa warunków korzystania z roweru ani promocja korzystania z niego nie były jak dotąd traktowane priorytetowo.

Miasto Gdańsk nie dysponuje też wydzielonym budżetem na działania prowadzące do rozwoju ruchu rowerowego oprócz wydatków planowanych w ramach konkretnych projektów infrastrukturalnych oraz, od roku 2010, kwot zapisanych w budżecie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku).

4.4 Personel i Środki

Od wielu lat miasto Gdańsk przeznacza co roku znaczne środki na rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej i utrzymanie systemu komunikacji publicznej. W roku 2009 wydatki bieżące i inwestycyjne na drogownictwo i transport publiczny wyniosły 379 mln zł, w tym wydatki inwestycyjne: 120,8 mln zł.

W roku 2009 na rozbudowę infrastruktury rowerowej miasta wydano 6,3 mln złotych. Zestawienie obu tych kwot może służyć za podstawę tezy, że działania na rzecz rozbudowy infrastruktury rowerowej były uwzględniane w corocznym budżetach, ale przyznane na ten cel środki były niewielkie w stosunku do innych dużych projektów rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej miasta, mimo faktu, że te pierwsze cechują się bardzo wysokimi wskaźnikami korzyści do kosztów.

Podstawowa część obecnej sieci rowerowej miasta powstała w wyniku pozyskania przez miasto funduszy zewnętrznych: głównie w ramach Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno– Promocyjnego finansowanego z funduszu ONZ pn. Global Environmental Facility, z 50% wkładem miasta¹². Środki na realizację tego projektu zostały pozyskane dzięki zaangażowaniu aktywistów organizacji pozarządowych, zwłaszcza Obywatelskiej Ligi Ekologicznej oraz Polskiego Klubu Ekologicznego.

Środki na promocję projektu zostały w znacznym stopniu wydatkowane na promocję zewnętrzną – informowanie mieszkańców innych aglomeracji kraju o sukcesach Gdańska w zakresie budowy wysokiej jakości wydzielonej infrastruktury rowerowej. W wyniku tych działań opinia na temat jakości infrastruktury rowerowej, a także, ogólnie: polityki rowerowej Gdańska jest w innych miastach Polski często lepsza niż opinia na ich temat funkcjonująca wśród rowerzystów korzystających z niej na co dzień.

W aktualnie obowiązującym Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2010–2014 jest przewidziane wydatkowanie znacznych środków (40 122 984 PLN) na tworzenie infrastruktury rowerowej w ramach projektu pn. „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007–2013”. Inne niż inwestycyjne wydatki na rozwój ruchu rowerowego nie zostały przewidziane.

Od 2006 roku w strukturze Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Gdańska istniało stanowisko Koordynatora ds. rozwoju komunikacji rowerowej, w randze Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska. Zajmował je pracownik o randze zastępcy dyrektora wydziału. Osoba ta zajmowała się równolegle innymi sprawami wiążącymi się z funkcjonowaniem i rozbudową infrastruktury komunikacyjnej miasta.

Od połowy 2009 roku w strukturach Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta funkcjonuje stanowisko oficera rowerowego, który zajmuje się wyłącznie problematyką ruchu rowerowego. Jest to jednak zwykłe stanowisko urzędnicze w jednym z referatów Wydziału Gospodarki Komunalnej. W opinii członków grupy ewaluacyjnej pracownicy Urzędu Miasta często nie wiedzą, że w strukturze urzędu istnieje takie stanowisko.

¹² <http://www.gdansk.pl/ue,735,8942.html>

Zgodnie z opinią członków grupy ewaluacyjnej – pracowników Urzędu Miejskiego, działania przygotowawcze i wdrożeniowe polityki rowerowej nie są odpowiednio koordynowane. Współpraca pomiędzy poszczególnymi Wydziałami Urzędu Miasta, takimi jak: Biuro Prezydenta ds. Promocji Miasta, Biuro Prezydenta ds. Sportu i Euro 2012, Wydział Edukacji, Wydział Gospodarki Komunalnej, Wydział Polityki Gospodarczej, Wydział Programów Rozwojowych, Wydział Spraw Społecznych, Wydział Środowiska czy Wydział Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków w sprawach wiążących się z polityką rowerową nie jest odpowiednio koordynowana i opiera się głównie na relacjach interpersonalnych. Przedstawiciele ww jednostek organizacyjnych miasta nie biorą czynnego udziału w spotkaniach poświęconych problematyce rowerowej.

Zgodnie z opinią członków grupy ewaluacyjnej system podnoszenia kwalifikacji (szkoleń) pracowników Urzędu Miasta nie uwzględnia problematyki ruchu rowerowego w mieście. Tematyka ta przewija się sporadycznie na szkoleniach poświęconych innym kwestiom, na przykład z zakresu planowania przestrzennego. W lutym 2010 roku 2 pracowników Urzędu Miasta oraz Zarządu Dróg i Zieleni uczestniczyło w warsztatach szkoleniowych prowadzonych w ramach międzynarodowego projektu PRESTO promującego korzystanie z roweru jako codziennego środka komunikacji.

W mieście funkcjonują od kilkunastu lat organizacje działające na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Są one przekonane, że pomysły na poprawę warunków codziennego korzystania z roweru będą realizowane jedynie w warunkach zorganizowania odpowiedniego nacisku na władze.

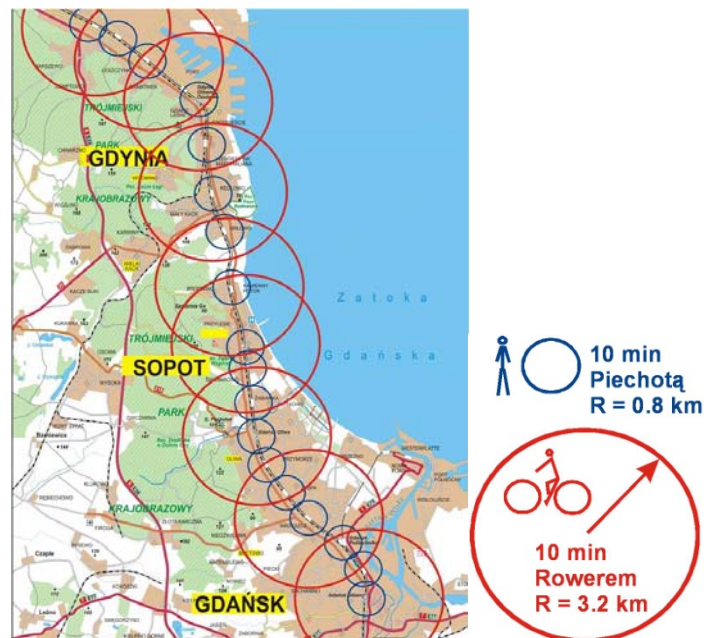
Przedstawiciele innych organizacji, m.in. dzięki doświadczeniu pozyskanemu na międzynarodowych kongresach VeloCity i merytorycznemu wsparciu europejskich organizacji rowerowych współpracują z organami władz różnych szczebli na zasadach partnerskiej współpracy na tyle na ile okazuje się to możliwe.

4.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo

W ciągu ostatnich 20 lat w Gdańsku proces wdrażania elementów polityki rowerowej nie uwzględniał „podejścia obszarowego”, które polega na kształtowaniu przestrzeni publicznych z myślą o kompleksowej poprawie warunków życia mieszkańców poszczególnych dzielnic i osiedli dzięki poprawie warunków ruchu pieszego i rowerowego. Skutkowało to między innymi również lekceważeniem znaczenia rozwoju niewidzialnej infrastruktury rowerowej¹³, najbardziej potrzebnej w najgęściej zabudowanych i zaludnionych obszarach miasta.

Jedynym elementem rozwoju infrastruktury rowerowej była realizacja projektów widzialnej infrastruktury rowerowej w postaci wydzielonych dróg rowerowych łączących poszczególne dzielnice miasta z główną osią komunikacyjną („podejście liniowe”). Wynikiem dominacji tego podejścia było niewykorzystanie szans poprawy warunków ruchu rowerowego w skali lokalnego sąsiedztwa. Główny nacisk położony był na tworzenie powiązań w skali dzielnic i całego miasta.

Nieobecność podejścia obszarowego stanowiło przejaw niewykorzystywania specyfiki układu urbanistycznego miasta i całej aglomeracji składającej się z wielu obszarów zwartej zabudowy (w Gdańsku: m.in.: Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwa) połączonych dobrze funkcjonującą linią lokalnej szybkiej kolei miejskiej (SKM). Poniższy schemat obrazuje potencjał reprezentowany przez ten układ urbanistyczny dla rozwoju systemu wiążącego system rowerowy z systemem SKM.



Mapa 8: Zasięg 10-minutowego przejazdu rowerowego i dojścia piechotą na mapie Trójmiasta. źródło: Tymon Galewski: Program aktywizacji rowerowej Trójmiasta. Rysunek: 5 Porównanie wielkości obszaru napływu klientów docierających na stacje piechotą lub rowerem w ciągu 10 minut. źródło: ibid.

¹³ Niewidzialna infrastruktura rowerowa to wszystkie elementy geometrii dróg, oznakowania pionowego i poziomego które przyczyniają się do uspokojenia ruchu kołowego i tym samym poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w mieście.

Obecnie ponad 60% zameldowanych na stałe w poszczególnych dzielnicach miasta mieszka zasięgu 10 minutowego dojazdu rowerem do przystanku lub stacji SKM. Uruchomienie linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), ponowne uruchomienie linii SKM do Nowego Portu oraz wybudowanie kładki pieszo – rowerowej na Ołowiankę zwiększyłoby tę liczbę do ponad 80%.

4.5.1 Strefy piesze i pieszo-rowerowe

„Liniowe podejście” charakteryzujące dotychczasową politykę rowerową miasta oparte było na założeniu, że ruch rowerowy będzie miał najlepsze warunki rozwoju gdy w mieście zostanie stworzona maksymalnie rozległa sieć wydzielonych dróg dla rowerów. Takie podejście było stosowane w wielu miastach „rowerowych” krajów Europy przed i w początkowym okresie masowej motoryzacji lat 60-tych. Badania francuskie – kraju, w którym ruch rowerowy odgrywa podobną rolę jak w Polsce, stwierdzają jednakże, że ma on najlepsze warunki rozwoju w miastach, które mają nie najdłuższą sieć wydzielonych dróg rowerowych, lecz w miastach, w których zasięg stref pieszych i pieszo-rowerowych jest największy.



Zdjęcia 21–26: Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008

źródło: <http://www.cooltownstudios.com/2008/09/26/nycs-streets-to-plazas-before-and-after>

Tezy te potwierdzają sformułowania najbardziej znanych obecnie w świecie strategów rozwoju miast: byłego burmistrza Bogoty Enrique Peñalosa, który wskazuje, że: „Dla ubogich, jedyną alternatywą telewizji w czasie wolnym jest przestrzeń publiczna. Dlatego wysokiej jakości przestrzeń dla pieszych, szczególnie parki, są dowodem prawdziwej demokracji w działaniu” oraz Jana Gehla, z kopenhaskiej pracowni urbanistycznej. Opracował on ze swoimi współpracownikami strategię dla władz Kopenhagi, dzięki której w 2015 roku ma się ona stać najbardziej przyjaznym ludziom miastem na świecie. Ma to zostać osiągnięte dzięki tworzeniu kolejnych publicznych placów, parków, deptaków, tras rowerowych i pieszych oraz sadzenie drzew. Jak sam twierdzi, „chcemy, by ludzie byli jeszcze bardziej zadowoleni z życia w mieście i spędzali tam jeszcze więcej czasu”.



Zdjęcie 27 po lewej: Droga w parku Ronalda Reagana wykorzystywana przez pieszych i rowerzystów. Źródło: materiały PSWE
Zdjęcie 28 po prawej: Podobne drogi spacerowe w rejonie parku Ronalda Reagana. Źródło: materiały PSWE

Od roku 1990 w Gdańsku powstało wiele dobrej jakości przestrzeni publicznych tworzących dobre warunki ruchu pieszego i rowerowego niezależnie od działań programu rowerowego. Warto wśród nich wymienić takie realizacje jak park nadmorski im. Ronalda Reagana, rejon opływu Motławy i Park Brzeźnieński a także niewielkie przestrzenie publiczne realizowane w ramach rewitalizacji wybranych obszarów dolnego Wrzeszcza (np. Park nad Strzyżą przy ulicy Wyspiańskiego).



Zdjęcie 29 po lewej: Park nad Strzyżą w okolicach ul. Wyspiańskiego we Wrzeszczu źródło: materiały PSWE
Zdjęcie 30 po prawej: Miejsce rekreacji w parku brzeźnieńskim. źródło: materiały PSWE

W okresie ostatnich dwóch lat podobne działania na rzecz rewitalizacji ulic zaczęto podejmować w historycznej części miasta: na ulicy Piwnej i Grobli I, gdzie ruch i parkowanie samochodów zostały wyeliminowane albo na okres letni albo na stałe.



Zdjęcie 31 po lewej: ul. Grobli I z widokiem na Kaplicę Królewską w Gdańsku źródło: zdjęcie wykonane przez Beatę Ochmańską
Zdjęcie 32 po prawej: ul. Grobli I z widokiem na fontannę Czterech Kwartałów. źródło: materiały PSWE

Niestety działania te nie uwzględniały potrzeby pogodzenia oczekiwań konserwatora zabytków dbającego o wprowadzenie nawierzchni brukowej, z oczekiwaniami rowerzystów. Gładkość kostki granitowej kładzonej na całej szerokości jezdni obniża komfort jazdy.

W pobliżu stacji SKM Gdańsk Żabianka funkcjonuje szeroki deptak dla pieszych, na którym ruch rowerów jest tolerowany. Analogiczna strefa wyłączona z ruchu samochodowego ma zostać wprowadzona na ulicy Wajdeloty we Wrzeszczu. Obecne procedury ustalania statusu ruchu rowerowego w takich obszarach stwarzają ryzyko, że interesy rowerzystów nie będą odpowiednio uwzględniane.



Zdjęcie 33 po lewej: Deptak w okolicach stacji Gdańsk Żabianka źródło: materiały PSWE
Zdjęcie 34 po prawej: Ulica Wajdeloty we Wrzeszczu źródło: materiały PSWE

Ta kwestia ma jeszcze większe znaczenie przy opracowywaniu projektów innych inwestycji mogących prowadzić do realizacji skrótowych połączeń, takich jak kładka nad Motławą na Ołowiankę i droga eksploatacyjna Kanału Raduni w stronę Pruszcza Gdańskiego.

Tworzenie nawierzchni nieodpowiedniej jakości będzie rodziło frustrację również środowiska rolkarzy i innych osób zainteresowanych rozwijaniem form aktywnej mobilności.



Zdjęcie 35 po lewej: Nauka jazdy dla początkujących cyklistek źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 36 po prawej: Nauka początkującej amatorki jeżdżenia na rolkach źródło: materiały PSWE

W związku z występowaniem w wielu dzielnicach Gdańska stosunkowo szerokich chodników, ruch rowerowy miał w pewnym okresie możliwość rozwijania się mimo dynamicznie rosnącej motoryzacji indywidualnej. Obecnie, w warunkach powszechnej praktyki parkowania samochodów na chodnikach, ruch rowerów w coraz większej mierze koliduje z ruchem pieszych.



Zdjęcie 37 i 38: Kolejne stadia konfliktu rowerzyści – piesi – zmotoryzowani przy City Forum w Gdańsku źródło: materiały PSWE

W wielu miejscach potencjalnych konfliktów preferowane są rozwiązania przyjazne samochodom, kosztem bezpieczeństwa ruchu rowerzystów i pieszych.

Uzasadniane one były często „troską o bezpieczeństwo niezmotoryzowanych”. W razie konfliktów wynikających z niedostatku miejsca w ruchliwych rejonach miasta stosowane są rozwiązania preferujące użytkowników samochodów.

Na przykład kilkanaście miejsc parkingowych przy ulicy Wały Jagiellońskie stanowiącej główny ciąg komunikacyjny miasta przebudowano kosztem zwężenia chodnika, co niezwykle utrudniło poruszanie się pieszych i uniemożliwiło budowę drogi rowerowej.

Kolejnym przykładem bardzo prawdopodobnych konfliktów jest planowane wydzielenie prawo skrętu z ul. Nowe Ogrody w ul. Strzelecką. Po wybudowaniu prawoskrętu i wydzielonej drogi rowerowej przestrzeń dla pieszych zostanie zawężona do 2 metrów.



Zdjęcie 39 po lewej: Chodnik zwężony w celu zapewnienia miejsc do parkowania samochodów przy ul. Wały Jagiellońskie
źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalенę Jasiak

Zdjęcie 40 po prawej: Efekty przyjętego rozwiązania dla pieszych i rowerzystów. źródło: materiały PSWE

Na drogach rowerowych wydzielonych z przestrzeni chodnika biegnących wzdłuż głównych ciągów ruchu samochodów przed skrzyżowaniami z drogą podporządkowaną instalowane były znaki końca drogi rowerowej, nawet, gdy został na nich przewidziany wydzielony przejazd dla rowerów (dotyczyło to skrzyżowania ulicy Chłopskiej z ulicami dojazdowymi czy skrzyżowania ulicy Matejki z ulicą Jaśkowa Dolina). Po otrzymaniu informacji od mieszkańców, błędy te były stopniowo korygowane).

W ruchliwych rejonach miasta – np. na ul. Wały Jagiellońskie w rejonie dworca PKP problemem są kolizje ruchu rowerowego z ruchem pieszych, niekiedy wyolbrzymiane w środkach masowego przekazu. Stąd w miejscach mieszania się ruchu pieszego i rowerowego oraz konfliktu między ruchem niezmotoryzowanych, a ruchem pojazdów budowane były bariery, które często utrudniają zarówno ruch pieszych jak i rowerzystów.

W wielu miastach Europy Zachodniej, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii i Holandii, coraz popularniejsza staje się koncepcja „dzielenia się przestrzenią” (shared space). Zamiast tworzenia barier i skomplikowanych układów sygnalizacji świetlnej, tworzy się odpowiednio zróżnicowane nawierzchnie i dopuszcza się, przy założeniu spowolnienia ruchu, obszary spontanicznej interakcji między pieszymi, rowerzystami a użytkownikami samochodów w rejonie nawet najbardziej ruchliwych centralnych obszarów miasta. Taką koncepcję zastosowano również z powodzeniem w Krakowie.

4.5.2 Parkowanie rowerów

„Liniowe podejście” do rozwoju infrastruktury rowerowej skutkowało również lekceważeniem potrzeby tworzenia bezpiecznych i wygodnych miejsc do parkowania rowerów blisko popularnych celów podróży w mieście. W miastach rowerowych takie udogodnienia tworzone są praktycznie przy wszystkich placówkach edukacyjnych i miejscach pracy, ośrodkach zdrowia, ulicach i centrach handlu detalicznego, na przystankach i przy węzłach przesiadkowych komunikacji publicznej, miejscach organizowania dużych imprez masowych takich jak stadiony, hale sportowe oraz placówki kultury.

Obecnie w Gdańsku nie ma stojaków i parkingów rowerowych, dających możliwość przypięcia koła i ramy roweru

Do 2009 roku substandardowe stojaki były instalowane z reguły przez zarządców lub właścicieli tych obiektów, a nie z inicjatywy władz miasta. Jednorazowo w mieście zorganizowano strzeżony parking dla rowerów w okresie Jarmarku Dominikańskiego, inicjatywa ta nie została jednak powtórzona w kolejnych latach. Jedyna strzeżona przechowalnia rowerów działa obecnie w CH Manhattan we Wrzeszczu.



Zdjęcie 41 po lewej: Rower zaparkowany przy CH Madison w Gdańsku źródło: materiały PSWE



Zdjęcie 42 po prawej: Rower zaparkowany przed Galerią Bałtycką. źródło: materiały PSWE

Możliwość łączenia komunikacji rowerowej z transportem publicznym w Gdańsku, jest obecnie wykorzystywana przez znikomą małą grupę mieszkańców. Na niektórych stacjach PKP i przystankach SKM są zainstalowane stojaki do parkowania rowerów ale ich liczba jest pomijalnie mała. Miejsca do parkowania rowerów nie są strzeżone ani zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych. Przy przystankach autobusowych i tramwajowych brak jest jakichkolwiek stojaków do parkowania rowerów.



Zdjęcie 43 po lewej: Piętrowy parking dla rowerów w Muenster (Północna Nadrenia– Westfalia) źródło: materiały BYPAD

Zdjęcie 44 po prawej: Demonstracja korzystania z dwupoziomowego parkingu źródło: materiały promocyjne firmy Orion GmbH

Niektóre odcinki wydzielonych dróg dla rowerów, zwłaszcza położone blisko gęsto zabudowanych rejonów Wrzeszcza i Śródmieścia są wykorzystywane jako parkingi skośnie parkujących samochodów (np. dolny odcinek ul. Jaśkowa Dolina we Wrzeszczu).

Budząca nadzieję inicjatywa władz miasta została podjęta w roku 2010. Polegała ona na zwróceniu się do mieszkańców z prośbą o zaproponowanie miejsc lokalizacji stojaków do parkowania rowerów.

4.5.3 Warunki jazdy rowerem po jezdni – uspokajanie ruchu

„Liniowe podejście” dominujące w polityce rowerowej Gdańska do roku 2009 skutkowało pojawieniem się w świadomości wielu kierowców i decydentów miasta wizji, w której ruch rowerowy miałby się odbywać praktycznie tylko i wyłącznie po wydzielonych drogach rowerowych, a rowerzyści straciliby prawo do korzystania z jezdni.

Faktycznie, na większości obszaru miasta ulice osiedlowe a nawet wiele ulic ruchu tranzytowego o stosunkowo niskim natężeniu ruchu kołowego (np. ulica Wita Stwosza) stwarza obecnie możliwość pokojowego dzielenia się przestrzenią jezdni i bezpiecznego poruszania się wszystkich użytkowników przy małych różnicach prędkości.



Zdjęcie 45 po lewej: Jezdnia ulicy Wita Stwosza we Wrzeszczu źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 46 po prawej: Ulica Kochanowskiego we Wrzeszczu źródło: materiały PSWE

W mieście występują strefy uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania i strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h oraz inne obszary miasta, na których ruch rowerowy może się swobodnie odbywać. Do roku 2009 nie były one jednak przedmiotem refleksji w polityce rowerowej miasta. Jednym z przejawów tego zjawiska był brak promocji korzyści wynikających z ich istnienia dla mieszkańców Gdańska. Wyrażał się on między innymi nie uwidacznianiem ich na mapie rowerowej miasta.

Kolejną konsekwencją braku „podejścia obszarowego” było to, że sami mieszkańcy osiedli domagali się likwidacji znaków określających granice zasięgu „stref zamieszkania” tak, aby móc bezkarnie rozszerzać liczbę miejsc do codziennego parkowania samochodów.



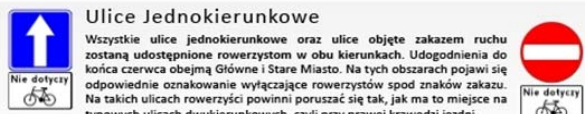
Zdjęcie 47: Parkowanie na drodze dla rowerów na osiedlu Jasień źródło: materiały PSWE

Warto w tym miejscu przytoczyć słowa Jana Gehla, zwracającego uwagę na fakt, że **POWSZECHNA DEKLARACJA PRAW CZŁOWIEKA** nie mówi nic o tym, że władze miast muszą zapewnić swoim mieszkańcom miejsca parkingowe dla samochodów (za darmo).

Do roku 2009 w Gdańsku wprowadzono jedynie jeden odcinek bus-pasa – kosztem szerokości chodnika w związku z przebudową ulicy Wały Jagiellońskie. Wprowadzenie takiego pasa nie zakładało możliwości dopuszczenia do korzystania z niego przez rowerzystów, wzorem powszechnej praktyki stosowanej w krajach UE 15.

Stanowi to kolejny przykład niewykorzystania szansy poprawy warunków ruchu pieszych i rowerzystów w newralgicznym obszarze miasta przy realizacji dużych inwestycji modernizacji infrastruktury. Na zwężonym chodniku przed City Forum, na którym wygospodarowano pas dla ruchu rowerowego liczba potencjalnych konfliktów między pieszymi i rowerzystami skłania kontynuatorów „podejścia liniowego” do postulowania budowy barier, jeszcze bardziej komplikujących sytuację niezmotoryzowanych, pogarszających komfort poruszania się obu grup.

ROWEROWE ŚRÓDMIEŚCIE

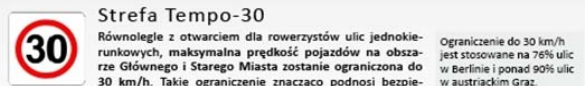


Ulice Jednokierunkowe

Wszystkie ulice jednokierunkowe oraz ulice objęte zakazem ruchu zostaną udostępnione rowerzystom w obu kierunkach. Udogodnienia do końca czerwca obejmą Głównie i Stare Miasto. Na tych obszarach pojawią się odpowiednie oznakowanie wyłączające rowerzystów spod znaków zakazu. Na takich ulicach rowerzyści powinni poruszać się tak, jak ma to miejsce na typowych ulicach dwukierunkowych, czyli przy prawej krawędzi jezdni.

Dopuszczenie jazdy rowerem „pod prąd” jest popularnym i skutecznym rozwiązaniem promującym ruch rowerowy w centrach miast w wielu krajach UE. Jest to rozwiązanie bardzo bezpieczne, ponieważ rowerzysta zachowuje kontakt wzrokowy z kierowcą nadjeżdżającego z przeciwka samochodu.

Belgijski kodeks drogowy przewiduje obowiązkowo dwukierunkowy ruch rowerowy na wszystkich ulicach. Badania prowadzone w Austrii i Niemczech wykazały, że rezygnacja z wymalowywania na takich ulicach kontrpasów rowerowych jeszcze bardziej podnosi bezpieczeństwo rowerzystów.



Strefa Tempo-30

Równoległe z otwarciem dla rowerzystów ulic jednokierunkowych, maksymalna prędkość pojazdów na obszarze Głównego i Starego Miasta zostanie ograniczona do 30 km/h. Takie ograniczenie znacząco podnosi bezpieczeństwo ruchu, ponieważ zmniejsza różnicę prędkości pomiędzy rowerzystami, a samochodami. Ulice stają się bardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów. Warto zwrócić uwagę, że takie ograniczenie dodatkowo upłynnia jazdę i zwiększa przepustowość skrzyżowań. Średnia prędkość samochodów poruszających się w ruchu miejskim jest niższa od 30 km/h, a jadący z niższą prędkością kierowcy są skłonni do zachowania mniejszych odstępów przy przejeżdżaniu przez skrzyżowania.



Strefa Skrzyżowań Równorzędnych

Kolejnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo ruchu w Głównym Mieście będzie wprowadzenie strefy skrzyżowań równorzędnych. Na każdym skrzyżowaniu w strefie będzie obowiązywała „zasada prawej ręki”. Innowacja ta wiąże się również z demontażem wielu znaków drogowych szpecących krajobraz historycznego centrum Gdańska.

Wydzielone drogi rowerowe w wielu przypadkach dają jedynie pozorne poczucie bezpieczeństwa. Do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi najczęściej na wydzielonych przejazdach rowerowych. Integracja ruchu rowerowego i samochodowego w ulicach o ograniczonej prędkości jest rozwiązaniem bezpieczniejszym, co potwierdzają również polskie statystyki wypadków.

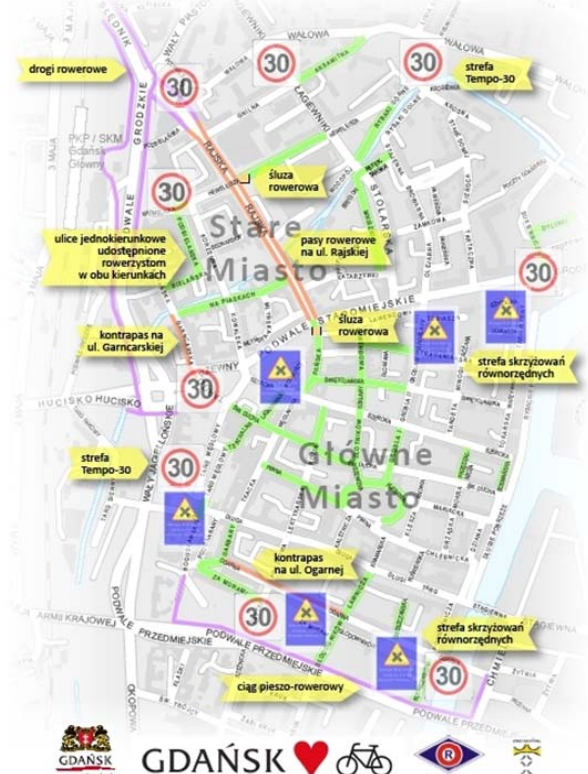
Całkowitą likwidację znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej wprowadzonej w holenderskim mieście Drahten. Od tej pory liczba wypadków zmniejszyła się o 70%, ruch stał się płynny, a kierowcy bardziej zyczliwi.



GDĄŃSK



ROWEROWE ŚRÓDMIEŚCIE GDAŃSKA



GDĄŃSK



Rysunek 7: Opis Rowerowego Śródmieścia Źródło: http://rowery.eko.org.pl/index_aktualnosci.php5?dzial=8&kat=14&art=987

Mapa 9: Rowerowe Śródmieście Gdańska Źródło: http://rowery.eko.org.pl/index_aktualnosci.php5?dzial=8&kat=14&art=987

Do końca czerwca 2010r. z inicjatywy Oficera Rowerowego Miasta Gdańska i ZDiZ zamierza się przekształcić obszarowo ulice historycznej części miasta w strefę prędkości ograniczonej do 30 km/godz. Na tym obszarze dodatkowo mają powstać pasy dla rowerów na jezdni, śluzy rowerowe, skrzyżowania równorzędne i możliwość poruszania się rowerzystów pod prąd na ulicach jednokierunkowych. Jest to początek nowego trendu w tworzeniu udogodnień dla ruchu rowerowego w mieście, budzący zainteresowanie w szeregu innych miast Polski.

4.5.4 Likwidacja barier i wąskich gardeł systemu rowerowego

Ważnym wyzwaniem dla podmiotów podejmujących się realizacji polityki rowerowej Gdańska jest występowanie w mieście wielu przestrzennych i liniowych barier ruchu rowerowego, wymagających stosowania specjalnych rozwiązań. Chodzi tu o liniowe elementy infrastruktury komunikacyjnej miasta takie jak linie kolejowe, drogi szybkiego lub intensywnego ruchu kołowego, szerokie przeszkody wodne czy wreszcie duże różnice wysokości. Skupienie uwagi na zadbanie o możliwość bezpiecznego i komfortowego pokonywania tych barier daje szansę zidentyfikowania sposobów najbardziej efektywnego poprawiania systemu rowerowego miasta w postaci tzw. „nisko wiszących owoców” polityki rowerowej.

UKSZTAŁTOWANIE GEOGRAFICZNE TERENU MIASTA

Najważniejszą z barier rozwoju systemu rowerowego Gdańska jest ukształtowanie geograficzne terenu miasta: podział na dzielnice górnego i dolnego tarasu. Do roku 2009,

przy dominacji „podejścia liniowego”, ważność problemu przezwyciężenia tej bariery nie była wystarczająco doceniana.

Szybko rozwijająca się w ostatnich dekadach zabudowa górnego tarasu generowała znaczny ruch skierowany do miejsc pracy, nauki i innych celów podróży ulokowanych w większości w dzielnicach dolnego tarasu. Procesowi temu, podobnie jak w większości miast europejskich, nie towarzyszyła wystarczająco dynamiczna rozbudowa infrastruktury sieci transportu zbiorowego i rowerowego. Mieszkańcy tych dzielnic byli i są nadal skazani w tych warunkach do korzystania z samochodów.

Powoduje to narastanie problemów kongestii na znacznej części sieci drogowej miasta (już w roku 1996 liczba pojazdów na godzinę przekraczała poziom 2000 na następujących ulicach: Elbląska, Podwałe Przedmiejskie, Aleja Zwycięstwa, Grunwaldzka, Chłopska i Aleja Rzeczypospolitej)¹⁴.

WPŁYWA TO UJEMNIE NIE TYLKO NA WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW, ALE JAKOŚĆ ŻYCIA WSZYSTKICH MIESZKAŃCÓW AGLOMERACJI.



Zdjęcie 48 po lewej: Osiedle Wiszące Ogrody – widok z nasypu nieczynnej linii kolejowej Zaspą– Kiełpiniek źródło: materiały PSWE
Zdjęcie 49 po prawej: Ciąg pieszo-rowerowy nad zbiornikiem retencyjnym na górnym tarasie Gdańska źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalenę Jasiak

Na górnym tarasie sieć dróg rowerowych jest praktycznie nie rozwinięta. Ruch rowerowy odbywa się po wielu jezdniach ulic prowadzących z górnego na dolny taras lub też gruntowymi drogami prowadzącymi wzdłuż cieków wodnych (np. wzdłuż potoku Oruńskiego) oraz drogami leśnymi Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, wydepczyk prowadzących wzdłuż nieczynnych linii kolejowych czy też chodników.

Przejazd rowerem między poszczególnymi dzielnicami górnego tarasu oraz powroty z dolnego na górny taras stanowią jednak duże wyzwanie dla osób nie dysponujących odpowiednią kondycją i doświadczeniem w ruchu miejskim. Problemy te mogą i są niekiedy rozwiązywane przy pomocy budowy mostów i wiaduktów w wybranych, kluczowych rejonach miasta (np. wiadukt w ciągu ulicy Nowolipie między Siedlcami a Moreną). W innych miejscach istniejące bariery stanowią nadal problem do rozwiązania: dotyczy to np. połączeń wzdłuż ul. Potokowej od ronda św. Jana de la Salle na Morenę, ul. Powstańców Warszawy od ul.

¹⁴ Strategia Rozwoju Gdańska do roku 2010 V. Programy operacyjne. 6. Ochrona środowiska naturalnego. Mapa akustyczna Gdańska 1996.

Kartuskiej w kierunku Suchanina czy ul. Pohulanka od Nowych Ogrodów w kierunku Chełmu.

Pewną pomocą w pokonywaniu barier geograficznych i infrastrukturalnych jest możliwość przewożenia rowerów autobusami, jednak w warunkach ich wysokiego napełnienia nie jest to praktycznie możliwe. Dużo większe znaczenie mogłoby mieć wprowadzenie możliwości przewożenia rowerów na bagażnikach mocowanych na przedniej ścianie autobusów, wzorem wielu miast USA i Kanady.

PRZEJAZD POD NASYPAMI I WIADUKTAMI

Kolejnym typem barier, przy pokonywaniu których nie uwzględniano potrzeb rowerzystów były tunele dla pieszych, przejazdy pod nasypami oraz wiaduktami linii kolejowych i tramwajowych przecinających wiele dzielnic miasta.



Zdjęcie 50 po lewej: Przejazd pod wiaduktem ul. Pomorskiej w Oliwie źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 51 po prawej: Przejazd pod wiaduktem ulicy Kołobrzskiej. źródło: materiały PSWE

Schody tworzone jako zejścia do tuneli dla pieszych nie są wyposażone w rampy lub rynny do prowadzenia rowerów (dotyczy to na przykład przejść dla pieszych pod ul. Wita Stwosza na wysokości kampusu Uniwersytetu Gdańskiego oraz przejść pod ul. Chłopską na przedłużeniu ul. Bolesława Krzywoustego, pod ul. Wały Jagiellońskie przy dworcu PKP Gdańsk Główny czy też na przedłużeniu ul. Waryńskiego pod linią SKM).



Zdjęcie 52 po lewej: Schody przy City Forum źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 53 po prawej: Schody przy ul. Waryńskiego we Wrzeszczu źródło: materiały PSWE

DROGI SZYBKIEGO RUCHU

Projekty budowy dróg szybkiego ruchu tworzonych w Gdańsku zakładają oczywistą konieczność oddzielenia ruchu rowerowego od jezdni, brakuje jednak w nich często odpowiedniego zadbania o eliminację ich barierowego efektu dla ruchu lokalnego, w tym pieszego i rowerowego. Przykładem tego jest węzeł „Kliniczna”, czy węzeł Alei Kazimierza Jagiellończyka (ul. Spacerowa – Kielneńska – droga obwodowa Trójmiasta), który nie daje możliwości bezpiecznego przejechania przez rowerzystę z Osowej do Oliwy. Podobne problemy dotyczą górnego („leśnego” odcinka ulicy Słowackiego czy alei Armii Krajowej).



Zdjęcie 54 po lewej: Tereny przy kolejowej w rejonie wiaduktu Traktu Św. Wojciecha źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalenę Jasiak

Zdjęcie 55 po prawej: Pod wiaduktem Traktu Św. Wojciecha. źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalenę Jasiak

W projektach modernizacji lub budowy wiaduktów czy kładek dla pieszych potrzeby ruchu rowerowego były często pomijane lub nie brane wystarczająco pod uwagę (na przykład wiadukt Traktu Św. Wojciecha na wysokości Urzędu Marszałkowskiego).

W mieście nie były konsekwentnie podejmowane działania na rzecz likwidacji „wąskich gardeł” – przeszkód utrudniających ruch na naturalnych ciągach połączeń rowerowych. Dotyczy to zwłaszcza połączeń nie uwzględnionych w planie budowy wydzielonych dróg rowerowych, na przykład proponowanej trasy przebiegu międzynarodowego szlaku rowerowego biegnącego nasypem kanału Raduni (śródmieście Gdańska– Pruszcz Gdański). Mimo braku utwardzonej nawierzchni już obecnie funkcjonuje ona jako popularna droga ruchu rowerowego, jednakże, na niewielkim fragmencie (okolice wlotu ul. Borkowskiej) jest zagrodzona w poprzek wału ogrodzeniem warsztatu. Zmusza to rowerzystów do korzystania z wąskiej ścieżki zawieszanej nad ruchliwym Traktem Św. Wojciecha.

KANAŁY I RZĘKI

Dotychczas nie zostało odbudowanych wiele mostów łączących brzegi *kanalów i rzek* rozdzielających stare dzielnice miasta. W innych miejscach, w projektach rewitalizacji parków i zieleńców Wrzeszcza i Oliwy, przy tworzeniu mostków nad niewielkimi ciekami wodnymi, uwzględniano często jedynie potrzeby pieszych, nie tworząc odpowiednio szerokich połączeń umożliwiających skrócenie drogi przez rowerzystów. Budowane w ostatnich latach mosty drogowe także często nie stwarzały odpowiednich warunków ruchu pieszego i rowerowego (np. most Jana Pawła II na projektowanej Trasie Sucharskiego).

ELEMENTY MAŁEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Istotnym problemem warunkującym rozwój codziennego, użytkowego ruchu rowerowego jest brak elementów małej infrastruktury rowerowej. Schody dla pieszych zwłaszcza na terenach osiedli mieszkaniowych górnego tarasu z reguły nie są wyposażone w rynny umożliwiające wprowadzanie rowerów lub objazdy umożliwiające ich ominięcie. Jedyne przejście dla pieszych przez ul. Wały Jagiellońskie bez schodów – obok siedziby Rady Miasta na węźle Hucisko jak dotąd nie posiada przejazdu dla rowerów.



Zdjęcie 56 po lewej i zdjęcie 57 po prawej: Rynny na kładce nad Traktem Św. Wojciecha przy stacji PKP i SKM Gdańsk Orunia
źródło: zdjęcie wykonane przez Magdalenę Jasiak

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

Polskie przepisy ruchu drogowego zakładają konieczność przeprowadzania roweru przez jezdnię wzdłuż przejścia dla pieszych, nawet jeśli jest ono sterowane przy pomocy sygnalizacji świetlnej. Znikomy (wynoszący ok. 2%) udział ruchu rowerowego w strukturze podróży skłaniał do myślenia wielu kierowców, a nawet wielu projektantów infrastruktury drogowej miasta, do traktowania ruchu rowerów jako elementu o znikomej ważności. Przejawiało się to zarówno w rozwiązaniach znakowania poziomego i pionowego stosowanego w mieście, w geometrii skrzyżowań a także w ustalaniu długości faz systemu sygnalizacji świetlnej. Cykl świateł na wielu skrzyżowaniach był tworzony z myślą o maksymalizacji przepustowości skrzyżowań dla zmotoryzowanych, kosztem płynności przejazdów rowerem i komfortu ruchu pieszego.



Zdjęcie 58 po lewej i zdjęcie 59 po prawej: Częsta praktyka przejazdu przy jednym cyklu świateł: ul. Grunwaldzka we Wrzeszczu
źródło: materiały PSWE

Dobrym przykładem tego jest przejazd dla rowerzystów na skrzyżowaniu ulic Klinicznej i Hallera, nie dający możliwości przejazdu w ramach jednego cyklu świateł. Podobne zjawisko ma miejsce na węźle ulic Wały Piastowskie/Rajska/Wały Jagiellońskie przy wiadukcie Błędnik a także na skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z ul. Braci Lewoniewskich czy skrzyżowaniu ul. Pomorskiej z ulicą Subisława).

4.5.5 Utrzymanie infrastruktury rowerowej

W opinii grupy ewaluacyjnej jakość utrzymania infrastruktury rowerowej jest nie wystarczająca. Działania na rzecz utrzymania przejezdności tras rowerowych są zwykle traktowane jako zadania o niższym priorytecie niż proces utrzymania dróg dla samochodów czy chodników dla pieszych. W okresie jesienno-zimowym rzadko zdarza się by trasy rowerowe były sprzątane i odśnieżane.



Zdjęcie 60 po lewej i zdjęcie 61 po prawej: Wygląd drogi rowerowej po koszeniu trawy na pasie zieleni (droga dla rowerów przy ul. Marynarki Polskiej w Nowym Porcie) źródło: materiały PSWE

Egzekwowanie obowiązku usuwania śniegu i lodu z chodników i dróg rowerowych traktowane jest jako zadanie o niższym priorytecie niż oczyszczanie jezdni. Dotyczy to również działań na rzecz usuwania uszkodzeń pojawiających się na drogach rowerowych w związku z wjazdem ciężkich pojazdów, wymianą instalacji podziemnych czy uszkodzonymi siłami przyrody. Prace wykonywane na drogach rowerowych nie zawsze są odpowiednio zabezpieczone i oznakowane. Problemem jest także niska jakość utrzymania przydrożnej zieleni, która często zarasta i blokuje drogi rowerowe. Występuje także przyzwolenie na pogorszenie jakości dróg po naprawach instalacji podziemnych (nawierzchnia z czerwonego mastyksu jest zastępowana kostką brukową).



Zdjęcie 62 po lewej: Ubytki w nawierzchni drogi dla rowerów łatanie kostką brukową: ul. Marynarki Polskiej w Nowym Porcie)

źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 63 po prawej: Ubytki w nawierzchni drogi dla rowerów łatanie kostką brukową: ul. Grunwaldzka w Oliwie

źródło: materiały PSWE

4.5.6 Wydzielone drogi dla rowerów

Do roku 2009 funkcją celu polityki rowerowej Gdańska była maksymalizacja liczby kilometrów wydzielonych dróg rowerowych, a nie maksymalizacja skali codziennego ruchu rowerowego w mieście. Jednakże, mimo dominacji „podejścia liniowego” w procesie realizacji polityki rowerowej miasta, nadal w Gdańsku nie ma publicznie dostępnego dokumentu zawierającego zestawienie wszystkich tras, po których odbywa czy może odbywać się ruch rowerów.

Raport o stanie infrastruktury rowerowej w polskich miastach¹ zawierający dane z 16 miast – w większości stolic wszystkich województw kraju podaje następujące informacje na temat infrastruktury rowerowej Gdańska (Tablica 1)

Drogi rowerowe o nawierzchni asfaltowej	38
Drogi rowerowe o nawierzchni z kostki lub płytek	35
Drogi rowerowe o innej nawierzchni (np. szutrowe)	10
Ogółem	83
W tym:	
Tzw. ciągi pieszo-rowerowe	15
Ciągi komunikacyjne wydzielone tylko dla rowerów	68

Tablica 5. Długość dróg rowerowych z podziałem ze względu na rodzaj nawierzchni (km)

źródło: Ewa Nowaczyk, Raport Rowertouru – rower w mieście. Miesięcznik Rowertour kwiecień 2010, s.56

Zestawienie to nie obejmuje dróg leśnych (nawet pokrytych nawierzchnią asfaltową i wyłączonych z ruchu samochodowego), gruntowych i „wydepczyk” często używanych w mieście przez rowerzystów. Jak wydać z załączonej tablicy infrastruktura rowerowa miasta prawie w całości (w 82%) składa się z wydzielonych dróg rowerowych, powstałych kosztem zwężenia chodnika lub wygospodarowania z terenów zieleni miejskiej. Większość tych dróg prowadzi wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych dolnego tarasu miasta (ul. Grunwaldzka, Aleja Zwycięstwa, ul. J. Hallera), choć również i tam występują drogi rowerowe wydzielone z powierzchni chodnika o nawierzchni płytowej lub bitumicznej niskiej jakości (ul. Chłopska i Aleja Rzeczpospolitej).

Drogi rowerowe powstające w ramach Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego i w kolejnych latach, stanowiąc bardzo dobry przykład „podejścia liniowego”, charakteryzują się w większości wysoką jakością nawierzchni zgodną ze standardami technicznymi opracowanymi przez zespół specjalistów z Politechniki Gdańskiej. Dobrym choć skrajnie kosztownym przykładem takiego podejścia jest droga rowerowa, biegnąca wzdłuż plaży od Brzeźna do Jelitkowa.



Dysproporcje tworzenia widzialnej infrastruktury rowerowej Gdańska związane z dominacją „podejścia liniowego”:

Zdjęcie 64 po lewej: Koniec drogi dla rowerów przy ulicy Spacerowej w Oliwie Źródło: materiały PSWE

Zdjęcie 65 po prawej: Kosztowny element infrastruktury – rondo rowerowe przy trasie nadmorskiej Źródło: materiały PSWE

Według członków grupy ewaluacyjnej sieć dróg rowerowych nie obejmuje wszystkich dzielnic Gdańska, nie tworząc możliwości płynnego przejazdu rowerem między nimi. Na przykład na trasie prowadzącej z Dolnego Miasta na Orunię czy ze Stogów do Starego Miasta występuje szereg miejsc wymagających zatrzymania i prowadzenia roweru. Dojazd rowerem do miasta od strony dzielnic położonych wzdłuż drogi krajowej nr 1 (od strony Pruszcza Gdańskiego) oraz drogi krajowej nr 7 (wyjazd w stronę Warszawy) jest znacznie utrudniony ponieważ nie ma tam dróg rowerowych umożliwiających poruszanie się rowerem poza jezdnią, na której panuje intensywny ruch kołowy.

Ważnym wyróżnikiem jakości wielu dróg rowerowych Gdańska jest zachowanie ciągłości poziomu trasy rowerowej w miejscach krzyżowania się wydzielonej drogi rowerowej z ulicami dojazdowymi przez podniesienie platformy skrzyżowania. Stosowane w innych miastach Polski w takich sytuacjach obniżanie krawężników ujemnie wpływa na komfort jazdy i nie sprzyja uspokojeniu ruchu kołowego w pobliżu skrzyżowań, co redukuje także bezpieczeństwo pieszych.

4.5.7 Działania na rzecz bezpieczeństwa

Obecnie funkcjonująca w Polsce (również w Gdańsku) filozofia podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazuje wiele słabości. Jest ona nadal w dużej mierze zdominowana dążeniem do izolowania różnych grup użytkowników dróg od siebie, brakiem działań na rzecz redukcji skali ruchu drogowego dzięki promocji korzystania z roweru, chodzenia pieszo czy korzystania ze środków komunikacji publicznej, a także brakiem dążenia do redukcji różnic prędkości różnych uczestników ruchu przez spowolnienie (uspokojenie) ruchu kołowego.

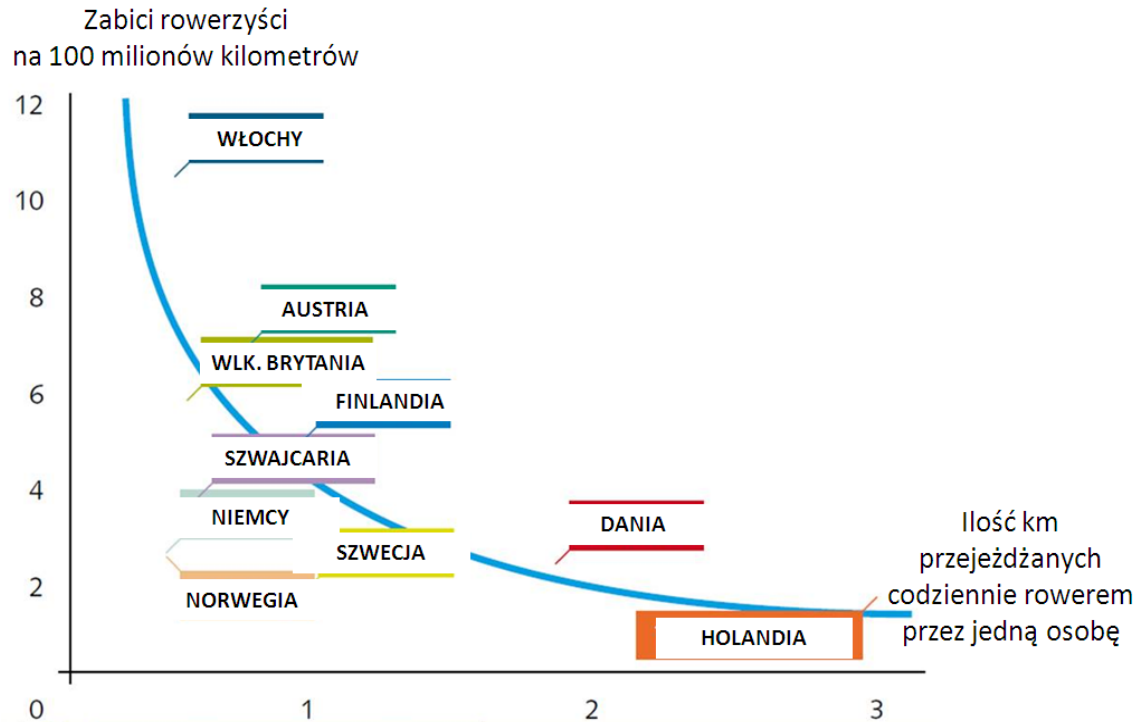
Zachowania komunikacyjne wiążące się z narażaniem na ryzyko nie są wyraźnie odróżniane od zachowań komunikacyjnych stwarzających zagrożenie wobec innych użytkowników dróg. Inną słabością opracowań grup eksperckich mających wpływ na politykę rowerową Gdańska było założenie, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (ogólnie: niechronionych uczestników ruchu) ponoszą głównie oni sami. Rowerzyści poruszający się po jezdni bardziej byli i są postrzegani jako osoby zakłócające płynność ruchu samochodowego lub czynnik irytujący kierowców, niż jako równoprawni uczestnicy ruchu. Wbrew doświadczeniom krajów UE-15, w Polsce wzrost ruchu rowerowego na ulicach nie jest postrzegany jako proces podnoszący bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.



Zdjęcie 66 i 67: Jedno z wielu niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów skrzyżowań w Gdańsku (ul. Braci Lewoniewskich i Alei Grunwaldzkiej) źródło: materiały PSWE

Rowerzyści poruszający się po wydzielonych drogach rowerowych stykają się z ruchem samochodów prawie wyłącznie na skrzyżowaniach z ulicami podporządkowanymi. W wyobraźni kierowców tworzy to niekiedy wrażenie, że ruch rowerowy powinien odbywać się jedynie po wydzielonych drogach dla rowerów. Nie stwarza to przesłanek do praktycznego potwierdzenia w Gdańsku udowodnionej w wielu miast i krajach tezy, że wzrost popularności ruchu rowerowego prowadzi do ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z zasadą „bezpieczeństwo w liczbach” („safety in numbers”).¹⁵

¹⁵ Bezpieczeństwo w liczbach (safety in numbers) to teza oparta o doświadczenie krajów UE15, gdzie wysokie wskaźniki udziału ruchu rowerowego są wyraźnie skorelowane z wysokimi wskaźnikami BRD – więcej na ten temat por. <http://www.presto-cycling.eu/pl/home> lub http://en.wikipedia.org/wiki/Safety_in_numbers#In_road_traffic_safety



Wykres 4: Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem na osobę w różnych krajach europejskich źródło: Cycling in the Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, str. 13

Powyższy wykres pokazuje ujemną korelację między skalą ruchu rowerowego w różnych krajach a poziomem ich bezpieczeństwa: im więcej osób pokonuje większe odległości na rowerach w życiu codziennym w przedstawionych krajach, tym mniejsza ich liczba pada ofiarą wypadku drogowego.

W miastach o wysokiej kulturze rowerowej rowerzyści traktowani są jako ruchome elementy uspokajające ruch kołowy. Działania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Gdańsku, takie jak ograniczenia prędkości czy też uspokojenie ruchu, nie były ani na tyle intensywne, ani wystarczająco promowane, by spowodować zwiększenie poczucia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

W orzecznictwie sądów ustalających winnych wypadków w ruchu drogowym nie jest konsekwentnie stosowana zasada odpowiedzialności silniejszego. Co ważniejsze, na kursach nauki jazdy zasada ta nie jest odpowiednio akcentowana w środowisku przyszłych kierowców. Rozwiązania geometrii skrzyżowań i innych elementów pasa drogowego w praktyce zakładają preferowanie płynności ruchu samochodowego nad komfortem i bezpieczeństwem niechronionych uczestników dróg – pieszych i rowerzystów.

Dotychczas nie został przeprowadzony w Gdańsku audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie ze standardami obowiązującymi w krajach UE 15.

Ani projektowanie geometrii skrzyżowań ani programy promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego nie brały pod uwagę możliwości poprawy przepustowości sieci drogowej miasta przez poprawę jakości spontanicznej interakcji między uczestnikami ruchu, tworzenie rond oraz likwidację sygnalizacji świetlnej i znaków drogowych w najbardziej obciążonych ruchem

kołowym, pieszym i rowerowym obszarach Gdańska, zgodnie z zasadą „shared space”, wypróbowaną w praktyce np. w Holandii.

Promowanie koncepcji zakładającej, że kierowcy winni poświęcać więcej uwagi ich otoczeniu, a w mniejszym stopniu opierać się na ściśle określonych zasadach ruchu drogowego nie było w Gdańsku brane pod uwagę. Inaczej mówiąc nie dopuszczano do myśli, by kierowcy przestali wpatrywać się w znaki, a zaczęli patrzeć na siebie – jak również na pieszych i rowerzystów w czasie przedostawania się przez skrzyżowania. Usuwanie granicy między ulicami, chodnikami i przestrzenią ruchu rowerzystów nie było uznawane za działanie sprzyjające bezpieczeństwu ruchu. Działania na rzecz uspokojenia ruchu były uznawane za niemożliwe do praktycznego wdrożenia w związku z nieprawdziwym założeniem o istnieniu nieprzezwyciężalnych różnic w kulturze zachowań w Gdańsku i w krajach UE-15.

4.5.8 Bezpieczeństwo zaparkowanych rowerów

Poczucie braku bezpieczeństwa zaparkowanych rowerów jest głównym problemem powstrzymujących potencjalnych rowerzystów od codziennej komunikacji. Jedynym działaniem mającym służyć jego rozwiązaniu były podejmowane okazjonalnie akcje znakowania rowerów przez Straż Miejską, brakowało jednak promocji tego systemu ani spójnego systemu zarządzania informacjami o ich zaginięciu. W mieście nie funkcjonował spójny system zapobiegania kradzieżom rowerów, szansa odzyskania ukradzionego roweru uważana była za równą zeru.

4.6 Informacja i edukacja

Informacje dotyczące polityki rowerowej i inicjatyw rowerowych nie są systematycznie podawane do wiadomości publicznej. Zainteresowanie mediów skoncentrowane jest na prezentowaniu wizji zakrojonych na wiele lat projektów rozbudowy widzialnej infrastruktury rowerowej (dróg rowerowych wydzielonych od tras ruchu samochodowego) i następnie na krytyce opóźnień i ograniczeń skali ich realizacji. Sporadycznie pojawiają się również informacje na temat realizowanych z udziałem miasta projektów wspieranych finansowo z funduszy europejskich lub udziału przedstawicieli miasta w międzynarodowych konferencjach i projektach promocji ruchu rowerowego. Główny wysiłek promocyjny miasta wydaje się być bardziej związany z promocją korzystania z rowerów w kolarstwie szosowym, górskim i free-stylowym, a nie jako środka codziennej komunikacji i rekreacji. Dotyczy to również większości lokalnych programów telewizyjnych i radiowych.

Mieszkańcy zainteresowani tematyką codziennej komunikacji i rekreacji rowerowej samodzielnie docierają do informacji podawanych w prasie i na stronach internetowych. Zdecydowanie gorzej wygląda docieranie z informacjami do mieszkańców obojętnych wobec kwestii ruchu rowerowego. Artykuły w prasie dotyczące tematyki rowerowej (głównie nowych elementów widzialnej infrastruktury), pojawiają się zwłaszcza wiosną lub w związku z organizowanym we wrześniu Dniem Bez Samochodu czy Europejskim Tygodniem Mobilności.

Program edukacji komunikacyjnej realizowany w szkołach podstawowych ma charakter głównie teoretyczny. Dzieci i młodzież uczy się jazdy na rowerze na boiskach szkolnych lub specjalnie przeznaczonych do tego celu „miasteczkach ruchu drogowego”, a nie w realnym ruchu miejskim. Kursy z reguły prowadzi policja, której funkcjonariusze skupiają się bardziej na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego niż na rozwijaniu umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem po mieście.

Na uwagę zasługuje udział miasta w projekcie PIMMS TRANSFER, mającym na celu promocję praktycznej nauki jazdy na rowerze do szkoły. Do jego realizacji przystąpiło 6 szkół podstawowych Gdańska¹⁶.

Brak jest zajęć poświęconych nauce korzystania z roweru w ruchu miejskim dla dorosłych. Dla wielu dorosłych, zwłaszcza kobiet, jazda rowerem kojarzy się wyłącznie z rekreacją w okresie wczesnej młodości. Długa przerwa w jeżdżeniu rowerem oraz wysoki poziom intensywności ruchu drogowego powoduje, że osoby te deklarują lęk lub nawet brak umiejętności korzystania z rowerów.

Gdańsk nie dysponuje czytelnym i spójnym systemem informującym o przebiegu dróg rowerowych i orientacyjnych czasach dojazdu do głównych punktów miasta. Przy ustalaniu specyfikacji Systemu Informacji Miejskiej kwestia informacji dla osób korzystających z roweru nie została uwzględniona. System znakowania atrakcji turystycznych miasta nie był opracowany z uwzględnieniem potrzeb rowerzystów miejscowych ani długodystansowych

¹⁶ więcej na: http://pimms-transfer-eu.org/index.php?id_lang=10

turystów rowerowych. Znaki szlaków rowerowych przechodzących przez miasto są stosunkowo mało widoczne i nie zachęcają do jazdy rowerem przez osoby nie mające doświadczenia z orientacją w terenie.

Nie została opracowana kompletna mapa rowerowa miasta w formie powszechnie dostępnego wydruku. Istniejąca mapa stanowi w praktyce ewidencję wydzielonych dróg rowerowych, bez dodatkowych informacji pomocnych rowerzystom.

4.7 Promocja i partnerstwa

Działania promujące korzystanie z roweru jako codziennego środka transportu prowadzone są sporadycznie, z inicjatywy organizacji pozarządowych a nie wydziałów Urzędu Miasta. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że Gdańsk ma duże tradycje promowania wielu imprez kolarskich. Wynikało to z faktu, że promowanie korzystania z roweru było tradycyjnie postrzegane w Gdańsku raczej jako element promowania sportu wyczynowego niż powszechnie dostępnej formy regularnej aktywności fizycznej mieszkańców.

Jedynym zdarzeniem mającym podnosić świadomość korzyści z codziennego ruchu rowerowego jest organizowany corocznie na przełomie maja i czerwca "Wielki Przejazd Rowerowy". Imprezę tę organizuje stowarzyszenie Obywatelska Liga Ekologiczna w ramach rozpoczętej w 1997 roku Gdańskiej Kampanii Rowerowej.

Większość zakładów pracy, uczelni i instytucji nie oferuje warunków do bezpiecznego i wygodnego przechowywania rowerów osobom chcącym dojeżdżać rowerem. Inicjatywy polegające na instalowaniu stojaków lub tworzenie nadzorowanych miejsc do parkowania rowerów oraz szatni podejmowane są sporadycznie.

Ogólnie panuje przekonanie, że dojeżdżanie dzieci rowerem do szkoły może narażać je na nieuzasadnione ryzyko lub niebezpieczeństwo. Niektóre szkoły tworzą jednak możliwość bezpiecznego parkowania i przechowywania rowerów na swoim terenie.

W różnych działaniach i programach profilaktycznych dotyczących promocji zdrowia publicznego podkreśla się znaczenie aktywności fizycznej. Rzadko kiedy jednak zwraca się w nich uwagę na fakt, że jazda rowerem może łączyć aktywność fizyczną w czasie wolnym z realizacją różnych celów użytkowych np. z dojazdem rowerem do pracy.

Dotychczas nie zorganizowano kampanii takiej jak "rowerem do szkoły", "rowerem do pracy". Wyjazd rowerem na wakacje uważany jest za przedsięwzięcie dla osób o ponadprzeciętnej kondycji fizycznej o specjalnym przygotowaniu. Wiele osób uprawiających rekreacyjną i turystyczną jazdę rowerem nie uważa by rower był odpowiednim środkiem transportu do poruszania się po mieście w życiu codziennym.

Jazda na rowerze w centrum miasta jest w historycznej części miasta możliwa a nawet wygodna, ponieważ niektóre ulice przekształcono w strefy pieszo rowerowe. Rozszerzenie ograniczeń prawa wjazdu i parkowania samochodów na wybranych ulicach historycznej części miasta w roku 2009 nie było jednak poprzedzona odpowiednimi działaniami promocyjnymi i informacyjnymi.

Problemem jest brak strzeżonych parkingów rowerowych w tym rejonie miasta. Centra handlowe bywają niekiedy zaopatrzone w stojaki do parkowania rowerów niskiej jakości (dające ograniczoną możliwość przypięcia ramy i koła roweru). Dojazd rowerem do nich bywa utrudniony, wykorzystywane są sporadycznie a korzystanie z nich nie jest przedmiotem regularnego monitoringu.

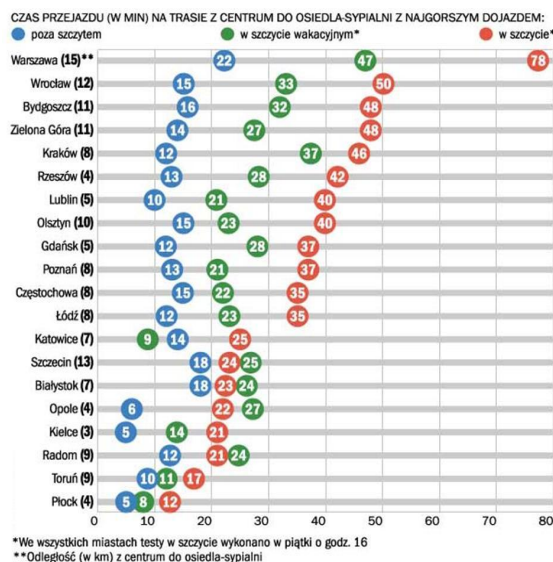
4.8 Działania uzupełniające

W opinii członków grupy ewaluacyjnej miasto nie opracowało i nie wdraża spójnej, długookresowej strategii promocji korzystania z transportu publicznego i rowerowego jako alternatywy korzystania z samochodu.

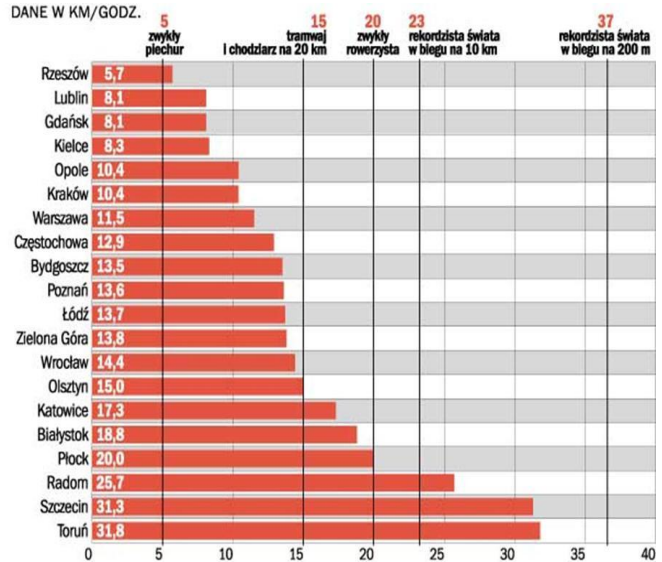
Ani wprowadzane od 2009 roku ograniczenia dostępności wybranych ulic miasta dla ruchu i parkowania samochodów ani imprezy organizowane przez miasto w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności nie były promowane jako działania na rzecz zastępowania przejazdów samochodem korzystaniem z roweru. W sporadycznie podejmowanych akcjach promocji zrównoważonego transportu jako jedyną alternatywę samochodu traktowano transport publiczny.

Powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych nie jest koordynowane z rozbudową sieci dróg łączących te osiedla z centrum miasta. W większości przypadków wznoszone są budynki mieszkalne a dopiero po dłuższym czasie budowane są połączenia drogowe, zwykle z założeniem ścisłego oddzielania ruchu rowerów od ruchu kołowego.

Mieszkańcy i deweloperzy, a nawet niektórzy urbaniści planujący rozwój miasta nie zdają sobie jednocześnie sprawy, że sam wzrost przepustowości sieci drogowej nie zlikwiduje kongestii (korków) na głównych drogach łączących osiedla górnego tarasu miasta z miejscami pracy i nauki na dolnym tarasie.



Wykres 5: Jak długo jedziemy/stoimy w korkach Źródło: Gazeta Wyborcza z 5 września 2008r.



Wykres 6: Z jaką prędkością jedziemy autem w korkowym szczycie Źródło: Gazeta Wyborcza z 5 września 2008r.

Korki, w warunkach braku odpowiednich akcji informacyjnych wyjaśniających powyższą zależność w niewielkim stopniu zniechęcają do korzystania z samochodów, wzmagając jedynie frustrację i postawy roszczeniowe mieszkańców.

O ile drogi rowerowe są planowane w nowych planach zagospodarowania przestrzennego, to parkingi rowerowe nie są w nich uwzględniane. Wszystkie planowane w mieście węzły integracyjne na dolnym tarasie miasta planowane są z założeniem tworzenia systemu "Bike

and Ride", ale żaden nie został jeszcze zrealizowany, nawet w ograniczonej formie. Wspólny projekt opracowany wraz z władzami Sopotu i Gdyni zakłada połączenie głównych ciągów ruchu rowerowego aglomeracji w spójną sieć wydzielonych dróg rowerowych.

Mieszkańcy często uważają, że przychody ze stref płatnego parkowania winny być przeznaczone wyłącznie lub głównie na zwiększenie liczby miejsc do parkowania samochodów w centralnych dzielnicach miasta, mimo faktu, że istniejące tam płatne parkingi podziemne lub wielopoziomowe nie są w pełni wykorzystane. W historycznej części miasta stosowane są ograniczenia wjazdu samochodów prywatnych, ale duża liczba pozwoleń na parkowanie w tej strefie powoduje, że przestrzeń w tej części miasta jest szczelnie zastawiona parkującymi samochodami. Problem ten występuje w ostrej formie zwłaszcza w okresie sezonu turystycznego, co hamuje rozwój funkcji użytkowych i usługowych tych obszarów miasta.

Tereny zielone w pobliżu popularnych plaż są regularnie dewastowane przez nielegalnie parkujące samochody, mimo istnienia znacznych obszarów przeznaczonych na parkingi samochodowe i dobrą dostępność plaż środkami transportu publicznego.

4.9 Ewaluacja i efekty

Badania skali korzystania z rowerów w mieście nie są prowadzone poza realizowanymi co 10 lat kompleksowymi badaniami ruchu. Prowadzone w ramach przygotowania studium wykonalności trójmiejskiego projektu rowerowego badania ruchu rowerowego na głównych osiach komunikacyjnych miasta prowadzone były przy pomocy prostych technik ręcznego liczenia użytkowników.

Dane dotyczące wypadków z udziałem rowerzystów są zbierane przez policję, ale nie są publicznie udostępniane. Interpretacja ich przyczyn prezentowana jest zgodnie z milcząco przyjmowanym założeniem, że na rowerzystach spoczywa główny ciężar odpowiedzialności za ich własne bezpieczeństwo¹⁷. W składzie działającej przy urzędzie prezydenta Miejskiej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ma przedstawiciela organizacji reprezentującej rowerzystów lub – ogólniej – niezmotoryzowanych. Wymiernym skutkiem analiz statystyk wypadków bez udziału przedstawicieli użytkowników rowerów jest montowanie dodatkowych barier spowalniających ruch rowerowy w miejscach, w których dochodzi do niebezpiecznych sytuacji z udziałem rowerzystów.

Istotnym problemem warunkującym jakość systemu oceny bezpieczeństwa i poprawy ruchu rowerowego i pieszego w mieście jest niski poziom refleksji i jakości dokumentów strategicznych programujących proces poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów w regionie.¹⁸. Autorzy ich koncentrują się na rozwiązaniach inżynierskich, pomijając problematykę polityki mogącej prowadzić do redukcji skali ruchu zmotoryzowanych. Zbyt małą uwagę przywiązują oni także do rozróżnienia specyfiki ruchu na obszarach zabudowanych i niezabudowanych. Filozofia większości publikowanych w regionie opracowań zakłada, że ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg spoczywa na nich samych.

Przy ustalaniu priorytetowych działań na rzecz rozbudowy sieci rowerowej miasta nie są podejmowane próby długookresowej analizy przyczyn, skutków, okoliczności i trendów występowania zdarzeń z udziałem rowerzystów. Decyzje w sprawie budowy kolejnych tras rowerowych były przedmiotem incydentalnych uzgodnień z użytkownikami rowerów.

¹⁷ Por. np. prezentacja pt. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego przedstawiona przez A.Szczytę, Dyrektora Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku w czasie debaty Polityka Rowerowa Szansą Zrównoważonego Rozwoju Regionu, w dniu 7 maja 2010 podczas targów NordBike 2010.

¹⁸ Por. np. „Zasady organizacji i realizacji infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego”, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk październik 2009.

5. Podsumowanie

Obecny polityka rowerowa Gdańska charakteryzuje się podejściem nie opartym o systematyczny, spójny i skoordynowany program. Wymaga ona znaczącej reorientacji – wyraźnego odejścia od stosowania „podejścia liniowego” polegającego na kładzeniu nacisku zarówno w działaniach inwestycyjnych jak i promocyjnych na rozbudowie wydzielonej infrastruktury rowerowej. Należy wdrożyć odpowiednio szeroko skoordynowane „działania obszarowe”, prowadzące do sytuacji, w której polityka rowerowa stanie się jednocześnie zintegrowana i integralna. Zintegrowana z działaniami wielu organów władz miasta zajmujących się nie tylko kwestiami mobilności, ale deklarujących potrzebę realizacji wielu celów, którym rozwój ruchu rowerowego może owocnie sprzyjać. Integralna, zakładająca koordynowanie wielu różnych inicjatyw podejmowanych w mieście, prowadzących do realizacji powyższych celów. Podstawową rolę winny odgrywać w niej działania edukacyjno – informacyjne oraz dotychczas zaniedbywany w mieście system pomiarów skali ruchu pieszych i rowerzystów w mieście, zwłaszcza w jego newralgicznych, najczęściej wykorzystywanych i zaludnionych obszarach.

Przesłanką nadziei na wykorzystanie znacznego lokalnego potencjału ruchu rowerowego są działania obecnego zarządu miasta, nakierowane na stworzenie możliwości partnerskiej współpracy z organizacjami pozarządowymi i samorządami sąsiednich miast i gmin Gdańska, z wykorzystaniem doświadczeń miast europejskich osiągających w ostatnich latach duże sukcesy w podnoszeniu znaczenia ruchu rowerowego w życiu miasta, stawiające na rozwój prawdziwej kultury aktywnej mobilności, w której ruch rowerowy zajmuje znaczące miejsce.

Konkretne propozycje prowadzące do osiągnięcia tego celu przedstawiają zapisy kolejnej części raportu.

CZĘŚĆ II

24 MIESIĘCZNY PLAN DZIAŁAŃ NA RZECZ ROZWOJU SYSTEMU ROWEROWEGO W GDAŃSKU

6. Wnioski i rekomendacje

6.1 Potrzeby Użytkowników

Wynikiem ustaleń grupy ewaluacyjnej było określenie dwóch głównych działań w ramach niniejszego modułu, mających kluczowy wpływ na realizację 24 miesięcznego planu działań dotyczących wdrażania wszystkich pozostałych ośmiu modułów.

Badanie potrzeb użytkowników ma podstawowe znaczenie w procesie kompleksowego zarządzania jakością. Jakość tego elementu procesu w Gdańsku była bardzo niska. Poniższe rekomendacje przedstawiają, na jakich grupach aktualnych i potencjalnych użytkowników należy się skupić w pierwszej kolejności; opracowując odpowiednie działania przygotowawcze i analityczne.

Pierwsze działanie polega na określeniu głównych grup docelowych polityki rowerowej w Gdańsku. Główna grupa to właściciele, zarządcy i pracodawcy gdańskich firm, instytucji i urzędów. Grupy te mogą podejmować decyzje o przeznaczeniu dodatkowych środków na poprawę warunków dojazdów swoich pracowników, wpływając w ten sposób na skalę codziennych dojazdów do pracy odbywanych rowerem. Drugą grupą wybraną przez członków grupy ewaluacyjnej były kobiety i ich rodziny. Wybór ten związany jest z prowadzeniem kampanii promujących dojazd rowerem po zakupy oraz eskortowanie dzieci dojeżdżających rowerami do szkół i przedszkoli. Kolejnymi dwoma grupami są uczniowie i studenci.

Drugie działanie polega na przygotowaniu i wdrożeniu procedur analizy potrzeb wyżej wymienionych grup docelowych. Działania te uzależnione są od realizacji ustaleń modułu czwartego „Personel i Środki”, który zakłada powołanie w strukturach Urzędu Miejskiego Zespołu Aktywności Mobilnej.

6.1.0.1	Grupy docelowe polityki rowerowej w Gdańsku	2010-07	2012-06
6.1.0.1.1	grupa właścicieli firm/pracodawców oraz pracowników firm/instytucji i urzędów (administracja samorządowa)	2010-07	2012-06
6.1.0.1.2	grupa kobiet i ich rodzin, w tym 50+	2010-07	2012-06
6.1.0.1.3	grupa dzieci, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych	2010-09	2012-06
6.1.0.1.4	grupa studentów	2010-10	2012-06
6.1.0.2	Działania przygotowawczo-analityczne polityki rowerowej Gdańska	2010-10	2012-06
6.1.0.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedury analizy grup docelowych przez Zespół Aktywności Mobilnej	2010-10	2012-06
6.1.0.2.2	przygotowanie i wdrożenie badań nastawienia poszczególnych grup do ruchu rowerowego	2012-04	2012-06
6.1.0.2.3	przygotowanie, wdrożenie procedury i organizowanie cyklicznych spotkań z przedstawicielami gdańskich rowerzystek i rowerzystów	2010-07	2012-06



6.2 Przywództwo i Koordynacja

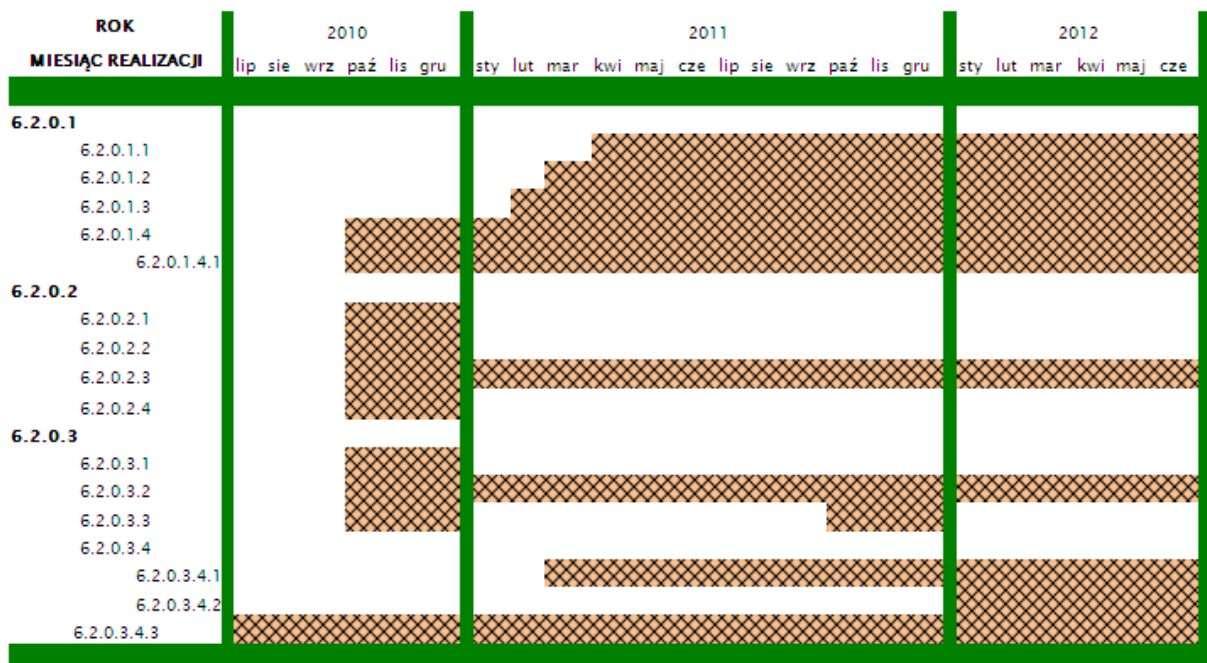
Polityka rowerowa nie była znaczącym elementem polityki lokalnego rozwoju w zakresie refleksji podejmowanej czy to na forum Rady Miasta czy w zakresie działań rad poszczególnych dzielnic. Opracowanie odpowiednich procedur umożliwi odpowiednie skoordynowanie działań wydziałów Urzędu Miasta przez odpowiednio skonfigurowany Pro-rowerowy Komitet Doradczy i Zespół ds. Polityki Rowerowej składający się z Radnych Miasta. Osoby wchodzące w skład tych organów winny odbyć odpowiednie przeszkolenie i wziąć udział w wizytach studyjnych umożliwiających poznanie nowoczesnej miejskiej polityki rowerowej w działaniu. Działania promocyjne pozwolą na podniesienie ogólnej orientacji mieszkańców na temat kierunków i korzyści wynikających dla miasta z rozwoju ruchu rowerowego.

W ramach niniejszego modułu przewidziane są działania na poziomie Rady Miasta, liderów poszczególnych dzielnic i Urzędu Miasta. Działania na poziomie Rady Miasta powiązane są z wdrażaniem ustaleń w module 3 „Polityka w dokumentach”. Polegają one na przygotowaniu i wdrażaniu procedur niezbędnych do koordynowania polityki rowerowej. Działania na poziomie liderów poszczególnych dzielnic polegają na przygotowaniu i wdrożeniu procedur komunikowania się z mieszkańcami, a powołanym Zespołem Aktywności Mobilnej. Warto zauważyć, że niepowołanie Zespołu Aktywności Mobilnej spowoduje, iż działania na tym poziomie nie będą wdrażane w ciągu 24 miesięcy. Może to obniżyć skuteczność i tempo wdrażania całego procesu.

Działania realizowane na poziomie Urzędu Miejskiego zakładają wdrożenie procedur monitoringu efektów prowadzonej polityki, a także odbycie szkoleń i wizyt studyjnych umożliwiających poznanie osiągnięć przodujących w polityce rowerowej miast Europy przez liderów przygotowaniem Radnych do odpowiednich uchwał określających

6.2.0.1	Działania związane z przywództwem i koordynacją polityki rowerowej na poziomie Rady Miasta Gdańska	2010-10	2012-06
6.2.0.1.1	przygotowanie i wdrożenie procedury uwzględniania w działaniach Rady Miasta potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej	2011-04	2012-06
6.2.0.1.2	przygotowanie i wdrożenie procedur monitoringu i raportowania ustaleń dotyczących polityki rowerowej pomiędzy poszczególnymi wydziałami w Urzędzie Miejskim i jednostkami Urzędu Miasta, Radą Miasta, Radami Osiedli i mieszkańcami	2011-03	2012-06
6.2.0.1.3	przygotowanie i wdrożenie szkoleń i wizyt studyjnych z zakresu polityki rowerowej dla członków Rady Miasta	2011-02	2012-06
6.2.0.1.4	przygotowanie i powołanie "Pro-rowerowego" Komitetu Doradczego zajmującego się kwestiami aktywności mobilnej w Gdańsku działającego pod kierownictwem Prezydenta Miasta	2010-10	2012-06
6.2.0.1.4.1	przygotowanie i powołanie Zespołu ds. Polityki Rowerowej składającego się z Radnych Miasta	2010-10	2012-06
6.2.0.2	Działania związane z przywództwem i koordynacją polityki rowerowej na poziomie liderów poszczególnych dzielnic	2010-10	2012-06
6.2.0.2.1	wdrożenie procedur przekazywania liderom dzielnic uwag mieszkańców dotyczących polityki rowerowej miasta	2010-12	2012-06
6.2.0.2.2	wdrożenie procedur przekazywania uwag przez liderów dzielnic Zespołowi Aktywności Mobilnej	2010-10	2012-06
6.2.0.2.3	wdrożenie regularnych spotkań liderów dzielnic z mieszkańcami i Zespołem Aktywności Mobilnej	2010-10	2012-06
6.2.0.2.4	wdrożenie procedur monitorowania realizacji ustaleń na poziomie dzielnic miasta	2011-02	2012-06
6.2.0.3	Działania związane z przywództwem i koordynacją polityki rowerowej na poziomie Urzędu Miasta Gdańska	2010-07	2012-06
6.2.0.3.1	dostosowanie procedur Urzędu Miasta do uwzględniania potrzeb ruchu	2010-10	2012-06

	rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej		
6.2.0.3.2	monitorowanie i raportowanie Zespołowi Aktywności Mobilnej ustaleń dotyczących polityki rowerowej pomiędzy poszczególnymi wydziałami w Urzędzie Miejskim i jednostkami organizacyjnymi miasta	2010-11	2012-06
6.2.0.3.3	przygotowanie szkoleń i wizyt studyjnych z zakresu polityki rowerowej dla pracowników Urzędu Miasta Gdańska i podległych jednostek organizacyjnych	2010-07	2012-06
6.2.0.3.4	wdrożenie Zielonego Planu Podróży dla pracowników Urzędu Miasta	2010-07	2012-06
6.2.0.3.4.1	wdrożenie (instalacja) strzeżonych i niestrzeżonych parkingów rowerowych przy budynkach Urzędu Miasta	2011-03	2012-06
6.2.0.3.4.2	uruchomienie (instalacja) szatni dla osób przyjeżdżających rowerami do budynków Urzędu Miasta	2012-01	2012-06
6.2.0.3.4.3	działania na rzecz propagowania przyjazdów rowerem do Urzędu Miasta m.in.: wprowadzenie zasady przyjeżdżania rowerem w każdy piątek do Urzędu Miasta (tzw. Bike Friday – Luźny Rowerowy Piątek), przeprowadzenie loterii fantowej na rzecz przyjeżdżających rowerem oraz przychodzących piechotą	2010-07	2012-06



6.3 Polityka w dokumentach

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 3 główne działania.

Działanie pierwsze (6.3.0.1) polega na przyjęciu przez Radę Miasta uchwały w sprawie zatwierdzenia raportu końcowego oraz 24 miesięcznego planu działań wynikającego z procesu certyfikacji rowerowej BYPAD.

Działanie drugie (6.3.0.2) polega na rozpoczęciu prac związanych z przyjęciem kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego na podstawie wytycznych przygotowanych przez Zespół Aktywności Mobilnej. Należy wyróżnić dwa główne poddziałania, tj. przyjęcie planu rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego oraz planu określającego zasięg stref pieszo–rowerowych.

Działanie trzecie (6.3.0.3) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z Gdańskiem.

6.3.0.1	Przyjęcie przez Radę Miasta uchwały w sprawie zatwierdzenia raportu końcowego i 24 miesięcznego planu działań wynikającego z procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD	2010-07	2010-08
6.3.0.2	Przygotowanie kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego w Gdańsku na podstawie wytycznych przygotowanych przez Zespół Aktywności Mobilnej (przyjęty w formie uchwały Rady Miasta)	2011-04	2012-06
6.3.0.2.1	Przyjęcie planu rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego określający relacje i powiązania między różnymi rodzajami transportu (m.in.: politykę parkingową miasta, raport na temat bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Gdańsku)	2011-04	2012-06
6.3.0.2.2	Przyjęcie planu określającego zasięg stref pieszo–rowerowych miasta (obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego i skali jego rozszerzania do roku 2012)	2011-04	2012-06
6.3.0.3	Przygotowanie i wdrożenie programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z Gdańskiem na rzecz określenia punktów styku realizacji polityk rowerowych, uwzględniających aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia	2010-07	2012-06
6.3.0.3.1	Sopot (gmina miejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.2	Gdynia (gmina miejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.3	Żukowo (gmina wiejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.4	Kolbudy (gmina wiejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.5	Pruszcz Gdański (gmina miejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.6	Pruszcz Gdański (gmina wiejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.7	Cedry Wielkie (gmina wiejska)	2010-07	2012-06
6.3.0.3.8	Stegna (gmina wiejska)	2010-07	2012-06

ROK	2010						2011						2012											
MIESIĄC REALIZACJI	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze
6.3.0.1																								
6.3.0.2																								
6.3.0.2.1																								
6.3.0.2.2																								
6.3.0.3																								
6.3.0.3.1																								
6.3.0.3.2																								
6.3.0.3.3																								
6.3.0.3.4																								
6.3.0.3.5																								
6.3.0.3.6																								
6.3.0.3.7																								
6.3.0.3.8																								

6.4 Personel i Środki

Realizacja zapisów tego modułu jest **NAIWAŻNIEJSZYM ELEMENTEM** związanym z realizacją niniejszego 24 miesięcznego planu działań. W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 4 główne działania.

Działanie pierwsze (6.4.1) polega na powołaniu w strukturze Urzędu Miasta w Gdańsku Zespołu Aktywności Mobilnej (ZAM) z jasno określonym zakresem kompetencji. W pierwszych dwóch latach ZAM powinien składać się z 4 pracowników Urzędu Miejskiego.

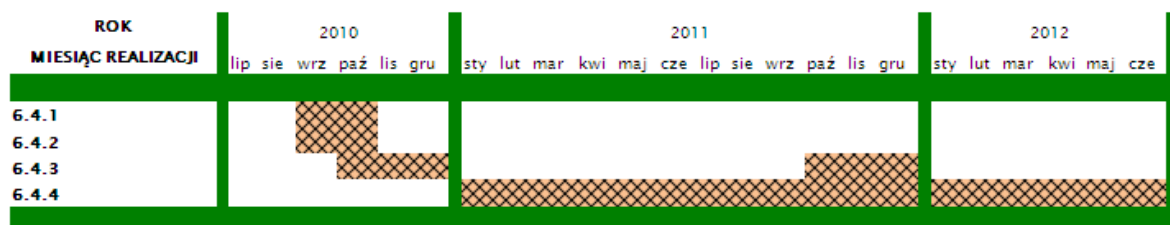
Działanie drugie (6.4.2) polega na przygotowaniu i ustaleniu wydzielonego budżetu ZAM. Budżet ZAM winien być budżetem zadaniowym (wielkość budżetu uzależniona powinna być od zadań zatwierdzonych w ramach niniejszego 24 miesięcznego planu działań).

Działanie trzecie (6.4.3) polega na przygotowaniu programu szkoleń zarówno dla członków ZAM, jak i dla pracowników Urzędu Miejskiego i innych jednostek organizacyjnych.

Działanie czwarte (6.4.4) polega na wdrożeniu programu szkoleń zarówno dla członków ZAM, jak i dla pracowników Urzędu Miejskiego i innych jednostek organizacyjnych.

Warto ponownie podkreślić, iż bez utworzenia ZAM, składającego się z kompetentnych osób, które realizują zadania wynikające z niniejszego planu, z góry określonym zakresem obowiązków oraz dysponującym budżetem na jego realizację, realizacja działań w pozostałych ośmiu modułach będzie **NIE MOŻLIWA** do realizacji w ciągu 24 miesięcy.

6.4.1	Powołanie Zespołu Aktywnej Mobilności w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta w Gdańsku z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji, zgodnie ze standardami stosowanymi w miastach o wysokiej kulturze rowerowej	2010-09	2010-10
6.4.2	Przygotowanie i ustalenie wydzielonego budżetu Zespołu Aktywnej Mobilności na działania infrastrukturalne, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, edukacyjne, promocyjne i informacyjne	2010-09	2010-10
6.4.3	Przygotowanie programu szkoleń dla Zespołu Aktywnej Mobilności i pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych Miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego	2010-10	2012-01
6.4.4	wdrożenie programu szkoleń dla Zespołu Aktywnej Mobilności i pracowników Urzędu Miasta oraz innych jednostek organizacyjnych Miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego	2011-03	2012-06



6.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo

Dotychczas podejmowane działania na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej Gdańska charakteryzowało „podejście liniowe” – polegające na skupieniu uwagi prawie wyłącznie na tworzeniu wydzielonych dróg dla rowerów.

Proces audytu podpowiedział potrzebę zmiany akcentów: podjęcie wysiłków na rzecz zmniejszenia różnic prędkości poruszania się różnych użytkowników dróg i przestrzeni miejskiej przez uspokajanie lub usuwanie ruchu pojazdów samochodowych z wielu obszarów miasta, zwłaszcza położonych w centrum najgęściej zaludnionych dzielnic oraz w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacji publicznej. Równolegle należy podjąć działania na rzecz wdrożenia systemu bezpiecznego przechowywania i parkowania rowerów w okolicach głównych źródeł i celów podróży w mieście.

Tym działaniom należy nadać większą niż dotychczas rangę w stosunku do działań nakierowanych na rozszerzanie skali widzialnej infrastruktury rowerowej miasta. Szczególną uwagę należy zwrócić także na działania przygotowawcze: identyfikację wąskich gardeł i miejsc, w których mogą powstać znaczące skręty dla ruchu pieszych i rowerzystów w mieście, tak aby można było następnie szybko efektywnie je zlikwidować (zerwać nisko wiszące owoce). Równolegle należy przeprowadzić działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu przez jego uspokojenie na podstawie audytu BRD realizowanego zgodnie ze standardami stosowanymi w krajach UE-15.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 6 głównych działań.

Działanie pierwsze (6.5.1) polega na rozwijaniu niewidzialnej infrastruktury rowerowej na terenie wszystkich dzielnic Gdańska.

Działanie drugie (6.5.2) polega na zwiększaniu ilości parkingów rowerowych na terenie miasta.

Działanie trzecie (6.5.3) polega na ułatwieniach dotyczących jazdy rowerem po jezdni.

Działanie czwarte (6.5.4) polega na likwidacji utrudnień, z którymi spotykają się rowerzyści.

Działanie piąte (6.5.5) polega na tworzeniu systemu tras rowerowych, które w szczególności ułatwią mieszkańcom Górnego tarasu dojazd do Dolnego tarasu i Pasa nadmorskiego.

Działanie szóste (6.5.6) polega na zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

6.5.1	niewidzialna infrastruktura rowerowa	2010-07	2012-06
6.5.1.1	wprowadzenie programu zwiększania zasięgu stref pieszych i pieszo-rowerowych w Gdańsku	2010-07	2012-06
6.5.1.2	wprowadzenie planu redukcji skali ruchu samochodowego i ograniczeń parkowania na wybranych obszarach miasta	2010-07	2012-06
6.5.1.3	wprowadzenie planu uspokojenia ruchu na wybranych obszarach miasta	2010-07	2012-06
6.5.1.3.1	opracowanie i wdrożenie planu ograniczenia prędkości do 50 km/h na większości głównych ulic miasta, do 30km/h na pozostałych ulicach	2010-07	2012-06
6.5.1.3.2	opracowanie i wdrożenie programu rozszerzania stref tempo 20/30km/h wraz z innymi działaniami dotyczącymi rowerowej infrastruktury widzialnej i niewidzialnej	2010-07	2012-06
6.5.2	parkowanie rowerów	2010-07	2012-06
6.5.2.1	ustalenie listy lokalizacji i zainstalowanie zarówno piętrowych stojaków do parkowania rowerów oraz stojaków w kształcie odwróconej litery U w pobliżu:	2010-07	2012-06
6.5.2.1.1	węzłów i przystanków transportu publicznego (w pobliżu Dworca PKP/przystanków SKM czy też przystanków tramwajowych)	2010-07	2012-06

6.5.2.1.2	miejsc użyteczności publicznej	2010-07	2012-06
6.5.2.1.3	placówek edukacyjnych	2010-07	2012-06
6.5.3	warunki jazdy rowerem po jezdni – uspokajanie ruchu	2010-07	2012-06
6.5.3.1	dopuszczenie ruchu rowerowego w obie strony na ulicach jednokierunkowych (z odpowiednim oznakowaniem pionowym lub poziomym)	2010-07	2012-06
6.5.3.2	wyznaczenie i oznakowanie pasów rowerowych na jezdniach	2010-07	2012-06
6.5.3.2.1	opracowanie i wdrożenie planu tworzenia pasów dla autobusów i rowerów na jezdniach	2010-07	2012-06
6.5.3.3	oznakowanie na jezdni śluz rowerowych dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na wybranych skrzyżowaniach w Gdańsku	2010-07	2012-06
6.5.4	likwidacja barier i wąskich gardeł systemu rowerowego	2011-01	2012-06
6.5.4.1	uruchomienie ramp z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP/przystankach SKM, a także na schodach przy mostach i wiaduktach miasta	2011-01	2012-06
6.5.4.2	zamontowanie uchwytów dla rowerzystów na wybranych słupach lamp oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	2012-04	2012-06
6.5.5	działania na rzecz tworzenia systemu tras rowerowych, w szczególności:	2010-07	2012-06
6.5.5.1	wzdłuż cieków wodnych	2010-07	2012-06
6.5.5.1.1	stworzenie trasy rowerowej z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych wzdłuż Potoku Oruńskiego	2010-07	2012-06
6.5.5.1.2	dostosowanie planowanej drogi eksploatacyjnej wzdłuż kanału Raduni do standardów międzynarodowej trasy rowerowej EuroVelo10	2010-07	2012-06
6.5.5.1.3	dostosowanie planowanej kładki na Ołowiankę pod kątem potrzeb rowerzystów wraz z przedłużeniem możliwości przejazdu rowerem w kierunku Przeróbki i Stogów w jedną stronę oraz w kierunku ul. Rajskiej i Dworca PKP wzdłuż kanału Raduni, w drugą stronę	2010-07	2012-06
6.5.5.2	wzdłuż czynnych i nieczynnych linii kolejowych	2011-09	2012-06
6.5.5.2.1	stworzenie trasy rowerowej wzdłuż linii kolejowej od Św. Wojciecha do Żabianki	2011-09	2012-06
6.5.5.2.1.1	pod wiaduktem na wysokości budynków Urzędu Marszałkowskiego i Urzędu Wojewódzkiego, w celu połączenia ścieżek pieszo-rowerowych stworzonymi przy Reducie Żbik, a następnie w kierunku Olszyny i Oruni Dolnej	2011-09	2012-06
6.5.5.2.2	wzdłuż linii kolejowej od Nowych Szkotów do bazy promowej w Nowym Porcie	2011-09	2012-06
6.5.5.3	do istniejących i projektowanych węzłów przesiadkowych transportu publicznego	2012-04	2012-06
6.5.5.4	do placówek edukacyjnych	2012-04	2012-06
6.5.6	działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu	2012-04	2012-06
6.5.6.1	przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w aspekcie ruchu rowerowego i pieszego na głównych ciągach komunikacyjnych według standardów obowiązujących w krajach UE-15 i wdrożenie jego zaleceń	2012-04	2012-06
6.5.6.1.1	ustalenie priorytetów działań na rzecz redukcji czarnych punktów ruchu niezmotoryzowanych	2012-04	2012-06
6.5.6.1.2	wytypowanie wybranych przejść dla pieszych do podniesienia do poziomu chodnika / drogi rowerowej wraz z instalacją linii świecących diod na wytypowanych przejściach	2012-04	2012-06

ROK MIESIĄC REALIZACJI	2010						2011						2012					
	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru
6.5.1																		
6.5.1.1																		
6.5.1.2																		
6.5.1.3																		
6.5.1.3.1																		
6.5.1.3.2																		
6.5.2																		
6.5.2.1																		
6.5.2.1.1																		
6.5.2.1.2																		
6.5.2.1.3																		
6.5.3																		
6.5.3.1																		
6.5.3.2																		
6.5.3.2.1																		
6.5.3.3																		
6.5.4																		
6.5.4.1																		
6.5.4.2																		
6.5.5																		
6.5.5.1																		
6.5.5.1.1																		
6.5.5.1.2																		
6.5.5.1.3																		
6.5.5.2																		
6.5.5.2.1																		
6.5.5.2.1.1																		
6.5.5.2.2																		
6.5.5.3																		
6.5.5.4																		
6.5.6																		
6.5.6.1																		
6.5.6.1.1																		
6.5.6.1.2																		

6.6 Informacja i Edukacja

Wiele działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego będzie napotykać początkowo na sprzeciw osób nieskłonnych do podjęcia refleksji na temat celowości podejmowania wysiłków zmiany sposobów korzystania z samochodów (rezygnacja z korzystania z niego lub zmiany stylu jazdy).

Stąd ważność działań informacyjno- edukacyjnych skierowanych do różnych grup docelowych, wymienionych w poniższej tablicy. Działania te mogą być wplatane w program wielu różnych komórek organizacyjnych miasta zajmujących się edukacją, promocją i informacją.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 7 głównych działań.

Działanie pierwsze (6.6.1) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii informacyjnych i edukacyjnych adresowanych do grup docelowych wymienionych w module pierwszym.

Działanie drugie (6.6.2) polega na przygotowaniu i wdrożeniu spójnego i kompleksowego systemu znakowania tras rowerowych.

Działanie trzecie (6.6.3) polega na przygotowaniu i wdrożeniu mapy rowerowej.

Działanie czwarte (6.6.4) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu tematycznych przejazdów rowerowych.

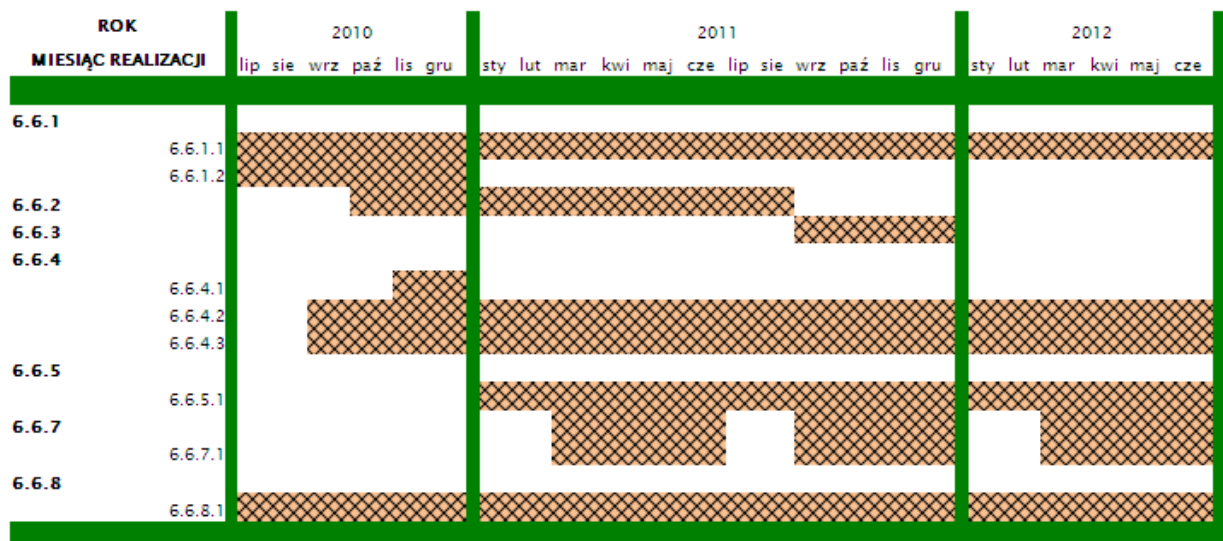
Działanie piąte (6.6.5) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu przejazdów rowerowych i imprez plenerowych.

Działanie siódme (6.6.7) polega na przygotowaniu i wdrożeniu dodatkowej godziny lekcyjnej wychowania komunikacyjnego.

Działanie ósme (6.6.8) polega na przygotowaniu i wdrożeniu kampanii dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego

6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowane do grup docelowych (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych)	2010-07	2012-06
6.6.1.1	informowanie o zapisach i zobowiązaniach Gdańska wynikających z podpisania przez miasto "Karty Brukselskiej"	2010-07	2012-06
6.6.1.2	informowanie o zapisach i zobowiązaniach Gdańska do 2020r. wynikających z certyfikacji polityki rowerowej BYPAD	2010-07	2010-12
6.6.2	przygotowanie oraz wdrożenie spójnego i kompleksowego systemu znakowania tras rowerowych miasta opracowanego na podstawie doświadczeń PTTK, Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, Nadleśnictwa i Gdańskiej Organizacji Turystycznej	2010-10	2011-08
6.6.3	przygotowanie i publikacja mapy rowerowej zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu kołowego na sieci drogowej miasta Gdańska	2011-09	2011-12
6.6.4	przygotowanie i wdrożenie programu tematycznych przejazdów rowerowych na podstawie ogłoszonego konkursu w placówkach edukacyjnych Gdańska w ramach działań związanych z inicjatywą "Gdańsk – Europejska Stolica Kultury 2016"	2010-09	2012-06
6.6.4.1	instalowanie innowacyjnego oświetlenia głównych ulic Gdańska	2010-11	2011-12
6.6.4.2	przygotowanie konkursów graficznych o tematyce "Rower alternatywą dla korków ulicznych" wśród uczniów i studentów, wraz z publikacją najlepszych prac w miejscach tworzenia się korków ulicznych	2010-09	2012-06

	oraz na stacjach benzynowych		
6.6.4.3	przygotowanie konkursów na wykorzystanie rowerów w ramach wydarzeń muzycznych i teatralnych (np. inscenizacja "Balladyny" na rowerach)	2010-09	2012-06
6.6.5	przygotowanie i wdrożenie programu przejazdów rowerowych i imprez plenerowych	2011-01	2012-06
6.6.5.1	rozpoczęcie współpracy z instytucjami/organizacjami/firmami organizującymi na terenie Gdańska kongresy, konferencje, warsztaty, spotkania w celu zachęcenia organizatorów tych wydarzeń do urządzania przejazdów rowerowych	2011-01	2012-06
6.6.7	przygotowanie i wdrożenie programu dodatkowej godziny lekcyjnej wychowania komunikacyjnego z zakresu aktywnej mobilności dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych	2011-03	2012-06
6.6.7.1	przygotowanie i wdrożenie kursów jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego we współpracy ze szkołami na wzór programu Bikeability (osobami wspomagającymi powinny być babcie, dziadkowie oraz środowiska seniorów)	2011-03	2012-06
6.6.8	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego	2010-07	2012-06
6.6.8.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii kierowanych i realizowanych przez instruktorów nauki jazdy	2010-07	2012-06



6.7 Promocja i Partnerstwa

Tworzeniu nowych elementów infrastruktury rowerowej miasta nie towarzyszyły jak dotąd spójnie zaprogramowane działania promocyjne, skłaniające do korzystania z dojazdów rowerem do pracy, do szkoły, po zakupy oraz w innych okolicznościach życia.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 7 głównych działań.

Działanie pierwsze (6.7.1) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem.

Działanie drugie (6.7.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem do pracy.

Działanie trzecie (6.7.3) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem do szkoły.

Działanie czwarte (6.7.4) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem po zakupy.

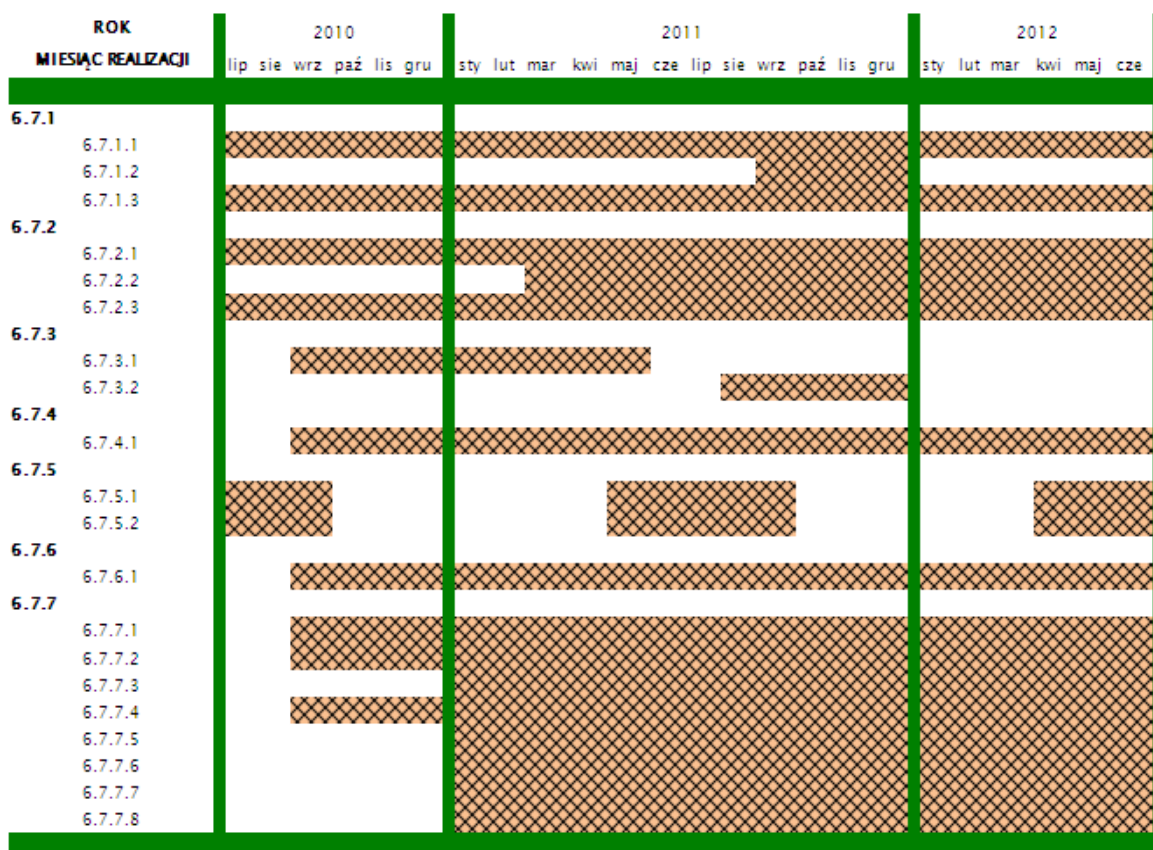
Działanie piąte (6.7.5) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promujących aktywność mobilną.

Działanie szóste (6.7.6) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej Gdańsk jako miasto przyjazne rowerom.

Działanie siódme (6.7.7) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia.

6.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem	2010-07	2012-06
6.7.1.1	przygotowanie i wdrożenie wśród pracodawców kampanii promujących Zielone Plany Podróży	2010-07	2012-06
6.7.1.2	przygotowanie i publikacja przewodników z informacjami o sposobach docierania do pracy pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i wymagań kobiet	2011-09	2012-06
6.7.1.3	przygotowanie i wdrożenie strony internetowej zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do firm, urzędów i szkół	2010-07	2012-06
6.7.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem do pracy	2010-07	2012-06
6.7.2.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej dojazd kobiet rowerami do pracy	2010-07	2012-06
6.7.2.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdę rowerami elektrycznymi	2011-03	2012-06
6.7.2.3	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdę rowerem w każdy piątek (na wzór BikeFriday – Luźny Rowerowy Piątek)	2010-07	2012-06
6.7.3	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem do szkoły	2010-10	2012-06
6.7.3.1	przygotowanie i wdrożenie zestawu praktycznych porad na temat jazdy rowerem z dziećmi	2010-10	2012-06
6.7.3.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do mam, w celu przekonania ich o możliwości bezpiecznego dojazdu dzieci rowerem do szkoły	2011-08	2011-12
6.7.4	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem po zakupy	2010-10	2012-06

6.7.4.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do gdańskich kupców, w celu przygotowania specjalnych ofert dla rowerzystów	2010-10	2012-06
6.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promujących aktywność mobilną	2010-07	2012-06
6.7.5.1	przygotowanie i wdrożenie serii wydarzeń na wzór projektu "Ciclovía"	2010-07	2012-06
6.7.5.2	przygotowanie i wdrożenie programu poznawania różnych dzielnic Gdańska przez mieszkańców innych dzielnic (m.in. Dolne Miasto, Orunia, Olszynka)	2010-07	2012-06
6.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej Gdańsk jako miasto przyjazne rowerom	2010-10	2012-06
6.7.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej przyjazd (z) rowerem na Pomorze wraz z innymi samorządami województwa pomorskiego	2010-10	2012-06
6.7.7	przygotowanie i wdrożenie kampanii w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia nt. prozdrowotnych efektów regularnego korzystania z roweru	2010-10	2012-06
6.7.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii uświadamiającej skutki siedzącego trybu życia	2010-10	2012-06
6.7.7.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii uświadamiających koszty leczenia otyłości, cukrzycy, wysokiego ciśnienia krwi i nowotworów jelit	2010-10	2012-06
6.7.7.3	przygotowanie i wdrożenie kampanii promujących poprawę diety i żywienia	2011-01	2012-06
6.7.7.4	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocji regularnej aktywności fizycznej	2010-10	2012-06
6.7.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocji zdrowia psychicznego	2011-01	2012-06
6.7.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz promocji zdrowych zachowań seksualnych	2011-01	2012-06
6.7.7.7	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej korzystanie z roweru przez osoby niepełnosprawne ruchowo, niewidome i głuchonieme	2011-01	2012-06
6.7.7.8	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej korzystanie z roweru jako formy rehabilitacji ze szczególnym uwzględnieniem pacjentów ze schorzeniami układu krążenia	2011-01	2012-06



6.8 Działania uzupełniające

Działaniom zachęcającym do zwiększania skali korzystania z roweru winny towarzyszyć działania zniechęcające do korzystania z samochodów. Inaczej nie ma możliwości wypracowania

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 4 głównych działań.

Działanie pierwsze (6.8.1) polega na wprowadzaniu powiązań pomiędzy transportem publicznym a ruchem rowerowym.

Działanie drugie (6.8.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii informacyjnych na temat korzystnego wpływu ruchu rowerów na stan środowiska

Działanie trzecie (6.8.3) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii promującej korzystanie z roweru zimą i podczas deszczu.

Działanie czwarte (6.8.4) polega na promocji aktywności mobilnej w mediach.

6.8.1	wprowadzenie powiązania pomiędzy transportem publicznym a ruchem rowerowym	2012-02	2012-06
6.8.1.1	sprawdzenie możliwości instalowania bagażników rowerowych na czole autobusów w celu przewożenia na nich rowerów na liniach autobusów łączących dzielnicę dolnego i górnego tarasu Gdańska	2012-02	2012-03
6.8.1.2	wprowadzenie możliwości instalowania bagażników rowerowych na czole autobusów i przewożenia rowerów na liniach łączących dzielnicę dolnego i górnego tarasu Gdańska	2012-04	2012-06
6.8.1.3	sprawdzenie możliwości instalowania bagażników rowerowych na czole autobusów w celu przewożenia rowerów na liniach łączących centrum i obrzeża miasta (np. Wyspa Sobieszewska)	2012-02	2012-03
6.8.1.4	wprowadzenie możliwości instalowania bagażników rowerowych na czole autobusów w celu przewożenia rowerów na liniach łączących centrum i obrzeża miasta (np. Wyspa Sobieszewska)	2012-04	2012-06
6.8.2	przeprowadzenie kampanii informacyjnych na temat korzystnego wpływu ruchu rowerów na stan środowiska (redukcja hałasu, emisji CO₂ i pyłu zawieszonego)	2010-07	2010-12
6.8.3	przeprowadzenie kampanii promującej korzystanie z roweru zimą i podczas deszczu	2011-10	2011-12
6.8.4	Aktywność mobilna w mediach	2010-07	2012-06
6.8.4.1	działania na rzecz usprawnienia strony internetowej Urzędu Miasta Gdańska na rzecz potrzeb grup docelowych polityki rowerowej w Gdańsku	2010-07	2012-06
6.8.4.2	działania na rzecz nowych funkcjonalności strony internetowej związanej z realizacją polityki rowerowej	2010-07	2012-06
6.8.4.3	działania związane ze stałymi rubrykami/artykulami dotyczącymi polityki rowerowej w prasie lokalnej	2010-07	2012-06
6.8.4.4	działania związane ze stałymi rubrykami/artykulami dotyczącymi polityki rowerowej w lokalnych portalach internetowych	2010-07	2012-06
6.8.4.5	działania związane ze stałymi audycjami dotyczącymi polityki rowerowej w lokalnych rozgłoszeniach radiowych	2010-07	2012-06
6.8.4.6	działania związane ze stałymi audycjami dotyczącymi polityki rowerowej w lokalnych stacjach telewizyjnych	2010-07	2012-06
6.8.4.7	przeprowadzenie kampanii nagradzającej dziennikarzy zaangażowanych w tematykę aktywności mobilnej	2010-07	2012-06

ROK	2010						2011						2012											
MIESIĄC REALIZACJI	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze
6.8.1																								
6.8.1.1																								
6.8.1.2																								
6.8.1.3																								
6.8.1.4																								
6.8.2																								
6.8.3																								
6.8.4																								
6.8.4.1																								
6.8.4.2																								
6.8.4.3																								
6.8.4.4																								
6.8.4.5																								
6.8.4.6																								
6.8.4.7																								

6.9 Ewaluacja i Efekty

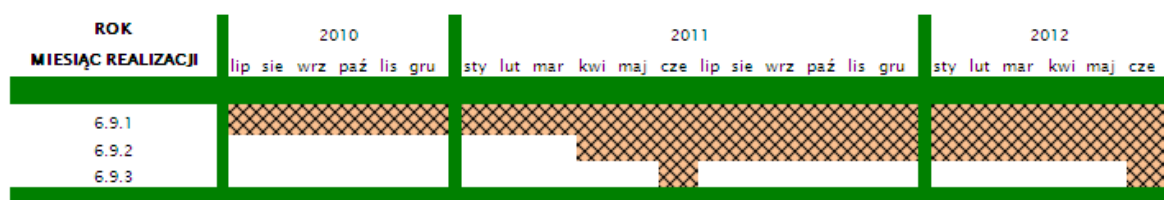
W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 3 główne działania.

Działanie pierwsze (6.9.1) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kompleksowego zintegrowanego systemu monitorowania i raportowania.

Działanie drugie (6.9.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu systemu liczenia rowerzystów i pieszych

Działanie trzecie (6.9.3) polega na przygotowaniu i wdrażaniu badań na temat zaspokajania potrzeb mobilności.

6.9.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego, zintegrowanego systemu monitorowania i raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań	2010-07	2012-06
6.9.2	opracowanie i wdrożenie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg dla ruchu pieszego i rowerowego	2011-04	2012-06
6.9.3	przygotowanie i wdrożenie badań na temat sposobów zaspokajania potrzeb mobilności w gospodarstwach domowych	2011-06	2012-06



Spis map

1. Gęstość zaludnienia w 2004r.
2. Pas nadmorski, Dolny taras, Górny taras – główne części Gdańska
3. Podział administracyjny Gdańska
4. Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950–2006
5. Miejsce Gdańska na mapie przebiegu tras rowerowych Pomorza
6. Jak topniał projekt budowy dróg rowerowych w Gdańsku
7. Przebieg audytów terenowych przeprowadzonych w ramach procesu certyfikacji BYPAD w Gdańsku
8. Zasięg 10 minutowego przejazdu rowerowego i dojścia pieszo na mapie Trójmiasta
9. Rowerowe Śródmieście Gdańska

Spis rysunków

1. Zaczęło się w Gdańsku
2. Główne zapisy Karty Brukselskiej
3. Piramida rodzajów przejazdów rowerowych
4. Zakres certyfikacji polityki rowerowej
5. Poziomy polityki rowerowej
6. Porównanie wielkości obszaru napływu klientów docierających na stacje pieszo lub rowerem w ciągu 10 minut
7. Opis Rowerowego Śródmieścia

Spis tablic

1. Podstawowe dane statystyczne 30 dzielnic Gdańska
2. Podstawowe dane statystyczne głównych części Gdańska
3. Ranking najpopularniejszych ciągów ruchu rowerowego w Gdańsku
4. Wybrane drogi dla rowerów budowane w Gdańsku w latach 2002 – 2010 oraz źródła ich finansowania
5. Długość dróg rowerowych z podziałem ze względu na rodzaj nawierzchni (km)

Spis wykresów

1. Liczba pojazdów zarejestrowanych w Gdańsku na 1000 mieszkańców w latach 2000–2008
2. Wyniki polityki rowerowej w Gdańsku dla poszczególnych modułów BYPAD
3. Wyniki uzyskane przez miasto Gdańsk w 9 modułach BYPAD
4. Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem dziennie na osobę w różnych krajach europejskich
5. Jak długo jedziemy/stoimy w korkach
6. Z jaką prędkością jedziemy autem w korkowym szczycie

Spis zdjęć

1. Widok historycznej części miasta w dzień
2. Widok historycznej części miasta w nocy
3. Park Ronalda Reagana
4. Park leśny w Brzeźnie
5. Turyści nad brzegiem Zatoki Gdańskiej w okolicach „punktu Humboldta”
6. Okolice Huciska w czasie Jarmarku Dominikańskiego
7. Przykłady rozwoju kultury rowerowej w Lublinie
8. Konkurs na najlepsze przebranie podczas przejazdu rowerowego w Gdańsku, czerwiec 2010r.
9. Wyjaśnianie zasad wypełniania kwestionariuszy podczas spotkania wprowadzającego
10. Uczestnicy audytu tras rowerowych w dniu 28 kwietnia 2010r. na „skrawku asfaltu”
11. Uczestnicy audytu tras rowerowych w dniu 8 maja 2010r. na końcu drogi dla rowerów przy ul. Spacerowej
12. Radna Miasta Agnieszka Owczarczak podczas przejazdu wzdłuż linii kolejowej do stacji SKM Gdańsk Przymorze– Uniwersytet
13. Uczestnicy audytu tras rowerowych przy ul. Kołobrzeskiej
14. Karolina Wisińska podczas udzielaniu wywiadu dla Radia Gdańsk na temat przebiegu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD
15. Uczestnicy audytu tras rowerowych przy Placu Trzech Krzyży
16. Rozpoczęcie dyskusji po prezentacji Tima Asperges’a
17. Remigiusz Kitliński wraz z Markiem Szymańskim podczas audytu terenowego w Nowym Porcie
18. Anna Grzonkowska omawia z członkami grupy ewaluacyjnej plany zmian organizacji ruchu w Śródmieściu Gdańska
19. Remigiusz Kitliński prezentuje podczas sesji Rady Miasta Gdańska certyfikację polityki rowerowej BYPAD
20. Manfred Neun, Prezydent Europejskiej Federacji Cyklistów oraz Tim Asperges audytor BYPAD wręczają Pawłowi Adamowiczowi certyfikat polityki rowerowej BYPAD
21. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
22. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
23. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
24. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
25. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
26. Zmiany, które miały miejsce w Nowym Yorku między rokiem 2007 a 2008
27. Droga w parku Ronalda Reagana wykorzystywana przez pieszych i rowerzystów
28. Podobne drogi spacerowe w rejonie parku Ronalda Reagana
29. Park nad Strzyżą w okolicach ul. Wyspiańskiego we Wrzeszczu
30. Miejsce rekreacji w parku brzeźnieńskim
31. ul. Grobla I z widokiem na Kaplicę Królewską w Gdańsku
32. ul. Grobla I z widokiem na fontannę Czterech Kwartałów
33. Deptak w okolicach stacji Gdańsk Żabianka
34. Ulica Wajdeloty we Wrzeszczu
35. Nauka jazdy dla początkujących cyklistek
36. Nauka początkującej amatorki jeżdżenia na rolkach
37. Kolejne stadia konfliktu rowerzyści – piesi – zmotoryzowani przy City Forum w Gdańsku
38. Kolejne stadia konfliktu rowerzyści – piesi – zmotoryzowani przy City Forum w Gdańsku
39. Chodnik zwężony w celu zapewnienia miejsc do parkowania samochodów przy ul. Wały Jagiellońskie
40. Efekty przyjętego rozwiązania dla pieszych i rowerzystów
41. Rower zaparkowany przy CH Madison w Gdańsku
42. Rowery zaparkowane przed Galerią Bałtycką
43. Piętrowy parking dla rowerów w Muenster (Północna Nadrenia– Westfalia)
44. Demonstracja korzystania z dwupoziomowego parkingu
45. Jezdnia ulicy Wita Stwosza we Wrzeszczu
46. Ulica Kochanowskiego we Wrzeszczu
47. Parkowanie na drodze dla rowerów na osiedlu Jasień
48. Osiedle Wiszące Ogrody – widok z nasypu nieczynnej linii kolejowej Zaspą– Kiełpiniek
49. Ciąg pieszo–rowerowy nad zbiornikiem retencyjnym na górnym tarasie Gdańska

50. Przejazd pod wiaduktem ul. Pomorskiej w Oliwie
 51. Przejazd pod wiaduktem ulicy Kołobrzeskiej
 52. Schody przy City Forum
 53. Schody przy ul. Waryńskiego we Wrzeszczu
 54. Tereny przy kolejowe w rejonie wiaduktu Traktu Św. Wojciecha
 55. Pod wiaduktem Traktu Św. Wojciecha
 56. Rynny na kładce nad Traktem Św. Wojciecha przy stacji PKP i SKM Gdańsk Orunia
 57. Rynny na kładce nad Traktem Św. Wojciecha przy stacji PKP i SKM Gdańsk Orunia
 58. Częsta praktyka przejazdu przy jednym cyklu świateł: ul. Grunwaldzka we Wrzeszczu
 59. Częsta praktyka przejazdu przy jednym cyklu świateł: ul. Grunwaldzka we Wrzeszczu
 60. Wygląd drogi rowerowej po koszeniu trawy na pasie zieleni (droga dla rowerów przy ul. Marynarki Polskiej w Nowym Porcie)
 61. Wygląd drogi rowerowej po koszeniu trawy na pasie zieleni (droga dla rowerów przy ul. Marynarki Polskiej w Nowym Porcie)
 62. Ubytki w nawierzchni drogi dla rowerów łatanie kostką brukową: ul. Marynarki Polskiej w Nowym Porcie)
 63. Ubytki w nawierzchni drogi dla rowerów łatanie kostką brukową: ul. Grunwaldzka w Oliwie
 64. Koniec drogi dla rowerów przy ulicy Spacerowej w Oliwie
 65. Kosztowny element infrastruktury – rondo rowerowe przy trasie nadmorskiej
 66. Jedno z wielu niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów skrzyżowań w Gdańsku (ul. Braci Lewoniewskich i Alei Grunwaldzkiej)
 67. Jedno z wielu niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów skrzyżowań w Gdańsku (ul. Braci Lewoniewskich i Alei Grunwaldzkiej)
-