

Sukcesy polityki rowerowej w polskich miastach

Dobre praktyki udziału społecznego w polityce transportowej

GDAŃSK – KRAKÓW - POZNAŃ – WARSZAWA – WROCŁAW



Wrocław 2011

Sukcesy polityki rowerowej w polskich miastach

Dobre praktyki udziału społecznego w polityce transportowej

GDAŃSK – KRAKÓW - POZNAŃ – WARSZAWA – WROCŁAW

Opracowanie:

Roger Jackowski

Michał Bałut

Jan Szpil

Jarosław Prasol

Ryszard Rakower

Marcin Jackowski

Sabina Lubaczewska

Wrocław 2011

Autorzy:

Gdańsk: Roger Jackowski, Michał Bałut

Kraków: Jan Szpil, Jarosław Prasol (współpraca: Marcin Hyła, Radosław Bąk)

Poznań: Ryszard Rakower

Warszawa: Marcin Jackowski

Wrocław: Sabina Lubaczewska (współpraca: Cezary Grochowski, Radosław Lesisz)

Korekta i skład: Aneta Osuch

Fotografia na okładce: Jan Szpil

Wydawca:

Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

ul. Białoskórnicza 26

50-134 Wrocław



Publikacja powstała w ramach projektu *Rowerowa sieć społecznego nadzoru polityki transportowej w polskich miastach* współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



CZŁOWIEK – NAJLEPSZA INWESTYCJA

Spis treści

Gdańsk	7
1. Wstęp.....	7
2. Pierwsze działania.....	7
3. Oficjalny start kampanii i wielka kłapa.....	8
4. Restart kampanii i powołanie zespołu przy prezydencie.....	9
5. Pierwsze osiągnięcia.....	13
6. Współpraca z samorządem w celu zdobycia funduszy zewnętrznych.....	14
7. Krakowski desant i starania o fundusze ze środków GEF.....	16
8. Realizacja projektu GEF (lata 2003–2005).....	17
9. Niedosyt i dalsze poszukiwania środków zewnętrznych.....	19
10. Koniec dobrej passy gdańskiej polityki rowerowej.....	20
11. Epilog.....	23
12. Przykłady najlepszej praktyki w zakresie infrastruktury	24
Kraków.....	33
1. Organizacje rowerowe i inne propagujące ruch rowerowy.....	33
1.1 Federacja Zielonych – Grupa Krakowska.....	33
1.2 Inicjatywa Kraków Miastem Rowerów.....	33
1.3 Ruch – Masa Krytyczna.....	34
2. Współpraca z miastem w kształtowaniu polityki rowerowej.....	34
2.1 Historia współpracy.....	34
2.2 Stan istniejący – formy i płaszczyzny współpracy.....	36
2.2.1 Zespół zadaniowy ds. ścieżek rowerowych.....	36
2.2.2 Audyt rowerowy.....	40
2.2.3 Sytuacja praktyczna.....	41
2.2.4 Bezpośrednie (nieformalne) kontakty z radnymi miasta oraz urzędnikami odpowiedzialnymi za infrastrukturę transportową.....	42
3. Wnioski i podsumowanie.....	43
4. Katalog rozwiązań „best practice”.....	43
Poznań.....	67
1. Wstęp.....	67
2. Organizacje rowerowe w Poznaniu i metody ich działań.....	68
3. Współpraca z miastem w kształtowaniu polityki rowerowej.....	77
3.1 Historia współpracy.....	77
3.2 Wybrane sukcesy.....	85
4. Podsumowanie.....	104
Warszawa.....	107
1. Wprowadzenie.....	107

2. Początki – Zimna Wojna.....	108
3. Odwilż.....	109
4. Rowerzysto, wydepcz sobie ścieżkę!	110
5. Rower wjeżdża na scenę polityczną	111
6. Dialog społeczny awansowany.....	113
7. Jak walący się wiadukt ożywił dialog społeczny.....	116
7. Podsumowanie.....	117
Jak zapobiegać konfliktom?.....	120
Przykłady pozytywne.....	121
Przykłady negatywne.....	127
Wrocław	133
1. Wstęp.....	133
2. Historia społecznych działań prorowerowych we Wrocławiu	134
2.1 Prehistoria.....	134
2.2 Trudne początki.....	135
2.3 100 km na koniec wieku.....	136
2.4 Koalicja „Rowerowy Wrocław”, czyli rowerzyści razem.....	137
2.5 Postulaty na nowy wiek.....	138
2.6 Wrocławski Okrągły Stół Rowerowy.....	139
2.7 Nowa jakość w Polityce rowerowej.....	139
2.8 Krok do przodu – dwa kroki do tyłu.....	142
2.9 Nowa jakość – kolejny przełom.....	143
2.10 Era oficera.....	145
2.11 Wielkie złodowacenie relacji.....	147
2.12 bilans ostateczny	148
3. Obecne formy udziału społecznego	149
3.1 Rada Rowerowa.....	149
3.2 Opiniowanie projektów.....	151
3.3 Wrocławskie organizacje rowerowe.....	152
3.4 Innowacyjne przykłady Dobrej Praktyki	155

Gdańsk

1. Wstęp

Źródłem i inspiracją do rozpoczęcia naszej kampanii było spotkanie z Marcinem Hyłą podczas kongresu Federacji Zielonych w Ojcowie, w sierpniu 1996 r. W Gdańsku już wcześniej odbywały się imprezy promujące komunikację rowerową (na początku lat 90tych organizował je, na całkiem sporą skalę, lokalny oddział Polskiego Klubu Ekologicznego, we współpracy z młodymi aktywistami skupionymi wokół Trójmiejskiego Towarzystwa Ekologów i Przyjaciół Zwierząt „Gaja”). Równolegle rozwijało się środowisko osób skupionych wokół Federacji Zielonych, działań wolnościowych, alternatywy artystycznej i politycznej, działające w otoczeniu raczkującej demokracji i krwiożerczego, młodego kapitalizmu. W tej sytuacji, grupa kilku osób, które wybrały się do Ojcowia, dość entuzjastycznie zareagowała na rowerową propagandę Marcina. Idea promocji ruchu rowerowego, i samej jazdy rowerem po mieście, była dla nas czymś nowym, ale jednocześnie – jako osobom, które z racji wieku, nie zdążyły jeszcze odwyknąć od roweru (używanego głównie w celach rekreacyjno-wakacyjnych), wydała się bardzo ciekawa. Temat wracał w rozmowach towarzyskich, aby na przełomie 1996 i 1997 roku przekształcić się w spójną i zaplanowaną wizję kampanii społecznej. Planując nasze działania, zdawaliśmy sobie sprawę, że realizacja celu zajmie wiele lat. Naszą najmocniejszą stroną był zapał, entuzjazm i aktywność społeczna w innych, pokrewnych dziedzinach, a także dobre rozeznanie w strukturach i formach funkcjonowania kształtujących się w tym czasie władz samorządowych Gdańska.

2. Pierwsze działania

Wiosną '97 przystąpiliśmy do działań. Na pierwszy ogień poszły wszystkie redakcje lokalnych i regionalnych gazet, stacje radiowe, telewizje osiedlowe, urzędy i instytucje które mogły mieć coś wspólnego z tematem naszej kampanii. Zamieniliśmy się w domokrażców i przez kilka dni roznosiliśmy nasze wizytówki, informowaliśmy kluczowe osoby o rozpoczęciu kampanii, nawiązywaliśmy kontakty.

A czasy to były mroczne – na słowo e-mail dziennikarze wytrzeszczali oczy, radni bledli i tracili mowę. Mark Zuckerberg - twórca Facebooka - miał wtedy 13 lat. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe i techniczne oraz spodziewane bariery biurokratyczne, nasze działania już na wstępie ograniczyliśmy do obszaru samego Gdańska. Jak okazało się później, było to zbawienne założenie. Pomimo jedności komunikacyjnej, zarządzanie miastami Trójmiasta było pozbawione jakiegokolwiek koordynacji, a nawet prób współpracy między samorządami. W tej sytuacji i nam trudno byłoby prowadzić kampanię w całej metropolii. Kampania ta *de facto* byłaby bowiem trzema odrębnymi kampaniami, tyle że prowadzonymi równocześnie, przez tę samą, niezbyt liczną grupę osób.

Tymczasem tylko przy jednej, tzn. gdańskiej kampanii, pracy nie brakowało. Przyjęliśmy założenie, że za zarządzanie kampanią, wyznaczanie jej celów na poszczególnych etapach i wszelkie regularne działania – odpowiadać będą trzy osoby (koordynatorzy), przy założeniu luźnego i – z natury bardziej efemerycznego wsparcia środowiska sympatyków i znajomych (ok. 30 osób). Po latach okazało się, że założenie to sprawdziło się bardzo dobrze. Wąskie grono decyzyjne przyspieszało i ułatwiało zarządzanie, a trzy osoby które zadeklarowały się do wieloletniej pracy, z większymi lub mniejszymi przerwami (spowodowanymi okolicznościami losowymi i tzw. zakrętami życiowymi) – z determinacją działały przez kolejne lata na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w mieście.

3. Oficjalny start kampanii i wielka klapa

Pierwszy wielki dzień dla naszej kampanii nadszedł 31 maja 1997 r. W tym dniu postanowiliśmy oficjalnie zainaugurować przygotowywaną wcześniej kampanię. Zorganizowaliśmy przejazd rowerowy, pod koniec którego prezydentowi oraz przewodniczącemu rady miasta wręczyliśmy przygotowane wcześniej postulaty. Było ich sporo. M.in. znalazł się tam postulat o konieczności powołania społecznego zespołu doradczego, który opiniowałby plany rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz występował z własnymi inicjatywami dla rozwoju tego środka komunikacji.

Jednak pomimo dobrych chęci i niezłego pomysłu, nad naszą młodą, świeżo wyklutą kampanią zaczęły zbierać się czarne chmury. Ledwo udało nam się przekonać miej-

skich urzędników i policję do zamknięcia na czas naszego przejazdu głównej trasy komunikacyjnej Gdańska (i całego Trójmiasta) - okazało się, że w terminie imprezy w telewizji odbędzie się transmisja z przylotu Papieża do Polski.

Jakby tego było mało, czarne chmury zmaterializowały się także dosłownie. Na dzień przed imprezą doszło do załamania pogody, wręcz niespotykanego pod koniec maja. Temperatura spadła poniżej 10°C, zapanowała iście sztormowa pogoda z bardzo silnym wiatrem i deszczem. Ku naszemu zdziwieniu, znalazło się jednak ok. 70 śmiałków, którzy wzięli udział w imprezie, zaś ówczesny prezydent miasta (Tomasz Posadzki) przyjął nasze postulaty na schodach magistratu. Gorzej poszło z ówczesnym Przewodniczącym Rady Miasta (Pawłem Adamowiczem), który to pojawił się dopiero po rozjechaniu się rowerzystów, nad naszą imprezę przedkładając wiadomą transmisję telewizyjną. I właściwie w tym momencie zakończyła się krótkotrwała sielanka naszej kampanii. Z rozmaitych bowiem przyczyn nasze postulaty nie wzbudziły zbytniego zainteresowania włodarzy.

Przez ponad pół roku nie otrzymaliśmy na nie żadnej odpowiedzi, zaś tradycyjny "sezon" rowerowy dobiegł końca. Dopiero jesienią '97, w odzewie na nasze piąte z kolei pismo, z urzędu nadeszła krótka riposta zbywająca wszystkie nasze postulaty. Po dogłębnym przemyśleniu sytuacji postanowiliśmy w przyszłości nie powtórzyć popełnionych błędów. Myślę, że m.in. dzięki temu w kolejnym roku trwania kampanii sprawy przybrały zupełnie inny obrót. Pewną rolę odegrał także przysłowiowy łut szczęścia oraz kalendarz wyborczy.

4. Restart kampanii i powołanie zespołu przy prezydencie

Wiosna 1998 r. oznaczała jedno: bezwzględną walkę o głosy w jesiennych wyborach samorządowych. My zaś, w porównaniu do poprzedniego roku, w naszych działaniach skoncentrowaliśmy się na jednym, jedynym postulatcie. Chodziło mianowicie o powołanie społecznego zespołu doradczego, który zająłby się w sposób ciągły wszystkimi bolączkami rowerzystów, a więc: rozwojem infrastruktury, pilnowaniem jakości nowo powstających dróg rowerowych, czy też rozwiązaniami komunikacyjnymi w uchwalanych przez władze miasta planach zagospodarowania przestrzennego.

Ważnym celem powołania zespołu było uniezależnienie się od sezonowo-pogodowej uwagi opinii publicznej, która na czas jesienno-zimowy traci zainteresowanie tematyką rowerową – my zaś – amunicję medialnego nacisku. Inną różnicą w odniesieniu do naszych wcześniejszych działań była staranna współpraca z mediami oraz dość agresywna kampania informacyjna prowadzona we własnej gazetce („Niezła Jazda”) wydawanej w nakładzie kilku tys. sztuk. Publiczna krytyka jakości istniejących ścieżek rowerowych, której falę wywołaliśmy naszymi publikacjami, była bez wątpienia przykrym doświadczeniem dla lokalnych władz, zwłaszcza w kontekście nadchodzących wyborów.

Tyle o kijku, zaś przysłowiową marchewką w tym przypadku stał się bardzo dokładnie przygotowany przejazd rowerowy, do udziału w którym ponownie zaprosiliśmy prezydenta miasta. W porównaniu do ubiegłego roku w jego nagłośnienie i przeprowadzenie włożyliśmy znacznie więcej wysiłku. Zapowiedzi w lokalnych mediach, ponad tysiąc rozlepionych, kolorowych, krzykliwych i dużych (format B2) plakatów, setki rozdanych zaproszeń, a przede wszystkim fantastyczna pogoda zaowocowały udziałem ok. 600 rowerzystów.

Jednym z nich okazał się być prezydent, który dzięki wcześniej przygotowanemu, profesjonalnemu nagłośnieniu mógł porozmawiać z rowerzystami na głównym placu gdańskiej starówki - Długim Targu.

W momencie tego uroczego spotkania do wyborów pozostało nieco ponad 4 miesiące. Nie można się więc dziwić, że z ust prezydenta popłynęło wiele obietnic. Ponieważ pierwszą poruszoną kwestią była sprawa powołania społecznego zespołu doradczego, odpowiedź prezydenta nie mogła być inna niż pozytywna. Nie mogła być także wymijająca, jak w przypadku ewentualnych żądań dotyczących kwot z miejskiego budżetu przeznaczonych na rozbudowę sieci rowerowych dróg i parkingów.

Pytanie o miejski budżet zadane w środku roku budżetowego można bowiem bez trudu zbyć bliżej nieokreśloną obietnicą "zajęcia" się tą sprawą na jesieni (kiedy to zazwyczaj konkretyzuje się budżet na rok następny). Tymczasem powołanie społecznego ciała doradczego, o które to zwróciliśmy się w czasie imprezy, leży właśnie w kompetencjach prezydenta miasta i jest kwestią decyzji natychmiastowej, jednorazowej i niezależnej od pory roku.

Przyjmując postulat powołania społecznego zespołu za jedyny, skupiliśmy na nim także uwagę mediów. Nasz postulat nie miał żadnej konkurencji, dzięki czemu z łatwością trafił na czołówki gazet i relacji mediów. Dzięki temu to jedno hasło - "**rowerzyści domagają się uspołecznienia decyzji**" - trafiło do świadomości mieszkańców, całkiem nieźle się w niej zakorzeniając.

Po zorganizowaniu przejazdu na ponad miesiąc zapadła cisza, z naszej strony wypełniona oczekiwaniem na ruch urzędu. W momencie przymiarek do kolejnej akcji nacisku, pod sam koniec lipca otrzymaliśmy sygnał o podjętej, pozytywnej decyzji. Zespół został oficjalnie powołany, a jego pierwsze posiedzenie zaplanowano na początek września 1998 r. Jego oficjalna nazwa brzmiała dość odstręczająco: Zespół Konsultacyjno-Doradczo-Inicjujący ds. rozwoju komunikacji rowerowej przy Urzędzie Miejskim w Gdańsku. Słowem - medialna perełka urzędniczego slangu.

Niezrażeni nazwą, przystąpiliśmy do kompletowania listy uczestników zespołu – jako inicjatorzy jego powołania, zostaliśmy poproszeni o zaproponowanie składu. W ciągu dwóch dni (taki termin wyznaczył urząd!) udało nam się skontaktować z kilkunastoma osobami, które to zadeklarowały swój udział w przyszłych pracach zespołu. Osoby te przez kilka lat stanowiły rdzeń tego ciała, biorąc udział w blisko 100 naradach, spotkaniach i wizjach w terenie, przedstawiając władzom miasta cały szereg postulatów, propozycji i inicjatyw, ale także wypracowując całkiem skuteczne zasady własnego, demokratycznego działania oraz przepływu informacji.

Cechami, którymi wyróżniał się nasz zespół, były: otwartość (każda zainteresowana osoba lub organizacja społeczna mogła wziąć udział w obradach), działanie bez wynagrodzenia, rola integrująca działania organizacji pozarządowych (m.in. OLE-GKR, OW PKE, SITK, lokalne stowarzyszenia mieszkańców) jak i poszczególnych wydziałów UM i agend miejskich (Wydział Inżynierii Miejskiej, Wydział Architektury, Biuro Planowania Przestrzennego, Zarząd Dróg i Zieleni, Biuro Promocji).

Dzięki comiesięcznym (lub częstszym) spotkaniom, udawało się, nieraz w atmosferze konfliktu i tarć, ale jednak – koordynować wiele przedsięwzięć, które bez istnienia zespołu albo nie ujrzałyby światła dziennego, albo, na skutek braku przepływu informacji wewnątrz struktury urzędu – poniosłyby porażkę.

Ze strony „społecznej” w zespole zasiedli ludzie związani z urbanistyką, inżynierią drogownictwa, architekturą, ekologią transportu. Część z nich zajmowała się tą tematyką również zawodowo, część uczestniczyła w działaniach organizacji pozarządowych - ekologicznych bądź związanych z transportem i inżynierią. W zespole znajdowały się zarówno utytułowane osoby, posiadające spory dorobek naukowy, jak i hobbyści czy aktywiści ekologiczni działający wcześniej na tym samym polu w sposób nieformalny.

Prawie wszyscy uczestnicy zespołu byli praktykami miejskiej jazdy rowerem. Na pierwszych spotkaniach zespołu obecny był zazwyczaj prezydent, a także naczelnicy niektórych wydziałów urzędu. Gośćmi oficjalnych spotkań bywali także członkowie prezydium rady miasta oraz poszczególni radni.

Znacznie częściej odbywały się spotkania nieoficjalne, w których uczestniczyli wyłącznie członkowie zespołu niezwiązani z urzędem miasta. Spotkania te, które służyły wypracowywaniu stanowisk i inicjatyw zespołu, które to przedstawiane były później stronie urzędowej w formie pisemnej jako postulaty proponowane do uwzględnienia. Końcowa treść przygotowanych postulatów była zawsze owocem konsensusu wypracowanego poprzez dyskusję. Odpowiedzi na zgłoszone propozycje strona urzędowa przedstawiała na kolejnym spotkaniu oficjalnym, w czasie którego przedstawiano również informacje o postępach w realizacji innych, wcześniej zaakceptowanych postulatów zespołu.

Na spotkania Urząd Miasta zapraszał także przedstawicieli mediów. Spotkania były protokołowane, zaś protokoły rozsyłane do wszystkich uczestników wraz z informacją o terminie kolejnego spotkania. Jeśli chodzi o spotkania nieoficjalne, to ich koordynacją zajmowali się "pozaurzędowi" uczestnicy zespołu. Łatwą koordynację zapewniała lista adresowa członków. Dla poprawy płynności pracy powołano pięć podzespołów tematycznych, które pracowały nad poszczególnymi problemami rozwoju komunikacji rowerowej. W pracach wszystkich podzespołów stale brali udział wyznaczeni przedstawiciele kilku wydziałów urzędu miejskiego oraz innych agend gminy, jak np. Zarządu Dróg i Zieleni.

Dla powodzenia prac Zespołu kluczową osobą okazał się jednak niezwykle energiczny i w pewnym sensie charyzmatyczny Przewodniczący, do roli którego Prezydent Miasta wyznaczył ówczesnego Dyrektora Wydziału Infrastruktury Miejskiej, Antoniego Szczy-

ta. Współpraca z nim na długo naznaczyła losy działań GKR i kierunek rozwoju komunikacji rowerowej w mieście.

5. Pierwsze osiągnięcia

Po wyborach samorządowych zmienił się układ we władzach miasta. Prezydenta Tomasza Posadzkiego zastąpił były Przewodniczący Rady Miasta Paweł Adamowicz. W tym momencie Zespół pracował już od 3 miesięcy. Nowe władze postawiły na kontynuację decyzji poprzednika i bardzo szybko okazało się, że był to wybór słuszny.

Już w pierwszym roku działania udało nam się doprowadzić do radykalnego zwiększenia nakładów na komunikację rowerową - w budżecie Gdańska na rok 1999 na ten cel została przeznaczona kwota największa w powojennej historii miasta - okrągły milion złotych (według ówczesnych cen, kwota ta wystarczała na wybudowanie 5 - 7 km wydzielonej ddr).

Istotą dokonanego przełomu, i precedensem być może na skalę całego kraju, był fakt ścisłej kontroli zespołu nad sposobem wydatkowania całej uchwalonej sumy. Kontrola ta była realizowana poprzez bezpośredni udział zespołu w procedurach wydatkowania funduszy publicznych - udział w przygotowywaniu treści warunków przetargowych przetargów ogłaszanych przez urząd, a także udział członków zespołu w pracach komisji przetargowych. Dodatkowo, do warunków przetargowych każdego ze zleczanych przedsięwzięć wpisywany był wymóg konsultacji z zespołem każdego z poszczególnych etapów danego przedsięwzięcia realizowanego przez wyłonionego wykonawcę.

Przykładowe postulaty zespołu przyjęte i zrealizowane przez władze miasta:

- W zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej:
 - budowa nowych dróg rowerowych,
 - budowa parkingów rowerowych w kluczowych punktach miasta (zespół zaopiniował lokalizację dróg i parkingów oraz ich typ konstrukcji).

- W zakresie przygotowywania planów, projektów i koncepcji:
 - wykonanie nowej, całościowej *Koncepcji systemu tras rowerowych dla miasta Gdańska*,
 - opracowanie jednolitych miejskich Standardów Projektowych dla realizowanej infrastruktury rowerowej,
 - wykonanie projektu koncepcyjnego trasy rowerowej wzdłuż głównej osi komunikacyjnej Gdańska biegnącej pomiędzy Sopotem a Pruszczem Gdańskim.

- W zakresie prowadzenia badań:
 - wykonanie szczegółowych badań socjologicznych preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta,
 - pomiary ruchu rowerowego.

Zespół zgłosił także szereg postulatów pozabudżetowych, których realizacja nie wymagała wydatkowania dodatkowych środków z kasy miasta. Do opisanych wyżej inicjatyw można zaliczyć postulaty:

- korekty organizacji ruchu drogowego i miejsc parkingowych na niektórych obszarach miasta,
- umożliwienia bezpłatnego przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej,
- wydania samorządowym szkołom średnim polecenia zapewnienia warunków do bezpiecznego przechowywania rowerów na terenie każdej szkoły gminnej,
- zamieszczania regularnych publikacji na temat komunikacji rowerowej i pracy zespołu w gazecie urzędu - *Herold*, a nawet oddania do dyspozycji zespołu gabloty ogłoszeniowej w budynku urzędu.

6. Współpraca z samorządem w celu zdobycia funduszy zewnętrznych

Pomimo niewątpliwych sukcesów w pierwszym okresie działania Zespołu i GKR, bardzo szybko jasne stało się, że przy ówczesnej wysokości nakładów budżetowych na inwestycje jakiegokolwiek większy program budowy podstawowej infrastruktury rowerowej

(trasy, parkingi, przechowalnie, programy strefowego uspokojenia ruchu) nie będzie możliwy lub też będzie postępował bardzo wolno – w miarę wydatkowania corocznych kwot rzędu miliona – półtora miliona złotych.

Tymczasem rozpędu nabrały zlecone na przetargach prace nad przygotowaniem dokumentów określających politykę rowerową miasta. W 2000 roku Transprojekt Gdański ukończył opracowanie *Konceptji Sieci Tras Rowerowych dla Gdańska* wraz z *Projektem Konceptyjnym Drogi Rowerowej wzdłuż Głównej Trasy Komunikacyjnej Gdańska*, z kolei Politechnika Gdańska, opierając się na holenderskim podręczniku *Sign Up For The Bike*, przygotowała pierwsze w Polsce, profesjonalne *Standardy Projektowe Infrastruktury Rowerowej*. Oba opracowania nie tylko były opiniowane, ale często wręcz – nieoficjalnie – współtworzone przez członków Zespołu Doradczego i koordynatorów GKR.

Prace w terenie i wielogodzinne narady zajęły blisko rok, ale efekt przyniósł prawdziwy przełom. Powstała dokumentacja, której nie powstydziliby się żadne zaawansowane rowerowo miasto Zachodniej Europy, po raz pierwszy tak jednoznacznie uznano prymat nawierzchni bitumicznych, określono normy skrajni, oznakowania, parametrów użytkowych poszczególnych typów tras (wydzielonych ddr, stref p-r, pasów rowerowych, stref tempo 30, itd.).

Na podstawie przeglądu prawie wszystkich ulic miasta (do części z nich wykorzystano m.in. kamerę umieszczoną na kasku rowerowym – zapis analizowany był później komputerowo) została przygotowana koncepcja praktycznie całej koniecznej infrastruktury rowerowej miasta, wraz z wieloma szczegółowymi mapami, opisami. Co więcej, dokonano także analiz potoków ruchu na podstawie danych KBR z 1998 r. i między innymi na jego podstawie zaproponowano model ich hierarchizacji i kolejność wykonania. Gotowe dokumenty zostały przyjęte uchwałami Rady i Zarządu Miasta, jako wytyczne do planowania inwestycji i planów zagospodarowania przestrzennego.

Równolegle, w okolicach 2000 – 2001 roku, rozpoczęły się poszukiwania funduszy mogących dofinansować ambitny program budowy infrastruktury. Wybór padł na anonsowany właśnie, ze względu na zbliżające się wejście Polski do UE – fundusz spójnościowy ISPA. Po około rocznych pracach przygotowawczych, okazało się jednak, że ramy finansowe tego narzędzia nie umożliwią finansowania rozwoju komunikacji rowerowej. W tym momencie Gdańsk, jako jedyne miasto w Polsce, posiadał jednak

w pełni gotową dokumentację pozwalającą o ubieganie się o środki pomocowe na rozwój komunikacji rowerowej.

Równocześnie GKR intensywnie działał na ulicach – corocznie odbywało się kilka dużych imprez (oprócz WPR także mniejsze przejazdy, spotkania, seminaria, imprezy promocyjne o tematyce rowerowej), publikowana była „Niezła Jazda”, zaś dystrybucja materiałów propagandowych odbywała się poprzez własną sieć innowacyjnych w owych czasach – dystrybutorów z ulotkami (umieszczonych we wszystkich sklepach i serwisach rowerowych Gdańska, a także księgarniach, instytucjach kulturalnych, itp.).

7. Krakowski desant i starania o fundusze ze środków GEF

Na tak przygotowany grunt natrafił – po raz kolejny pojawiający się w tej historii – Marcin Hyla z Krakowa, który w tym właśnie czasie poszukiwał modelowego polskiego miasta, które byłoby zdolne aplikować do funduszy zagranicznych o pierwsze „poważne” pieniądze na komunikację rowerową. Po szybkim rozpoznaniu, okazało się, że Gdańsk może aplikować o środki pomocowe GEF (Bank Światowy i agenda środowiskowa ONZ), zaś suma dofinansowania może wynieść nawet milion dolarów (ówcześnie – ok. 4 mln złotych).

Dzięki istnieniu Zespołu Społecznego i kanału przepływu informacji pomiędzy organizacjami rowerowymi a władzami miasta udało się zachęcić, początkowo opornych, urzędników do rozpoczęcia starań o ten bezprecedensowy grant. Lata 2001–2002 to okres prac przygotowawczych ze strony miasta (zaplecze urzędowe, struktura personalna, wybór zakresu inwestycyjnego projektu, przetargi na projekty dróg rowerowych), zaś ze strony GKR – pomoc w przygotowaniu wstępnej wersji projektu pisanego przez Marcina.

Należy tutaj dodać, że sytuacja partnerów projektu już na starcie była bardzo skomplikowana. GKR prowadzona jest bowiem przez stowarzyszenie OLE, które w tamtym czasie, wraz z innymi gdańskimi pozarządowymi organizacjami ekologicznymi, bloko-

wało liczne inwestycje zagrażające stanowi środowiska w mieście (baza magazynowa paliw, spalarnie, stacje benzynowe w zabudowie śródmiejskiej, centrum handlu hurtowego na terenach rekreacyjnych i cennych przyrodniczo oraz w strefach ochronnych ujęć wody pitnej dla miasta). Działalność ta była wyjątkowo dotkliwa dla planów inwestycyjnych Zarządu Miasta, z którym równocześnie trwała współpraca przy przygotowywaniu aplikacji do funduszu GEF.

Konflikt ten, jakkolwiek wydaje się niemożliwy do przezwyciężenia, udało się jednak pokonać, choć sama aplikacja, a następnie realizacja projektu opóźniły się o rok tylko z powodu przeciągania procedury podpisania projektu przez władze miasta (projekt, napisany przez PKE i GKR, zakładał dofinansowanie działań PKE i GKR sumą 150 tys. dolarów, co dla części składu władz miasta było nie do pomyślenia, jako równoznaczne z finansowaniem przeciwnika własnej polityki inwestycyjnej i przestrzennej).

8. Realizacja projektu GEF (lata 2003–2005)

Projekt Rowerowy GEF ruszył ostatecznie na wiosnę 2003 roku. Zakładał realizację trzech modułów: inwestycyjnego (wykonawcą miało być Miasto Gdańsk, obejmował ok. 30 km ddr oraz obszarowe działania w 3 dzielnicach na sieci ulicznej długości ok. 70 km (strefy tempo 30, fizyczne uspokojenie ruchu, wprowadzanie pasów rowerowych w jezdniach, drobne ułatwienia i skróty rowerowe (przebudowa schodów na pochylnie, usuwanie barier architektonicznych, itp.); promocyjnego–lokalnego (wykonawcą była GKR – dwuletnia kampania promocji komunikacji rowerowej w mieście, obejmująca akcje uliczne, wydawnictwa, spotkania z mieszkańcami, lobbying, współpracę z mediami) oraz promocyjnego–ogólnopolskiego (wykonawcą był ZG PKE – moduł obejmował promocję projektu gdańskiego w kraju i za granicą, publikacje, seminaria w innych miastach Polski, próby replikacji projektu gdańskiego).

Projekt GEF od początku napotykał jednak na ogromne problemy i bariery, przede wszystkim w zakresie inwestycyjnym. Projekty powstających dróg rowerowych były obarczone kompromisami pomiędzy wymogami standardów a nieudolną praktyką projektantów, naciskiem rozmaitych grup interesu (użytkownicy parkingów, niekompetentni, myślący-samochodowo urzędnicy średniego i niższego szczebla, niechęć części wspólnot mieszkaniowych, spółdzielni mieszkaniowych, itp.). W trakcie jego realizacji

gwałtownie zwyżkowały ceny prac budowlanych (boom inwestycyjny oraz wzrost stawki vat).

Dodatkowo Zarząd Dróg i Zieleni, wbrew zapisom projektu, do prac zleczanych w ramach budowy ddr dopisywał przebudowę chodników, renowację zieleni, a nawet budowę zatok parkingowych, co spowodowało ponad dwukrotne przekroczenie zakładanych kosztów inwestycji.

ZDiZ całkowicie sabotował też prace nad realizacją modułu działań obszarowych (uspokojenie ruchu, pasy rowerowe). Wprawdzie prace tego typu były w tym czasie wykonywane na licznych ulicach miasta (głównie pod naciskiem mieszkańców i radnych – ze względu na zalew nowych samochodów i gwałtowne pogorszenie się bezpieczeństwa ruchu drogowego spowodowane brawurą jazdy początkujących kierowców w szybkich samochodach na wąskich, nierzadko wewnątrzsiedlowych, ulicach. Niemniej, działania te były dorywcze, i pomimo że były znacznie bardziej intensywne niż w innych miastach Polski (powstały m.in. setki progów spowalniających, nowatorskie – jak na owe czasy – meandry spowalniające, podniesione tarcze skrzyżowań, a przede wszystkim małe ronda jednopasowe), to brak było powiązania ich z działaniami koniecznymi dla poprawy warunków ruchu rowerowego.

Postulaty wyznaczenia pierwszego kontrapasa na ul. Ogarnej oraz dopuszczenia ruchu rowerowego w strefach pieszych (Długa, Długi Targ, Długie Pobrzeże, itd.) były szczelnie blokowane przez miejską komisję bezpieczeństwa ruchu drogowego, policję i przedstawicieli ZKM (firma ta postrzegała rowerzystów jako swoją naturalną konkurencję).

Efekty projektu GEF okazały się połowiczne. Zrealizowano połowę z zakładanego planu budowy wydzielonych ddr (ok. 15 km), działania obszarowe nie wyszły poza chaotyczne, i często nieprzemyślane, punktowe spowalnianie ruchu, zaś kampania promocyjna, pomimo rozmachu działań, zwłaszcza ulicznych akcji GKR, nie mogła w pełni rozwinąć skrzydeł, ze względu na brak wykonania całości przedmiotu promocji – czyli szkieletu głównych ddr.

9. Niedosyt i dalsze poszukiwania środków zewnętrznych

Zakończenie projektu GEF uruchomiło jednak proces społeczny, którego nie dało się już zatrzymać. Rowerzyści zyskali bowiem coś, na co wcześniej nie mogli liczyć – własną przestrzeń, a raczej jej załączek w systemie komunikacyjnym i przestrzeni miasta.

Północne dzielnice Gdańska wraz z atrakcyjnym rekreacyjnie pasem nadmorskim zyskały szkielet dróg rowerowych o niespotykanej w Polsce jakości, pozwalający na wygodną i szybką jazdę. Ruch rowerowy gwałtownie wzrósł. O ile przed rozpoczęciem działań rowerowych, w początkach lat 90, stanowił ułamki procenta podróży (szacowany był na ok. 0,2%), w 1998 roku już na ok. 1,2%, to na ulicach, na których wybudowano wysokiej jakości ddr, skokowo wzrastał do ok. 4-5% podróży (wyniki badań z 2005 i 2009 r.). Rowerzyści, zwłaszcza w północnej części miasta, zaczęli być masowo widoczni.

Rosła także frekwencja na WPR, nieprzerwanie organizowanych przez GKR. Imprezy te, organizowane z większym rozmachem dzięki funduszom GEF, przyciągały w latach 2004–2005 jednorazowo po kilka tysięcy rowerzystów. Temat komunikacji rowerowej stawał się coraz bardziej atrakcyjny i nośny politycznie.

W plebiscyie trójmiejskich mediów na najważniejsze inwestycje oraz na postulaty pierwszej akcji metropolitalnej „Karta Trójmiasta” rozwój sieci dróg rowerowych zajmował miejsca w pierwszej trójce (!) – zaraz obok rozbudowy sieci ulic i integracji taryfowo-biletowej trójmiejskich przewoźników komunikacji zbiorowej. Nic dziwnego, że ze strony władz Gdańska zapaliło się zielone światło do przygotowania kolejnego projektu, tym razem na znacznie większą skalę – obejmującego całe trójmiasto, aplikującego do środków pomocowych UE (RPO UE dla Województwa Pomorskiego, oś trzecia).

Prace przygotowawcze ruszyły już na przełomie 2005 i 2006 r. Zakres projektu był – jak na skalę Polski – gigantyczny. Planowano realizację ok. 150 km tras rowerowych, z czego blisko 100 km miało przypadać na Gdańsk. Powstające trasy miały zapewnić realizację praktycznie całego zakresu potrzebnych tras rowerowych kategorii głównej i zbiorczej. Oczywiście projekt wymagał znacznych przygotowań w zakresie koordyna-

cji polityk samorządów, standaryzacji, zarządzania, budżetowania, oraz zlecenia i uzbrojenia całości inwestycji w projekty budowlane wraz z pozwoleniami na budowę.

Pierwszym krokiem było jednak przygotowanie specyfikacji przetargu na przygotowanie studium wykonalności. Zadanie to zostało powierzone komitetowi sterującemu, który składał się z przedstawicieli władz trzech gmin trójmiasta oraz organizacji rowerowych. W trakcie ponad rocznej pracy nad przetargiem na Studium Wykonalności oraz kolejnego roku nadzoru nad jego wykonywaniem przez firmę wybraną w przetargu, powstał unikalny materiał z zakresu inżynierii komunikacji rowerowej (Studium Wykonalności obejmowało m.in. opracowanie ujednoliconej wersji standardów projektowych, analizę finansową, badania ruchu drogowego, w tym rowerowego, badania ankietowe mieszkańców, analizy wymagane specyfiką projektów RPO). Niezależnie od prac nad SW, trwały przetargi na wykonanie projektów konkretnych inwestycji – dziesiątków kilometrów dróg rowerowych.

10. Koniec dobrej passy gdańskiej polityki rowerowej

Niestety, praktycznie na finiszu prac nad dokumentacją Trójmiejskiego Projektu Rowerowego (ale jeszcze przed złożeniem wniosku do RPO UE), na początku 2008 roku, z Urzędu Miasta w Gdańsku odchodzi wiceprezydent Marcin Szpak, bezpośredni pomysłodawca projektu i przełożony Antoniego Szczyta – Pełnomocnika Prezydenta ds. Rozwoju Komunikacji Rowerowej. W tym samym roku do pracy w Urzędzie Marszałkowskim, a później w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego, odchodzi Antoni Szczyt – były Dyrektor, a później Wicedyrektor Wydziału Inżynierii Miejskiej (przemianowanego na Wydział Gospodarki Komunalnej), Pełnomocnik kolejnych Prezydentów Miasta Gdańska ds. Rozwoju Komunikacji Rowerowej, i – co tu ukrywać – jeden z nielicznych, personalnych sprzymierzeńców spraw rowerowych w Urzędzie.

Rzutem na taśmę, jeszcze w ramach współpracy z Dyrektorem Antonim Szczytem oraz ówczesną Radną Rady Miasta Gdańska, Agnieszką Pomaską, Przewodniczącą Komisji Turystyki i Promocji RMG, GKR zostaje zaproszony do prezentacji programu poprawy warunków komunikacji rowerowej w rejonie Dworca PKP Gdańsk Wrzeszcz. Multimedialna prezentacja, przedstawiona na posiedzeniu komisji, wzbudza konsternację radnych (skalą dewastacji i zaniedbania przestrzeni publicznej) oraz popłoch wśród

urzędników odpowiedzialnych za sieć drogową (postulatami wyznaczenia kontrapasów, strefy tempo 30, dopuszczenia ruchu rowerowego pod prąd, itp.). Prezentacja trafia na Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ale postulaty zostają dyskretnie przystopowane przez przedstawicieli ZDiZ, policji i straży miejskiej, jednak z opcją „dalejszego testowania”.

Tymczasem dialog na linii urząd – GKR zamiera. Zespół przy Prezydencie nie jest zwoływany od połowy 2008 roku. Konsultacje powstających projektów dróg rowerowych, które mają zostać sfinansowane z grantu UE, stają się polem coraz większej konfrontacji pomiędzy przedstawicielami inwestorów gminnych (ZDiZ, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska), projektantów, a przedstawicielami GKR i aktywistami rowerowymi pojawiającymi się na naradach projektowych.

Utrzymanie większości standardów jakościowych udaje się utrzymać, ale część z nich (zwłaszcza z zakresu spowalniania ruchu samochodowego i brd) jest nieustannie podważana, zaś projekty są psute pod presją maksymalizacji przepustowości ruchu samochodów (dodatkowe pasy do skrętu zawężające dostępną skrajnię, błędna geometria przejazdów rowerowych, ignorowanie wymogów ciągłości tras, itp.).

Tymczasem projekt aplikacji do RPO UE zostaje złożony w Sejmiku Województwa, jednak nie jest wokół niego prowadzony żaden lobbing dla pozyskania odpowiednio wysokiej kwoty dofinansowania. Działania rowerowe UM w Gdańsku praktycznie zamierają. Na efekty nie trzeba długo czekać – z Sejmiku Województwa po kilku miesiącach dochodzą sygnały, że projekt rowerowy zostanie drastycznie ograniczony, a środki zostaną przyznane innym, konkurencyjnym projektom złożonym przez inne pomorskie miasta. GKR, podczas kolejnego, 13 WPR, publikuje Gdański Manifest Rowerowy, informujący mieszkańców o bezprecedensowej redukcji zakresu projektu i wskazujący na brak działań miasta.

Po wielomiesięcznym okresie braku urzędnika odpowiedzialnego za sprawy rowerowe i w atmosferze nasilającej się krytyki ze strony organizacji rowerowych oraz mediów, we wrześniu 2009 r. miasto powołuje „Oficera Rowerowego” – Remigiusza Kitlińskiego (uprzednio pracownika innego wydziału UM, zajmującego się analizami gospodarczymi, a prywatnie – pasjonata podróży rowerowych i jedną z nielicznych osób dojeżdżającą na co dzień rowerem do pracy w urzędzie).

Początkowo dobra współpraca bardzo szybko zostaje „schłodzona”, zwłaszcza po medialnej krytyce kolejnej redukcji zakresu projektu unijnego (z pierwotnego zakresu pozostaje ok. 25%). Na przełomie 2009 i 2010 r. roku odbywa się spotkanie Zarządu Miasta, na którym obecni są szefowie agend miasta – ZDiZ i DRMG. Domagają się oni zaprzestania konsultacji projektów dróg rowerowych z przedstawicielami organizacji rowerowych – narady projektowe nigdy nie należały do wpływających w sympatycznej atmosferze, ale ilość konfliktów i rozbieżnych oczekiwań, które ujawniają się podczas przygotowywania ogromnego zakresu inwestycyjnego projektu unijnego, powoduje, że opór urzędników niższego i średniego szczebla gwałtownie rośnie.

Od początku 2010 r. inicjatywy zgłaszane przez GKR są przyjmowane bardzo chłodno lub ignorowane (taki los spotkał np. propozycję bezpłatnego przygotowania profesjonalnej strony internetowej na temat bezpiecznego zapinania rowerów, której adres miasto umieściłoby z kolei na wygrawerowanych tabliczkach informacyjnych umieszczonych na planowanych do zamontowania stojakach rowerowych).

Brak spotkań Zespołu Doradczego i jakichkolwiek informacji o naradach technicznych nad przygotowywanymi projektami powodują zanik przepływu informacji. Równolegle miasto decyduje się na zlecenie przygotowania audytu BYPAD, który określić ma, według deklaracji medialnych, nową politykę rowerową Gdańska. Przeprowadzenie audytu i wręczenie certyfikatu BYPAD zostaje medialnie nagłośnione jako sukces miasta. Kolejnym sukcesem okazuje się, podpisanie we wrześniu 2010 r. umowy na dofinansowanie Trójmiejskiego Projektu Rowerowego.

Władze miasta są tak pewne swojej nowej linii public relations, że w swoich komunikatach ignorują praktycznie wszystkie osoby, dzięki którym projekt ten ujrzał światło dzienne. W tej sytuacji, jedyną formą działania, jaka pozostaje GKR, jest kontrola poczynań władz i jakości powstającej infrastruktury, nagłaśnianie fikcji rowerowej propagandy sukcesu i ponowne organizowanie oddolnego protestu społecznego jako metody na wznowienie procesu realnego udziału społecznego w decydowaniu o rozwoju komunikacji rowerowej w mieście. Przed GKR stoją zupełnie nowe wyzwania, ale jasność i czytelność roli organizacji typu watch-dog znacząco ułatwia nam przygotowywanie kolejnych akcji. Rowerowa walka trwa!

11. Epilog

Autor pragnie, aby w tym natłoku informacji czytelnikowi nie umknął fakt, że pomimo wszelkich kontrowersji i sporów nad kształtem i jakością gdańskiej polityki rowerowej, w ciągu najbliższych 2 lat w Gdańsku powstanie ok. 50 km nowych tras rowerowych. Bez wątpienia obecna sytuacja jest właśnie tym efektem, którego oczekiwaliśmy, rozpoczynając Gdańską Kampanię Rowerową 15 lat temu.

12. Przykłady najlepszej praktyki w zakresie infrastruktury

Al. Zwycięstwa

Przejazd przez drogę lokalną wzdłuż Alei Zwycięstwa wydzielony krawężnikami zniwelowanymi „do zera” (Gdańsk Wrzeszcz).



Droga rowerowa wzdłuż Alei Zwycięstwa z dobrą nawierzchnią i właściwie przygotowaną separacją z ruchem pieszym. Różnica wysokości pomiędzy chodnikiem jest wyraźnie wyczuwalna zarówno dla pieszych jak i rowerzystów (Gdańsk Wrzeszcz).



Kliniczna/Hallera

Przejazd na wprost przez ul. Kliniczną wzdłuż ul. Hallera zrealizowany po wielu latach nalegań ze strony Gdańskiej Kampanii Rowerowej. Uprzednio przejazd rowerzystów odbywał się dookoła skrzyżowania poprzez 3 fazy świateł. Zgodę na realizację udało się uzyskać po przedstawieniu przez GKR koncepcji przebudowy skrzyżowania autorstwa dra Tadeusza Kopty (Gdańsk Wrzeszcz).





Rondo rowerowe na Trasie Nadmorskiej

Rondo rowerowe na Trasie Nadmorskiej - przy połączeniu z trasą rowerową wzdłuż ul. Hallera zapewnia bezkolizyjne włączanie się do ruchu rowerzystów w tym ruchliwym miejscu (Gdańsk Brzeźno).



Trasa Nadmorska

Budowa wydzielonej rowerowej Trasy Nadmorskiej o szerokości 5 metrów pozwoliła rozładować ogromny ruch rowerowy, w tym atrakcyjnym rekreacyjnie terenie (Gdańsk Przymorze).



Pomorska

Dotychczasowa kostkowa nawierzchnia na drodze rowerowej wzdłuż ul. Pomorskiej jest w ramach prac remontowych systematycznie wymieniana na nawierzchnie bitumiczną (Gdańsk Jelitkowo).



Opata Rybickiego

Trasa wzdłuż ul. Opata Rybickiego wykonana z barwionej nawierzchni bitumicznej doskonale współgra z historyczną zabudową sąsiadującego Parku Oliwskiego (Gdańsk Oliwa).



Al. Grunwaldzka

Przejazd drogi rowerowej wzdłuż Alei Grunwaldzkiej przecina ul. Czarną w sposób ciągły. Kierowcy wyjeżdżający z niewielkiej ul. Czarnej mają świadomość, że znajdują się na drodze podporządkowanej, a pierwszeństwo mają także rowerzyści poruszający się wzdłuż al. Grunwaldzkiej.



Kraków

1. Organizacje rowerowe i inne propagujące ruch rowerowy

Obecnie w Krakowie tematyką rowerową zajmują się:

1.1 Federacja Zielonych – Grupa Krakowska

Działalność stowarzyszenia koncentruje się na interwencjach: wyszukiwane są konkretne przypadki niedoróbek i zaniedbań, następnie sporządzane są pisma do odpowiednich urzędów. Skuteczność jest bardzo zróżnicowana. Duża część uwag jest uwzględniana, jednak często wymaga to wielokrotnego wysyłania pism w tej samej sprawie.

Członkowie stowarzyszenia uczestniczą w spotkaniach Zespołu Zadaniowego ds. Ścieżek Rowerowych i mają udział w procedurze audytu rowerowego.

1.2 Inicjatywa Kraków Miastem Rowerów

Inicjatywa skupia kilkunastu aktywnych działaczy i szeroką grupę zwolenników. Jej Działalność jest wielopłaszczyznowa: organizowane są happeningi takie jak "Park(ing) Day" lub "Rowerowe Powitanie Wiosny". Największym wydarzeniem organizowanym przez Kraków Miastem Rowerów jest coroczny rowerowy festiwal „Święto Cykliczne”, którego inauguracja miała miejsce w czerwcu 2009 r.

Inicjatywa prowadzi akcje tematyczne, szeroko nagłaśniane w mediach, czego najlepszym przykładem jest akcja "Rowerem legalnie pod prąd". Elementem decydującym o sukcesie akcji było nawiązanie kontaktu z lokalnymi dziennikarzami oraz podsyłanie im częściowo już opracowanych tekstów przez dziennikarza społecznego Adama Łacza. Równoległe do akcji medialnej wywierano silne naciski na urzędników oraz władze miejskie poprzez masowe wysyłanie maili, pism i petycji.

Ponadto osoby związane z Inicjatywą Kraków Miastem Rowerów uczestniczą w spotkaniach Zespołu Zadaniowego ds. Ścieżek Rowerowych i mają udział w procedurze audytu rowerowego.

1.3 Ruch – Masa Krytyczna

Jest to całkowicie niesformalizowany oddolny ruch społeczny polegający na comiesięcznych spotkaniach i wspólnych przejazdach rowerowych. Ze środowiska Masy Krytycznej wywodzi się kilka osób, które kontynuują działalność rowerową na szerszą skalę w ramach inicjatywy Kraków Miastem Rowerów.

2. Współpraca z miastem w kształtowaniu polityki rowerowej

2.1 Historia współpracy

Wraz z przemianami ustrojowymi w Polsce na przełomie lat 80. i 90. XX wieku pojawiły się pierwsze organizacje społeczne, których działalność skupiła się między innymi na tematyce transportowej, w tym rowerowej.

Jedną z pierwszych organizacji o zasięgu ogólnopolskim, która zajęła się intensywną promocją ruchu rowerowego, był Polski Klub Ekologiczny (PKE) z siedzibą w Krakowie. Już w połowie lat 90. PKE - okręg Małopolska zaczął organizować pierwsze przejazdy rowerowe i domagać się zmian w polityce transportowej miasta.

Demonstracje rowerowe odbywały się corocznie w latach 1994–2002 w ramach obchodów Światowego Dnia Ochrony Środowiska, przypadającego na 5 czerwca. Przejazdy rowerowe gromadziły zwykle od kilkudziesięciu do około 1000 uczestników w 1997 roku.

Krakowskie demonstracje i działalność prorowerową prowadziły w tym okresie wspomniani PKE, a także Federacja Zielonych – Grupa Krakowska, oraz epizodycznie Federacja Cyklistów Akademii Ekonomicznej w Krakowie i Stowarzyszenie na Rzecz Praw Piesznych.

Wieloletnie naciski na władze miasta Krakowa i bieżące interwencje dotyczące infrastruktury rowerowej doprowadziły do stopniowego włączania tematyki rowerowej w oficjalne dokumenty i struktury urzędowe Miasta Krakowa.

Już w okresie lat 90-tych aspekty polityki rowerowej zostały uwzględnione w oficjalnych dokumentach (np. w polityce transportowej dla Krakowa z 1993 r.). Nie miały one jednak zadowalającego przełożenia na działania praktyczne. Za przełomowe wydarzenie można uznać powołanie w roku 2000 Zespołu Zadaniowego ds. Ścieżek Rowerowych.

Z uwagi na wyczerpującą się formułę przejazdów rowerowych oraz koncentrację na innych działaniach organizacje ekologiczne zaprzestały organizowania oficjalnych corocznych demonstracji rowerowych. Po kilku latach pojawiła się w Krakowie grupa osób propagujących ideę Masy Krytycznej – czyli niezorganizowanych, spontanicznych przejazdów rowerowych. Pierwsza demonstracja tego typu odbyła się w maju 2005 r., gromadząc około 300 uczestników. Od tej pory Masy Krytyczne odbywają się regularnie w każdy ostatni piątek miesiąca, gromadząc od kilkudziesięciu do kilkuset uczestników.

W 2009 r. zrodziła się idea zorganizowania jednodniowego festiwalu rowerowego połączonego z wielkim przejazdem rowerowym. Zadania podjęła się grupa osób związana zarówno z organizacjami społecznymi, jak i niezrzeszeni wolontariusze. Impreza ta została nazwana „Świętem Cyklicznym” i mimo symbolicznego budżetu okazała się dużym sukcesem. W 2009 r. w imprezie udział wzięło około 500 osób. W kolejnym roku formułę znacząco rozbudowano, co zaskutkowało udziałem około 750 osób w imprezie oraz 550 w przejeździe. Za największy sukces Święta Cyklicznego, oprócz przebicia się do głównych mediów lokalnych, należy uznać zwiększenie świadomości społecznej i wzrost liczby osób włączających się w działania prorowerowe w mieście.

Równolegle nastąpił rozwój strony internetowej. Dotychczasowa strona Masy Krytycznej przekształcona została w portal rowerowy „I bike Krakow”.

W 2010 roku zorganizowana została szeroko nagłośniona w mediach akcja „Rowerem legalnie pod prąd”. Akcja zakończyła się połowicznym sukcesem, gdyż jedynie kilka ulic na Starym Mieście i Kazimierzu zostało otwartych dla rowerzystów jadących w obu kierunkach.

W pierwszej połowie 2011 r. pojawiły się kolejne spójne akcje lobbingowe. Jedną z nich jest akcja „Rowerem na zakupy”. Jej celem jest przekonanie właścicieli oraz zarządców dużych sklepów i galerii handlowych do zainstalowania bezpiecznych stojaków rowerowych. Pierwszym sukcesem było powstanie dużego parkingu rowerowego przy Galerii Krakowskiej.

2.2 Stan istniejący – formy i płaszczyzny współpracy

Obecnie w Krakowie możemy mówić o dwóch wypracowanych formach współpracy środowiska rowerowego z instytucjami i władzami miejskimi:

- uczestnictwo w pracach Zespołu zadaniowego ds. ścieżek rowerowych,
- bezpośrednie (nieformalne) kontakty z radnymi miasta oraz urzędnikami odpowiedzialnymi za infrastrukturę transportową.

2.2.1 Zespół zadaniowy ds. ścieżek rowerowych

Pierwszy Zespół zadaniowy ds. ścieżek rowerowych w Krakowie (zwany dalej Zespołem zadaniowym) został powołany w Krakowie w 2000 r., na skutek nacisków ze strony organizacji ekologicznych. Dokumentem powołującym Zespół zadaniowy było zarządzenie ówczesnego Prezydenta Krakowa, Andrzeja Gołasia¹. Wraz z zakończeniem kadencji Prezydenta Gołasia, Zespół zadaniowy został rozwiązany pod koniec 2002 roku.

¹ Pierwszy Zespół zadaniowy został powołany zarządzeniem Prezydenta Krakowa Andrzeja Gołasia (sprawującego tę funkcję w okresie XI 1998 – XI 2002).

Wraz z wyborem nowego Prezydenta Krakowa – Jacka Majchrowskiego² nastąpiło wznowienie i kontynuacja prac Zespołu zadaniowego. Jednak od zakończenia działalności poprzedniego Zespołu zadaniowego do czasu powołania kolejnego minęło ponad pół roku. Dopiero w sierpniu 2003 r., – w czasie pierwszej kadencji – nowy Prezydent Miasta powołał (reaktywował) Zespół zadaniowy³.

W marcu 2007 roku – w czasie drugiej kadencji Prezydenta Majchrowskiego – został powołany nowy Zespół zadaniowy, którego zakres i nazwa uległa poszerzeniu o tematykę innych niechronionych uczestników ruchu drogowego: pieszych i niepełnosprawnych⁴. Pełna nazwa działającego obecnie zespołu, zgodna z zarządzeniem Prezydenta, brzmi: Zespół ds. ścieżek rowerowych i bezpieczeństwa niechronionych (rowerzysty, pieszy, dziecko, niepełnosprawny) uczestników ruchu drogowego w Mieście Krakowie.

Jakie są zadania Zespołu zadaniowego?

Aktualnie obowiązujące zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa w sprawie powołania Zespołu zadaniowego szczegółowo określa jego zadania, przy czym zakres zadań został podzielony na zadania w zakresie polityki rowerowej miasta oraz w zakresie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego⁵.

Do zadań w zakresie polityki rowerowej miasta należą między innymi:

- opiniowanie działań na rzecz tworzenia systemu rowerowego na terenie Miasta Krakowa – monitoring uwzględniania w procedurach tworzenia Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego wytycznych *Studium systemu podstawowych tras rowerowych w Krakowie*,
- określenie priorytetów dla realizacji elementów systemu,

² Jacek Majchrowski jest Prezydentem Krakowa przez dwie kadencje (I kadencja 2002 – 2006, II kadencja 2006 – 2010).

³ Zarządzenie Nr 1164 / 2003 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 22 sierpnia 2003 roku w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych w Mieście Krakowie z późniejszymi zmianami w zarządzeniach PMK Nr: 1260 / 2003, 1474 / 2003 (zarządzenie archiwalne).

⁴ Zarządzenie Nr 541 / 2007 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 13 marca 2007 roku w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych i bezpieczeństwa niechronionych (rowerzysty, pieszy, dziecko, niepełnosprawny) uczestników ruchu drogowego w Mieście Krakowie. Zarządzenie zostało częściowo zmienione w zakresie osób uczestniczących w Zespole ze strony urzędniczej Zarządzeniem PMK Nr 441 / 2009 z dnia 9 marca 2009 roku).

⁵ § 2), pkt. 1 i 2 zarządzenia Nr 541 / 2007 Prezydenta M. Krakowa z dnia 13 marca 2007 r. w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego (...).

- stymulowanie działań dla poprawy organizacji ruchu w obrębie II obwodnicy z faktycznym priorytetem dla ruchu rowerowego (uspokojenie ruchu, kontrapasy rowerowe itp.),
- wspieranie działań w zakresie podjęcia starań i przygotowania wniosków aplikacyjnych o zewnętrzne środki finansowe na budowę ścieżek rowerowych w Krakowie,
- opiniowanie i proponowanie doraźnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego,
- monitoring stosowania *Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa* wdrożonych Zarządzeniem Nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 listopada 2004 roku, jako podstaw wdrożenia polityki rowerowej Gminy,
- monitoring wdrożenia tzw. audytu rowerowego wprowadzonego Poleceniem służbowym Nr 2/2005 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 stycznia 2005 r. w sprawie obowiązku występowania do Zespołu Zadaniowego celem wykonania audytu rowerowego,
- kontynuacja współpracy z gminami ościennymi: Zielonki, Wielka Wieś, Liszki, Michałowice, Wieliczka i inne, w zakresie wspólnej realizacji rekreacyjnych tras rowerowych,
- współpraca z Radami i Zarządami Dzielnic w zakresie planowania i realizacji tras rowerowych na ich terenie.

Do zadań w zakresie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego zostały przypisane między innymi poniższe zadania:

- cykliczny monitoring zagrożeń bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na sieci ulic miasta Krakowa, prowadzony w oparciu o szczegółowe analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego-brd (piesi, dzieci, rowerzyści i niepełnosprawni), opracowane przez organ zarządzający ruchem na drogach,
Inicjowanie działań mających na celu:
- wdrażanie drogowych środków ochrony pieszych, dzieci, rowerzystów i niepełnosprawnych m.in. poprzez segregację ruchu, odpowiednie kształtowanie przekroju ulic i sterowanie ruchem, uspokojenie ruchu,
- wdrażanie rozwiązań formalno-prawnych i inżynieryjno-technicznych (elementy małej architektury) mających na celu eliminowanie występujących nieprawidłowości

wości w zakresie parkowania i innych negatywnych zachowań uczestników ruchu,

- wspieranie kampanii edukacyjno-informacyjno-promocyjnych, podnoszących kulturę wzajemnych zachowań kierujący-pieszcy.

Jak działa Zespół zadaniowy?

Podstawowe zasady działania Zespołu zadaniowego zostały również określone w obowiązującym zarządzeniu Prezydenta M. Krakowa w sprawie powołania Zespołu zadaniowego⁶. Posiedzenia Zespołu, pod przewodnictwem Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa, odbywają się minimum raz na kwartał w siedzibie Urzędu Miasta Krakowa. W razie nieobecności Przewodniczącego jego funkcje sprawują Zastępcy Przewodniczącego.

Na bieżąco, w miarę potrzeb, funkcjonować będą podzespoły robocze Zespołu. W skład podzespołów wchodzić będą ich Przewodniczący oraz wytypowani członkowie Zespołu. O miejscu posiedzenia podzespołu każdorazowo powiadamia Przewodniczący podzespołu, (...). Na posiedzenia będą dopraszani wnioskodawcy audytów rowerowych, osoby zaangażowane w problematykę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz przedstawiciele zainteresowanych dzielnic.

Czynności wykonywane przez członków Zespołu Zadaniowego niebędących pracownikami Urzędu Miasta Krakowa, w ramach jego prac, mają charakter nieodpłatny (społeczny).

Przewodniczący Zespołu lub Przewodniczący podzespołów roboczych mogą zapraszać na posiedzenia przedstawicieli komórek organizacyjnych Urzędu M. Krakowa, których obecność jest niezbędna dla skutecznej realizacji zadań (...).

Z każdego posiedzenia Zespołu i podzespołów roboczych sporządzany jest protokół. Przewodniczący Zespołu sporządza i przedkłada Prezydentowi Miasta co kwartał sprawozdanie z prac Zespołu. Kopie sprawozdań należy każdorazowo przesyłać do Stanowiska ds. nadzoru nad realizacją aktów kierowania w Wydziale Organizacji i Nadzoru.

⁶ § 3) zarządzenia Nr 541 / 2007 Prezydenta M. Krakowa z dnia 13 marca 2007 r. w sprawie powołania Zespołu Zadaniowego (...).

2.2.2 Audyt rowerowy

Bardzo ważnym i praktycznym dokumentem wspierającym politykę rowerową Krakowa, który jest jednocześnie skutecznym instrumentem realizacji tej polityki, jest obowiązujące od stycznia 2005 roku polecenie służbowe Prezydenta M. Krakowa w sprawie obowiązku występowania do Zespołu zadaniowego ds. ścieżek rowerowych celem wykonania „audytu rowerowego”⁷.

Polecenie to zobowiązuje dyrektorów i kierowników komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Krakowa oraz miejskich jednostek organizacyjnych do przestrzegania obowiązku każdorazowego występowania do Zespołu zadaniowego w procedurach dotyczących między innymi:

- przygotowania, opiniowania i zatwierdzania inwestycji, remontów i modernizacji, które mogłyby mieć wpływ na układ komunikacji rowerowej w Krakowie,
- udostępniania terenów gminnych (dzierżawa, użytkowanie) pod takie inwestycje, które mają charakter infrastrukturalny, tzn. Związany z drogami, przejazdami.

Polecenie służbowe Prezydenta – choć nie jest obowiązującym prawem lokalnym – ma zasadnicze znaczenie w kształtowaniu polityki prorowerowej w Krakowie. Dzięki temu dokumentowi w praktyce większość projektów związanych z inwestycjami drogowymi na terenie Krakowa trafia do Zespołu zadaniowego ds. ścieżek rowerowych i jest poddawana tzw. audytowi, czyli między innymi ocenie zgodności z obowiązującymi Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa⁸.

⁷ Polecenie służbowe nr 2 / 2005 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 stycznia 2005 roku w sprawie obowiązku występowania do Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych w Mieście Krakowie celem wykonania „audytu rowerowego”.

⁸ Zarządzenie Nr 2103 / 2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.

2.2.3 Sytuacja praktyczna

Sytuacja formalno–prawna w Krakowie wydaje się być zadowalająca i perspektywiczna. Jednak podstawowym problemem jest praktyka funkcjonowania zespołu zadaniowego. W skład tego ciała wchodzi bowiem zbyt dużo osób charakteryzujących się nikłą lub zerową wiedzą na podstawowe tematy związane z ruchem rowerowym. Urzędnicy bez dobrego przeszkolenia, czy też osoby związane z pozamiejską turystyką rowerową, stanowią dużą część składu Zespołu.

Przedstawiciele organizacji rowerowych mają niejednokrotnie duży problem, aby przeformować swoje propozycje. Skutkuje to niekiedy powstawaniem rozwiązań niespełniających wymagań bezpieczeństwa i wygody rowerzystów. Ogólny bilans jest jednak dodatni – mimo liczebnej mniejszości, większość rozwiązań przeanalizowanych przez Zespół zadaniowy można uznać za dobre. Trzeba jednak dodać, iż na skutek wciąż utrzymującego się niskiego priorytetu dla inwestycji rowerowych, do tej pory nie udało się wyeliminować między innymi problemu krawężników w ciągach ddr. Jedynie w kilku przypadkach wykonawca zastosował się do audytu i zrealizował krawężnik 0 cm. Przy wielu inwestycjach mamy do czynienia z krawężnikami 1 - 2 cm.

Kolejnym kluczowym problemem jest brak środków na inwestycje rowerowe. Budżet na ten cel przez kilka ostatnich lat systematycznie malał. Według wstępnego planu na rok 2011 miał wynieść 0 zł. Sytuację udało się uratować dopiero po interwencji środowisk rowerowych i przegłosowaniu przez radnych odpowiedniej poprawki do budżetu. Ostatecznie budżet na rok 2011 w zakresie inwestycji prorowerowych ustalono na 3,5 mln zł.

Władze miejskie twierdzą, że sytuacja, w której nowe rozwiązania rowerowe powstają wyłącznie przy okazji inwestycji drogowych, jest wystarczająca. Tymczasem spychanie kwestii rowerowych na absolutny margines skutkuje nie tylko brakiem fizycznych rozwiązań, ale także brakiem środków na projekty – co może prowadzić do wieloletnich opóźnień w budowie systemu rowerowego.

Najważniejszym jednak problemem jest fakt, iż Zespół zadaniowy jest ciałem doradczym. W takim stanie formalno-prawnym opinie wydawane w czasie audytów rowerowych mogą być brane pod uwagę w ostatecznych wersjach projektów inwestycyjnych, ale nie muszą.

W związku z powyższym, wielokrotnie zdarzały się sytuacje, w których społeczna strona zdecydowanie opowiadała się za jakimś rozwiązaniem korzystnym z punktu widzenia rowerzystów, a które to rozwiązanie zostało przez urzędników zatwierdzających projekt odrzucone bądź zignorowane. Przykładem może być audyt projektu modernizacji ulicy Grodzkiej.

2.2.4 Bezpośrednie (nieformalne) kontakty z radnymi miasta oraz urzędnikami odpowiedzialnymi za infrastrukturę transportową

Ta forma współpracy rozwinęła się głównie w ciągu ostatnich dwóch lat. Poprzez codzienną aktywność udało się nawiązać bezpośrednie kontakty z radnymi miejskimi zainteresowanymi sprawami rowerowymi. Podjęto nieformalną współpracę mającą na celu lobbing, a także edukację pozostałych radnych niezainteresowanych tą tematyką. W efekcie coraz większa grupa radnych zaczęła postrzegać ważną rolę jaką może odegrać transport rowerowy w ruchu miejskim.

Po ostatnich wyborach samorządowych, które odbyły się w listopadzie 2010 roku, do Rady Miasta Krakowa weszło kilku radnych (zarówno nowych, jak i kontynuujących funkcję radnego), aktywnie zainteresowanych rozwojem ruchu rowerowego. W efekcie doszło do zawiązania nieformalnej grupy wymiany poglądów między radnymi a stroną społeczną.

Działalność grupy aktywnych radnych prorowerowych zaowocowała już pierwszymi konkretnymi osiągnięciami. Dzięki zgłoszonej poprawce do budżetu na rok 2011 zwiększono środki na budowę infrastruktury rowerowej z 0 zł do 3,5 mln zł.

Kontakty z urzędnikami w dalszym ciągu polegają głównie na wysyłaniu pism, e-maili oraz interweniowaniu w konkretnych sprawach.

3. Wnioski i podsumowanie

Krakowscy działacze rowerowi muszą zmagać się z dwoma płaszczyznami problemów. Pierwszą jest kwestia niezrozumienia tematyki wśród zwykłych urzędników. Władze miasta nigdy nie podjęły się przeprowadzenia jakichkolwiek szkoleń dla osób zajmujących realizowaniem i kontrolą wykonania inwestycji rowerowych.

Jak już wspomniano, z punktu widzenia formalno-prawnego polityka rowerowa miasta Krakowa jest niemal wzorowa. Jednak w praktyce władze miasta spychają kwestie rowerowe na margines, co przejawia się chociażby w kwestiach finansowania. Wbrew oficjalnym deklaracjom kwestia rozwoju ruchu rowerowego jest absolutnie marginalizowana i wciąż traktowana niepoważnie.

4. Katalog rozwiązań „best practice”

Rondo Mogilskie



Rondo Mogilskie. Schemat dróg układu drogowego i dróg rowerowych



Rondo Mogilskie. Droga rowerowa w ciągu ulicy Mogilskiej w kierunku dolnego poziomu Ronda – m.in. rampy w kierunku ul. Lubomirskiego

fot. Marcin Hyla



Rondo Mogilskie. Droga rowerowa w dolnym poziomie Ronda Mogilskiego, dostępnym tylko dla pieszych, rowerzystów i tramwajów

fot. Marcin Hyla

Rondo Mogilskie usytuowane jest w odległości 1,5 km od Rynku Głównego. Stanowi ważny węzeł komunikacyjny obsługujący relacje północ-południe oraz wschód-zachód. Wprowadza ruch z Nowej Huty do centrum Krakowa.

Konsultacje zaczęły się jeszcze w latach 90., prawdopodobnie w 1997 roku, w ramach tworzenia przez inż. Reiser'a pierwszego (historycznie – drugiego) studium rowerowego. Wówczas zapadła decyzja (a przynajmniej sporządzono notatki), że powinny być tam drogi rowerowe.

Co ciekawe, chodziło o odtworzenie dróg rowerowych, bo na Rondzie Mogilskim (oraz wzdłuż al. Powstania Warszawskiego i al. Pokoju) asfaltowe drogi rowerowe powstały wraz z tymi ulicami, na początku lat 70. Nigdy jednak nie były używane zgodnie z przeznaczeniem i miały zasadnicze wady (na przykład 30 centymetrowe krawężniki).

Drugie podejście do konsultacji zaczęło się około roku 2002. Wówczas projekt ronda przygotowywał zespół p. Ryszarda Frankowicza. W stosunku do pierwotnych założeń skorygowano geometrię dróg rowerowych. Wprowadzono między innymi znaczące zwiększenie promieni łuków, poszerzenia drogi rowerowej na "pętelce" w środku, przesunięto drogę rowerową w północno-wschodnim narożniku na północ, zwiększono odległości widoczności, skomunikowano drogi rowerowe z jezdnią ulicy Lubicz i ich przebieg między rondem, ulicą Kopernika oraz aleją Powstania Warszawskiego od strony ogrodu botanicznego. Niestety, konsultacje były ograniczone zastanymi warunkami (założeniami projektowymi) – ścianami oporowymi, podporami estakad itp.

Konsultacje nie przyniosły skomunikowania dróg rowerowych z ulicą Mogilską (kierunek Nowa Huta), gdyż ich budowa nie była możliwa w granicach zabudowy ze względu na zbyt duże spadki, konieczność wykupu terenu dla łącznicy od pasa drogowego al. Pokoju do ul. Przy Rondzie. Skomunikowanie z ćwiartką północno-zachodnią (od ul. Topolowej) kompromisowo zapewniono pochylnią dla wózków inwalidzkich. Niestety nie zapewniono skomunikowania jezdni ul. Beliny-Prażmowskiego w kierunku do Ronda Mogilskiego z drogami rowerowymi.

Nie zrealizowano dotąd części ustaleń, np. budowy przeszkód, uniemożliwiających wtargnięcie pieszych pod nadjeżdżający rower i zapewniających odległość widoczności.

Zrealizowane Rondo Mogiłskie w stosunku do stanu sprzed remontu jest znaczącym ułatwieniem dla rowerzystów. Świadczy o tym przede wszystkim znaczny ruch rowerowy na nim. Udało się zapewnić najistotniejsze relacje (tj. Rynek Główny – Kopernika – Nowa Huta via ul. Chłopickiego i Zaleskiego, a docelowo drogą rowerową po północnej stronie ul. Mogiłskiej oraz wschód–zachód i północ–południe).

Jednak obserwacja zachowań użytkowników, skargi i zdarzenia z udziałem pieszych i rowerzystów wskazują, że błędne było pierwotne założenie projektowe – dwupoziomowa organizacja ruchu z prowadzeniem ruchu pieszych, rowerzystów, tramwajów na dolnym poziomie, a samochodów - na górnym. Optymalne byłoby założenie odwrotne – samochody w tunelach, a ruch pozostałych pojazdów oraz pieszych i rowerzystów – na powierzchni. Wbrew pierwotnym założeniom nie wprowadzono też ruchu autobusowego na dolny poziom i konieczna była budowa zatok autobusowych na górnym poziomie, co utrudniło budowę dróg rowerowych. Ten problem mógłby zniknąć, gdyby zastosowano odwrotne, opisane wyżej założenia projektowe.

Ul. Starowiślna, styczeń 2009 roku

Ulica Starowiślna jest korytarzem wprowadzającym ruch rowerowy z południowych dzielnic miasta do centrum oraz łączy Kazimierz ze Starym Miastem. Kluczowym punktem jest skrzyżowanie z ulicą Dietla, gdzie przed przebudową przejazd na wprost był niemożliwy.

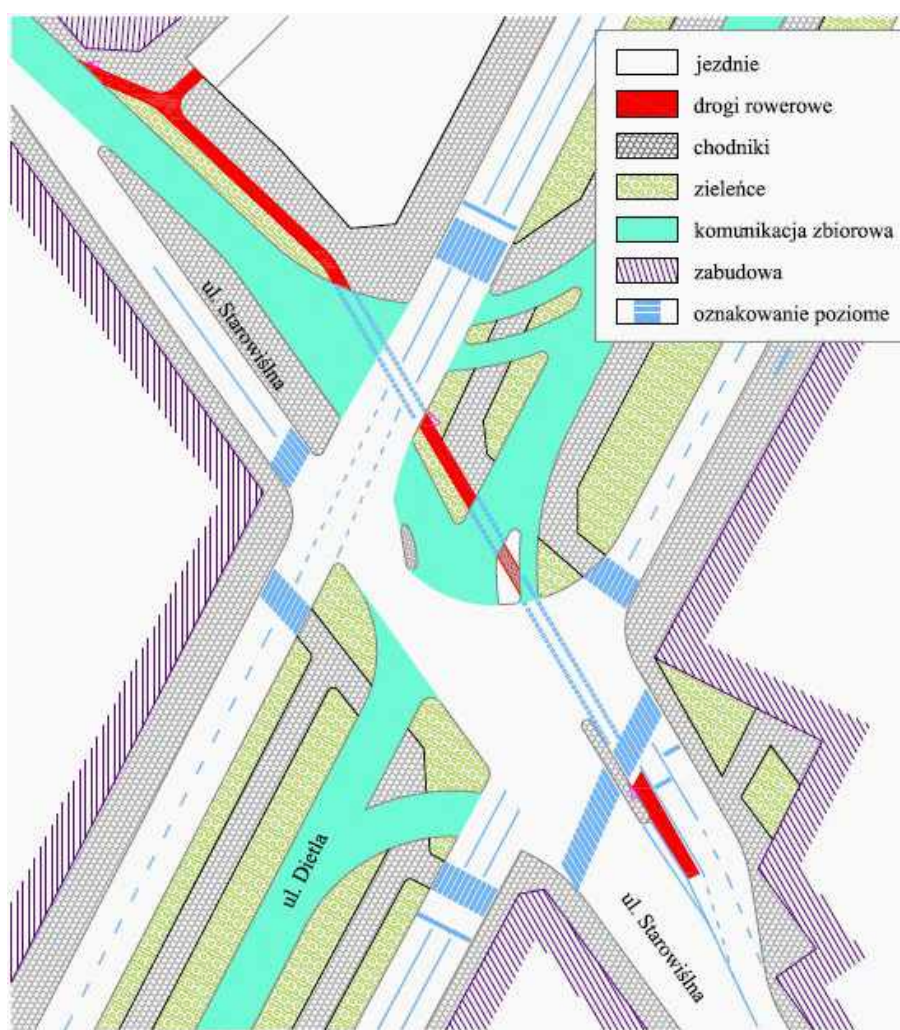
Ze względu na ograniczenia czasowe, projekt powstawał "w locie" - tzn. w trakcie budowy. Oczekiwanie strony społecznej było takie, aby zapewnić ruch rowerowy na wprost w kierunku na północ, po to, aby uniknąć trudnego lewoskrętu z al. Dietla w ulicę Wielopole (2-4 pasy ruchu, konieczność przeplatania, duże prędkości miarodajne).

Projektant przewidział wydzieloną jednokierunkową drogę rowerową na chodniku wzdłuż torowiska w miejsce likwidowanych miejsc postojowych dla samochodów. Ze względu na brak miejsca droga rowerowa nie była ciągła - w rejonie przystanku tramwajowego na ul. Starowiślniej konieczne było prowadzenie ruchu rowerowego po torowisku. Oczekiwanie strony społecznej były mniejsze – żeby tylko dopuścić ruch

rowerowy po torowisku, bez budowy drogi rowerowej. Przeważył argument, że na torowisku mogą powstawać kolejki tramwajów, które blokowałyby rowerzystów. Kompromisowo zdecydowano, że droga rowerowa będzie wyznaczona w poziomie jezdni (co ułatwi wjazd na nią) i będzie oddzielona od torowiska słupkami, a od chodnika - krawężnikiem.

Na południowym wlocie skrzyżowania ul. Starowiślniej i Dietla powstał pas rowerowy w jezdni do jazdy na wprost, w kierunku Poczty Głównej i Rynku Głównego. Pas rowerowy został zlokalizowany po lewej stronie dwóch pasów ruchu ogólnego do prawoskrętu.

W ten sposób stworzono możliwość jazdy na wprost. Pierwotnie zakładano oddzielenie torowiska od jezdni separatorem betonowym, jednak ostatecznie zdecydowano, że nie jest to konieczne. Sygnalizacja dla rowerzystów to S-1, wzbudzana automatycznie. Rozwiązanie się sprawdza, choć nie jest tak popularne, jak można się było spodziewać. Kilka miejsc jest źle oznakowanych (brak znaków B-2 na jednokierunkowej drodze rowerowej).



Ul. Starowińska. Schemat pasa rowerowego poprowadzonego przez skrzyżowanie z ul. Dietla



Ul. Starowiślna. Początek pasa rowerowego przed skrzyżowaniem z ul. Dietla – w kierunku Plant i Rynku Głównego

fot. Jarosław Prasol



Ul. Starowiślna. Pas rowerowy na skrzyżowaniu z ul. Dietla – w kierunku Plant i Rynku Głównego. Pas rowerowy umożliwia jazdę na wprost przez skrzyżowanie z ulicą Dietla

fot. Jarosław Prasol



Kolejny odcinek ulicy Starowiślnej. Samochody mają obowiązek skrętu w prawo (na wprost „pod prąd” mogą jechać wyłącznie rowery i tramwaje)

fot. Jarosław Prasoł



Ul. Starowiślna za skrzyżowaniem z ulicą Dietla – w kierunku Rynku Głównego. W tym miejscu – ze względu na brak miejsca - ruch rowerowy został skierowany na torowisko tramwajowe. Odcinek ulicy Starowiślnej (od ul. Dietla do ul. św. Gertrudy, w kierunku Rynku Głównego) jest dostępny wyłącznie dla tramwajów i rowerów). Po prawej stronie (szkic) – rozwiązanie z zachowaniem ciągłości ścieżki rowerowej poprzez powiązanie jej z układem ulicznym (drogą dojazdową)

fot. Jarosław Prasoł



Ul. Starowiślna (kierunek Rynek Główny). W tym miejscu – ze względu na brak miejsca - ruch rowerowy na odcinku ok. 100 m został poprowadzony po torowisku tramwajowym. Ul. Starowiślna na opisywanym odcinku i w tym kierunku jest dostępna wyłącznie dla tramwajów i rowerów. Na zdjęciu widoczny fragment separatora rozdzielającego obydwa kierunki ruchu tramwajów. Separator w tym miejscu poprawia także bezpieczeństwo rowerzystów – przeciwdziała przekraczaniu osi torowiska przez rowerzystów wjeżdżających na torowisko z pasa rowerowego.

fot. Jarosław Prasol



Ul. Starowiślna (kierunek Rynek Główny). Na dalszym odcinku ulicy Starowiślniej ruch rowerowy wraca na swój pas rowerowy. Rozwiązanie dla rowerów oznakowane bardzo czytelnie, poprawnie. Pas dla rowerów został wykonany z wysokiej jakości nawierzchni bitumicznej barwionej na czerwono. W celu przeciwdziałania nielegalnemu parkowaniu wzdłuż ścieżki rowerowej zostały zamontowane słupki (są to stylowe słupki charakterystyczne dla zabytkowej części Krakowa). Przed remontem w miejscu pasa rowerowego znajdował się parking, który został zlikwidowany

fot. Jarosław Prasol



Ul. Starowiślna (przed skrzyżowaniem z ul. Wielopole). W tym miejscu ruch rowerowy zostaje skierowany w ulicę Wielopole

fot. Jarosław Prasol

Ulice: Dunin-Wąsowicza i Smoleńsk z przejazdem przez al. Krasińskiego, 2009 rok

Ciąg ulic Senatorska – Dunin-Wąsowicza – Smoleńsk z przekroczeniem alei Krasińskiego jest popularnym korytarzem komunikacyjnym wykorzystywanym przez rowerzystów, łączącym dzielnicę VII Zwierzyniec z centrum Krakowa.

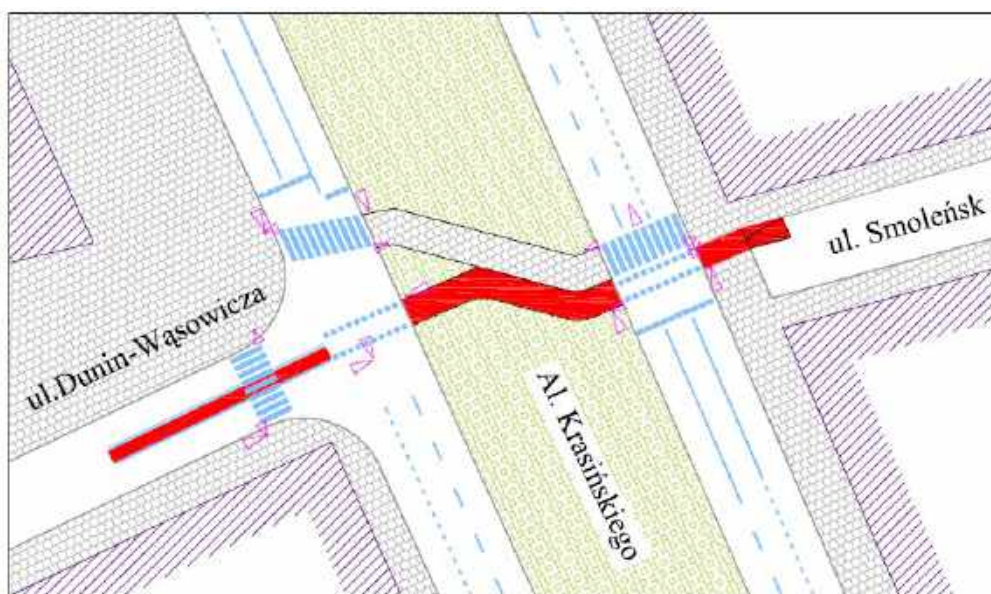
W rejonie kina „Kijów” (ślepe skrzyżowanie al. Krasińskiego, Dunin-Wąsowicza i Smoleńsk) istniało przejście dla pieszych, przebudowane około 2005 roku na przejście z „przyklejonym” przejazdem rowerowym. Przejazd rowerowy po stronie ul. Dunin-Wąsowicza wymuszał na rowerzystach trzykrotne łamanie przepisów (przekroczenie podwójnej ciągłej, jazda po przejściu dla pieszych, jazda po chodniku).

Pierwotnie projektant zakładał budowę wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż ul. Dunin-Wąsowicza w przedłużeniu istniejącego przejazdu rowerowego przez al. Krasińskiego kończącego się na chodniku. Ostatecznie pod naciskiem rowerzystów podczas audytu rowerowego zrezygnowano z tego rozwiązania na rzecz korekty przejazdu przez al. Krasińskiego. Geometrię przejazdu rowerowego skorygowano tak, że stał się czwartym wlotem skrzyżowania al. Krasińskiego z ul. Dunin-Wąsowicza. W jezdni ul. Dunin-Wąsowicza wyznaczono pas rowerowy do jazdy na wprost przez skrzyżowanie. W ten sposób powstało ciekawe, innowacyjne rozwiązanie.

Przed przebudową ul. Smoleńsk często była nielegalnie wykorzystywana przez rowerzystów do jazdy „pod prąd”. Był to wygodny i stosunkowo bezpieczny ciąg komunikacyjny wykorzystywany przez rowerzystów (alternatywne ciągi, tj. ulice Piłsudskiego oraz Zwierzyniecka, były znacznie mniej bezpieczne i wygodne z uwagi na torowiska tramwajowe oraz intensywny ruch pojazdów).

W 2009 roku zastosowano na ul. Smoleńsk standardowy kontrapas rozpoczynający się od wlotu ul. Straszewskiego i kończący się przed skrzyżowaniem z ul. Retoryka. Odcinek ul. Smoleńsk pomiędzy ul. Retoryka i al. Krasińskiego jest nadal dwukierunkowy – ale jest to odcinek ulicy bez przejazdu (nie dotyczy rowerów).

Dla pełnej obsługi zakładanej relacji brakuje jeszcze dopuszczenia ruchu rowerowego pod prąd w ul. Senatorskiej (oraz innych jednokierunkowych ulicach dz. VII).



Ciąg ulic: Dunin-Wąsowicza – Smoleńsk z przejazdem przez aleję Krasieńskiego. Schemat pasów rowerowych, łącznika i przejazdów rowerowych



Przejazd rowerowy wraz z pasami rowerowymi – na skrzyżowaniu ul. Dunin-Wąsowicza i al. Krasieńskiego (kierunek ul. Dunin-Wąsowicza)

fot. Jan Szpil



Ul. Smoleńsk (przed skrzyżowaniem z al. Krasińskiego) w kierunku ul. Dunin-Wąsowicza. Łącznik rowerowy na ulicy bez przejazdu dla samochodów. Dla rowerów ulica jest otwarta w obu kierunkach. Na zdjęciu nieprawidłowo ustawiona (odwrócona) tarcza znaku pionowego C-13a

fot. Jarosław Prasot

Kładka pieszo-rowerowa „Bernatka” wraz z otoczeniem, 2010 rok

Kładka Ojca Bernatka jest jedną z kilku planowanych w centrum Krakowa przepraw mostowych przez Wisłę przeznaczonych wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. Jednym z celów budowy tych mostów jest ułatwienie ruchu rowerowego w Krakowie. Lokalizacja kładki nawiązuje do przebiegu historycznie istniejącego mostu Fanciszka Józefa, zwanego "Mostem Podgórskim". Dzięki temu istnieje bezpośrednie skomunikowanie kładki z ciągiem ulic na Kazimierzu i Podgórzu oraz z drogą rowerową prowadzącą dolnymi bulwarami Wisły.

Kładka Bernatka jest z pewnością przykładem dobrej praktyki jako obiekt sam w sobie. Niestety obecnie nie obsługuje żadnej z głównych tras rowerowych Krakowa. Taka sytuacja wynika ze sposobu organizacji ruchu po obu stronach Kładki. Aby w pełni

spełniała ona swoją rolę, należy zapewnić ciągłość korytarza komunikacyjnego co najmniej z Rynku Podgórskiego do Placu Nowego. W innym przypadku potencjał Kładki będzie marnowany.

Udział społeczny w tej inwestycji sprowadzał się głównie do opiniowania projektów organizacji ruchu (audytów rowerowych). Strona społeczna nie miała wpływu ani na lokalizację mostu, ani na jego projekt i parametry techniczne.

Natomiast sprawa organizacji ruchu, zintegrowania z planowanym systemem rowerowym oraz rowerowego powiązania dzielnic Kazimierza i Podgórza była otwarta i stała się przedmiotem zainteresowania strony społecznej. W trakcie realizacji inwestycji odbyło się kilka spotkań i audytów rowerowych.

Rezultatem audytu było kilka sensownych rozwiązań przyjaznych rowerzystom.

- Zmiana kierunku jazdy na ulicy Brodzińskiego i Nadwiślańskiej. Decyzja ta okazała się strzałem w dziesiątkę. Dotychczasowy kierunek ruchu dla pojazdów (tj. w relacji Nadwiślańska – Brodzińskiego) powodował znaczący skrót dla samochodów w stosunku do ciągu ulicy Limanowskiego i był bardzo intensywnie wykorzystywany przez kierowców. Odwrócenie kierunku jazdy spowodowało bardzo wyraźne uspokojenie ruchu!
- Utworzenie na obu ulicach kontrapasu rowerowego doprowadzającego ruch rowerowy do Kładki.
- Na ulicy Brodzińskiego powstał dodatkowo pas do lewoskrętu dla rowerzystów jadących w stronę Kładki.

Opisaną wyżej zmianę organizacji ruchu należy uznać za dobrą praktykę. Niestety oprócz bezpośredniego otoczenia kładki, gdzie zastosowane rozwiązania sprawdzają się w praktyce i są bardzo przyjazne dla rowerzystów, nadal pozostaje wiele do zmiany.

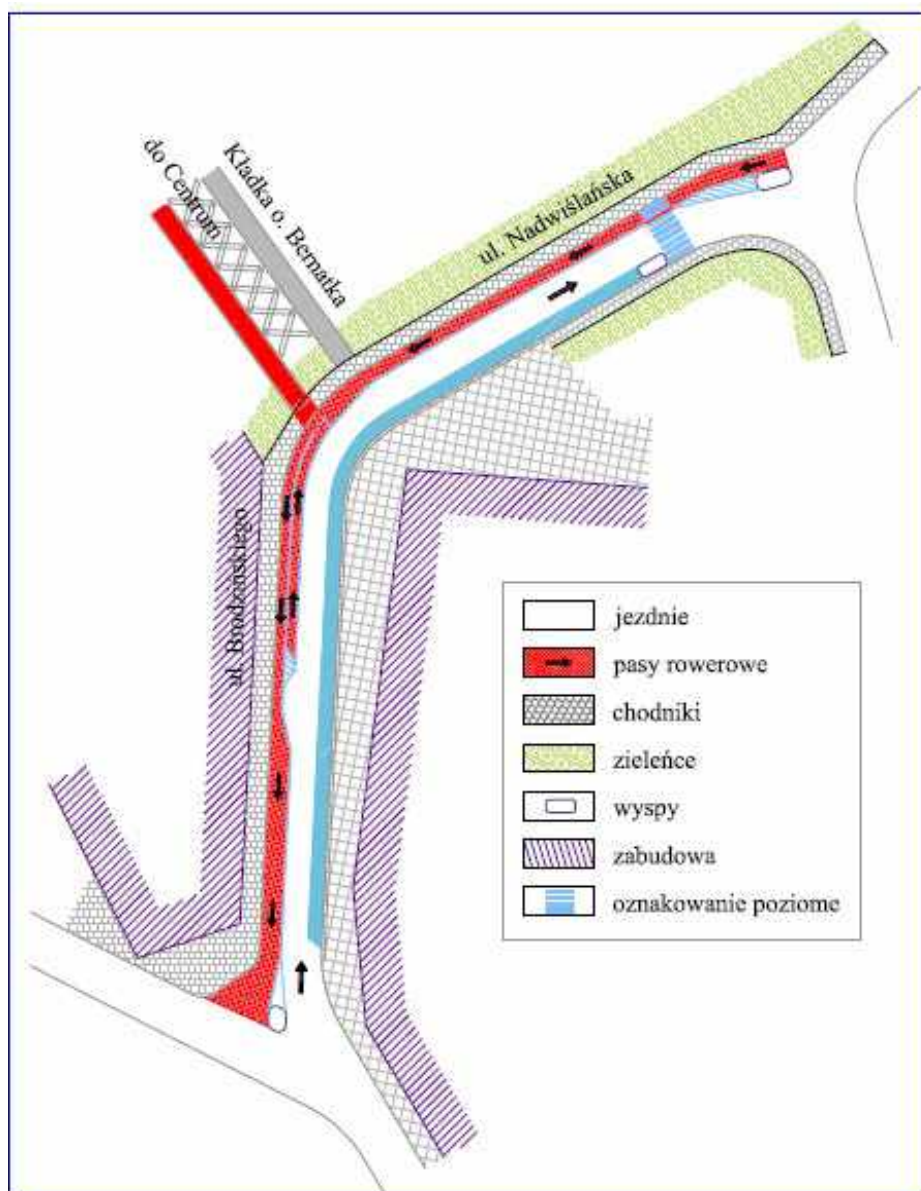
Po stronie Podgórza należy przede wszystkim otworzyć ulicę Józefińską na całej jej długości w obu kierunkach dla rowerów. Po zmianie organizacji ruchu ulica Józefińska ma „przeplatany” ruch jednokierunkowy na poszczególnych odcinkach – co stanowi niepotrzebną i niezrozumiałą barierę dla ruchu rowerowego.

Po stronie Kazimierza również nie zrealizowano najważniejszych relacji. W pierwotnym planie nie zamierzano nawet zmieniać organizacji ruchu na ulicy Mostowej – łączącej bezpośrednio Kładkę z pozostałymi ulicami dzielnicy.

Dzięki społecznej akcji „Rowerem Legalnie Pod Prąd” udało się otworzyć ulicę Mostową dla ruchu rowerowego w obu kierunkach. Dzięki temu uzyskano skomunikowanie kładki z Placem Wolnica na Kazimierzu. Niestety dalej niemożliwy jest przejazd bezpośredni z ulicy Miodowej oraz głównego placu Kazimierza – Placu Nowego w kierunku Kładki. Aby to umożliwić, konieczne jest otwarcie ulicy Bożego Ciała dla ruchu rowerowego pod prąd.

Strona społeczna ma też zastrzeżenia do sposobu rozwiązania skrzyżowania Kładka – Mostowa – Podgórska. Zastrzeżenia dotyczą następujących elementów:

- nie zastosowano elementów uspokojenia ruchu. W tym miejscu należało podnieść tarczę skrzyżowania, aby ograniczyć prędkość dla pojazdów jadących ulicą Podgórską;
- nie uniknięto nadmiernie wysokich krawężników utrudniających wjazd na Kładkę;
- nie zapewniono komfortowego podjazdu z ciągu pieszo rowerowego na bulwarach Wisły. Fragment łącznika wciąż wymaga wymiany nawierzchni.



Kładka pieszo-rowerowa O. Bernatka wraz z otoczeniem (od strony Podgórza). Schemat pasów rowerowych w ulicach Brodzińskiego i Nadwiślańskiej



Kładka Bernatka (widok od strony Podgórza – od ulicy Nadwiślańskiej). Na Kładce ruch pieszych i rowerzystów został rozdzielony. W praktyce to rozwiązanie całkiem dobrze się sprawdza, mimo obaw, że piesi będą masowo spacerować po części Kładki przeznaczonej dla rowerów

fot. Jarosław Prasot



Ul. Nadwiślańska (początek kontrapasa rowerowego w kierunku Kładki oraz w kierunku ul. Brodzińskiego). Rozwiązanie cechuje się wysoką jakością nawierzchni oraz czytelnym, wzorowym oznakowaniem poziomym i pionowym

fot. Jarosław Prasot



Ul. Nadwiślańska (widok od strony Kładki). Rozwiązanie cechuje się wysoką jakością nawierzchni oraz czytelnym, wzorowym oznakowaniem poziomym i pionowym

fot. Jarosław Prasol



Ul. Brodzińskiego (widok od strony Kładki). Na zdjęciu widoczne pasy rowerowe: kontrapas rowerowy w kierunku ulicy Limanowskiego. W przeciwnym kierunku krótki fragment pasa rowerowego prowadzi jako pas lewoskrętny na Kładkę

fot. Jarosław Prasol



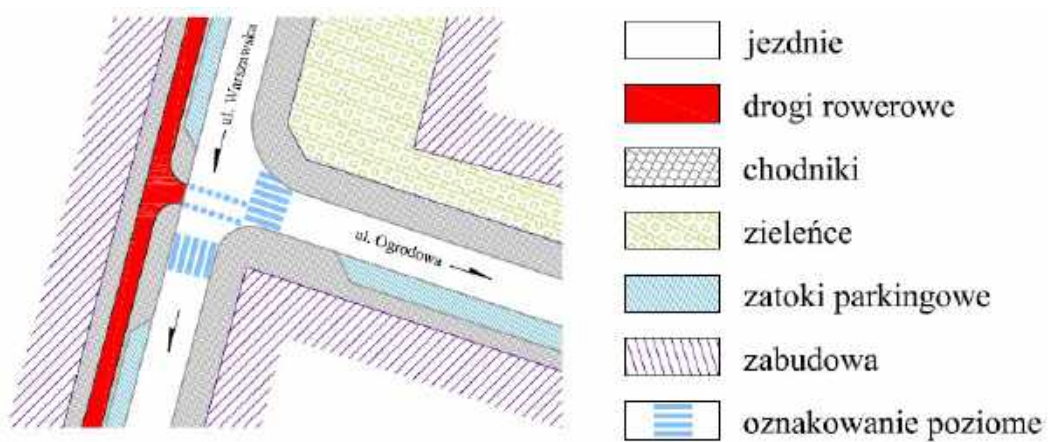
Ul. Brodzińskiego (widok od strony ul. Staromostowej w kierunku Kładki). Na zdjęciu kontrapas rowerowy w kierunku ulicy Limanowskiego

fot. Jarosław Prasol

Ul. Warszawska – Ogrodowa – jako trzeci wlot skrzyżowania, 2009 rok

Droga rowerowa, która docelowo ma wyprowadzać ruch z centrum na północ miasta, obecnie zakończona ślepo napotyka na trudno dostępny rowerowo węzeł Nowy Kleparz.

Całość rozwiązania posiada swoje wady, jednak jako przykład dobrej praktyki wybrano rozwiązane włączenie ddr jako trzeci wlot skrzyżownia. Wlot umożliwia skomunikowanie ddr na ul. Warszawskiej z ul. Ogrodową i kontynuację jazdy w kierunku Galerii Krakowskiej. Docelowo strona społeczna sugeruje również otwarcie ul. Ogrodowej dla ruchu rowerowego w przeciwnym kierunku i dołożenie jednego pasa do wlotu skrzyżowania.



Skrzyżowanie Warszawska / Ogrodowa. Schemat drogi rowerowej jako trzeciego wlotu skrzyżowania



Na zdjęciu widoczny dobrze zaprojektowany i oznakowany wlot z ddr na ul. Warszawskiej w jednokierunkową ulicę Ogrodową

fot. Jarosław Prasol



Na zdjęciu widoczny dobrze zaprojektowany i oznakowany wlot z ddr na ul. Warszawskiej w jednokierunkową ulicę Ogrodową

fot. Jarosław Prasol

Tunel rowerowy pod Dworcem Głównym, 2009 rok

Tunel umożliwia przejazd pod peronami Dworca Kolejowego, a także dostęp do każdego z peronów. Niezwykle istotne jest skomunikowanie wschodniej i zachodniej strony dworca PKP, który jest rozległą barierą przestrzenną. W promieniu około 1 km jedyną możliwością przedostania się z jednej strony na drugą był do czasu otworzenia tunelu rowerowego tunel samochodowy z intensywnym ruchem samochodowym. Sytuacja ta była spowodowana zakazem ruchu rowerowego w tunelach pieszych pod dworcem PKP.

Podobnie jak w przypadku Kładki Bernatka, sam tunel, jako obiekt, jest dobrą praktyką, natomiast infrastruktura go otaczająca i sposób skomunikowania głównych relacji jest fatalny i zniechęcający rowerzystów od korzystania z tego rozwiązania.

Otoczenie tunelu nie było jednak przedmiotem audytu. Szczątkowe fragmenty infrastruktury pochodzą jeszcze z lat 90. i są wykonane substandardowo.



Zjazd (rampa) do tunelu bagażowo-rowerowego pod Dworcem Głównym

fot. Jarosław Prasol



Droga rowerowa poprowadzona w tunelu bagażowo-rowerowym pod Dworcem Głównym

fot. Jarosław Prasół



Widok wyjazdu/wyjścia z tunelu bagażowo-rowerowego w kierunku wschodnim (w kierunku ulicy W. Stwosza). Na zdjęciu łuk z ograniczoną widocznością osób i rowerzystów jadących z przeciwnego kierunku

fot. Jarosław Prasół



Widok zjazdu/zejścia z peronu do tunelu bagażowo-rowerowego od strony wschodniej (od ulicy W. Stwosza)

fot. Jarosław Prasol

Poznań

1. Wstęp

Spośród polskich miast Poznań poszczycić się może szczególnie długimi doświadczeniami w zakresie planowania i realizacji infrastruktury rowerowej. Pierwsza koncepcja dróg rowerowych dla Poznania powstała już przed II wojną światową, kiedy to rower stanowił popularny środek codziennej lokomocji. Poznańskie tradycje rowerowe symbolizuje ustawiony przed 10 laty na ul. Półwiejskiej pomnik Starego Marycha - bohatera popularnych gawęd gwarowych. Pomnikowy Stary Marych wyrzeźbiony został wraz z rowerem, stając się symbolem rowerowego Poznania.

W okresie PRL realizacji przedwojennych planów zaniechano, a ruch rowerowy był marginalizowany. Do 1989 r. dotrwało jednak kilka kilometrów dróg rowerowych.

Na początku lat 90. rozpoczęła się realizacja pierwszych elementów współcześnie występującej w Poznaniu infrastruktury rowerowej. Okres ten zapoczątkował również aktywność inicjatyw społecznych zabiegających o rozwój ruchu rowerowego, która trwa do chwili obecnej.

Minione 20-lecie, zważywszy na długość tego okresu, zaangażowanie organizacji społecznych, jak i ilość zrealizowanej infrastruktury, obfituje w przykłady nieskutecznego, jak i skutecznego oddziaływania bądź też współpracy z władzami samorządowymi czy też miejskimi jednostkami organizacyjnymi. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że zdecydowana większość dobrej infrastruktury rowerowej zrealizowanej w tym okresie stanowi rezultat skutecznego (bezpośredniego lub pośredniego) oddziaływania organizacji społecznych lub powstała przy współpracy z nimi. Źle zaprojektowana infrastruktura, której niestety nie brakuje, powstawała natomiast przy braku takiej współpracy (brak konsultacji, bądź też odrzucanie uwag strony społecznej).

W niniejszym opracowaniu, oprócz ukazania poznańskich inicjatyw społecznych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i ich metod działania, skoncentrowano się na ukazaniu wspomnianych przykładów dobrej praktyki i jej rezultatów, które zasługuwać mogą na powielenie zarówno w Poznaniu, jak i w innych miastach.

2. Organizacje rowerowe w Poznaniu i metody ich działań

Organizacje społeczne zajmujące się ruchem rowerowym są w Poznaniu aktywne od początku lat 90. Odegrały one i nadal odgrywają niezmiernie istotną rolę w propagowaniu tej formy lokomocji. Zachęcają one do korzystania z rowerów, a zarazem działają na rzecz rozwoju i poprawy jakości infrastruktury rowerowej w mieście, oddziałując na władze samorządowe.

Spośród zarejestrowanych stowarzyszeń zajmujących się transportem rowerowym najdłuższą aktywnością wykazać się może w Poznaniu **Polski Klub Ekologiczny**. Zabiegał on o rozwój infrastruktury rowerowej w Poznaniu już na początku lat 90., przyczyniając się do podjęcia przez ówczesne władze miasta pierwszych po 1989 r. działań w tym zakresie. W kolejnych latach PKE zabiegał m.in. o przeznaczanie środków w budżecie miasta na budowę dróg rowerowych. Główne formy aktywności PKE to działalność wydawnicza, korespondencja z władzami miasta, konferencje i współpraca z mediami. W minionych 10 latach zaangażowanie PKE w działania na rzecz ruchu rowerowego było mniejsze i obejmowało głównie udział w spotkaniach działających w tym okresie ciał doradczych - Platformy Rowerowej i Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego.

Na początku 1993 r. działalność rozpoczęła w Poznaniu **Sekcja Rowerzystów Miejskich**. Organizacja działała początkowo w strukturach Okręgu Wielkopolskiego Polskiego Klubu Ekologicznego, a dopiero w 1997 r. została zarejestrowana jako niezależne stowarzyszenie. Metody działania organizacji w ciągu niemal 20 lat jej istnienia w części zmieniały się, a w części pozostały niezmiennie.

W pierwszych latach działalności SRM organizowała przede wszystkim demonstracje rowerowe (zwłaszcza w formie przejazdów ulicami miasta). Odbywały się one kilka razy w roku (np. z okazji rozpoczęcia wiosny, czy też Dnia bez Samochodu), przyciągając do kilkuset uczestników. Miały one na celu zarówno promocję ruchu rowerowego wśród mieszkańców Poznania, jak i skłonienie władz miasta do rozwoju infrastruktury dla rowerów, która wówczas niemal nie istniała. Działania te prowadzone były w trudnym okresie, w którym zainteresowanie rowerem jako środkiem codziennej lokomocji dopiero się budziło, a władze miasta nie dostrzegały szans, jakie niesie rozwój ruchu

rowerowego. Przykładem nieuwzględniania ruchu rowerowego jako alternatywy dla samochodów było nieuwzględnienie drogi rowerowej w projekcie budowy tzw. trasy średnicowej (obecnie ul. Mieszka I i ul. Szeligowskiego) - głównej arterii łączącej centrum miasta z północnymi dzielnicami (Winogradami i Piątkowem). W ramach protestu przeciwko pomijaniu potrzeb ruchu rowerowego SRM zorganizowała m.in. demonstrację na budowie tej trasy pod hasłem "Będzie trasa średnicowa, a gdzie droga rowerowa?".

W latach 1993-1997 SRM oprócz organizacji demonstracji rowerowych (zwłaszcza w formie przejazdów ulicami miasta) zabiegała również o środki w budżecie miasta na drogi rowerowe, uczestniczyła w targach rowerowych "Bicykl" w Poznaniu, a także zainicjowała tradycję giełd rowerowych na Pl. Wielkopolskim. W 1993 r. zaczął się również ukazywać bezpłatny biuletyn SRM *Ostatni Dzwonek*, którego kolejne numery wydawane były nieregularnie także w późniejszych latach. Początkowo *Ostatni Dzwonek* ukazywał się w nakładzie kilkuset egzemplarzy i rozprowadzany był podczas demonstracji rowerowych, a także w sklepach rowerowych.

W 1993 r. zapoczątkowana została przez SRM tradycja corocznego rowerowego powitania wiosny. Impreza organizowana jest od tego czasu (z paroletnią przerwą w latach 90.) co roku w sobotę lub niedzielę marca przypadającą w pierwszy dzień wiosny lub najbliższej tej daty. Podczas imprezy, połączonej z przejazdem rowerzystów przez centrum miasta, prezentowana jest zawsze, a następnie topiona, nietypowa marzanna - rekwizyt symbolizujący wybrany problem, z którym zmagają się rowerzyści. Dotąd rolę tę pełniły m.in. makieta kostki betonowej, sygnalizator rowerowy z przyciskiem, kukła złodzieja rowerów, znak zakazu wjazdu, pod którym nie ma tabliczki "Nie dotyczy rowerów", niefunkcjonalny stojak rowerowy czy też źle przygotowany projekt pseudostandardów rowerowych dla Poznania, opracowany przez Urząd Miasta.



Rowerowe powitanie wiosny (21 marca 2010 r.)

fot. Ryszard Rakower

Począwszy od zarejestrowania stowarzyszenia, najważniejsze formy aktywności Sekcji Rowerzystów Miejskich to przejazdy i inne imprezy rowerowe, spotkania z władzami miasta i miejskimi instytucjami odpowiedzialnymi za transport, zgłaszanie uwag do projektów rozwiązań komunikacyjnych, publikacja raportów na temat ruchu rowerowego, współpraca z mediami, a także liczna korespondencja w sprawie infrastruktury rowerowej.

Oprócz corocznego rowerowego powitania wiosny do najważniejszych imprez rowerowych SRM należały współorganizowane przez stowarzyszenie wielkie przejazdy rowerowe ulicami Poznania - w grudniu 2008 r. wraz z Koalicją Klimatyczną z okazji Konferencji Klimatycznej ONZ oraz w czerwcu 2009 r. wraz z fundacją All for Planet (przejazd połączony z otwarciem węzła szlaków rowerowych na Malcie).



Wielki przejazd rowerowy (6 czerwca 2009 r.)

fot. Ryszard Rakower

SRM była także organizatorem przejazdu rowerowego ulicami Poznania w 2011 r. w ramach Święta Cyklicznego. Każdy przejazd przyciągnął kilkuset uczestników.

Począwszy od 2003 r. SRM organizuje ponadto w pierwszą sobotę każdego miesiąca (z wyłączeniem świąt) rajdy rowerowe po Poznaniu lub najbliższych okolicach. Rajdy mają na celu zarówno promocję ruchu rowerowego, jak i integrację poznańskich rowerzystów. Zwykle mają one charakter rekreacyjny, a ich trasy prowadzą w dużej mierze przez tereny zielone. Niejednokrotnie rajdy stanowią też okazję, by zapoznać się ze stanem infrastruktury rowerowej w danej części miasta lub w podpoznańskich miejscowościach i sformułować propozycje usprawnień, które przekazywane są następnie w formie pisemnej właściwemu zarządowi dróg, zwłaszcza Zarządowi Dróg Miejskich w Poznaniu. Dzięki rajdom stowarzyszenie pozyskuje nowych członków i sympatyków. W ostatnich latach w rajdach uczestniczyło w okresie wiosenno-letnim średnio ok. 100 osób. W okresie zimowym, nawet w obliczu niesprzyjających warunków atmosferycznych, niejednokrotnie uczestniczy w nich kilkudziesięciu rowerzystów.



Rajd rowerowy SRM, kwiecień 2011 r.

fot. Ryszard Rakower

Podstawową formą oddziaływania na władze miasta i miejskie jednostki organizacyjne była w minionych kilkunastu latach korespondencja w sprawie infrastruktury rowerowej. Każdego roku SRM kieruje do ZDM, i innych miejskich instytucji, kilkadziesiąt pism. Wyróżnić można wśród nich wnioski o realizację nowej infrastruktury (np. budowę dróg rowerowych przy okazji innych inwestycji drogowych, legalizację ruchu rowerowego pod prąd ulicami jednokierunkowymi, czy też ustawienie stojaków rowerowych), wnioski o dokonanie zmian w projektach inwestycji poddanych konsultacji, jak również liczne interwencje dotyczące stanu istniejącej infrastruktury (np. zniszczona nawierzchnia dróg rowerowych, wysokie krawężniki, zapadnięte studzienki, źle działająca sygnalizacja świetlna, błędy w oznakowaniu itd.).

Przykładami przedsięwzięć stowarzyszenia w 2010 r. była również m.in. organizacja konferencji "Rowerowa Polska, rowerowy Poznań?", poświęconej problemom i perspektywom rozwoju ruchu rowerowego w mieście, a także realizacja projektu "Rowerowe Przyspieszenie". W ramach tego projektu w 10 poznańskich szkołach

ponadpodstawowych odbyły się zajęcia na temat ruchu rowerowego w mieście, prowadzone przez członków stowarzyszenia.



Konferencja "Rowerowa Polska, rowerowy Poznań?", wrzesień 2010 r.

fot. Adam Beim

Od 1998 r. SRM prowadzi swój serwis internetowy (obecnie pod adresem <http://rowerowypoznan.pl/>). Od początku jego istnienia na jego łamach publikowana jest m.in. korespondencja z władzami miasta i miejskimi jednostkami organizacyjnymi na temat infrastruktury rowerowej. Publikacja korespondencji pozwala zapoznać się z jej treścią wszystkim zainteresowanym sympatykom stowarzyszenia, jak i dziennikarzom. Na początku 2010 r. Sekcja Rowerzystów Miejskich uruchomiła też profil w portalu Facebook (<http://www.facebook.com/rowerowypoznan>), który w ciągu półtora roku zyskał ok. 3000 fanów, integrując poznańskich rowerzystów.

Stowarzyszeniem działającym na rzecz poprawy sytuacji rowerzystów w Poznaniu jest również **Poznańska Masa Krytyczna**, która od kilku lat organizuje comiesięczne przejazdy ulicami miasta (w ostatni piątek każdego miesiąca). Stowarzyszenie uczestniczyło też w pracach Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego, działającego w latach

2009-2010, organizuje spotkania poświęcone problemom ruchu rowerowego, a także kieruje do władz Poznania petycje dotyczące infrastruktury rowerowej (np. legalizacji ruchu rowerowego pod prąd) i zabiega o zwiększenie środków na drogi rowerowe w budżecie miasta.

W ostatnich paru latach w działania na rzecz ruchu rowerowego zaangażowały się również nowe stowarzyszenia - **My-Poznaniacy**, **Mobilny Poznań** oraz **Inwestycje dla Poznania**. Stowarzyszenia te zabiegają o rozwój infrastruktury rowerowej poprzez korespondencję z władzami miasta (m.in. w sprawie budżetu miasta). Szczególne zainteresowanie wymienionych organizacji budzi kwestia uspokojenia ruchu w centrum Poznania. Stowarzyszenia wzięły (wraz z Sekcją Rowerzystów Miejskich) aktywny udział w konsultacjach dotyczących projektu I etapu uspokojenia ruchu, zabiegając o jego zmodyfikowanie na korzyść ruchu rowerowego, a także ruchu pieszego, m.in. poprzez realizację wyniesionych skrzyżowań, legalizację ruchu rowerowego pod prąd w ulicach, w których projekt tego nie przewidywał (zwłaszcza ul. Ratajczaka) oraz wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych.



Happening z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu (22 września 2010 r.)

fot. Ryszard Rakower

Przedstawiciele stowarzyszenia My-Poznaniacy aktywnie uczestniczyli też w niemal wszystkich spotkaniach Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego, działającego od maja 2009 r. do stycznia 2010 r. Stowarzyszenia My-Poznaniacy, Mobilny Poznań, Poznańska Masa Krytyczna i Sekcja Rowerzystów Miejskich współorganizowały również 22 września 2010 r., happening z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu.

Działania na rzecz poprawy sytuacji rowerzystów podejmowała też w ostatnich latach **Rowerownia**, która zorganizowała m.in. demonstrację rowerową przed Urzędem Miasta. Jej przedstawiciele uczestniczyli też w spotkaniach Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego. Okazjonalnie w działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego angażowały się w minionych latach także inne organizacje społeczne, np. organizacje rowerowe zajmujące się na co dzień sportem lub turystyką.

Omawiając zaangażowanie organizacji społecznych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego, wspomnieć należy również o działalności **rad osiedli**. Niektóre spośród nich aktywnie zabiegają o rozwój infrastruktury rowerowej, często we współpracy z wymienionymi wyżej stowarzyszeniami. Już w latach 90. działania w tym zakresie prowadziła **Rada Osiedla Jeżyce**, która wraz z Sekcją Rowerzystów Miejskich zabiegała o realizację dróg rowerowych w ul. Dąbrowskiego i protestowała przeciwko zaniechaniu ich budowy. Z kolei dzięki staraniom **Rady Osiedla Sołacz** i **Rady Osiedla Winiary** przekształcono w 2005 r. asfaltowe chodniki wzdłuż ul. Niestachowskiej oraz części ul. Witosa i Al. Solidarności w drogi dla rowerów i pieszych. Działania w tym zakresie prowadzone były przy współpracy z Sekcją Rowerzystów Miejskich, która wspierała starania obu rad i opiniowała projekt.

Do samorządów osiedlowych najbardziej zaangażowanych w ostatnich latach w rozwój ruchu rowerowego zaliczyć należy **Radę Osiedla Świerczewo**. Rada intensywnie zabiega o realizację infrastruktury rowerowej w obszarze swego działania, w szczególności poprzez budowę dróg rowerowych, legalizację ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych, a także realizację skrótów rowerowych (poprzez umieszczenie tabliczek "nie dotyczy rowerów" pod znakami zakazu ruchu) i parkingów dla rowerów. Rada Osiedla Świerczewo uruchomiła też na swej stronie internetowej zakładkę "Transport rowerowy"⁹, w której zamieszczone zostały informacje o jej działaniach, a także mapa ułatwień dla rowerów na terenie osiedla.

⁹ http://swierczewo.poznan.pl/transport_rowerowy



Uczestnicy patrolu rowerowego na Rybakach (25 sierpnia 2010 r.)

Do najbardziej aktywnych w zakresie ruchu rowerowego rad osiedli należała też **Rada Osiedla Rybaki-Piaski** (zlikwidowanego wraz z końcem 2010 r. w związku z reformą samorządów pomocniczych). Rada ta nawiązała w 2009 r. współpracę z Sekcją Rowerzystów Miejskich i wystąpiła z inicjatywą patroli rowerowych mających na celu zbadanie infrastruktury rowerowej na terenie osiedla oraz sformułowanie propozycji zmian.

Pierwszy tego rodzaju patrol odbył się, przy współpracy SRM, w sierpniu 2009 r., a drugi - w sierpniu 2010 r. W patrolach uczestniczyli zarówno radni osiedla, członkowie SRM, jak i inni zainteresowani mieszkańcy. W 2010 r. obecny był także przedstawiciel Straży Miejskiej.

Po każdym patrolu Rada Osiedla Rybaki-Piaski i SRM wystosowały do Zarządu Dróg Miejskich (a w 2010 r. także do Zarządu Zieleni Miejskiej) pisma z licznymi wnioskami o poprawę warunków ruchu rowerowego. Wnioski z patroli dotyczyły m.in. ustawienia nowych stojaków rowerowych, poprawy bezpieczeństwa na pasie dla rowerów na ul. Krakowskiej, legalizacji ruchu rowerowego pod prąd w niektórych ulicach jednokierunkowych, napraw nawierzchni i usunięcia błędów w oznakowaniu. W 2010 r. zbada-

no też, czy zrealizowane zostały wnioski z poprzedniego patrolu i przypomniano Zarządowi Dróg Miejskich o obietnicach sprzed roku. Dzięki patrolom udało się dotąd poprawić warunki ruchu rowerowego m.in. poprzez wyłączenie sygnalizacji świetlnej na drodze rowerowej przy ul. Kościuszki przy nieużywanym wyjeździe ze Starego Browaru, ułożenie czerwonej nawierzchni na pasie dla rowerów na ul. Krakowskiej na skrzyżowaniach z ulicami Łąkową i Rybaki, a także poprzez ustawienie nowych stojaków rowerowych. Rada Osiedla Rybaki-Piaski i SRM zabiegały też o legalizację ruchu rowerowego pod prąd w ul. Strzeleckiej.

Od 2011 r., po reformie samorządów pomocniczych, wspomniane działania na rzecz ruchu rowerowego kontynuuje **Rada Osiedla Stare Miasto**, której obszar objął m.in. obszar zlikwidowanego osiedla Rybaki-Piaski. Z inicjatywy rady kontynuowana jest tradycja patroli rowerowych z udziałem członków SRM, a także zaproszonych przedstawicieli miejskich jednostek organizacyjnych (np. Straży Miejskiej i Zarządu Dróg Miejskich). Rada Osiedla Stare Miasto zaangażowała się również w działania na rzecz uspokojenia ruchu w centrum Poznania, ściśle współpracując w tej mierze z organizacjami społecznymi. Rada popierała przyjazne rowerzystom rozwiązania techniczne podczas konsultacji projektu i zadeklarowała jego dofinansowanie.

3. Współpraca z miastem w kształtowaniu polityki rowerowej

3.1 Historia współpracy

W minionym dwudziestoleciu współpraca władz miasta i miejskich jednostek odpowiedzialnych za infrastrukturę rowerową z organizacjami zajmującymi się transportem rowerowym nie była z reguły w żaden sposób sformalizowana. Oddziaływanie organizacji reprezentujących użytkowników rowerów na decydentów odbywało się zatem w przeważającej mierze poprzez pisma, demonstracje, konferencje prasowe, publikacje

w mediach, ewentualnie spotkania z urzędnikami, dotyczące poszczególnych zagadnień.

Próba sformalizowania współpracy władz miasta z organizacjami zajmującymi się ruchem rowerowym podjęta została wiosną 2001 r. W odpowiedzi na społeczne oczekiwania dotyczące infrastruktury rowerowej powołana została wówczas **Platforma Rowerowa** - społeczny zespół doradczy ds. dróg rowerowych przy wiceprezydencie Poznania. W spotkaniach Platformy uczestniczyli pracownicy Wydziału Inżyniera Miasta Urzędu Miasta Poznania, Zarządu Dróg Miejskich oraz przedstawiciele organizacji rowerowych i ekologicznych. W 2001 r. spotkania Platformy Rowerowej odbyły się kilkakrotnie w okresie od maja do listopada. Powołując zespół, nie określono jednak, jakie konkretnie mają być jego cele, tryb działania i w jaki sposób wywierać ma wpływ na rzeczywistość.

W konsekwencji spotkania Platformy sprowadzały się w dużej mierze do informowania przez miejskich urzędników o niektórych zamierzeniach (obchody Dnia bez Samochodu, prezentacja wizualizacji projektu wybranej inwestycji drogowej) i dyskusji na bieżące tematy. Kolejne spotkania, prowadzone przez miejskich urzędników, nie kończyły się żadnymi konkretnymi ustaleniami.

Dopiero podczas spotkania w dniu 14 listopada 2001 r., dzięki determinacji uczestników, Platforma wyraziła konkretne stanowisko w istotnych sprawach dotyczących ruchu rowerowego. Zespół jednomyślnie wyraził wówczas oczekiwanie, by środki planowane w budżecie miasta na 2002 r. na budowę dróg rowerowych zostały przeznaczone na realizację drogi rowerowej w ul. Dąbrowskiego.



II spotkanie Platformy Rowerowej (7 czerwca 2001 r.)

fot. Andrzej Kaleniewicz

Po zajęciu przez Platformę wspomnianego stanowiska Urząd Miasta zaprzestał zwoływania kolejnych spotkań zespołu. Kolejne spotkanie odbyło się dopiero po ponad 7 miesiącach - w czerwcu 2002 r. Dwa spotkania w 2002 r. (w czerwcu i październiku) poświęcone były głównie realizacji budżetu na drogi rowerowe. Uczestnicy spotkania protestowali m.in. przeciwko planom sfinansowania z tych środków drogi rowerowej przy ul. Hlonda, powstającej w ramach kompleksowej inwestycji drogowej. Po wyborach samorządowych w 2002 r. zespół przestał istnieć.

W kolejnych latach nie powrócono do formuły zespołu zajmującego się ruchem rowerowym; zapoczątkowane zostały natomiast **konsultacje projektów dróg rowerowych** z Sekcją Rowerzystów Miejskich. Począwszy od 2004 r. aż do końca 2008 r. Stowarzyszenie zaopiniowało łącznie kilkadziesiąt koncepcji lub projektów inwestycji obejmujących drogi rowerowe (w 2004 r. - 4, w 2005 r. - 7, w 2006 r. - 11, w 2007 r. - 10, w 2008 r. - 8). Procedura konsultacji nie została w żaden sposób określona; utrwalił się jednak zwyczaj, że sporządzane projekty przekazywane były Stowarzyszeniu przez projektantów lub ZDM celem zaopiniowania. W niektórych

przypadkach wymóg uzyskania przez projektanta opinii Sekcji Rowerzystów Miejskich był nawet wskazywany w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Do każdego otrzymanego projektu Stowarzyszenie sporządzało pisemną opinię, wskazującą propozycje zmian wraz z uzasadnieniem. Opiniowaniem projektów rozwiązań dla ruchu rowerowego zajmowali się zrzeszeni w stowarzyszeniu architekci, prawnicy, specjaliści od gospodarki przestrzennej i budownictwa, a zarazem osoby na co dzień korzystające z rowerów. Opiniowanie odbywało się nieodpłatnie.

Zaletą wspomnianych konsultacji było prowadzenie ich na wczesnym etapie, równoległe z innymi uzgodnieniami, m.in. z właścicielami infrastruktury podziemnej. Niewątpliwie ułatwiało to wprowadzanie do projektów zmian proponowanych przez użytkowników rowerów. Wadą konsultacji było natomiast nieobejmowanie nimi niektórych, nierzadko istotnych projektów, np. projektu infrastruktury rowerowej wzdłuż trasy tramwajowej na Rataje, powstałej w 2007 r. Po przekazaniu opinii projektantowi oraz (do wiadomości) Zarządowi Dróg Miejskich Sekcja Rowerzystów Miejskich nie otrzymywała też z reguły odpowiedzi z informacją o sposobie rozpatrzenia uwag. Opisany tryb konsultacji sprawdzał się zatem jedynie pod warunkiem dobrej woli urzędników i projektantów zajmujących się danym projektem.

Mimo powyższych wad i nieuwzględniania sporej części uwag prowadzone przez kilka lat konsultacje przyniosły wymierne efekty w postaci poprawy jakości powstającej infrastruktury rowerowej w porównaniu z pierwotnymi założeniami. Przykładowo, na drodze rowerowej przy ul. Lechickiej, powstałej w 2009 r. (od ul. Naramowickiej do mostu Lecha), zamiast planowanej nawierzchni z kostki ułożono nawierzchnię bitumiczną.



Droga rowerowa przy ul. Lechickiej

fot. Ryszard Rakower

Z kolei projekt drogi rowerowej przy Al. Solidarności (realizacja: 2007 r.) uzupełniono o łącznik umożliwiający rowerzystom opuszczającym ul. Połabską ominięcie kolejki samochodów oczekujących na zielone światło i płynny wjazd na drogę rowerową. W niezrealizowanym dotąd projekcie przebudowy ul. Koszalińskiej (od ul. Lutyckiej do wjazdu na osiedle Strzeszyn L), uwzględniając uwagi Stowarzyszenia, przewidziano natomiast konsekwentne prowadzenie dróg rowerowych po obu stronach ulicy.

Dzięki opiniowaniu projektów przez Sekcję Rowerzystów Miejskich Zarząd Dróg Miejskich nieodpłatnie uzyskiwał wiedzę umożliwiającą lepsze wydatkowanie środków przeznaczonych na infrastrukturę rowerową. Pod koniec 2008 r. ZDM postanowił jednak zerwać wspomnianą kilkuletnią współpracę, odmawiając przesyłania kolejnych projektów do konsultacji. Niewykluczone, że przyczyniło się do tego skrytykowanie przez Stowarzyszenie niepoddanego konsultacjom projektu remontu ul. Szamarzewskiego, na której zaplanowano wąskie drogi rowerowe z kostki betonowej. Odmawiając przekazywania kolejnych projektów do konsultacji, ZDM nie podał przyczyn zakończenia współpracy, wskazując jedynie, że "projekty drogowe opiniowane są

przez Rady Osiedli, które reprezentują interesy wszystkich uczestników ruchu drogowego"¹⁰.

Zakończenie konsultacji projektów infrastruktury rowerowej z rowerzystami odbiło się szerokim echem w mediach, co skłoniło władze Poznania i ZDM do przywrócenia konsultacji, jednakże w istotnie zmienionej formule. Nie została uwzględniona zgłoszona przez Sekcję Rowerzystów Miejskich zastępcy prezydenta Poznania propozycja wydania zarządzenia określającego procedurę pisemnych konsultacji z zainteresowanymi organizacjami społecznymi. Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich powołał natomiast wiosną 2009 r. **Rowerowy Zespół Konsultacyjny**.



Spotkanie Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego (3 czerwca 2009 r.)

fot. Ryszard Rakower

¹⁰ M.in. pismo ZDM z 10 grudnia 2008 r., znak IB/2227/3059/08, http://www.rowerowypoznan.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=704&Itemid=33

Do udziału w pracach RZK zaproszone zostały poznańskie organizacje rowerowe. RZK miał zbierać się raz w miesiącu i opiniować wówczas projekty przedstawiane przez pracowników ZDM lub projektantów. W prace zespoły zaangażowały się m.in. stowarzyszenia My-Poznaniacy, Poznańska Masa Krytyczna, Sekcja Rowerzystów Miejskich, Rowerownia i inne organizacje społeczne.

Już pierwszy opiniowany projekt pokazał, że RZK pomyślany został jako zespół bez realnego wpływu na kształt infrastruktury rowerowej. Projektowi temu, dotyczącemu remontu ulic Żeromskiego i Przybyszewskiego, poświęcono aż 3 spotkania. Przedstawiony projekt oceniony został przez rowerzystów, reprezentujących różne organizacje społeczne, bardzo krytycznie. Uwagi dotyczyły m.in. tak zasadniczych kwestii, jak nawierzchnia z kostki, zaplanowanie drogi rowerowej na ul. Przybyszewskiego między jezdniami, zamiast od strony zabudowań, czy też przebieg dróg rowerowych na skrzyżowaniach, nieuchronnie prowadzący do znacznych strat czasu. Mimo dużego zaangażowania strony społecznej i prób wypracowania porozumienia podczas kolejnych spotkań RZK niemal wszystkie uwagi do projektu zostały przez ZDM odrzucone. ZDM odmówił też przygotowania nowej wersji projektu, uwzględniającej potrzeby rowerzystów.

Również uwagi do kolejnych projektów przedstawianych uczestnikom spotkań RZK były odrzucane niemal w całości. Co więcej, okazało się, że - wbrew pierwotnemu założeniu - nie wszystkie projekty są przedstawiane rowerzystom do zaopiniowania. Projekt kolejnego odcinka niskiej jakości dróg rowerowych z kostki na ul. Szamarzewskiego został przedstawiony zespołowi dopiero po interwencji Sekcji Rowerzystów Miejskich, która dowiedziała się o nim z ogłoszenia o przetargu. W trakcie opiniowania projektu przez RZK trwała już realizacja tych dróg, a jednomyślnie zgłoszony przez zespół postulat ułożenia na nich nawierzchni bitumicznej, zamiast nawierzchni z kostki, został odrzucony. Projekt drogi rowerowej przy ul. Wańkowicza ZDM zdecydował się natomiast przedstawić rowerzystom... po zakończeniu budowy.

Jesienią 2009 r. ZDM, bez podania przyczyny, odwołał dwa spotkania zespołu, sprawiając, że faktycznie zbierał się on już tylko raz na dwa miesiące. Na początku stycznia 2010 r. ZDM poinformował o likwidacji zespołu.

Likwidacja RZK zbiegła się z wydaniem przez prezydenta Poznania **zarządzenia** nr 837/2009/P z dnia 31 grudnia 2009 r. w sprawie sposobu opiniowania projektów zadań drogowych realizowanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu. Zarządzenie to przewiduje umieszczanie planów sytuacyjnych projektów drogowych na stronie internetowej ZDM w celu umożliwienia zainteresowanym mieszkańcom zapoznania się z nimi i wniesienia uwag. Publikacja danego projektu następować ma na okres 2 tygodni. Zarządzenie przewiduje też zamieszczanie w Internecie poprawionych planów sytuacyjnych po rozpatrzeniu uwag¹¹.

Podobnie jak w okresie działalności RZK, również w okresie obowiązywania zarządzenia z 31 grudnia 2009 r. regułą stało się odrzucanie niemal wszystkich uwag do konsultowanych projektów, zgłaszanych przez Sekcję Rowerzystów Miejskich lub inne organizacje zajmujące się problemami ruchu rowerowego (m.in. uwag do projektu przebudowy ul. Dymka¹²).

Konsultacje nadal prowadzone są w sposób wybiórczy. Nie poddano im m.in. sporządzonego w lutym 2010 r. projektu drogi rowerowej w Antoninku, na której zaprojektowano nawierzchnię z kostki. Konsultacjami nie objęto też projektów drogi rowerowej przy ul. Matyi (dawniej Towarowej) oraz w ul. Krańcowej. Ponadto niejednokrotnie zdarza się, że na pisma z wnioskami o dokonanie zmian w projektach ZDM nie udziela odpowiedzi, mimo ustawowego obowiązku udzielenia odpowiedzi bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w ciągu miesiąca (art. 237 § 1 kpa w zw. z art. 244 § 1 kpa). Przykładowo, przez rok ZDM nie udzielił odpowiedzi na pismo Sekcji Rowerzystów Miejskich z 9 lipca 2010 r. dotyczące projektu organizacji ruchu i parkowania na obszarze Jeżyc dla Strefy Płatnego Parkowania¹³.

Niepowodzenie kolejnych prób sformalizowania współpracy organizacji społecznych i władz miasta w połączeniu z odrzucaniem wielu uwag do projektów skutkowało realizacją w minionych 20 latach wielu wadliwych rozwiązań z zakresu infrastruktury rowerowej. Powyższa, krytyczna ocena, nie zmienia jednak faktu, że

¹¹ <http://bip.city.poznan.pl/bip/public/bip/zarzadzenia.html?co=print&keyid=837/2009/P>

¹² Pismo ZDM z 11 maja 2010 r., znak IB/2227/258/10, http://www.rowerowypoznan.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1085&Itemid=36

¹³ http://www.rowerowypoznan.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1105&Itemid=36

w niektórych przypadkach współpraca lub oddziaływanie organizacji zajmujących się ruchem rowerowym na władze były skuteczne i przyniosły wymierne rezultaty. Owe przykłady dobrych praktyk w tym zakresie dotyczą przede wszystkim:

- opiniowania projektów niektórych inwestycji w latach 2004-2008,
- pisemnych wniosków o realizację określonych ułatwień dla ruchu rowerowego.

Poniżej zaprezentowano wybrane rezultaty tego rodzaju współpracy i oddziaływania na władze.

3.2 Wybrane sukcesy

Droga rowerowa w ul. Bukowskiej (od ul. Polskiej do ul. Przybyszewskiego)

Droga dla rowerów po północnej stronie ul. Bukowskiej od ul. Polskiej do ul. Przybyszewskiego powstała w 2 etapach w latach 2008-2009. Jej projekt, sporządzony w 2007 r., był na wczesnym etapie konsultowany z Sekcją Rowerzystów Miejskich, która wcześniej przez wiele lat postulowała jej budowę. Zarówno założenia projektu, jak i konsultacje z użytkownikami rowerów, doprowadziły do realizacji drogi rowerowej wysokiej jakości, zasługującej na uznanie jej za najlepiej zaprojektowaną i wykonaną tego typu drogą w Poznaniu.

Droga rowerowa przy ul. Bukowskiej zaprojektowana została na odcinku charakteryzującym się istotnymi ograniczeniami terenowymi, wynikającymi z usytuowania z jednej strony szpaleru drzew i przystanków autobusowych, a z drugiej strony ogrodzeń przyległych nieruchomości (szpitala, placu zabaw, konsulatu Federacji Rosyjskiej oraz budynków mieszkalnych). Tak ograniczona przestrzeń zagospodarowana została w sposób optymalny.

W miejsce dotychczasowego zniszczonego chodnika zaprojektowano od strony jezdni dwukierunkową drogę rowerową, a od strony przyległych nieruchomości nowy chodnik. Usytuowanie chodnika i drogi rowerowej względem jezdni odwrócono jedynie na

wysokości przystanków autobusowych. Droga rowerowa otrzymała na całej długości nawierzchnię bitumiczną, a przyległy chodnik nawierzchnię z kostki betonowej.



Łącznik umożliwiający wjazd na drogę rowerową przy
ul. Bukowskiej z jezdni ul. Szpitalnej

fot. Michał Beim

Przy jej realizacji nie popełniono błędów często występujących w przypadku innych inwestycji, takich jak urywanie nawierzchni dróg rowerowych przy wjazdach na posesje, czy też niestaranne obniżenie krawężników. Na pozytywną ocenę zasługuje też poszerzenie drogi rowerowej przy skrzyżowaniu z ul. Szpitalną, zapewniające powstanie odpowiedniego obszaru akumulacji, a także wjazd z jezdni ul. Szpitalnej umożliwiający

rowerzystom skręcającym w ul. Bukowską omięcie kolejki samochodów oczekujących na zielone światło. Prawidłowo, w przeciwieństwie do wielu innych poznańskich dróg rowerowych, zaprojektowano też sygnalizację świetlną, zapewniając automatyczne zapalenie się zielonego światła dla rowerów. Na przejazdach dla rowerzystów przez jezdnię zastosowano natomiast czerwoną masę chemoutwardzalną.

Mimo że powyższe rozwiązania stanowić powinny standard przy projektowaniu każdej drogi rowerowej (a nierzadko wynikają z obowiązujących przepisów), praktyka w tym zakresie pozostawia wiele do życzenia. Przykład ul. Bukowskiej pokazuje, że uniknięcie błędów w tym zakresie wymaga jedynie nieco dobrej woli projektanta i zarządu drogi.



Droga dla rowerów przy ul. Bukowskiej na wysokości przystanku autobusowego

fot. Michał Beim



Droga dla rowerów przy ul. Bukowskiej ułatwiła poruszanie się nie tylko rowerzystom, ale i osobom niepełnosprawnym

fot. Michał Beim

Projektując drogę rowerową przy ul. Bukowskiej, w innowacyjny (jak na poznańską praktykę) sposób odgrodzono przestrzeń dla rowerzystów i dla pieszych na wysokości przystanków autobusowych. Na wniosek Sekcji Rowerzystów Miejskich wzdłuż krawędzi drogi rowerowej umieszczono metalowe ławki - podpórki wzorowane na spotykanych m.in. we Francji. Nie tylko wyraźnie oddzielają one obszar przystanku od drogi rowerowej, ale też zapewniają osobom oczekującym na autobus możliwość oparcia.

Zasadniczym mankamentem opisaney drogi dla rowerów pozostaje natomiast to, że wytyczono ją tylko po jednej stronie ulicy, mimo że ważne źródła i cele podróży rowerowych (zabudowa mieszkaniowa, punkty handlowe i usługowe) znajdują się także po

stronie przeciwnej. Docelowo za niezbędną uznać należy zatem dobudowę drogi rowerowej po południowej stronie ul. Bukowskiej, która powinna prezentować równie wysoki standard. Istniejąca droga wymaga też jak najszybszego przedłużenia w stronę centrum Poznania.

Drogi rowerowe w ul. Szeligowskiego (od wjazdu do sklepu Tesco do pętli Poznańskiego Szybkiego Tramwaju)

Ul. Szeligowskiego, wraz z ulicami Mieszka I oraz Armii Poznań, wchodzi w skład głównej trasy rowerowej łączącej północne dzielnice Poznania z centrum miasta. Trasę tę charakteryzuje generalnie niski standard, wynikający z nieuwzględnienia drogi rowerowej w projekcie budowy tej ulicy w połowie lat 90.

Zaniechania z lat 90. sprawiły, że trasa rowerowa przy ul. Szeligowskiego powstała po naciskach społecznych dopiero w 2000 r. Początkowo kończyła się ona po południowej stronie skrzyżowania z ul. Opieńskiego, a po kilku latach przedłużono ją do pętli PST. Nie zbudowano jej jednak od podstaw, ale zrealizowano ją poprzez przekształcenie szerokiego chodnika w drogę dla rowerów i pieszych. Taki sposób realizacji trasy sprawił, że ruch rowerowy nie został oddzielony od ruchu pieszego; nie zmieniono również nawierzchni dotychczasowego chodnika, wykonanej z betonowej kostki brukowej.

Przeprowadzona w 2007 r. przebudowa części ul. Szeligowskiego (od ul. Opieńskiego do pętli PST) stanowiła okazję, by wyeliminować wspomniane problemy i poprawić warunki ruchu rowerowego, jak i pieszego. Okazja ta została dobrze wykorzystana. W miejsce wspólnej, usytuowanej tylko po jednej stronie jezdni drogi dla rowerów i pieszych z kostki betonowej, zaprojektowano i wykonano po obu stronach jezdni wydzielone asfaltowe drogi rowerowe oraz chodniki.



Ul. Szeligowskiego w trakcie przebudowy. Z lewej dotychczasowa droga dla rowerów i pieszych z kostki. Z prawej powstająca wydzielona droga rowerowa

fot. Ryszard Rakower



Ul. Szeligowskiego po przebudowie

fot. Michał Beim

Podczas przygotowywania projektu miały miejsce konsultacje z Sekcją Rowerzystów Miejskich, która pozytywnie zaopiniowała planowane rozwiązania, wielokrotnie postulowane wcześniej przy okazji innych inwestycji.

Sposób modernizacji drogi rowerowej przy ul. Szeligowskiego na wspomnianym odcinku uznać należy za wzorcowy i wart powielenia na dalszych odcinkach tej ulicy, jak i w innych ulicach wyposażonych w infrastrukturę rowerową niespełniającą odpowiednich wymagań jakościowych.

Pasy dla rowerów

Do przykładów skutecznego oddziaływania i współpracy organizacji społecznych z władzami zaliczyć należy również doprowadzenie do wytyczenia w kilku poznańskich ulicach pasów dla rowerów po obu stronach jezdni. Obustronne pasy rowerowe w jezdniach stanowią w Europie Zachodniej ważny element infrastruktury rowerowej, stanowiący w wielu przypadkach alternatywę dla dróg rowerowych. Pasy rowerowe zapewniają segregację ruchu rowerowego od ruchu samochodów, nie wywołują konfliktów z ruchem pieszym, a zarazem umożliwiają wygodny, płynny przejazd przez skrzyżowania.

Pierwszą ulicą w Poznaniu, w której zastosowano takie rozwiązanie, była ul. Główna na odcinku ok. 0,4 km (między ul. Wiejską a ul. Blacharską). Pasy dla rowerów w tej ulicy wyznaczono w 2005 r. dzięki pismu skierowanemu przez Sekcję Rowerzystów Miejskich do Zarządu Dróg Miejskich. W wyniku uzgodnień takie samo rozwiązanie zastosowano również w 2005 r. w pobliskiej ul. Zawady na odcinku ok. 0,35 km (między ul. Chlebową a ul. Główną). W tym samym roku SRM zaproponowała również realizację pasów dla rowerów w ul. Wyspiańskiego na odcinku ok. 0,3 km (między ul. Jarochowskiego a ul. Iłakowiczówny). I ta propozycja po krótkim czasie została zrealizowana.



Pasy dla rowerów w ul. Główniej

fot. Ryszard Rakower



Oznakowanie w ul. Główniej przy przystanku autobusowym

fot. Ryszard Rakower

We wszystkich wymienionych przypadkach pasy dla rowerów wyznaczone zostały niewielkim kosztem, poprzez wydzielenie ich z ponadnormatywnie szerokich pasów ruchu ogólnego. Na szczególną uwagę zasługuje przykład ul. Głównej, gdzie w rejonie przystanku autobusowego zdecydowano się na wspólne prowadzenie ruchu rowerów i autobusów.

Mimo niewielkiej długości wspomniane ułatwienia zasługują na pozytywną ocenę, jako załączek dłuższych tras rowerowych.



Pasy dla rowerów w ul. Murawa

fot. Ryszard Rakower

Pozytywny przykład wspomnianych ulic skłonił Zarząd Dróg Miejskich do wyznaczenia obustronnych pasów rowerowych w kolejnych dwóch poznańskich ulicach. Rozwiązanie takie zastosowano mianowicie w 2006 r. w ul. Strzeszyńskiej (ok. 1,2 km między ul. Lutycką a ul. Omańkowskiej) oraz w 2008 r. w ul. Murawa (ok. 0,6 km między ul. Serbską a ul. Lechicką).

W obu przypadkach pasy dla rowerów wytyczono po remontach jezdni, kosztem ponadnormatywnie szerokich pasów ruchu ogólnego.

Ulice jednokierunkowe z dopuszczonym ruchem rowerowym pod prąd

Poznań był prawdopodobnie pierwszym miastem w Polsce, w którym zalegalizowano w niektórych ulicach ruch rowerowy pod prąd. Większości rozwiązań w tym zakresie, pochodzących z I połowy lat 90., nie sposób jednak uznać za przykłady dobrej praktyki. Oznakowane w tamtym okresie w kilku ulicach pasy dwukierunkowe dla rowerów w ulicach jednokierunkowych (m.in. w ul. Krakowskiej) nie są rozwiązaniem ani bezpiecznym, ani praktykowanym w Europie Zachodniej.

Za wzorcowy uznać należy natomiast pierwszy w Poznaniu (a pewnie i w Polsce) kontrapas, tj. jednokierunkowy pas pod prąd na ulicy jednokierunkowej, który powstał w 1993 r. na ulicy Wronieckiej (od ul. Masztalarskiej do ul. Stawnej). Pas ten stanowi fragment wytyczonej wówczas trasy rowerowej łączącej Stary Rynek ze Wzgórzem Św. Wojciecha, przedłużonej następnie w stronę Sołacza oraz w stronę Cytadeli.



Ul. Kramarska. Widok od strony skrzyżowania z ul. Żydowską

fot. Ryszard Rakower

Również w I połowie lat 90. zalegalizowano za pomocą samych tabliczek ruch rowerowy pod prąd na ul. Kramarskiej (od ul. Żydowskiej w stronę ul. Wielkiej). Mimo że rozwiązania zastosowane na ul. Wronieckiej i ul. Kramarskiej doskonale się sprawdziły, na kolejne ulice z dopuszczonym ruchem rowerowym pod prąd przyszło poznańskim rowerzystom czekać aż ok. 10 lat.

Dopiero w 2006 r. umożliwiono rowerzystom jazdę pod prąd kolejną ulicą na Starym Mieście - ul. Paderewskiego, na której oznakowany został kontrapas. W 2004 r. przekształcono natomiast wąski dwukierunkowy pas dla rowerów w ul. Za Bramką w pas jednokierunkowy (kontrapas). Z kolei w 2005 r. zalegalizowano za pomocą samego oznakowania pionowego ruch rowerowy pod prąd na odcinku ul. Kramarskiej od ul. Rynkowej do ul. Wronieckiej.



Ul. Stawna. Widok od strony skrzyżowania z ul. Wroniecką

fot. Ryszard Rakower

Kolejne dwie ulice pod prąd otwarto dla rowerzystów w 2009 r. - ul. Noskowskiego od ul. Chopina do ul. Libelta (kontrapas) oraz ul. Stawną od ul. Wronieckiej do ul. Żydowskiej (samo oznakowanie pionowe). Z kolei w 2010 r. zalegalizowano ruch rowerowy pod prąd za pomocą samego oznakowania pionowego na ul. Masztalarskiej.

Również w 2010 r. powstał kontrapas dla rowerów na ul. Skotarskiej (od ul. Włodarskiej do ul. Dobrowolskiego). Przykład ul. Skotarskiej zasługuje na szczególne podkreślenie - jest to bowiem pierwsza w Poznaniu ulica położona poza centrum miasta, na której zalegalizowano ruch rowerowy pod prąd.

W 2011 r. zalegalizowano ruch rowerowy w kolejnych ulicach jednokierunkowych - Reglowej, Mokrej, Zamkowej, Chrobackiej, Skwierzyńskiej (od ul. Mołdawskiej do ul. Madziarskiej) i Winklera (od ul. Kasprzaka do ul. Głogowskiej). Za wyjątkiem ul. Winklera, gdzie wymalowano kontrapas, we wszystkich tych ulicach umożliwiono rowerzystom jazdę pod prąd poprzez umieszczenie samych tabliczek pod znakami zakazu wjazdu oraz znakami "droga jednokierunkowa".



Kontrapas w ul. Skotarskiej

fot. Ryszard Rakower



Ul. Chrobacka po zalegalizowaniu ruchu rowerowego pod prąd

fot. Ryszard Rakower

Wymienione udogodnienia powstałe w ostatnich kilku latach zaliczyć należy do wzorcowych przykładów niskonakładowych rozwiązań ułatwiających ruch rowerowy. Przy ich realizacji nie popełniono błędów z I połowy lat 90. (pasy dwukierunkowe); nawiązano za to do wzorcowych rozwiązań sprzed kilkunastu lat (ul. Wroniecka, ul. Kramarska).

Podkreślenia wymaga również, że wszystkie wymienione ułatwienia z lat 2005-2011 powstały w wyniku pisemnych wniosków Sekcji Rowerzystów Miejskich, skierowanych do Zarządu Dróg Miejskich. Ich realizacja stanowi zatem dobry przykład współpracy i oddziaływania rowerzystów na instytucję odpowiedzialną za infrastrukturę drogową w mieście. Dobra wola ZDM była widoczna zwłaszcza w przypadku ul. Masztalarskiej i ul. Skotarskiej, na których nowe oznakowanie zostało umieszczone już po kilku tygodniach od złożenia wniosków w tej sprawie.



Ul. Zamkowa po zalegalizowaniu ruchu rowerowego pod prąd

fot. Ryszard Rakower



Ul. Skwierzyńska po zalegalizowaniu ruchu rowerowego pod prąd

fot. Ryszard Rakower

Wspomnianym wnioskowi o legalizację ruchu rowerowego pod prąd w poszczególnych ulicach towarzyszyły działania propagujące tego rodzaju rozwiązanie, jako tanie w realizacji, bezpieczne, zwiększające atrakcyjność ruchu rowerowego, a przy tym sprawdzone zarówno na Zachodzie, jak i w Polsce. Służyły temu takie działania Sekcji Rowerzystów Miejskich jak publikacje, współpraca z mediami, czy też konferencja "Rowerowa Polska, rowerowy Poznań?" w 2010 r., poświęcona w istotnej części problematyce ruchu pod prąd. Działania te, w połączeniu z istniejącymi pozytywnymi przykładami ulic z dopuszczonym ruchem rowerów pod prąd, sprawiły, że Zarząd Dróg Miejskich uwzględnił kontrapasy dla rowerów w dwóch ważnych projektach organizacji ruchu.

Pierwszy z tych projektów to projekt nowej organizacji ruchu na Jeźyczach, związany z wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania. Uwzględniono w nim kontrapasy na znacznej części ulic tego obszaru. Są wśród nich ul. Gajowa, na której SRM od kilku lat postulowała oznakowanie kontrapasa, a także m.in. ulice Mylna, Mickiewicza i część ul. Słowackiego. Strefa Płatnego Parkowania funkcjonuje wprawdzie od maja 2011 r., jednakże część zmian związanych z jej wprowadzeniem opóźniła się. Stąd też latem 2011 r. planowane kontrapasy nie były jeszcze gotowe, a ZDM zadeklarował ich oznakowanie jesienią tego roku.

Drugi projekt zakładający legalizację ruchu rowerowego pod prąd w ulicach jednokierunkowych na większą skalę to projekt I etapu uspokojenia ruchu w centrum Poznania, sporządzony w 2011 r. Zakłada on realizację kontrapasów m.in. w części ul. Kościuszki, ul. Nowowiejskiego i ul. Kantaka. Latem 2011 r. ZDM przygotowywał poprawioną wersję projektu po konsultacjach społecznych. Realizację pierwszych elementów strefy zaplanowano natomiast na jesień 2011 r.

Podkreślić należy, że mimo długich tradycji we wprowadzaniu ruchu rowerowego pod prąd w ulicach jednokierunkowych, Poznań musi obecnie nadrabiać dystans dzielący go nie tylko od miast w Europie Zachodniej, ale i od kilku innych miast w Polsce. W przypadku wielu ulic urzędnikom zabrakło ponadto dobrej woli, a wnioski o legalizację ruchu rowerowego pod prąd, formułowane przez SRM, Radę Osiedla Świerczewo, czy też inne osoby i organizacje, były odrzucane. Mimo opisanych problemów tempo wprowadzania tego typu ułatwień w Poznaniu jednak wzrasta, do czego walenie przyczyniło się nieustanne oddziaływanie społeczne.

Skróty rowerowe

Do rezultatów skutecznego wpływania strony społecznej na rozwój infrastruktury rowerowej zaliczyć należy również liczne skróty rowerowe, powstałe w minionych latach w Poznaniu. Skróty umożliwiają legalny przejazd rowerem fragmentami ulic lub innymi drogami niedostępnymi dla samochodów.

Przykładami tego rodzaju usprawnień, powstałych na wniosek Sekcji Rowerzystów Miejskich, są:

- skrót rowerowy między zaślepieniem zakończeniem ul. Kościuszki a ul. Ks. Józefa (2003 r.),
- legalizacja poruszania się rowerami ul. Gołębią od strony ul. Wrocławskiej (2005 r.),
- skrót rowerowy między zaślepieniem zakończeniem ul. Rożka a ul. Omańkowskiej (2006 r.),
- legalizacja poruszania się rowerami ul. Gwarną w kierunku ul. Św. Marcina (2006 r.),
- legalizacja poruszania się rowerami ul. Kozią od strony ul. Wrocławskiej (2007 r.),
- legalizacja poruszania się rowerami ul. Rembertowską i ul. Starowiejską (2008 r.),
- udostępnienie rowerzystom kładki nad ul. Słowiańską na wysokości Os. Przyjaźni (2008 r.),
- skrót rowerowy między zaślepieniem zakończeniem ul. Zacisze a ul. Roosevelta (2009 r.),
- udostępnienie rowerzystom kładki nad ul. Mieszka I na wysokości ul. Hercena (2010 r.),
- legalizacja poruszania się rowerami ul. Ludosławy (2010 r.).



Nowe oznakowanie kładki nad ul. Mieszka I

fot. Ryszard Rakower



Ul. Ludosławy po legalizacji ruchu rowerowego

fot. Ryszard Rakower

Oprócz Sekcji Rowerzystów Miejskich o realizację skrótów rowerowych skutecznie zabiegała Rada Osiedla Świerczewo. Dzięki jej wnioskom do Zarządu Dróg Miejskich zlegalizowano w 2010 r. ruch rowerowy:

- w ul. Rydzyńskiej,
- na drodze biegnącej przez Górczynkę między ulicą Głogową a Sucharskiego,
- w ul. Piargowej.



Ul. Rydzyńska po legalizacji ruchu rowerowego

fot. Ryszard Rakower



Skrót rowerowy między ul. Głogową a ul. Sucharskiego

fot. Ryszard Rakower

Realizacja tychże ułatwień wiązała się z drobnymi kosztami i sprowadzała się do umieszczenia tabliczek T-22 „Nie dotyczy rowerów” albo innych tabliczek podobnej treści pod znakami zakazu ruchu. Na wymienionych kładkach zastosowano natomiast znaki „droga dla pieszych” z tabliczkami dopuszczającymi ruch rowerowy. W przypadku skrótu rowerowego między ul. Ks. Józefa a ul. Kościuszki obniżono również krawężniki od strony ul. Ks. Józefa.

Dodatkowym rezultatem wieloletnich działań na rzecz tworzenia skrótów rowerowych są kolejne skróty oznakowane przez właściwe miejskie jednostki już bez zwracania uwagi na taką potrzebę przez organizacje społeczne. Zaliczyć należy do nich oznakowany w 2010 r. skrót między ul. Urbanowską a ul. Pułaskiego.

Planowany parking rowerowy przy Dworcu Głównym w Poznaniu

Sekcja Rowerzystów Miejskich od kilku lat zabiegała o realizację wzorcowego, zadającego parkingu rowerowego przy Dworcu Głównym w Poznaniu przy okazji jego przebudowy. Wiele wskazuje, że propozycja ta zostanie zrealizowana.

Propozycję w powyższym zakresie SRM przedstawiła już w 2008 r. w piśmie do Ministra Infrastruktury. Została ona ponowiona na początku 2009 r. w piśmie do PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe. Wobec braku odpowiedzi PKP, w połowie 2009 r. stowarzyszenie wystosowało kolejne pismo do Dyrektora Generalnego PKP S.A. Równocześnie Stowarzyszenie poruszyło tę kwestię w rozmowie z zastępcą prezydenta Poznania i zwróciło się do niego na piśmie o poparcie wspomnianej propozycji przez miasto Poznań. Poparcie takie zostało niebawem wyrażone w piśmie Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Poznania, skierowanym do PKP S.A.

W odpowiedzi spółka poinformowała w piśmie z 14 lipca 2009 r., że „będzie wpływać na docelowy kształt projektu ZCK Poznań Główny, aby Państwa propozycje zostały uwzględnione przez inwestora”. Jak wynika z projektu układu komunikacyjnego wokół dworca, konsultowanego w 2011 r. ze stowarzyszeniem, uwzględniono w nim lokalizację parkingu rowerowego przy ul. Dworcowej, w sąsiedztwie nowego, powstającego obecnie budynku dworca.

4. Podsumowanie

Historia działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Poznaniu w minionych 20 latach pokazuje, że organizacje pozarządowe odegrały w tym względzie doniosłą rolę. To właśnie organizacje społeczne, nieustannie oddziałując na władze i opinię publiczną, doprowadziły (bezpośrednio, tj. poprzez wnioski w konkretnych sprawach lub pośrednio, poprzez ogólne oddziaływanie) do powstania wielu ułatwień dla ruchu rowerowego.

Analiza działań poznańskich organizacji rowerowych oraz współpracy z samorządem pozwala na sformułowanie następujących wniosków dotyczących tej problematyki:

- I. Zdecydowana większość występującej w Poznaniu dobrej infrastruktury rowerowej powstała na skutek starań strony społecznej lub we współpracy z nią. W niektórych przypadkach niemal wszystkie danego rodzaju udogodnienia powstały dzięki wnioskom organizacji rowerowych lub rad osiedli.
- II. Brak współpracy władz z organizacjami rowerowymi (brak konsultacji lub odrzucanie uwag) niejednokrotnie skutkowało planowaniem i realizacją infrastruktury niespełniającej elementarnych wymagań jakościowych.
- III. Problemy ze współpracą z władzami sprawiły, że od kilkunastu lat podstawową formą oddziaływania organizacji społecznych na kształt infrastruktury rowerowej są pisemne wnioski. Towarzyszą im niejednokrotnie inne działania, np. demonstracje, czy też oddziaływanie za pośrednictwem mediów.
- IV. Pozytywną tendencją jest utrwalanie się i powielanie niektórych rozwiązań zrealizowanych dzięki organizacjom społecznym (np. plany legalizacji ruchu rowerowego pod prąd na szerszą niż dotąd skalę).

Warszawa

1. Wprowadzenie

Społeczne działania na rzecz poprawy warunków transportu rowerowego w Warszawie datują sie od wczesnych lat 90. i przeszly dlug ewolucj od konfrontacji i podjazdowych walk do wspolpracy z urzędami. Celem tego tekstu jest przypomnienie najwazniejszych etapow i efektow tego powolnego procesu. Ale nie tylko na zasadzie chronologicznej relacji.

Obywatele niezadowoleni z warunkow jazdy na rowerze w swoim mieście i zainteresowani ich popraw znajdu tu inspiracje i motywacje do dzialania. Tekst moze byc przydatny rowniez osobom kręgow wladzy i pomoc w uniknieciu bledow popełnianych przez ich kolegow po fachu w stolicy. Podstawowym z tych bledow jest niedoceniecie srodowisk rowerowych i wagi ich postulatow. Im wczesniej obu tym stronom uda sie porozumiec i kierowac energie na dzialania przynoszące społeczne korzyści, tym lepiej - dla wszystkich. Dlaczego?

Porządna, skonsultowana z uzytkownikami i wykonana zgodnie z ich oczekiwaniami infrastruktura rowerowa nie tylko zwiększa szanse na uzdrowienie paraliżu komunikacyjnego, ale przynosi też szereg innych korzyści:

- zapobieganie bledom na etapie projektu zamiast poprawiania popełnionych, a więc
- srodki publiczne wydane sensownie, z widoczną korzyścią społeczna oraz
- lepszy wizerunek inwestorow, decydentow i wykonawcow,
- zadowolonych obywateli,
- mniej konfliktow i ofiar wypadkow na drogach.

Obecny udzial społeczny w procesie inwestycyjnym w Warszawie liczy sobie okolo 3 lat. Nie jest jeszcze idealny, nie rozwiązuje wszystkich problemow i nie zapobiega ich powstawaniu, ale w porownaniu z przeszlosci przyniosł ogromny postęp i szereg korzyści. Wypracowanie takiego mechanizmu gorąco polecamy więc kaźdemu miastu, które aspiruje do europejskiej nowoczesności. Zobaczmy, jak do tego doszło w Warszawie.

2. Początki – Zimna Wojna

Początki społecznego ruchu na rzecz roweru nie były łatwe i polegały głównie na starciach: na słowa w pismach do urzędów i cierpkich komentarzach w Internecie, na pędzle – przy malowaniu substytutów ścieżek na chodnikach, a nawet starciach w dosłownym znaczeniu, podczas pacyfikacji Warszawskiej Masy Krytycznej przez policję w 2002 r.

Od połowy 1996 r. uchwała Zarządu m.st. Warszawy w sprawie tworzenia warunków dla komunikacji rowerowej nakazywała urzędom uwzględnianie potrzeb ruchu rowerowego i konsultacje z przedstawicielami promujących go środowisk. Niestety, aż do 2006 roku (10 lat!) zapisy te nie były respektowane, a większość postulatów rowerzystów trafiała w próżnię. Do kanonu przeszedł passus Marka Wosia, rzecznika prasowego ZDM **"Warszawa to nie wieś, żeby po niej rowerem jeździć"**.

Jedyną bronią wobec takiej arogancji władzy pozostawały więc protestacyjne akcje bezpośrednie i naciski medialne. W 2000 roku na bezczynność władz cykliści zareagowali wymalowaniem oznakowania poziomego ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Słowackiego, wkrótce potem zamalowanego przez ZDM. W październiku 2003 zorganizowali otwarcie schodów dla rowerów przy Rondzie Zesłańców Syberyjskich – wytykając ten absurdalny element, a zarazem niedopełnienie obowiązku konsultowania projektów inwestycji drogowych z przedstawicielami środowisk promujących ruch rowerowy. W grudniu 2004 br. w asyście warszawskiej prasy i telewizji rowerzyści szukali ze świecą drogi rowerowej na ulicy Świętokrzyskiej – ze świeżo wyremontowanym chodnikiem, na znak protestu przeciw niewytyczeniu na nim ciągu rowerowego. 29 czerwca 2005 r. zamknęli dla ruchu samochodowego odcinek ulicy Marszałkowskiej pomiędzy pl. Unii Lubelskiej a pl. Konstytucji, kładąc w poprzek jezdni kilkanaście spiętych rowerów. Był to protest z powodu zignorowania przez ZDM postulatu wprowadzenia do projektu modernizacji tej ulicy drogi rowerowej lub pasów w jezdni.

3. Odwilż

Wiosną 2004 r. powołano Warszawski Okrągły Stół Transportowy – ciało doradcze skupiające przedstawicieli władz, przedsiębiorców, uczelni i organizacji społecznych. Patronował mu ówczesny wiceprezydent Andrzej Urbański, który jednak już na inauguracji ostrzegł: „Dopóki ja tutaj będę wiceprezydentem, ścieżka na Wale Miedzeszyńskim nie powstanie!” Ta dobitna wypowiedź okazała się znamienna i prorocza. Jeśli nie na Wale, to gdzie? Od strony konstruktywnej pan Urbański miał w tej kwestii do powiedzenia niewiele, a zrobił jeszcze mniej. Na dwie zorganizowane przez media debaty z cyklistami nie znalazł odwagi i czasu (na przysłanie kogokolwiek w zastępstwie – również). Dopiero kończąc swe urzędowanie, gdy prasa często podejmowała tematykę rowerową, dał się sfotografować reporterom *Życia Warszawy* na jednej z urwanych ścieżek. Jednak los przekazanej wówczas Urbańskiemu listy postulatów zebranych od czytelników do dzisiaj jest nieznaną, podobnie jak los rekomendacji WOST¹⁴, którą otrzymał we wrześniu 2004 r. WOST był pierwszą inicjatywą włączania społeczeństwa w tworzenie i realizację polityki transportowej miasta na tak dużą skalę. Niestety nie można powiedzieć tego samego o jego efektach.

Latem 2004 r. udało się przekonać radę miasta do zezwolenia na przewóz roweru w komunikacji miejskiej - i do tego jeszcze darmowy. Dość częste obawy co do niekorzystnych skutków dla pasażerów nie potwierdziły się. Prawo to nie jest nadużywane, za to stanowi bardzo istotną, dodatkową zachętę do łączenia podróży rowerem i transportem publicznym, przez co oba z nich stają się bardziej konkurencyjne dla samochodu.

Na początku czerwca 2006 r. ówczesny komisarz Warszawy M. Kochalski wziął udział w otwarciu ul. Marszałkowskiej, gdzie wbrew obietnicom i możliwościom nie stworzono odpowiednich warunków poruszania się na rowerze. Komisarza zdziwiła obecność tłumnie i głośno protestujących rowerzystów. Odpowiadając na ich okrzyki, poradził, by swoje potrzeby artykułowali w kulturalny sposób. Nie wiedział, że robią to od lat bez żadnych skutków, poza rosnącym rozgoryczeniem wynikającym z niekompetencji, niechęci i niedotrzymywania obietnic przez miejskie urzędy. Mimo to zachęta Kochalskiego padła na podatny grunt i zainspirowała cyklistów do nowej akcji.

¹⁴ Rozwój dróg rowerowych - rekomendacje WOST, 2004, <http://www.zm.org.pl/?a=wost6>

4. Rowerzysto, wydepcz sobie ścieżkę!

26 czerwca 2006 r. rozpoczęto masowe składanie indywidualnych pisemnych wniosków do Ratusza dotyczące konkretnych poprawek na trasach rowerowych - np. usunięcia przeszkód i nieciągłości czy poprawy oznakowania.

Akcja pod hasłem „Wydepcz ścieżkę!” miała trzy główne cele:

- Przypomnienie o wprowadzonym 10 lat temu, a mimo to ciągle nie przestrzeganim, obowiązku konsultacji inwestycji drogowych z rowerzystami i uwzględniania ich potrzeb.
- Aktywizację społeczną rowerzystów i mobilizację do upominania się o ich prawa, czynnego reagowania na zagrożenia, jakie występują na niefachowo budowanych czy źle oznakowanych drogach rowerowych.
- Precyzyjne wyrażenie potrzeb urzędnikom, którzy - nie korzystając z roweru - nie znają specyfiki tego środka transportu i uciążliwości, na jakie napotykają jego użytkownicy w Warszawie.



Grupa rowerzystów w drodze do kancelarii ratusza z wnioskami rozpoczynającymi akcję „Wydepcz ścieżkę!” Widok ten był tak zaskakujący dla strażników, że zamknęli bramę – w obawie przed atakiem?

Oddolny i masowy charakter tej akcji okazał się prawdziwym wyzwaniem dla Biura Ratusza. Otrzymały od kilkudziesięciu osób kilkaset wniosków adresowanych nie do ZDM (znanego z lekceważenia pism), lecz do osoby pełniącej obowiązki prezydenta. W ZDM, gdzie spływała większość postulatów, musiano oddelegować jedną osobę na około dwa miesiące tylko do ich analizy i udzielania odpowiedzi. Okazało się, że liczne wystąpienia pojedynczych osób, w liczbie nawet kilkunastu, mogą działać więcej i dać lepszy efekt niż petycja z tysiącami podpisów, która dla urzędnika pozostaje jednym dokumentem. Nie podważając sensu zbiorowych apeli, w niektórych sytuacjach nieodzwonnych, można jednak zdecydowanie polecić również powyższą formę rozproszonego, stadnego nacisku, która dowiodła w Warszawie swej skuteczności. Grupa stołecznych cyklistów, upominających się o swoje prawa w ten, nie jest liczna, a mimo to doprowadzili oni do wielu zmian na lepsze. Akcja na tyle skutecznie zwróciła uwagę ratusza na kwestie rowerowe, że rozpoczęła od dawna wyczekiwany proces stopniowych ustępstw na rzecz rowerzystów.

Można zaryzykować twierdzenie, że nastawienie władz do rowerzystów i jakość infrastruktury poprawiałyby się znacznie szybciej, gdyby zabiegało o to nie kilkanaście, lecz kilkaset osób w mieście.

5. Rower wjeżdża na scenę polityczną

„Lawina” pism, przy szerokim oddźwięku w mediach odniosła najważniejszy z zamierzonych skutków – zwróciła uwagę wyższych szczebli władz na to, że problem komunikacji rowerowej jest ważny dla wielu osób i nie może być dłużej ignorowany, czy wręcz dezawuowany wzorem Doroty Safjan, zastępczyni Lecha Kaczyńskiego. Bagatelizując problem schodów na ścieżce rowerowej, powiedziała ona „Jesteście młodzi, możecie 10 m znieść rower”. Chcąc ośmieszyć cyklistów, *de facto* ujawniła własną niekompetencję.

Dyrektor Biura Drogownictwa zaprosił Zielone Mazowsze na spotkanie z udziałem Inżyniera Ruchu, ZDM i przedstawiciela prezydenta jako adresata wniosków. Dokonano przeglądu zaległych spraw i zapowiedziano starania, by je rozwiązać. Na korzyść ruchu rowerowego zadziałały zbliżające się wybory samorządowe - wkrótce potem,

9 września, komisarz Marcinkiewicz przyjął delegację Stowarzyszenia i powołał swego **pełnomocnika do spraw komunikacji rowerowej**. Spełniono tym samym (na razie formalnie) jeden z kluczowych wymogów organizacyjnych dla polityki miasta w tej dziedzinie, sformułowany przez WOST i Unię Europejską¹⁵.

Powołanie pełnomocnika przyjęto z zadowoleniem i satysfakcją, ale też – z racji trwającej kampanii wyborczej – z pewną rezerwą i oczekiwaniem na bardziej realne potwierdzenie składanych deklaracji. Na pierwszy ogień miały pójść przechowalnie rowerów na stacjach metra i wyznaczenie kontrapasów. Niestety, w ciągu dwóch próbnych miesięcy te obietnice nie zostały spełnione. **Pierwszy w stolicy kontrapas** przy Oboźnej-Dynasy otwarto uroczyście dopiero 22 listopada, na 4 dni przed drugą turą wyborów. Wydarzenie to, choć spóźnione, miało wagę historycznego precedensu, ponieważ przedtem Miejski Inżynier Ruchu stanowczo nie zezwalał na stosowanie kontrapasów, powołując się na prawne przeszkody i sprzeczności. Moc sprawcza przedwyborczego współzawodnictwa okazała się silniejsza!

Otwarcie kontrapasa stało się wydarzeniem medialnym, miał w nim wziąć udział sam Marcinkiewicz, ale nie dojechał. Kilka godzin później Hanna Gronkiewicz-Waltz zareagowała krótkim spotkaniem z aktywistami ZM poświęconym polityce rowerowej miasta. Niestety, przekazane wówczas uwagi na temat najistotniejszych przyczyn zastoju w tej dziedzinie okazały się zbyt trudne do wykorzystania i po czterech latach nadal pozostają aktualne.

Nowością było umieszczenie w programie wyborczym Platformy Obywatelskiej dla Warszawy obszernej listy zamierzeń prorowerowych, przygotowanych zresztą przy współudziale aktywistów społecznych. Rower niewątpliwie wpisał się w kampanię wyborczą. Mechanizm konkurencji i wzajemnej licytacji kandydatów wyszedł mu na dobre. Można powiedzieć, że wybory samorządowe stały się katalizatorem zmian i formowania nowego podejścia. Aczkolwiek nie doszłoby do tego bez mozolnych wieloletnich nacisków środowisk prorowerowych (zwłaszcza Zielonego Mazowsza) i ciągłego manifestowania obecności roweru w mieście (Masa Krytyczna i stale rosnący ruch indywidualny, którego nie sposób już nie zauważyć).

¹⁵ *Miasta rowerowe miastami przyszłości*, J. Dekoster, U. Schollaert, Dyrekcja Generalna ds. Ochrony

Wynik wyborów pozbawił Marcinkiewicza szans realizacji dalszych prorowerowych posunięć, ale nawet te dwa, oglądane na tle niechęci do roweru wyrażanej przez jego poprzedników, nabierają cech swoistego przełomu, co trzeba obiektywnie odnotować na plus byłemu premierowi i jego doradcom. Gronkiewicz-Waltz zaś po wygranych wyborach straciła niestety zainteresowanie tematyką rowerową. Najbardziej znamienym przejawem sprzeczności jej działań z obietnicami wyborczymi było **odwołanie rowerowego pełnomocnika**, którego zapowiedź również znalazła się w programie PO.

4 lata kadencji 2006-2010 można podsumować jako bardzo powolne dochodzenie do 2-3 istotnych posunięć strategicznych oraz niemal zupełny **brak nadzoru nad codziennymi praktykami** zarządzania, wykonawczymi (np. stosowanie asfaltu zamiast kostki) i utrzymaniowymi (np. składowanie śniegu na ciągach rowerowych). Wśród niedociągnięć ekipy PO w Warszawie na czoło wysuwa się brak przełożenia na jednostki odpowiedzialne za inwestycje rowerowe, a szczególnie bezkarna nieumiejętność sprawnego wydania środków przydzielonych na drogi rowerowe.

6. Dialog społeczny awansowany

Kolejnym kamieniem milowym dla rozwoju transportu rowerowego w stolicy było wydane wiosną 2007 r. przełomowe zarządzenie prezydenta¹⁶ wprowadzające obowiązki:

- nawierzchni asfaltowej,
- **opiniowania projektów przez stowarzyszenia**,
- wytyczania dróg rowerowych przy każdej inwestycji,
- lokalizowania stojaków, uspokajania ruchu.

Od tej chwili dialog społeczny między zarządcami dróg i projektantami a działaczami organizacji rowerowych zyskał **solidniejszą formalną podstawę**. Choć nadal pozostaje społeczny w sensie bezinteresownego udziału rowerzystów oraz ich niezależności. Wolni od powiązań finansowych czy służbowych mogą wyrażać swoje zdanie szczerze, bez obaw i skrępowania. Z drugiej strony jednak zdanie to nie ma tej wagi,

¹⁶ Zarządzenie nr 380/2007 Prezydenta m.st. Warszawy z 25.04.2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej

co np. opinia inżyniera ruchu – inwestor może je zignorować, ryzykując co najwyżej krytykę w prasie czy telewizji, jeśli popełni ewidentny błąd.



Pracownicy Biura Inżyniera Ruchu, projektanci i członkowie Zielonego Mazowsza podczas dyskusji nad projektami Trasy Mostu Północnego w Warszawie

Formalnie konsultowanie projektów odbywa się na spotkaniach w Biurze Inżyniera Ruchu lub urzędach dzielnic, na które urząd zaprasza Stowarzyszenie (zdjęcie z jednego z takich spotkań zamieszczono powyżej). Często Zielone Mazowsze otrzymuje też do zaopiniowania projekty w postaci elektronicznej, także od projektantów. W obu wypadkach terminy są na ogół bardzo bliskie, niekiedy trudno ich dotrzymać lub przygotować wyczerpujące i konstruktywne stanowisko.

Czasowa rozwlekłość stołecznych inwestycji drogowych sprawia, że w ciągu 3,5 roku funkcjonowania mechanizmu konsultacji doczekaliśmy finalnych efektów zaledwie kilku z opiniowanych projektów. Tym niemniej można ocenić, że ta formuła sprawdziła się i w większości przypadków zdanie rowerzystów brano pod uwagę. Dzięki ich opiniom

udaje się eliminować z projektów szereg popełnianych dotąd nagminnie wad, jak choćby ekierkowe zakręty czy urwane zakończenia ścieżek. Zielone Mazowsze nie po-przestaje na krytyce, stara się podsuwać konstruktywne propozycje, jak np. włączenia ścieżek w jezdnie, dodatkowe połączenia i przejazdy (patrz niżej: Przykłady pozytywne). Dzięki temu infrastruktura staje się bardziej funkcjonalna.

Jako beneficjentów tego procesu trzeba wymienić też projektantów, którzy w bezpo-srednim kontakcie z użytkownikami swego produktu mogą poznać ich potrzeby i punkt widzenia, wcześniej znany słabo lub wcale, uzupełnić braki w dziedzinie nieobecnej na studiach. Można to nazwać istotnym i skutecznym walorem edukacyjnym.

Z drugiej strony dobrowolność udziału strony społecznej pociąga za sobą łatwe do przewidzenia wady. Jej przedstawiciele opiniują projekty na zasadzie hobbystycznej, poświęcając na dziesiątki rad technicznych czy wizji terenowych swój prywatny czas po godzinach pracy czy nauki. Obecna liczba projektów rzędu 100 rocznie i bardzo ograniczone (do ok. 5 osób) kadry stowarzyszenia powodują nieuchronne trudności z nadążeniem za kolejnymi projektami i równie wnikliwym traktowaniem każdego z nich. To prowadzi do naturalnego pytania, czy zadania rowerzystów nie powinny prze-jąć odpowiednio wykształcone, ale też pozytywnie nastawione do roweru kadry urzęd-ników. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest powołanie w Biurze Drogownictwa i Komunikacji Wydziału Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszej, którego obsada (2-3 osób) jest niestety zbyt mała, aby skutecznie realizować politykę rowerową sto-łecznej aglomeracji. Drugim pozytywnym czynnikiem mogą stać się *Standardy projek-towe i wykonawcze* przyjęte jesienią 2009 r. Jeśli tylko urzędowi starczy konsekwencji, aby egzekwować je skuteczniej niż poprzednie obowiązki wynikające z zarządzenia rowerowego¹⁷.

Można więc przypuszczać, że potrzeba udziału społecznego cyklistów będzie z czasem stopniowo zanikać. Biorąc jednak pod uwagę i niedostatek obecnych przepisów, i norm technicznych, i wiedzy inżynierskiej (której polskie politechniki same jeszcze nie zdą-żyły pozyskać, nie mówiąc o przekazywaniu...), i siłę motocentrycznych stereotypów trudno mieć nadzieję, że ktokolwiek poza samymi rowerzystami mógłby odgrywać rolę pewnego gwaranta jakości infrastruktury rowerowej i równie skutecznie lobbować na rzecz jej tworzenia.

¹⁷ Zarządzenie nr 380/2007 Prezydenta m.st. Warszawy z 25.04.2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej

7. Jak wałący się wiadukt ożywił dialog społeczny

Pod koniec 2008 r. planowana przez stołeczny ratusz przebudowa wiaduktów ul. Andersa - jednej z głównych tras komunikacyjnych - stanęła pod znakiem zapytania, mimo że ich fatalny stan wymagał niezwłocznej rozbiórki. Władze nie wykazały wcześniej chęci uwzględnienia postulatów Zielonego Mazowsza dotyczących projektu przebudowy, co zmusiło organizację uczestniczącą w postępowaniu na prawach strony do skorzystania z tych praw i zaskarżenia decyzji środowiskowej. Perspektywa długotrwałych i niepewnych co do wyniku postępowań odwoławczych w sytuacji realnego ryzyka zamknięcia czy wręcz katastrofy skorodowanych wiaduktów skłoniła ratusz do rozmów z ekologami w nadziei na kompromis, który pozwoliłby szybko uzyskać decyzję środowiskową i rozpocząć przebudowę.

Do negocjacji zasiedli przedstawiciele licznych miejskich instytucji, PKP i Zielonego Mazowsza. Rozmowy i ustalenia nie były łatwe, ale w końcu po kilku turach przyniosły porozumienie. Dostrzeżono też zasadność większości uwag strony społecznej, jak choćby potrzebę dodania schodów z wiaduktu na perony stacji PKP, czy innych tego typu usprawnień, o których zapomnieli autorzy kwestionowanego projektu. Szczegóły tej sprawy głośnej wówczas, a i nadal bardzo pouczającej, można znaleźć na stronie ZM. Odegrała ona pośrednio rolę nie mniej ważną, a może nawet ważniejszą – z ogólniejszego punktu widzenia. Zielone Mazowsze, prowadząc trudne rozmowy, liczyło nie tylko na uzyskanie konkretnych zmian w projekcie, ale też na głębszą refleksję rządzących, co w znacznym stopniu się udało.

W ratuszu znalazły się osoby, które uznały, że z konfliktu wokół ul. Andersa trzeba wyciągnąć wnioski na przyszłość i unikać podobnych przeszkód i zakłóceń procesu inwestycyjnego. Kontakty z urzędem, które umiejętnie koordynował Wiesław Witek, dyrektor jednego z biur, nie zakończyły się po podpisaniu porozumienia w sprawie wiaduktu ul. Andersa. Trwały dalej i dotyczyły uzgodnień procedur stałego udziału strony społecznej w opiniowaniu koncepcji i projektów istotnych miejskich inwestycji transportowych. Zwieńczeniem było powstanie Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu.

Działa ona od wiosny 2009 r. z udziałem licznych organizacji społecznych z obszaru całego miasta oraz biur ratusza. W zależności od omawianych planów i projektów na posiedzenia zapraszani są przedstawiciele inwestorów i miejskich instytucji zarządzających drogami czy transportem. Komisja zbiera się dość często, przez większość roku nawet co tydzień. Uchwaliła jak dotąd ponad 50 stanowisk po przedyskutowaniu jeszcze większej liczby spraw. KDS omawia duże i istotniejsze tematy, uzupełniając konsultacje ze środowiskiem rowerzystów, dotyczące geometrii dróg i organizacji ruchu projektów pojedynczych ulic czy zabudowy lokalnej.

Niestety, z perspektywy prawie 2 lat funkcjonowania KDS widać więcej wad niż zalet. Trafiają do niej gotowe materiały projektowe zamiast SIWZ, który dopiero miałby nadać im pożądaną kształt. Wprowadzanie zmian napotyka więc na duży opór. Kolejny problem stanowi lekceważenie KDS przez niektóre jednostki, np. ZMID, udziela się w KDS w najmniejszym stopniu, mimo że teoretycznie odpowiada za największy zakres prac. Na jakości dyskusji w komisji odbija się niekorzystnie ogromne rozproszenie kompetencyjne stołecznych podmiotów i komórek urzędu. Nie działają one wspólnym, szerokim frontem, lecz często prezentują rozbieżne poglądy czy wręcz konkurują ze sobą. Uczestnikom komisji bardzo trudno wskazać choć jeden przykład uwzględnienia stanowiska KDS i wprowadzenia postulowanych zmian w projekcie. Niekiedy występują trudności ze zdobyciem kompletnych materiałów. Sceptycy zastanawiają się, czy powołując KDS, władze naprawdę kierowały się chęcią dialogu, czy jedynie upozorowania go i zneutralizowania potencjalnej przyczyny przeszkód inwestycyjnych.

7. Podsumowanie

Warszawa robi pewne postępy w dopuszczaniu społeczeństwa do współdecydowania o miejskim otoczeniu i polityce. Dzięki konsultacjom z cyklistami poprawiła się jakość projektów. Elementarnych błędów w rodzaju zakrętów pod kątem prostym prawie się już nie spotyka. Liczne rady techniczne, a także konferencje i seminaria, zaowocowały wśród projektantów podniesieniem świadomości wymagań, jakie musi spełniać infrastruktura rowerowa.

O ile na poziomie szczegółów projektowych sytuacja jest w miarę dobra, i zapewne będzie się sukcesywnie poprawiać za sprawą *Standardów*¹⁸, o tyle bardzo wiele pozostawiają do życzenia wyższe poziomy – decyzji strategicznych, finansowych i nadzoru nad całością złożonego miejskiego organizmu. Dobrą ilustracją jakości nadzoru sprawowanego przez prezydent Hannę Gronkiewicz-Waltz i jej zastępców jest fakt, że jeszcze trzy lata po wejściu w życie Zarządzenia¹⁹ dochodziło do bezkarnego łamania zakazu stosowania kostki bauma.

Przerost organizacyjny w jednostkach miejskich, ich ogromna liczba, niejasne zakresy kompetencyjne – są to bardzo znaczące przeszkody w rozwoju transportu rowerowego i realizacji celów, które choć czytelnie nakreślone w różnych dokumentach, nadal pozostają na papierze. Głos organizacji społecznych w tej sferze pozostaje wciąż wołaniem na puszczy.

Poczyniono na rzecz cyklistów pewne, w istocie drobne, ustępstwa, ale rdzeń priorytetów i mentalności pozostał bez zmian. Cykliści mogą się wypowiadać na temat konkretnych projektów drogowych z dużym prawdopodobieństwem wzięcia pod uwagę ich opinii. Jednak nikt nie pyta nas o zdanie, jaką część budżetu drogowego przeznaczyć na infrastrukturę rowerową i w innych tego typu kwestiach. Bez odzewu pozostaje wiele od dawna wyrażanych, i co ciekawe, wcale nie bardzo kosztownych potrzeb, czyli np.

- dopuszczenie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, w tym wytyczenie kontrapasów;
- fizyczne uspokajanie ruchu i powiększanie stref ograniczenia prędkości do 30 km/h;
- stworzenie możliwości parkowania rowerów zintegrowanego ze stacjami metra;
- wytyczenie pasów dla rowerów w jezdni.

¹⁸ *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie*, załącznik do zarządzenia nr 3618/2009 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 4.09.2009 r.

¹⁹ Zarządzenie nr 380/2007 Prezydenta m.st. Warszawy z 25.04.2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej

Decydenci to w większości kierowcy i postrzegają miasto przez pryzmat własnych potrzeb, faworyzując poszerzanie dróg, płynność ruchu i powiększanie parkingów. Uważają, że podobne oczekiwania ma większość społeczeństwa, i nie chcą się jej narażać, ograniczając przywileje ruchu samochodowego na rzecz np. roweru. Wbrew przyjętej w 2009 r. *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego*²⁰ jedynym przedmiotem troski stołecznych decydentów pozostają więc drogi i płynność ruchu samochodowego na nich, a także deficyt miejsc parkingowych. Dla przeciętnego polskiego urzędnika rower to wciąż źródło zabawy i rekreacji, a nie środek transportu.

Konsultacje są zbędnym kłopotem, brakuje do nich przekonania i fachowego przygotowania. Ponieważ konsultacje nie przynoszą od razu wymiernych efektów, wydają się stratą czasu komuś, kto patrzy przez pryzmat przyszłej kadencji, a nie przyszłych pokoleń, traktuje swoje stanowisko jako środek do innych celów, a nie misję samą w sobie, albo utożsamia jakość zarządzania z rutynową sprawnością urzędu czy szybkością wydawania pieniędzy.

Mimo niedoskonałości dialog społeczny rowerzystów i władz Warszawy przynosi wymierne pozytywne efekty. Wprowadzanie poprawek do projektów zapobiega powielaniu wcześniejszych błędów i marnowaniu publicznych środków na budowę dróg rowerowych niezdatnych do użytku i omijanych przez rowerzystów jezdnią. Nałożenie na inwestorów obowiązku konsultowania projektów z organizacjami społecznymi można więc polecić każdemu miastu, które chce poprawiać warunki transportu rowerowego i czerpać z niego liczne korzyści. Warto zdać sobie sprawę, że władze nie robią uprzejmości rowerzystom konsultując z nimi projekty. To rowerzyści mogą oddać przysługę decydentom swym udziałem w procesie inwestycyjnym!

²⁰ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego do 2015 roku i na lata kolejne* przyjętej uchwałą nr LVIII/1749/2009 Rady Warszawy z 9 lipca 2009 r.

Jak zapobiegać konfliktom?

Jedną z intencji autora było, aby tekst pełnił nie tylko rolę informacyjną, ale też wskazywał jak poprawić współpracę władz i społeczeństwa. Spróbujmy więc na koniec krótko zdiagnozować przyczyny trudności i konfliktów oraz zaproponować dla nich alternatywy.

Brak dialogu decydentów z obywatelami wynika z mylnego rozumienia podziału na władzę i społeczeństwo oraz paternalistycznego modelu, w którym urząd decyduje, a obywatel biernie przyjmuje te decyzje. Dla przykładu, wiceburmistrz jednej z dzielnic wyraził pogląd, że decydenci wybrani w wolnych wyborach nie muszą pytać się społeczeństwa o zdanie, bo jeśli popełnią błędy, to wyborcy odbiorą im za to mandat przy urnie. Czy trzeba przekonywać, jak bardzo niebezpieczny jest ten pogląd wykluczający szybką diagnozę błędów i ich naprawianie niezwłocznie, zamiast po kilku latach?

Na podstawie doświadczeń można sformułować dwie rady pomocne w zapobieganiu konfliktom i w rozwoju wymaga współpracy obu stron na rzecz dobra wspólnego.

Rada dla rządzonych

Warto poznawać swoje prawa, aktywnie z nich korzystać i organizować się, aby działać skuteczniej niż w pojedynkę. Jeśli sami nie mamy czasu czy umiejętności, próbujmy chociaż, tak jak umiemy, wspierać tych, którzy działają w naszym imieniu, np. organizacje społeczne.

Rada dla rządzących:

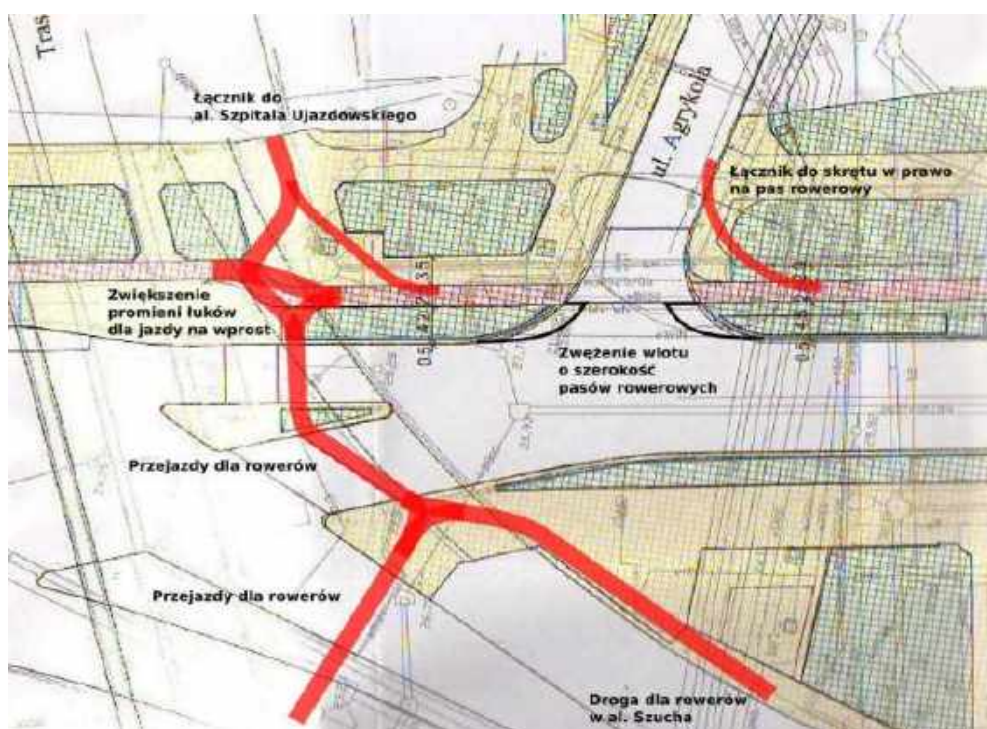
Należy informować społeczeństwo o swoich planach i aktywnie zasięgać jego opinii. Dzisiejsza technika komunikacji znakomicie to ułatwia, trzeba jednak widzieć w partycypacji społecznej szansę na lepsze efekty, lepiej wydane środki publiczne i zadowolonych obywateli. Nie przypadkowo Unia Europejska wymaga konsultowania ze społeczeństwem finansowanych przez siebie inwestycji.

Przykłady pozytywne

Poniżej przedstawiono przykładowe praktyczne efekty konsultacji projektów dróg rowerowych ze Stowarzyszeniem Zielone Mazowsze.

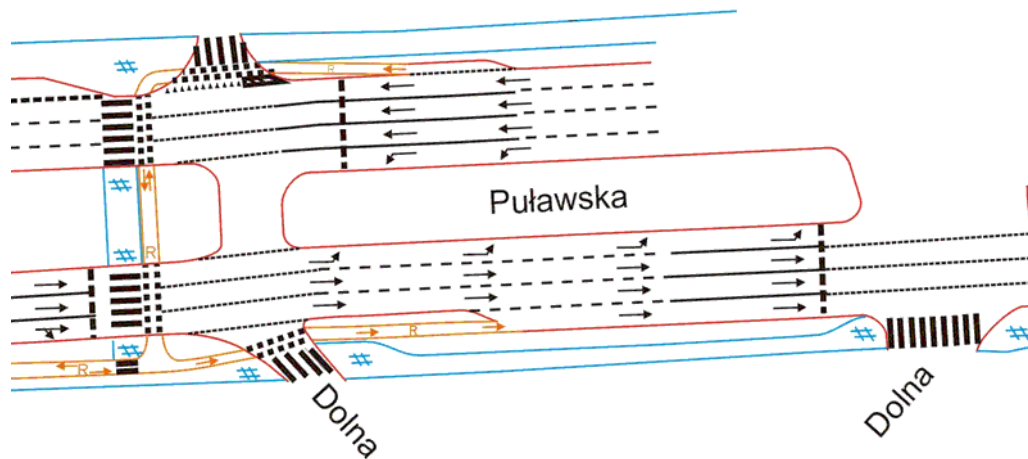
1. Plac na Rozdrożu – poprawiona dostępność

Różowa linia biegnąca poziomo oznacza pierwszą wersję projektowanej drogi rowerowej. Stowarzyszenie zaproponowało liczne uzupełnienia naniesione na rysunku na czerwono, w tym najistotniejszy – przejazd i połączenie z Aleją J.Ch. Szucha. Inwestor uwzględnił ten postulat, dzięki czemu spójność sieci uległa znacznej poprawie i łatwiej oraz taniej będzie można zrealizować w przyszłości ciągi rowerowe łączące się z tą ścieżką. Na rysunku widać też przykład poprawienia łuków na zakrętach. Zdecydowana większość uwag zgłaszanych przez Zielone Mazowsze dotyczy tych dwóch kategorii: powiększenia łuków i dostępności drogi rowerowej z ulic i obszarów, które przecina.



2. Ulica Puławska - innowacyjne wprowadzenie w jezdnię

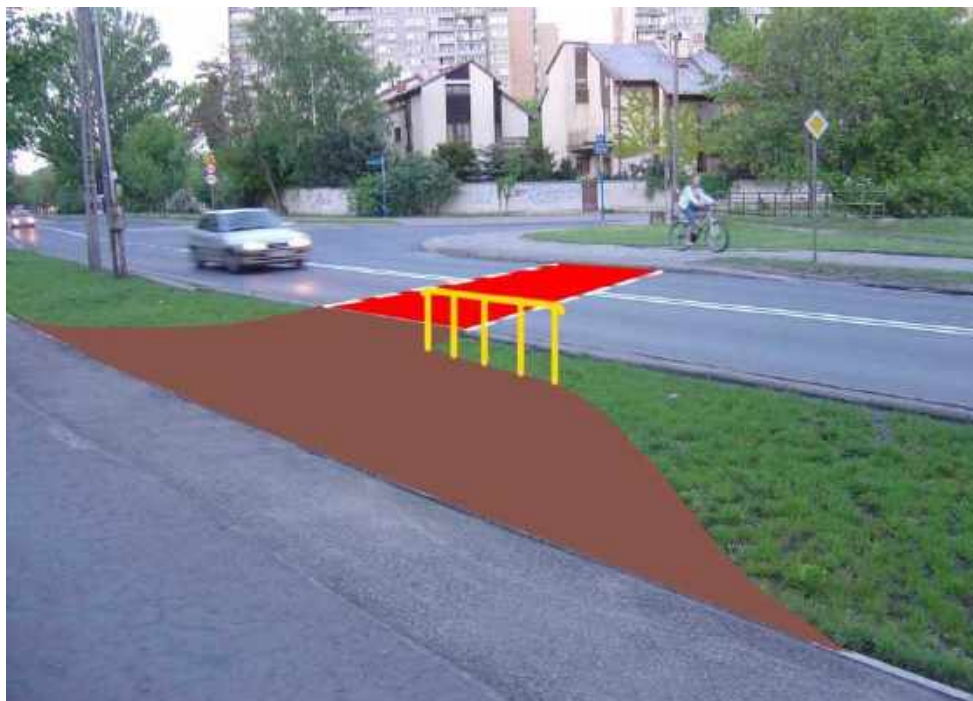
Do projektu przebudowy ul. Puławskiej Stowarzyszenie wniosło propozycję innowacyjnego zakończenia drogi rowerowej w formie wprowadzenie ścieżki w jezdnię. Przedstawia ją poniższy rysunek, dolna część.



Wykonanie powyższej propozycji w praktyce – widok na końcowy odcinek ścieżki

3. Ulica Podleśna - poprawa spójności i ciągłości

Droga rowerowa na ul. Podleśnej należy do najstarszych w Warszawie – powstała na początku lat 1970. - oraz najbardziej uczęszczanych, zwłaszcza w weekendy. Stowarzyszenie zwracało uwagę na konieczność poprawy warunków ruchu na tej ścieżce. Poniżej przedstawiono dwa przykłady propozycji.



Dla poprawy dostępności postulowaliśmy wykonanie łączników przy skrzyżowaniach z poprzecznymi ulicami wyposażonych w strefę akumulacyjną (poszerzenie), aby oczekujący na przejechanie ulicy nie blokowali ruchu jadącym na wprost, oraz barierkę od strony jezdni, która oprócz zabezpieczenia pełniłaby funkcję spocznika (stabilnego wsparcia bez konieczności zsiadania czy zdejmowania nóg z pedałów). Powyżej znajduje się wizualizacja tej idei przekazana zarządcy drogi w ramach wniosków do przebudowy.



Wykonanie powyższej propozycji w praktyce

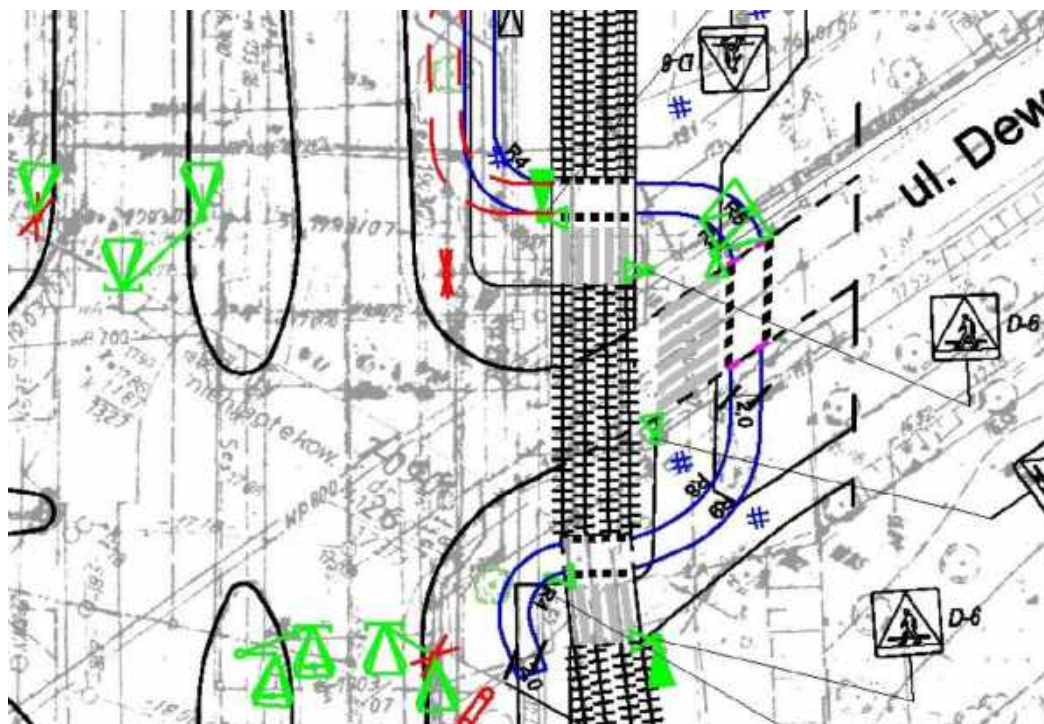
Jedną z najbardziej dokuczliwych wad omawianej drogi rowerowej były uskoki i ubytki na przecinających ją wyjazdach bramowych. Stowarzyszenie zgłosiło więc postulat odwrócenia sytuacji i przerwania tych wyjazdów na rzecz zachowania ciągłości ścieżki. Rozwiązanie to oprócz poprawy komfortu jazdy akcentuje też wizualnie pierwszeństwo przejazdu, które przysługuje cyklistom.



Zachowanie ciągłości ścieżki po realizacji (wymianie nawierzchni)

4. Zmniejszenie liczby punktów kolizji przy ul. Marymonckiej

W pierwotnym projekcie drogi rowerowej przy ul. Marymonckiej Stowarzyszenie uważało niekorzystne dla ruchu rowerowego dwukrotne przecięcie torowiska tramwajowego i cztery uciążliwe zakręty (rys. poniżej). Aby wyeliminować te mankamenty, zaproponowano poprowadzenie drogi rowerowej na wprost, cały czas między jezdniami a torowiskiem.



Postulat został uwzględniony, co widać na zdjęciu poniżej. Dzięki temu zmniejszyła się liczba punktów kolizji i wzrosło bezpieczeństwo.



Przykłady negatywne

1. Stojaki rowerowe przy ratuszu dzielnicy Bielany

Mimo zawartego w Zarządzeniu wymogu opiniowania projektów przez stowarzyszenia rowerowe zdarza się niedopełnianie tego obowiązku. Znamiennym i wartym dokładniejszego opisu jest przykład przechowywania rowerów przez interesantów ratusza dzielnicy Bielany, ukończonego w 2010 roku. Stowarzyszenie jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych sygnalizowało władzom konieczność uwzględnienia potrzeb rowerzystów i wykorzystania okazji, jaką dawała budowa całkiem nowego obiektu.

Urzednicy obiecali, że zaproszą Stowarzyszenie do rozmów na ten temat w momencie zagospodarowania budynku, lecz niestety obietnicy tej nie dotrzymali. Zielone Mazowsze zdobyło więc (nie bez kłopotów) plany architektoniczne i zaproponowało kilka potencjalnych lokalizacji stojaków, m.in. w podcieniach zadaszonych przez wyższe kondygnacje, czy na wzór siedziby Fundacji im. Stefana Batorego, gdzie stanowiska dla kilku rowerów umieszczono w przedsionku (fot. poniżej). Niestety, urząd wszystkie te sugestie zignorował - bez próby dyskusji i oględzin na miejscu.



Ponieważ jednak na zapewnienie miejsc postojowych dla rowerów nalegali równolegle mieszkańcy i Wydział Rowerowy BDiK, urzędnikom nie wypadało dalej udawać, że temat nie istnieje. Złożona burmistrzowi Bielan Zbigniewowi Dubielowi konstruktywna propozycja pomocy i audytu ze strony dyrekcji Biura Drogownictwa i Komunikacji została odrzucona. Urzędnicy postanowili zająć się sprawą całkiem samodzielnie, co przyniosło fatalne skutki.

Bez porozumienia z kimkolwiek, kto mógłby zweryfikować sensowność tej decyzji, zamówili w Czechach zestaw **pięciu** stojaków z zadaniem za łączną kwotę **ponad 30 tysięcy zł**. Po zamontowaniu okazało się, że stojaki są **zbyt wysokie** i stoją **zbyt blisko siebie**, przez co kolidują w pionie z kierownicą przeciętnego roweru (zmuszając do podnoszenia go albo nienaturalnego wprowadzania tyłem) oraz nie pozwalają na swobodne dostawienie drugiego roweru obok, bez ryzyka uszkodzenia czy porysowania. Kosztowne zamówienie (warte tyle, co ok. 50 zwykłych, niewyszukanych, lecz funkcjonalnych stojaków) okazało się w dwóch najistotniejszych punktach niezgodne z zaleceniami *Standardów*. Odstęp między stojakami wynosi **60 cm** zamiast zalecanego **120 cm** (minimum 100 cm), zaś wysokość **110 cm** zamiast zalecanej **60-80 cm**. Na poniższym zdjęciu widać opisane wady: rower ustawiony tyłem i brak miejsca przy nim na kolejny.

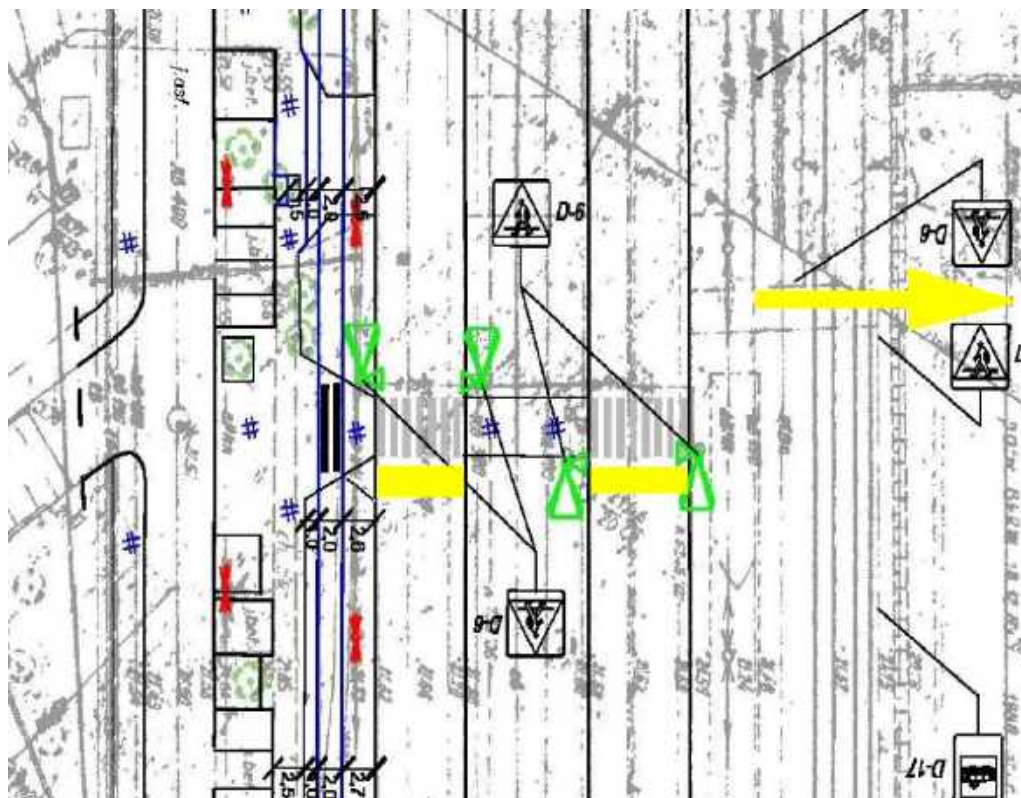


Przykład ten powinien stanowić dla wszystkich decydentów przestrożę przed lekceważeniem opinii najbardziej zainteresowanych – użytkowników. Grozi to demoralizującym marnotrawstwem środków publicznych i fatalnie odbija się na wizerunku władz.

Naganna postawa władz Bielan kontrastuje z tym, co udało się osiągnąć w innej dzielnicy. Władze Śródmieścia były otwarte na współpracę z rowerzystami i efektem wspólnej akcji i ankiet jest kilkadziesiąt miejsc, w których zamontowano wzorcowe stojaki typu *Sheffield*.

2. Niewykonane przejazdy rowerowe przez ul. Marymoncką

Jednym z pierwszych projektów konsultowanych ze Stowarzyszeniem była droga rowerowa przy ul. Marymonckiej, która na około połowie długości przylega do Lasu Biełańskiego – celu wielu podróży rowerowych. Stowarzyszenie postulowało więc wykonanie przejazdów rowerowych przez jezdnie tej ulicy tam, gdzie ścieżkę poprowadzono po stronie przeciwnej do lasu. Odnośny fragment projektu przedstawia poniższy rysunek. Planowana ścieżka to niebieskie pionowe linie, na żółto zaznaczono proponowane przejazdy rowerowe oraz strzałką – kierunek jazdy do terenów leśnych i rekreacyjnych. Niestety, mimo istniejącej sygnalizacji świetlnej, do której wystarczyło tylko dodać sygnalizatory, ZDM nie wyraził zgody na takie poszerzenie zakresu prac i przejazdy nie powstały. Jak łatwo się domyślić – wiele osób przejeżdża w tym miejscu w sposób niedozwolony, inni muszą zsiadać z roweru.



Opisaną drogę rowerową wybudowano zimą 2009/2010. Traf chciał, że wkrótce potem, latem 2010 roku, miały miejsce w tej dzielnicy konsultacje społeczne dotyczące transportu rowerowego i jednym ze zgłoszonych w ich trakcie postulatów było... wytyczenie przejazdów rowerowych dokładnie tam, gdzie Zielone Mazowsze proponowało je... 3 lata wcześniej. O ile więcej będzie kosztować teraz realizacja tego postulatu względem zrobienia tego od razu, za jednym zamachem? Nie trzeba być znawcą formalnej i technicznej specyfiki inwestycji drogowych, by sobie to wyobrazić.

Zielone Mazowsze

Metody działania:

- akcje bezpośrednie,
- comiesięczny przejazd Warszawskiej Masy Krytycznej,
- happeningi,
- demonstracje,

- stoiska informacyjne podczas imprez plenerowych (jak np. Dni Transportu Publicznego, Dzień Ziemi, Europejski Dzień bez Samochodu),
- uczestnictwo w postępowaniach administracyjnych na prawach strony,
- składanie pisemnych wniosków do urzędów,
- opiniowanie projektów,
- realizacja analiz i badań oraz publikacja raportów (np. Raport o płatnym parkowaniu w W-wie, Raport o przyczynach wypadków drogowych),
- udział w Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu (od 2009 r.), Warszawskim Okrągłym Stole Transportowym (2004),
- cotygodniowe spotkania otwarte, na których każdy może uzyskać porady i wskazówki, jak i gdzie zgłaszać problemy dotyczące ruchu rowerowego,
- prowadzenie strony internetowej, na której pojawiają się na bieżąco liczne materiały (w tym opinie do projektów, pisma do urzędów, listy do redakcji, relacje z wyjazdów itp.)

Stowarzyszenie kładzie duży nacisk na zachęcanie mieszkańców do aktywnego dialogu z władzą, czyli upominania się o prawa niezmotoryzowanych. Krąg takich osób systematycznie się powiększa, o czym świadczą pisma kierowane do urzędów i przysyłane do wiadomości ZM.

Wrocław

1. Wstęp

Wrocław jest dziś najprawdopodobniej najbardziej rowerowym wśród dużych miast Polski. Według dostępnych wrywkowych danych (większość miast w odróżnieniu od Wrocławia nie ma zbadanego udziału ruchu rowerowego), jak również według subiektywnych odczuć na Wrocławskich ulicach panuje największy w Polsce ruch rowerowy.

Trudno jest jednoznacznie stwierdzić, jaki z czynników przyczynił się do rowerowego sukcesu Wrocławia. Nie jest pewne, czy jest on pochodną wyjątkowo dogodnych warunków klimatycznych i terenowych Wrocławia (ciepło, płasko, zwarta zabudowa), wpływów mody idącej zachodu i przedwojennej tradycji (położenie blisko granicy niemieckiej), względnie wysokiego stadium rozwoju systemu dróg rowerowych (Wrocław pierwszy wybudował dużo „ścieżek rowerowych”), czy może wyłącznie słabej konkurencji innych środków transportu (słynne wrocławski korki i powolna komunikacja zbiorowa).

Pewne jest natomiast to, że cały proces kształtowania obecnej polityki rowerowej Wrocławia stymulowany był oddolną aktywnością obywatelską. Władze Wrocławia od początku lat 90. nie miały z miejscowymi rowerzystami łatwego życia. Wzajemne kontakty na przestrzeni lat oscylowały pomiędzy współpracą partnerską, a wojną na wzajemne oskarżenia w mediach. Trudno jednak byłoby znaleźć choćby jeden z ważnych elementów polityki rowerowej Wrocławia, które nie zrodziłyby się wcześniej (czasem długie lata wcześniej) jako konkretny postulat rowerzystów. Można zatem powiedzieć, patrząc na przypadek Wrocławia z pewnego dystansu i w dłuższej perspektywie, że może być on przykładem skutecznego wpływu ruchu społecznego na politykę miasta.

Oczywiście pamiętając, że wszystko, co osiągnęli rowerzyści, kosztowało niejednego uczestnika (po obu stronach) mnóstwo frustracji, oraz że obecny model udziału społecznego wciąż posiada poważne słabe strony, a perspektywa szybkiej realizacji wrocławskiej *Polityki Rowerowej* (mimo wspólnej deklaracji Rady Miejskiej i Prezydenta) wciąż nie jest zbyt pewna (*Polityka* nie ma zapewnionego finansowania). Nie wspominając już o tym, że mimo pokaźnej w skali Polski ilości infrastruktury, Wrocław dopiero całkiem niedawno dorobił się rozwiązań modelowych, którymi mógłby się pochwalić

na zewnątrz - wcześniej urząd przez ponad skuteczną dekadę ignorował opinie rowerzystów i budował konsekwentnie ścieżki rowerowe nienadające się do jazdy. Przypadek ten ma zatem dodatkowy walor w postaci przestrogi, ile pieniędzy publicznych można zmarnować nie słuchając głosu strony społecznej.

2. Historia społecznych działań prorowerowych we Wrocławiu

2.1 Prehistoria

Chcąc opisać historię działań obywatelskich na rzecz ruchu rowerowego, należy nadmienić, że Wrocław był już kiedyś miastem przyjaznym rowerom. Pod koniec lat trzydziestych Wrocław (Breslau) posiadał znaczną ilość infrastruktury rowerowej. Jak można wnioskować oglądając zachowane fotografie z tamtych lat, infrastruktura ówczesna zrealizowana została na poziomie, który można by uznać współcześnie za wzorcowy. Podobnie, działający w tamtych czasach w Breslau związek cyklistów liczył kilka tysięcy członków, czym znacznie przewyższał liczebnie wszystkie organizacje rowerowe funkcjonujące we Wrocławiu w czasach obecnych.

Można powiedzieć zatem, że idea rowerowego Wrocławia kiedyś się już zmaterializowała, po czym za sprawą przemian z czasów „realnego socjalizmu” legła w gruzach, aby powrócić znów po 50 latach wraz ze zdobyciem przez nowych gospodarzy miasta swobód obywatelskich potrzebnych do jej urzeczywistnienia.



W pierwszej koncepcji DTC rzuca się w oczy gęsta siatka dróg rowerowych

2.2 Trudne początki

Historia działań rowerowych we Wrocławiu zaczęła się od nowa już w pierwszym roku po obaleniu poprzedniego systemu społeczno-gospodarczego, tj. w momencie, w którym z dawnego niemieckiego systemu komunikacji rowerowej pozostały już nędzne resztki: kilkanaście kilometrów ścieżek w bardzo różnych stanie, porzucanych bez ładu po całym mieście.

Motywy pierwszych działaczy zabiegających o prawa rowerzystów były dwojakie. Były nimi pobudki ekologiczne (już w końcu lat 80. z powodu znacznie większej liczby samochodów dawało się odczuć w powietrzu zanieczyszczenia powodowane przez ruch samochodowy), oraz potrzeba zapewnienia bezpiecznych warunków jazdy dla osób, które w tamtych czasach używały roweru jako codziennego środka transportu czy sposobu na rekreację. Z czasem, gdy miasto zaczęło się korkować (już na początku lat 90.), do powyższych motywów dołączył trzeci – potrzeba zapewnienia mobilności mieszkańcom.

Od 1989 roku Polski Klub Ekologiczny i Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów corocznie, w ostatnią niedzielę maja lub w pierwszą niedzielę czerwca, organizowały Dzień bez Samochodu, podczas którego składane były władzom miasta (czasami trzeba było tekst petycji przybić na drzwiach urzędu, gdyż nikt z Magistratu nie wyszedł na spotkanie z rowerzystami) petycje rowerzystów w sprawie konieczności rozbudowy systemu ścieżek rowerowych. Przygotowana i realizowana przez Polski Klub Ekologiczny, we współpracy z Dolnośląskim Towarzystwem Cyklistów (DTC), kampania na rzecz ścieżek rowerowych uzyskała nawet w roku 1992 nagrodę Fundacji Forda, jednakże początkowo jedyną odpowiedzią władz miasta było, że nie ma kto po ścieżkach jeździć!

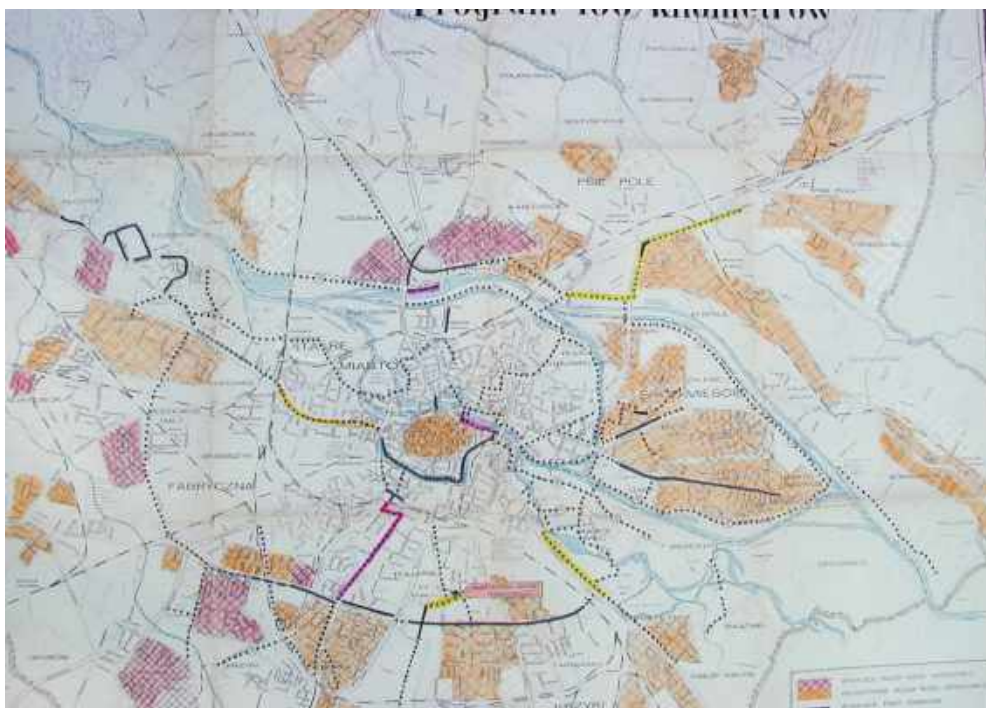
Nieustępliwość organizacji pozarządowych oraz uparte ponawianie żądań rowerzystów i opracowanie pierwszej koncepcji systemu tras rowerowych, przy rosnącej z roku na rok liczbie ludzi na rowerach, wymogły na władzach miejskich podjęcie decyzji o rozbudowie ścieżek rowerowych.

2.3 100 km na koniec wieku

Nieformalny dialog z miastem zaowocował opracowaniem w 1994 roku pierwszej koncepcji rozwoju tras rowerowych. Autorem opracowania była strona społeczna (tj. ówczesny Prezes DTC Stanisław Stembalski). Opracowanie zakładało budowę infrastruktury tworzącej kompletny i nowoczesny system komunikacji rowerowej.

Okazało się to dla ówczesnych władz, realizujących mocno prosamochodową politykę transportową, wizją zbyt daleko idącą. Koncepcja została odrzucona, a w roku 1995 Rada Miejska Wrocławia podjęła uchwałę o zbudowaniu 100 km ścieżek rowerowych w ciągu 5 lat. Chociaż tzw. Plan 100 kilometrów był koncepcją niespójną i ułomną (tzn. nawet realizując go zgodnie z założeniami, nie można było osiągnąć zamierzonych efektów! przejezdności centrum czy połączenia dzielnic...), jego uchwalenie można uznać za sukces. Był precedensem na skalę kraju i postawił Wrocław na kilka lat w pozycji lidera wśród miast polskich dostrzegających potrzebę rozwoju komunikacji rowerowej.

Niestety plan nie był konsekwentnie realizowany i poziom 100 km osiągnięty został dopiero w roku 2002, na co wpływ miała również Wielka Powódź Lipcowa w 1997 r. Skądinąd otworzyła ona „wielki bum” na poruszanie się rowerem po mieście. Wielu z tych, którzy spróbowali roweru, gdy zawiodły wszystkie inne środki transportu, pozostała mu wierna na dłużej.



Jak widać, program miejski program 100 km nie zakładał jeszcze spójności systemu tras rowerowych

2.4 Koalicja „Rowerowy Wrocław”, czyli rowerzyści razem

Od połowy lat 90. rosło grono organizacji społecznych zaangażowanych w promocję ruchu rowerowego. Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju realizowała największy w Polsce program budowy parkingów rowerowych, w wyniku czego stojaki rowerowe powstały w 1/3 wrocławskich szkół!) oraz w latach 1997 i 2001 przygotowała dla władz dwa społeczne raporty o stanie ścieżek rowerowych. W 2000 roku w realizację Dnia bez Samochodu” i inne działania włączyła się aktywnie Zielona Kultura.

5 lipca 2001 r. cztery organizacje utworzyły Koalicję „Rowerowy Wrocław”, do której weszły: Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju, Zielona Kultura, Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów i Polski Klub Ekologiczny – Okręg Dolnośląski. Koalicja rozpoczęła bardziej usystematyzowane działania. Wyraz dezaprobaty dla dotychczasowej polityki miasta od czerwca 2003 dają również rowerzyści wrocławscy podczas odbywającego się w każdy ostatni piątek miesiąca spontanicznego przejazdu po ulicach miasta – „Wrocławskiej Masy Krytycznej”.

2.5 Postulaty na nowy wiek

Główne problemy, na które już w 2001 r zwróciliśmy uwagę, a z których część jest niestety aktualna do dziś, to przede wszystkim:

- brak spójności systemu - mimo ponad 100 km tras rowerowych we Wrocławiu nie był kreowany spójny system zapewniający swobodny przejazd rowerem z dzielnic mieszkalnych do centrum czy pomiędzy dzielnicami; skrajnie nieprzyjemne dla ruchu rowerowego centrum miasta - paradoksalnie tam, gdzie z punktu widzenia ruchu rowerowy powinien być najbardziej pożądanym, rowerzyści spotykają największe trudności i szykany, a kilometry ścieżek „nabija się” w miejscach, gdzie nie ma konfliktu wokół przestrzeni komunikacyjnej (wizytówka miasta – piękny wrocławski Rynek pod pretekstem bezpieczeństwa jest zamknięty dla ruchu rowerowego);
- niska jakość istniejących ścieżek – według społecznych badań wrocławskich tras rowerowych tylko 25 % tras posiada zadowalającą jakość , a ponad 50% to ciągi pieszo rowerowe. Projekty tras powstawały w oderwaniu od opinii użytkowników; brak profesjonalnej (konsultowanej społecznie) koncepcji rozwoju ruchu rowerowego – co jest faktyczną przyczyną wszystkich wyżej wymienionych problemów oraz sytuacji, w których kompleksowe modernizacje pewnych odcinków ulic nie uwzględniają ścieżek rowerowych, mimo iż są one tam bardzo potrzebne.

2.6 Wrocławski Okrągły Stół Rowerowy

Koalicja nawiązuje kontakt z władzami miasta, przedkładając opracowany w wiosną 2002 roku raport dotyczący stanu ścieżek rowerowych. Raport był precyzyjnym wykazem kilkuset usterek wrocławskich dróg rowerowych, zaopatrzoną we wskazania co można naprawić niewielkim nakładem finansowym, a co wymaga większych prac remontowych. Również jeszcze w tym samym roku odbyło się pierwsze posiedzenie **Okrągłego Stołu Rowerowego** z udziałem Prezydenta Wrocławia, w efekcie którego podjęta została robocza współpraca ze ZDiK-iem w zakresie opiniowania projektów ścieżek rowerowych (co ciekawe, pierwszy zaopiniowany projekt drogi rowerowej na fragmencie ulicy Mickiewicza do dzisiaj pozostaje jednym z najlepiej zaprojektowanych i wykonanych ciągów – bo zaraz później proces opiniowania stał się na długie lata coraz mniej efektywny).

Nadzieję na nową politykę rowerową niosły wybory samorządowe w 2003 r. Częściowo się ona zrealizowała. Pewną ilustracją stosunku wcześniejszych władz miasta do inicjatyw proekologicznych we Wrocławiu był kompletny brak zainteresowania Europejskim Dniem bez Samochodu, organizowanym co roku przez gminy 22 września od 2000 r. Dopiero w roku 2003 Wrocław przystąpił do tej inicjatywy. Wybory nowych władz samorządowych spowodowały roczną przerwę w spotkaniach Okrągłego Stołu Rowerowego. Kolejne spotkanie doszło do skutku dopiero w lipcu 2003 roku. Wcześniej jednak obecny Prezydent Wrocławia wziął udział w dorocznym Dniu bez Samochodów (15 czerwca 2003 r.), podczas którego obiecał podjęcie współpracy z organizacjami.

2.7 Nowa jakość w Polityce rowerowej

Największym sukcesem Okrągłego Stołu i Koalicji „Rowerowy Wrocław” było przyjęcie przez miasto w 2005 roku, dwóch wielce istotnych dokumentów: **Koncepcji rozwoju systemu tras rowerowych Wrocławia** oraz **Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu tras rowerowych miasta Wrocławia**.

Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych Wrocławia to dokument planistyczny określający przede wszystkim docelowy przebieg tras rowerowych - czyli gdzie

i co dla rowerzystów powinno zostać zbudowane. Istotą zaprojektowanej sieci tras jest ich hierarchizacja, czyli wskazanie, które są główne, zbiorcze, czy rekreacyjne. Założeniem *Koncepcji* jest, aby wszędzie dało się dojechać na rowerze. Nie oznacza to bynajmniej, że wszędzie powinny powstać ścieżki. Trasy rowerowe to nie tylko ścieżki rowerowe, ale także inne rozwiązania – na przykład pasy rowerowe w jezdni, ciągi pieszo-rowerowe, czy też ulice o ruchu uspokojonym (do 30 km/h), gdzie rowerem swobodnie można jechać po jezdni.

Proces opracowania *Koncepcji* odbywał się w ścisłej współpracy z przedstawicielami Koalicji Rowerowy Wrocław, co można uznać za modelowy proces udziału społecznego. Jego wartość merytoryczną należy ocenić jako wysoką, choć przy wyznaczeniu niektórych korytarzy autorzy (Biuro Rozwoju Wrocławia) kierowało się doraźnymi przesłankami. Niektóre optymalne przebiegi tras rowerowych zastępowano przebiegami „możliwymi do realizacji” tj. możliwymi w kontekście ówczesnej woli politycznej co do podziału przestrzeni. Najśłabszą stroną było zaniechanie wyznaczania tras głównych w ścisłym centrum, motywowane niemożnością dochowania tam odpowiednich standardów trasy (całkowicie błędnie, gdyż jest to możliwe i stosunkowo łatwe, przy zmianie priorytetów podziału przestrzeni).

„Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu tras rowerowych miasta Wrocławia” są to wymagania techniczne stawiane przy projektowaniu infrastruktury dla rowerów (na przykład rodzaj stojaków na rowery, szerokość ścieżki, czy rodzaj jej nawierzchni). Standardy te, przyjęte wcześniej przez Gdańsk i Kraków, zostały opracowane między innymi na bazie wytycznych holenderskiego podręcznika dla projektantów „Postaw na rower”. Standardy bazujące całkowicie na propozycji strony społecznej zostały w kilku miejscach w trakcie przygotowań, wbrew woli strony społecznej, zmiękczone w stosunku do wzorca.



Standardy wrocławskie wywodzą się bezpośrednio z uważanego za najlepszy na świecie, holenderskiego podręcznika "Postaw na Rower, który doczekał się wydania polskiego wyłącznie dzięki staraniom Polskiego Klubu Ekologicznego

2.8 Krok do przodu – dwa kroki do tyłu

Jednakże, jak się okazało niedługo później, uchwalenie tych dokumentów, które wydało się kamieniem milowym, nie było wyrazem rzeczywistej woli politycznej władz miasta. Okazało się, że samo istnienie dokumentów, choć miało niewątpliwie pozytywny wpływ na dalszy rozwój infrastruktury rowerowej, nie zagwarantowało ani jakości, ani optymalnego rozwoju. Standardy w większości przypadków nie były przestrzegane, wciąż dominowała polska szkoła budowy dróg rowerowych, ze wszystkimi swoimi koszmarnymi atrybutami, jak nierówna kostka, wystające krawężniki na przejazdach, za małe promienie łuków, nieciągłości na wszystkich wyjazdach z posesji itp. Najgorsze w skutkach było jednak kompletne zignorowanie zapisów koncepcji podczas serii ważnych inwestycji w ścisłym centrum miasta, co utrwaliło nieprzyjazne rowerom *status quo* na wiele kolejnych lat.



Ulica Jedności Narodowej - będąca bardzo ważnym ciągiem komunikacyjnym do centrum dla północno-wschodnich dzielnic, nie doczekała się ciągłej infrastruktury rowerowej podczas kapitalnego remontu w 2003 roku. Stan taki trwa do dziś

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

W obliczu takiej sytuacji całkowicie załamał się dialog z władzami miasta. Rowerzyści bardzo byli rozczarowani działaniami władz, które stały w jawnej sprzeczności z wcześniejszymi deklaracjami. Natomiast władze zdawały się być obrażone na środowisko, z którego strony zaczęła spadać na nie coraz bardziej dotkliwa krytyka. Trudnej próby nie przetrwała również forma współpracy wewnątrz środowiska rowerowego – czyli koalicja Rowerowy Wrocław. Wobec braku konsensusu w zakresie dalszych metod działania i przywództwa doszło jej rozpadu.

2.9 Nowa jakość – kolejny przełom

Na gruzach Koalicji w 2006 roku powstała, złożona przede wszystkim z najaktywniejszych jej działaczy, **Wrocławska Inicjatywa Rowerowa (WIR)**. Powstała ona pod parasolem Dolnośląskiej Fundacji Ekorozwoju, która do dnia obecnego używa jej lokalu i innych zasobów.

Członkowie WIR-u rozczarowani współpracą z miastem (jawnymi odmowami jakiegokolwiek dialogu) postawili na bardziej dynamiczne i nowocześniejsze formy działania. Najpierw wytknęli publicznie władzom miejskim odstępstwa od własnych dokumentów i obnażyli wszystkie błędy i zaniedbania w szczegółowym *Raporcie o Stanie Polityki Rowerowej*. A gdy to nie poskutkowało, przeprowadzili sprawną akcję medialną pod kryptonimem **„Złoty krawężnik” (lato 2007)**.

Pod drzwiami prezydenta wyładował ciężki betonowy krawężnik miasta - symbol przeszkód, z którymi rowerzyści muszą się borykać na co dzień na ulicach miastach. Krawężnik, nawiązując do jednego z typowych atrybutów złej infrastruktury – wystających krawężników uszkadzających koła w rowerach, okazał się skuteczny. Oczywisty absurd godził bezpośrednio w wizerunek prezydenta, co skłoniło go do wznowienia dialogu.

Dialog zaowocował docelowo spełnieniem prawie wszystkich postulatów, które wtedy zaprezentowali Prezydentowi (Rafałowi Dutkiewiczowi) rowerzyści. Oczywiście nie wszystko poszło później tak dobrze, jak się wtedy zapowiadało, ale na pewno tamte wydarzenia były najważniejszym jak dotąd momentem dla losów ruchu rowerowego we Wrocławiu.



Absurdy uszkadzających koła roweru wystających krawężników na nowo powstałych w mieście drogach rowerowych nie udało się niczym usprawiedliwić przed opinią publiczną

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa



60 kilo pomalowanego na złoto betonu zablokowało wejście do Prezydenckiego gabinetu, po to aby odblokować możliwość poprawy jakości wrocławskich ścieżek rowerowych

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

2.10 Era oficera

Najważniejszą i jedyną dotrzymaną bez opóźnień i bez konieczności stosowania żadnych publicznych upomnień obietnicą było utworzenie (na przełomie 2007/2008) stanowiska tzw. **oficera rowerowego** - czyli zatrudnienie osoby zajmującej się tylko sprawami rowerzystów. Powołany też został mieszany Zespół zadaniowy ds. ruchu rowerowego w Urzędzie, który miał stać się stałą platformą dialogu społecznego. Niestety powołany został tylko na rok, po czym jego mandat wygasł (ostatecznie został przywrócony do życia w 2010 uchwaleniem Polityki Rowerowej).

Dialog jednak nie załamał się całkowicie, gdyż bieżący kontakt ze środowiskiem przejął na siebie oficer rowerowy, który sam wywodził się ze środowiska rowerowego i który jest codziennym cyklistą. Ostatecznie, rowerzystów urządzenie zatrudniono więcej, w 2011 oficer został szefem 3 osobowej sekcji rowerowej.



Akacja usuwania wystających krawężników na wrocławskich drogach rowerowych wymagała całkiem konkretnych robót drogowych

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa



Skala działań naprawczych, związanych z ignorowaniem głosu rozsądku kosztuje dziś podatnika około 100 tys. zł rocznie

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

Oficer, wbrew oczekiwaniom, w pierwszym okresie swojego działania nie spowodował przełomu, tym bardziej że długo nie mogła ujrzeć światłą dziennego „instrukcja obsługi do niego”, czyli strategia rowerowa miasta, którą równolegle obiecał Prezydent. Nie znana była zatem odpowiedź na najważniejsze pytanie - jaką rolę ma ruch rowerowy w polityce transportowej miasta i, co za tym idzie, co będzie mógł realnie zrobić oficer (dalsza rozbudowa systemu rowerowego na tym etapie wymagała odebrania przestrzeni w centrum samochodom).

Samo opracowanie polityki odbyło się zadziwiająco sprawnie, z bardzo mocnym zaangażowaniem i wpływem przedstawicieli organizacji. Później jednak trafiła ona gdzieś głęboko do prezydenckich szuflad, po to, aby ujrzeć światło dzienne dopiero po 3 latach, tuż przed wyborami samorządowymi w 2010 r. Ostateczny kształt polityki został nieznacznie okrojony względem pierwowzoru (wypadła niepochlebna dla miasta analiza stanu wyjściowego), ale dokument uchwalony jednogłośnie przez Radę Miejską (konkretna i jednoznaczna deklaracja polityczna) spokojnie można uznać za kolejny kamień milowy dla sprawy rowerowej.

2.11 Wielkie złodowacenie relacji

Próby upominania się rowerzystów o politykę rowerową, jak również o inną zapomnianą obietnicę, czyli szybkie wprowadzanie usprawnień organizacyjnych dla ruchu rowerowego w centrum (pakiet usprawnień w centrum ruszył dopiero pod koniec 2010 r.) zakończyło się poważnym publicznym konfliktem Prezydenta z przedstawicielami WIR-u. Podczas obchodów Europejskiego Dnia bez samochodu w 2009 r. próbowali oni skłonić Prezydenta do publicznej debaty o ruchu rowerowym, podczas której zostałyby dokonana ewaluacja realizacji „obietnic krawężnikowych”. Zamiast do cywilizowanej debaty, której Prezydent w ostatniej chwili odmówił, doszło do ulicznej pyskówki przed kamerami, w której Prezydent oskarżył środowiska rowerowe o zbyt radykalizm i ostatecznie odmówił jakiegokolwiek bezpośredniego z nim dialogu. Tym samym nie spełniona została ostanía z wcześniejszych obietnic corocznych spotkań ewaluacyjnych w temacie realizacji polityki rowerowej, a stosunki Prezydenta z rowerzystami pozostają po dziś dzień bardzo chłodne, żeby nie powiedzieć wrogie.



Prezydent Dutkiewicz z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu 2009 próbował złamać zakaz jazdy rowerem po rynku, który sam, wbrew zdrowemu rozsądkowi, uparcie utrzymuje (próbę popełnienia wykroczenia chwilę później udaremniłi rowerzyści z WIR)

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

2.12 bilans ostateczny

Patrząc na bilans dialogu społecznego między organizacjami a miastem z pewnej perspektywy, można powiedzieć, że zakończył się on sukcesem. Wrocław jest dziś niewątpliwie jednym z polskich liderów ruchu rowerowego, a jego polityka w tym zakresie jest jedną z najbardziej uporządkowanych i zaawansowanych w kraju. Rowerzyści brali czynny udział w programowaniu polityki miasta w zakresie ich dotyczącym.

We współpracy, co prawda, przeszkadza powracający problem z dotrzymanywaniem obietnic. Władze kilkakrotnie pod naciskiem społecznym składały obietnice, których później nie były w stanie w pełni zrealizować, gdyż spełnienie ich wymagało zmiany realnie prowadzonej polityki transportowej. Postulaty przyjmowane wobec wystąpień rowerzystów wyprzedzały zawsze o krok realną wolę polityczną. Zatem kolejno następujące po sobie zbliżenia i konflikty wynikały po prostu z natury tego procesu, który jednak cały czas podąża we właściwym kierunku.



Happening WIR. Sobowtór Prezydenta Wrocławia obiecuje zapewnienie budżetu koniecznego do realizacji zapisów *Polityki Rowerowej Wrocławia*

fort. Wroclawska Inicjatywa Rowerowa

Obecna sytuacja jest o tyle ciekawa, że lista życzeń środowisk rowerowych jest już bliska spełnienia. Większość postulatów środowisk rowerowych z 2007 r. została już wprowadzona w życie, pozostałe zapisane są w oficjalnie w obowiązującym dokumencie miejskim (*Polityce rowerowej*). Być może jednak różnica jest tylko pozorna, bo chociaż polityka rowerowa stanowi wspólny produkt władz i rowerzystów, zawiera ona jedną ważną niewiadomą. Nie ma w niej ani budżetu, ani harmonogramu działań. Zatem wysokość funduszy na infrastrukturę rowerową zależeć będzie od znów od bieżącej woli politycznej i będzie jej najlepszym wykładnikiem (w budżecie rowerowym na 2011 takiej woli nie było widać...).

3. Obecne formy udziału społecznego

3.1 Rada Rowerowa

W dniu 30.08.2010 r. zostało podpisane zarządzenie Prezydenta Wrocławia nr 10299/10 w sprawie powołania rady ds. rozwoju ruchu rowerowego. Miała ona pełnić "funkcję organu opiniodawczo-doradczego w zakresie wskazywania kierunków działań zmierzających do rozwoju ruchu rowerowego we Wrocławiu, a także opiniowania koncepcji i projektów drogowych w tym zakresie". W rzeczywistości jest to miejsce oficjalnych spotkań przedstawicieli Urzędu Miasta z rowerzystami w celu omawiania i analizowania sposobów oraz działań prowadzących do stworzenia środowiska miejskiego sprzyjającego rowerzystom.

Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego jest następczynią omawianej wcześniej platformy dialogu zwanej Zespołem ds. rozwoju ruchu rowerowego w Mieście. Oba organy dialogu społecznego Zespołu powołanego w 2008 r. i Rady powołanej w 2010 r., są do siebie bardzo podobne pod kątem zadań, jakie mają spełniać. Zasadniczą różnicę stanowi fakt czasu ich trwania. Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego w Mieście został powołany jedynie na okres 12 miesięcy, w celu zapewnienia ciągłości dialogu społecznego po rozwiązaniu Okrągłego Stołu Rowerowego. Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego została powołana na czas nieokreślony.

Do Rady zostały zaproszone lokalne organizacje zajmujące się tematyką rowerową: Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski, Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów i Wrocławska Inicjatywa Rowerowa. Zgodnie z Zarządzeniem, spotkania Rady powinny odbywać się nie rzadziej niż raz na kwartał. Niestety minimalna liczba spotkań nie została osiągnięta. W ciągu 2008 r. zebrania Rady ds. rozwoju ruchu rowerowego odbyły się jedynie trzy razy, pomimo wyraźnego zapisu w Zarządzeniu § 4, pkt 1, iż „posiedzenia Rady zwołuje się z częstotliwością uzależnioną od potrzeb, [...] jednak nie rzadziej niż raz na kwartał”.

Relacje z przebiegu spotkań znajdują się w portalu Rowerowy Wrocław. Jednak pomimo bardzo małej liczby posiedzeń, większej uwagi wymaga fakt, że tematy zgłaszane do rozpatrzenia na posiedzeniach ready nie doczekały się spodziewanej reakcji. Jako przykład nieprawidłowości w jej funkcjonowaniu jest fakt, iż zgłaszana kwestia konieczności zaopiniowania projektu „Węzła Drzymały” spotkała się z odmową. Uzasadnieniem było zbyt wczesne stadium zaawansowania projektu, aby mogło zostać przedłożone do zaopiniowania. W efekcie projekt nie został skonsultowany ze stroną społeczną, żadne też uwagi do niego przedłożone nie zostały zaakceptowane. Skutkiem tego, w trakcie funkcjonowania rady, która miała za zadanie przeciwdziałać powstawaniu złych projektów, zrodziła się (i jest realizowana) **najbardziej antyrowerowa inwestycja drogowa Wrocławia na przestrzeni ostatniej dekady (tzw. Węzeł Drzymały obok stadionu miejskiego)**.

Współpraca urzędu ze stroną społeczną doprowadziła do zniesienia zakazu przewożenia roweru komunikacją miejską obowiązującego od 1 kwietnia 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, przeprowadzono konsultacje uwzględniające obecność prezesa MPK, rowerzystów i prawników.

Podsumowując współpracę urzędu miasta ze stroną społeczną, należy zwrócić uwagę na problemy w dialogu. Pomimo powołanych Zarządzeń Prezydenta Wrocławia mających na celu wzmocnienie współpracy i zbudowanie porozumienia na linii inżynier/projektant – użytkownik/rowerzysta, udało się zbudować platformę współpracy, jednak nie jest ona na tyle stabilna, żeby przynosiła długoterminowe efekty i obejmowała projekty na dużą skalę. Urzędnicy, którzy okazywali dobrą wolę w stronę rozwoju komunikacji rowerowej w mieście, w fazie projektowej przedkładali jednak interes komunikacji kołowej.

3.2 Opiniowanie projektów

W grudniu 2007 r. zostało powołane stanowisko oficera rowerowego, który objął stanowisko kierownika nowo powstałej jednostki w urzędzie miasta odpowiedzialnej za rozwój i utrzymanie infrastruktury rowerowej – Sekcji ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego. Od tego momentu sposób opiniowania projektów przez stronę społeczną uległ znacznej poprawie. Wcześniejsza formuła opiniowania projektów nie przynosiła planowanych efektów. Obecne rozwiązanie polega na bezpośrednim kontaktowaniu się oficera rowerowego z zespołem opiniującym Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Odbywa się to w dwojaki sposób. W miarę możliwości obie strony spotykają się i dyskutują na temat konkretnych rozwiązań w projekcie bądź - gdy nie ma możliwości zorganizowania spotkania - materiały do opiniowania przesyłane są zespołowi WIR-u bezpośrednio na pocztę elektroniczną.

Po otrzymaniu opinii na temat rozwiązań rowerowych omawianej inwestycji oficer rowerowy przedkłada je w postaci pisma do właściwej jednostki zajmującej się realizacją tego projektu. Przesłane uwagi są rozpatrywane indywidualnie przez inżyniera realizującego projekt. Proponowane rozwiązania są uwzględniane w projekcie lub odrzucane. Do Sekcji przesyłana jest opinia na temat przedłożonych uwag i o sposobie uwzględnienia ich w projekcie. W tym momencie pojawia się pewien problem w postaci „wąskiego gardła”. W ostatnich latach we Wrocławiu realizowanych było, i aktualnie jest, bardzo dużo różnego rodzaju inwestycji, które uwzględniają także infrastrukturę rowerową. Sekcja rowerowa w miarę możliwości koordynuje większość z nich pod kątem udogodnień dla rowerzystów, jednak nie jest w stanie dokonać analiz opinii przesyłanych przez urzędowych projektantów o sposobie uwzględnienia uwag, zwłaszcza gdy są to kilkustronicowe opracowania.

Pojawia się jeszcze kwestia samych projektów, które trafiają do zaopiniowania przez Sekcję. Są to projekty, które w pewnym stopniu uwzględniają już infrastrukturę rowerową. Reszta inwestycji, która nie przewiduje żadnych udogodnień dla rowerzystów, nie trafia do Sekcji. Oficer rowerowy lub referent mogliby o te projekty zabiegać, jednak zupełnie nie mieliby czasu na ważniejsze zadania i mijałoby się to z celem powołanej jednostki.

3.3 Wrocławskie organizacje rowerowe

We Wrocławiu istnieją obecnie jedna wiodąca organizacja zajmująca się na bieżąco rzecznictwem interesu rowerzystów (według statutu: zabieganiem o rozwój ruchu rowerowego w mieście). Jest nią **Wrocławska Inicjatywa Rowerowa**.

Inne, zasłużone historycznie w działaniach pro-rowerowych organizacje, pojawiają się na polu dialogu z władzami miasta sporadycznie i w mniejszym zakresie. Aktywność **Dolnośląskiego Towarzystwa Cyklistów** sprowadza się do delegowania swoich przedstawicieli na oficjalne Spotkania Rady Rowerowej (DTC zajmuje obecnie działaniami małoskalowymi, nastawionymi na w znacznym stopniu na swoich członków). Podobnie w oficjalnych spotkaniach rady rowerowej **Polski Klub Ekologiczny**, który nie prowadzi prorowerowych działań w sferze publicznej, ale jego członkowie stanowią zaplecze eksperckie inicjatyw realizowanych przez WIR. Jeszcze całkiem niedawno (w 2008 r.) członek PKE Tomasz Zaborowski kierował po stronie społecznej pracami na *Politykę Rowerową* i współpracował z WIR w ważnych działaniach strażniczych, a wraz z inną działaczką PKE jest współautorem *Společnego Raportu na Temat Polityki Rowerowej 2010*.

Warto nadmienić też, że po rozpadzie Koalicji Rowerowy Wrocław, WIR uzyskał też mandat poparcia kilku innych organizacji (Fundacji EkoRozwoju, Stowarzyszenia Eko-Unia i klubu Pegaz), które zawiązały wraz z nim w 2007 roku Wrocławskie Porozumienie Rowerowe.

Sojusznikiem programowy WIR-u bywa też znana organizacja zabiegająca o zrównoważony rozwój miasta - Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, której reprezentant poszerzył w 2011 społeczną reprezentację w Radzie Rowerowej.



Heppening edukacyjny "Rowerowy King Size" - rowerzyści powiększeni do rozmiarów samochodu powodują korki uliczne w centrum

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

Działalność WIR jest obecnie dwu torowa. Na polu lokalnym oprócz stałej współpracy z sekcją rowerową (głównie podczas opiniowania projektów drogowych i dokumentów strategicznych) i udziale w Radzie Rowerowej prowadzi popularny serwis branżowy www.roverowy.wroclaw.pl, organizuje liczne (kilka razy w roku) wydarzenia w sferze publicznej z mocnymi prorowerowymi komunikatami (happeningi, spotkania otwarte, debaty publiczne, seanse filmowe, warsztaty seminaria itp.) oraz prowadzi warsztaty i prelekcje w szkołach na temat roli roweru w nowoczesnych systemach transportowych i bezpiecznej jazdy po mieście.

WIR czynnie wspiera też działalność prorowerową na szczeblu ogólnopolskim. Jest wiodącym członkiem **Ogólnopolskiej Sieci Miasta dla Rowerów** obejmującej 18 miast Polski. W sieci pełni rolę operatora dużych projektów sieciowych o charakterze edukacyjnym i strażniczym (wpierających udział obywatelski organizacji rowerowych na szczeblu ogólnopolskim).

Ogromną zasługą działaczy WIR-u jest zainicjowanie stałej współpracy z wrocławską Posłanką na Sejm RP Ewą Wolak (Przewodnicząca Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej), która zaowocowała prorowerową zmianą Ustawy Prawo o Ruchu Drogowy. Projekt WIR-u wsparł finansowo (koszty przejazdów, wynagrodzenia ekspertów) i organizacyjnie (koordynacja procesu) udział reprezentantów organizacji rowerowych podczas jej powstawania. Proces powstawania ustawy jest dziś modelowym w skali polskiej przykładem udziału społecznego w tworzeniu prawa.



Happening skierowany do kierowców - informujący o nowych przepisach ruchu drogowego wobec rowerzystów

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

WIR organizuje ponadto, co roku na początku czerwca, największe jak dotąd niesportowe imprezy rowerowe na terenie Wrocławia w postaci **Święta Wrocławskiego Rowerzysty**. ŚWR jest częścią ogólnopolskich Obchodów Święta Cyklicznego. Ma on formę wielkiego przejazdu rowerowego ulicami miasta, zakończonego zabawą na pikniku. W ostatniej jego edycji wzięło udział około 2000 osób.



Podczas Świąt Wrocławskiego Rowerzysty główne arterie miasta należą do cyklistów

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

3.4 Innowacyjne przykłady Dobrej Praktyki

W analizowanym okresie czasu, jak nigdy dotąd, odnotowano powstanie dużej ilości dobrych przykładów udogodnień dla rowerów. Główny wpływ na to miały najprawdopodobniej dwa czynniki.

Pierwszym z nich była **możliwość wpływania na kształt powstającej infrastruktury przez samych rowerzystów**. Proces ten, choć trwający od dawna (dokładnie: od 2003 roku), zaczął przynosić oczekiwane efekty. Istniejące i teoretycznie obowiązujące od 2005 roku Koncepcja i Standardy są bardzo pomocne do implementowania przez środowiska rowerowe Dobrych Praktyk w projektach drogowych. Choć uwagi te zazwyczaj były odrzucane (co pokazał Raport z 2006 roku), z czasem pewne podstawy (jak np. dotyczące krawężników) i uważność dotycząca kwestii rowerowych zagnież-

działy się w głowach projektantów i urzędników, przynosząc pozytywne owoce: albo osoby decyzyjne same starały się dbać o spełnianie kryteriów Koncepcji i Standardów, albo nie stawiały oporów przed wprowadzeniem uwag rowerzystów.

Bardzo (jeśli nie najbardziej) istotny wpływ na zmianę jakościową powstających projektów miał jeden rowerzysta – **Daniel Chojnacki**, zatrudniony w magistracie od początku 2008 r. jako oficer rowerowy. Jego osobiste zaangażowanie, fachowa wiedza i umocowanie w strukturach urzędu pozwoliły na wdrożenie wielu przykładów Dobrej Praktyki we Wrocławiu.

Drugim istotnym czynnikiem był **boom inwestycyjny**. Rozpoczął się on już w roku 2005, co było związane z absorpcją środków europejskich przez miasto. W latach 2007-2009 nakłady *per capita* na inwestycje we Wrocławiu wyniosły aż 4,8 tys. zł w przeliczeniu na jednego mieszkańca (w stolicy w tym samym czasie ok. 3,4 tys. zł). Władze miasta postawiły przede wszystkim na rozwój sieci drogowej (za: <http://www.rp.pl/artukul/565371.html>). Był to największy skok w rozwoju sieci drogowej w powojennej historii Wrocławia.

Siłą rozpędu, bądź też na zasadzie rykoszetu, rowerzyści częściowo skorzystali na tej fali inwestycyjnej. Choć co do racjonalności wydatkowanych środków (nie tylko na infrastrukturę rowerową) w tym okresie można mieć duże zastrzeżenia.

Z danych dostępnych na stronie urzędu dowiadujemy się, iż w latach 2005-2011 łączna wartość inwestycji drogowych dofinansowanych ze środków UE wyniosła ponad 960 mln zł, z czego ponad połowa (prawie 550 mln zł) opłacona została kasy unijnej. Wśród prowadzonych projektów tylko jeden był skierowany na dofinansowanie budowy ścieżek rowerowych – budowanych w ramach innych inwestycji (budowa ścieżki rowerowej na moście Szczytnickim, na ul. Granicznej, na ul. Kwidzyńskiej, na ul. Bora Komorowskiego i na ul. Księcia Witolda). Projekt opiewał na kwotę 700 000 zł, z czego z UE pochodziło 390 000 zł.

Przejazd środkiem skrzyżowania Powstańców Śląskich / Hallera

Przejazd środkiem skrzyżowania Powstańców Śląskich/Hallera/Wiśniowa w osi ulicy Powstańców Śląskich to jedna z perełek we wrocławskiej infrastrukturze rowerowej. Nie tylko ze względu na wielkie ułatwienie, jakie stanowi dla rowerzystów, ale także z uwagi na bóle, w jakich się ono rodziło.

Skrzyżowanie ul. Powstańców Śląskich z Hallera było jednym z największych utrapień cyklistów na tej głównej trasie rowerowej południowego Wrocławia. Ponieważ trasa rowerowa biegnie tu w osi jezdni (w pasie rozdziału), aby pokonać ten węzeł, rowerzyści byli zmuszeni do oczekiwania aż na czterech osygnalizowanych przejazdach wokół skrzyżowania. Sygnalizacja nastawiona na maksymalne zwiększenie przepustowości skrzyżowania dla aut (przebiega tu m.in. droga krajowa nr 5) i duży ruch pieszy nie pomagały w tej uciążliwej przeprawie.

Najlepszym rozwiązaniem dla rowerzystów wydawało się poprowadzenie przejazdu przez środek skrzyżowania – jako kontynuacja trasy biegnącej w pasie rozdziału ul. Powstańców Śląskich. Dodatkowym argumentem za tym pomysłem był fakt, że przejazd ten mógłby się odbywać „w cieniu” tramwajów, które jadąc obok na tej samej relacji, blokowały ruchu samochodowy. Czas do jazdy „w cieniu” był zaś wystarczająco długi, aby pokonać na rowerze 50 metrów przez tarczę skrzyżowania. I tak też, pomimo ewidentnego łamania przepisów, praktykowała tu przez wiele lat część rowerzystów.

Choć propozycje takiego usprawnienia przejazdu sływały od dawna różnymi kanałami do ówczesnych władz i zarządcy drogi (m.in. poprzez radnego Rady Osiedla Borek i prezesa Dolnośląskiego Towarzystwa Cyklistów Stanisława Stembalskiego), pozostawało to bez echa. Szansa na zmiany pojawiła się wraz z podjęciem przez magistrat rozmów z rowerzystami po akcji wręczenia prezydentowi Dutkiewiczowi Złotego Krawęznika w sierpniu 2007 roku. We wrześniu tegoż roku, w wyniku spotkania Zespołu Rowerowego rowerzyści przedstawili oficjalnie propozycję budowy przejazdu w roku kolejnym (2008). Nadzieja na poważne potraktowanie propozycji wzrosła, gdy pod koniec 2007 r. w magistracie został zatrudniony oficer rowerowy. Miał on dbać o realizację tego postulatu.

Ponad dwa lata zajęło oficerowi kruszenie urzędniczego „betonu”, który przez lata skutecznie blokował tę ideę – budowa przejazdu ruszyła dopiero w kwietniu 2010 r., po wielu bojach prowadzonych wewnątrz magistratu (na determinację oficera wpłynął prawdopodobnie też fakt, iż przejazd ów znajdował się na jego trasie do pracy). Urzędnicy decyzyjni nie chcieli zgodzić się na to rozwiązanie, głównie w obawie o kwestie bezpieczeństwa - jak pokazał czas, zupełnie bezpodstawnie. Dla zapewnienia bezpieczeństwa wymalowano tu przejazd i zamontowano specjalną sygnalizację dla rowerzystów (sygnalizatory S-5 z symbolem roweru, sprowadzone z Niemiec), która działa 24 godziny na dobę.

Dzięki temu modelowemu w skali Polski rozwiązaniu został znacznie skrócony czas potrzebny na pokonanie skrzyżowania. Z nielegalnego niegdyś przejazdu „w cieniu” tramwajów korzystają dziś legalnie i bezpiecznie setki wrocławian każdego dnia. Co ciekawe, budowa przejazdu nie pociągnęła za sobą konieczności zmiany programu sterującego sygnalizacją.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że podobne rozwiązanie funkcjonuje we Wrocławiu już od lat 90. XX wieku na skrzyżowaniu ul. Gajowickiej/Raławickiej/Hallera, zapewniając ciągłość trasy w osi alei Hallera. Rozwiązanie to nie jest jednak tak kontrowersyjne, jak wyżej omawiane – z uwagi na brak relacji lewoskrętnych.

Możliwość jazdy rowerem „pod prąd” za pomocą oznakowania B-2/T-22

We wrześniu 2005 roku, w wyniku postulatów środowiska rowerzystów, po raz pierwszy we Wrocławiu udostępniono dla ruchu rowerowego jazdę w obu kierunkach na ulicy jednokierunkowej – na fragmencie ul. Kuźniczej (od pl. Uniwersyteckiego do ul. Uniwersyteckiej). Dokonano tego jedynie za pomocą oznakowania pionowego: kombinacji znaków B-2/T-22. Pozwoliło to zachować istniejące miejsca postojowe (na których likwidację nie było wówczas zgody) przy jednoczesnym udroźnieniu głównego wjazdu do centrum miasta od strony północnej.

Rozwiązanie polegające na dopuszczaniu do ruchu rowerowego „pod prąd” bez wyznaczania specjalnych pasów w jezdni (tzw. kontrapasów) jest rozwiązaniem bezpiecznym – pozwala bowiem na bezpośredni kontakt wzrokowy kierowcy i rowerzysty i stosuje

się na ulicach o niedużym natężeniu ruchu (zazwyczaj w ciasnych centrach miast, choć nie tylko). Jest to sprawdzona i powszechna praktyka w krajach Europy Zachodniej, która pozwala na istotne zwiększenie dostępności miasta na rowerze, przez co wzrasta atrakcyjność tego środka transportu. Udostępnienie jazdy w obu kierunkach na spokojnych ulicach jednokierunkowych oznaczają dla ruchu rowerowego uwolnienie wielkiego potencjału, a często także zalegalizowanie powszechnej praktyki.



Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych w centrum Wrocławia okazał się bardzo bezpiecznym i efektywnym, a przy okazji niskosztowym ułatwieniem organizacyjnym usprawniającym ruch rowerowy

fol. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

Należy też podkreślić, iż jest to rozwiązanie bezpieczne, gdyż kierowca i rowerzysta pozostają w doskonałym kontakcie wzrokowym. Zastosowanie samego oznakowania pionowego pozwala także na legalizację ruchu w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych, gdzie:

- nie ma potrzeby, bądź miejsca, na wydzielanie kontrapasów (czyli stosowania wydzielenia poziomego dopuszczającego jazdę rowerem „pod prąd”);

- nie ma potrzeby, bądź zgody, na likwidację miejsc parkingowych (postojowych) dla aut;
- nie ma zgody na stosowanie wydzielenia poziomego (np. ze względów estetycznych).

Niedługo po precedensie ulicy Kuźniczej nastąpiły kolejne; w lutym 2006 roku kombinację znaków B-2/T-22 zastosowano na ulicy Smoluchowskiego (od Łukasiewicza do Wyspiańskiego), udrażniając tym samym popularny łącznik Wielkiej Wyspy i placu Grunwaldzkiego oraz dojazd z miasteczka akademickiego do instytutów Politechniki. W październiku tegoż roku takie same zmiany organizacji ruchu wdrożono na jednokierunkowych ulicach Zapolskiej i Jedności Narodowej (od Probusa do Kilińskiego). Od 2010 r., oprócz wymienionych, istnieje jeszcze kilka ulic w centrum i poza nim, gdzie dopuszczono ruch rowerowy „pod prąd” tylko za pomocą oznakowania pionowego B-2/T-22. Są to m.in.: ul. Kuźnicza (od Kotlarskiej do Igielnej), Łaciarska (od Wita Stwosza do Św. Marii Magdaleny), Kotlarska (od pl. Nowy Targ do ul. Kuźniczej), Szewska (od ul. Ofiar Oświęcimskich do Wita Stwosza), Nożownicza (od ul. Kuźniczej do Szewskiej), pl. Nankiera (od ul. Jodłowej do ul. Szewskiej), czy położona na peryferiach ul. Ćwiczebna. Możliwość jazdy „pod prąd” bez stosowania kontrapasów została sprezentowana rowerzystom także na ulicy Ładnej - do czasu, gdy nie powstał tu kontrapas (patrz poniżej). Nie sposób tu także nie wymienić ulicy Kopernika, na której dopuszczono ruch rowerowy „pod prąd” tylko za pomocą oznakowania pionowego na trzy miesiące roku 2009.

Pisząc o dopuszczeniu ruchu rowerowego pod prąd bez wyznaczania kontrapasów, warto wspomnieć o przypadku Belgii, gdzie już od 2004 roku prawo **zobowiązuje** zarządców dróg do udostępniania ulic jednokierunkowych do dwukierunkowego ruchu rowerów, gdy szerokość jezdni wynosi ponad 3 metry. W Polsce za wzór zaś możemy pokazywać Gdańsk, gdzie w lipcu 2010 roku uwolniono dla ruchu rowerowego większość ulic jednokierunkowych w centrum - tylko za pomocą kombinacji znaków B-2/T-22 (akcja firmowana była m.in. przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku).

Kontrapasy

W czerwcu 2010 roku na ul. Ładnej został oddany do użytku pierwszy wrocławski kontrapas, czyli jednokierunkowy pas dla rowerów prowadzący ruch „pod prąd” na ulicy jednokierunkowej.



Bardzo dobrze działający kontrapas na ulicy Ładnej

Kontrapasy są bardzo rozpowszechnioną praktyką w krajach o rozwiniętej kulturze rowerowej. Rozwiązanie to zwiększa dostępność miasta na rowerze, co z kolei przekłada się na wzrost atrakcyjności tego środka transportu. Kontrapasy oznaczają dla ruchu rowerowego przede wszystkim uwolnienie od zbędnego ograniczenia - ulice jednokierunkowe tworzy się przecież z myślą o sterowaniu ruchem zmotoryzowanym, a nie rowerowym.

Rowery zajmują znacznie mniej miejsca (także ich parkowanie), nie generują korków, spalin, drgań i hałasu - powinny zatem być „zapraszane” do miasta i nie podlegać ograniczeniom nakładanym na ruch zmotoryzowany. Kontrapasy ponadto, wbrew oba-

wom, są rozwiązaniem bezpiecznym – pozwalają bowiem na bezpośredni kontakt wzrokowy kierowcy i rowerzysty, oraz na czytelną segregację kierunków ruchu.

W przypadku ulicy Ładnej mamy do czynienia z udrożnieniem dla rowerzystów ważnego korytarza, łączącego między innymi główny kampus Politechniki z instytucjami znajdującymi się na ulicy Prusa.

Z ponad siedmiometrowego przekroju ulicy Ładnej wykrojony został 1,5 m szerokości kontrapas oraz 0,5 m opaska bezpieczeństwa oddzielająca od parkujących równolegle samochodów. Warto zauważyć, że cała akcja nie pociągnęła za sobą likwidacji żadnego miejsca postojowego (parkowanie aut przesunięto z jezdni na chodnik, zabierając niestety przestrzeń pieszym). Uprzednio istniało tu obustronne parkowanie przykrawężnikowe, wraz z jednoczesnym dopuszczeniem rowerów do ruchu „pod prąd” - jedynie za pomocą kombinacji znaków B-2/T-22. Zarządzający Ruchem zdecydował jednak o ustanowieniu wydzielenia poziomego, co zaowocowało pierwszym wrocławskim kontrapasem. Kolejne: na Malarskiej i Zapolskiej, powstały na jesień 2010 roku.

Choć pierwszy kontrapas w Polsce powstał w Poznaniu jeszcze w ubiegłym wieku, ciągle jest to nowością i spotyka się u nas z niezrozumieniem. Dlatego tak bardzo potrzebne są przykłady Dobrej Praktyki z naszego podwórka.

Możliwość przewozu rowerów w pojazdach MPK

Jak pokazują doświadczenia ostatniego roku, zezwolenie na przewóz rowerów w pojazdach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego przyniosło same pozytywne skutki. Nie spowodowało to ani szturmów cyklistów na autobusy i tramwaje, ani ciągłych awantur ze współpasażerami, czym straszili przeciwnicy. Rozwiązało za to spory problem, z którym od lat borykali się wrocławscy rowerzyści.

Bez względu na stan napełnienia pojazdu, porę dnia, dystans, (nie)pogodę, czy problemy ze sprzętem, do czerwca 2009 cykliści nie mogli legalnie wnosić do autobusów i tramwajów swoich rumaków. Oczywiście, zdarzały się przypadki dobrej woli ze strony kierujących, nie zmieniało to jednak generalnej polityki przewoźnika: rowery nie są tu mile widziane.

Choć w przepisach nie było jednoznacznego zakazu przewożenia roweru, na wielu pojazdach przy wejściach widniały naklejki z przekreślonym rowerem. Zakazu tego nie „odczarowała” także wypowiedź pani rzecznik MPK Iwony Czarneckiej (*Dylematy Polityczne*, maj 2007), która twierdziła, iż „zdarza się, że w godzinach szczytu nie ma zbyt wielu pasażerów i wtedy dozwolone jest przewiezienie swojego pojazdu, jednakże po spełnieniu pozostałych warunków”.

Jedynym rozwiązaniem w sytuacjach awaryjnych (stosowanym przez obeznanych w przepisach cyklistów) było wówczas odmontowanie jakiejś części roweru, np. przedniego koła i przewożenie ich jako „części rowerowe”. Tego Regulamin już nie zabraniał.

Szansa na zmianę tej patologicznej sytuacji pojawiła się w 2008 roku, w związku z prowadzonymi pracami nad zmianą Regulaminu przewozów. Wzorując się na pozytywnych doświadczeniach innych miast Polski, oficer rowerowy (Departament Infrastruktury i Gospodarki UM) wystosował 02.10.2008 r. do MPK propozycję zapisu umożliwiającego przewóz rowerów w środkach komunikacji publicznej. Zostało to zaakceptowane i w styczniu 2008 r. Rada Miejska przegłosowała odpowiednią uchwałę.

Według rzecznika MPK pomysł dopuszczenia przewozu rowerów w pojazdach oceniany jest pozytywnie; „nie spowodowało to w zasadzie żadnych problemów”.

Nowy Regulamin spółki Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego zatwierdzony Zarządzeniem Nr 6599/09 Prezydenta Wrocławia w dniu 19 czerwca 2009 r. przewiduje obecnie możliwość przewozu rowerów w pojazdach MPK. Rower można przewozić pod warunkiem uiszczenia opłaty (1.2 zł, czyli w cenie biletu ulgowego) oraz spełnienia warunków zawartych w Regulaminie:

„§ 12. Przewóz rowerów w środkach komunikacji miejskiej może odbywać się, jeśli nie utrudnia to przejścia, nie naraża na szkodę innych pasażerów i ich mienia oraz nie zasłania widoczności obsłudze autobusu i tramwaju lub nie zagraża bezpieczeństwu ruchu.”

Dobre stojaki na rowery

Możliwość przypięcia roweru do (dobrego) stojaka, to wbrew pozorom, bardzo istotny czynnik warunkujący używanie roweru w mieście. Zmorą (nie tylko wrocławskich) cyklistów są wszechobecne, niepraktyczne stojaki na rowery zwane „wyrwikótkami”. Kwestia stojaków na rowery to najszybciej podjęty i z sukcesem realizowany prorowerowy projekt infrastrukturalny.



Duża ilość wzorcowych stojaków, lokowanych w miejscach wskazanych przez rowerzystów, okazała się pierwszym dużym sukcesem oficera rowerowego

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

Pierwsza śluza rowerowa na ulicy Drobnera

Choć postulowano, aby - zgodnie z ideą śluzy - ułatwiała ona też lewoskręt z ul. Drobnera w ul. Bema, **śluza rowerowa** na pl. Bema we Wrocławiu **służy jedynie do jazdy na wprost** (no i teoretycznie też w prawo). Niestety, **dla lewoskrętu tego ułatwienia nie przewidziano**, bo wycięto z projektu infrastrukturę rowerową po

wschodniej stronie ul. Bema - rowerzysta **ma** jechać sobie ścieżką po stronie zachodniej.

Śluza do jazdy na wprost daje możliwość wystartowania w sporej odległości przed autami. Ewenementem jest tu zastosowanie **pierwszego w Polsce sygnalizatora dla rowerzystów S-3** (trójkomorowy), zamontowanego **przed linią zatrzymania dla samochodów** i przejściem. Ponieważ nasze przepisy nie przewidują możliwości stosowania symbolu roweru na szklach sygnalizatora S-3, nad światłami dodano tabliczkę z rowerkiem.



Śluza na Kazimierza Wielkiego

fot. Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

