

UCHWAŁA NR XLVII/1049/13
RADY MIASTA GDAŃSKA
z dnia 16 grudnia 2013 r.

**w sprawie uchwalenia Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska
(SR STeR)**

Na podstawie art.18 ust.2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2013 roku, poz.594, poz. 645.)

uchwała się, co następuje:

§ 1

Uchwala się Strategię Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR), stanowiącą załącznik do niniejszej Uchwały.

§ 2

Wykonanie Uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Gdańska.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący
Rady Miasta Gdańska**

Bogdan Oleszek

Uzasadnienie

Do sporządzenia Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) przystąpiono zgodnie z uchwałą Rady Miasta Gdańska Nr XXIII/450/12 z dnia 23 lutego 2012 r.

Celem Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych (SR STeR) w Gdańsku jest określenie kolejności realizacji brakujących elementów systemu tras rowerowych dla uzyskania optymalizacji efektów funkcjonalnych i układowych w mieście.

Strategia realizacji systemu tras rowerowych (SR STeR) jest dokumentem określającym sposób rozwoju infrastruktury rowerowej w Gdańsku zaplanowanej w opracowaniu pn. System Tras Rowerowych dla Gdańska (STeR) sporządzonym w Biurze Rozwoju Gdańska w 2011 roku. STeR - obejmujący spójny system tras rowerowych, stref ruchu uspokojonego, a także lokalizacji parkingów rowerowych, powstał na podstawie rozbudowanych konsultacji społecznych oraz analiz i studiów.

Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) stanowi kontynuację prac nad STeR i uszczegółowienie Koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego - „Zielonej Księgi”, opracowanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w 2009 roku.

Na podstawie analizy wielokryterialnej wskazana została optymalna kolejność realizacji brakujących odcinków tras rowerowych. Przyjęto założenie, że priorytetowym działaniem z zakresu rozbudowy sieci tras rowerowych jest jak najszybsze zapewnienie kompletnej sieci tras głównych – budujących podstawowy szkielet powiązań rowerowych w mieście i zapewniającej sprawne połączenia tranzytowe. W związku z powyższym analizie wielokryterialnej poddano brakujące fragmenty sieci tras głównych, oraz wybrane odcinki zbiorcze, które podzielone zostały na 40 tras mogących stanowić odrębne zadania inwestycyjne. Łączna długość analizowanych tras to niespełna 110 km. Dla każdej z 40 tras zidentyfikowano zadania wskazane do realizacji by analizowana trasa mogła jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. W szczególności w sąsiedztwie tras zidentyfikowane zostały miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice na których wskazane jest uspokojonego ruchu, a także przebieg tras rowerowych – łączących się z analizowaną trasą, lub tylko biegnących przez sąsiadujący z nią obszar.

Metodologia analizy wielokryterialnej, uwzględniająca dobór kryteriów oraz ich wagi, została opracowana przez Biuro Rozwoju Gdańska we współpracy z Referatem Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Gdańska, Wydziałem Programów Rozwojowych Urzędu Miasta Gdańska oraz z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku. Założenia zastosowanej analizy wielokryterialnej zostały przedstawione Komisji Rewitalizacji, Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska oraz Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska.

W analizie wielokryterialnej pod uwagę wzięte zostały:

- kryteria komunikacyjne (np. istniejąca i prognozowana liczba użytkowników poszczególnych tras, bezpieczeństwo),
- kryteria ekonomiczne (np. koszty budowy, trudności realizacyjne),
- kryteria funkcjonalno-przestrzenne (spójność z już zrealizowanymi trasami rowerowymi, liczba mieszkańców w bezpośrednim sąsiedztwie trasy, obecne warunki przejazdu rowerzystów),
- kryteria środowiskowe oraz poparcie społeczne.

W celu zbadania poparcia społecznego dla realizacji poszczególnych odcinków tras w dniach od 22 maja do 20 czerwca 2012 roku przeprowadzono ankietę internetową. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie tras rowerowych, których realizacja jest ich zdaniem najpilniejsza. Można było wskazać dowolną liczbę tras z listy czterdziestu tras rowerowych zaproponowanych przez Biuro Rozwoju Gdańska. W badaniu udział wzięły 2344 osoby, które oddały 9358 głosów.

W oparciu o wyniki analizy wielokryterialnej, stanowiącej Aneks 1 do Strategii, realizacja nowych elementów systemu tras rowerowych podzielona została na 8 kolejnych etapów – po 5 tras w każdym. Inwestycje wskazane do realizacji w kolejnych etapach realizacji systemu tras rowerowych (etap 0 - służący likwidacji najbardziej uciążliwych barier na trasach istniejących oraz etapy 1-8 służące realizacji nowej infrastruktury) nie wyczerpują listy przedsięwzięć mających na celu budowę docelowej sieci tras wskazanej w STeR.

Projekt Strategii został zaopiniowany przez niezależnych ekspertów i stowarzyszenia rowerowe (Gdańska Kampania Rowerowa). W wyniku uzyskanych opinii do projektu wprowadzono szereg korekt.

Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko Strategii Realizacji Systemu Tras

Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) zostały wyłożone do publicznego wglądu w dniach od 8 października do 31 października 2013 r.

W efekcie wyłożenia do publicznego wglądu wpłynęły 72 wnioski, z których większość (50 szt.) nie miała charakteru uwag do dokumentu SR STeR. W większości dotyczyły one postulatu realizacji konkretnych tras rowerowych bądź zawierały uwagi i spostrzeżenia dot. już istniejącej infrastruktury rowerowej i organizacji ruchu. Pozostałe wnioski – o charakterze uwag do dokumentu SR STeR zawierały w większości (14 szt.) postulat podniesienia priorytetu realizacji konkretnych tras w stosunku do etapowania zaproponowanego w Strategii . Dwie uwagi (o tożsamej treści) dotyczące zakresu działań koniecznych do realizacji w otoczeniu trasy nr 37 (ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej) zostały uwzględnione i spowodowały odpowiednią korektę dokumentu.

Sporządzona została prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR), a w ramach jej wyłożenia do publicznego wglądu przeprowadzone zostały konsultacje społeczne nad jej zawartością oraz nad skutkami środowiskowymi realizacji Strategii.

Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) jest dokumentem będącym podstawą realizacji idei aktywnej mobilności oraz postulatów zawartych w „Raporcie certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku”. Dokument ten pozwoli na wystąpienie już w pierwszym etapie naboru wniosków o dofinansowanie realizacji infrastruktury rowerowej w Gdańsku z funduszy Unii Europejskiej na lata 2013 – 2020. W związku z powyższym przyjęcie przez Radę Miasta Gdańska Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (SR STeR) jest w pełni uzasadnione.