



Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT
WWW.BYPAD.ORG

**Raport certyfikacji
polityki rowerowej BYPAD
w Gdyni**

Audytorzy

Emilie Lassen Bue
Wojciech Makowski
Karl Reiter

Konsultant

Witold Kopec

Tłumacze

Bartosz Kumanek
Aleksandra Szkudłapska

Skład raportu

Jan Worpus-Budziejewski

Dostawcy rowerów

Interbike Europejskie Centrum Rowerów Elektrycznych (Gdańsk)
Telebike (Gdynia)

Menedżer projektu

Natalia Kryczka



Grupa Inspiro Sp. z o.o.
dla Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni
Umowa ZD/88/DZ/21-W/2013

Gdynia, marzec-czerwiec 2013

Spis treści

Wstęp	5
Gdynia – ogólna charakterystyka miasta	9
Dostępność komunikacyjna miasta	13
Analiza danych o wypadkach i kolizjach z udziałem rowerzystów w Gdyni	17
Główne uwarunkowania rozwoju systemu rowerowego w Gdyni	20
Główne założenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD	23
Proces certyfikacji polityki rowerowej w Gdyni	26
Rezultaty certyfikacji polityki rowerowej w Gdyni	31
Analiza modułów certyfikacji	37
Potrzeby użytkowników	37
Przywództwo i koordynacja	39
Polityka w dokumentach	40
Personel i zasoby	44
Infrastruktura i bezpieczeństwo	46
Informacja i edukacja	58
Promocja i partnerstwa	59
Działania uzupełniające	60
Ewaluacja i efekty	64
Wnioski i rekomendacje – plan działań na okres I 2014-VI 2016	67
Komentarz audytorów do uzgodnionego planu działania	71
Uwagi końcowe audytorów zagranicznych	77

Wstęp



Wojciech Makowski
(INSPRO)

Rower jest dobry dla miasta. Ogranicza zapotrzebowanie na przestrzeń i infrastrukturę dla ruchu i parkowania oraz zagrożenie wypadkami. Obsługuje i czyni atrakcyjnymi obszary trudno dostępne innymi środkami transportu.

Rower jest dobry dla mieszkańców miasta. Umożliwiając codzienną dawkę ruchu, daje im dodatkowe kilka lat życia w dobrym zdrowiu. Pozwala sporo oszczędzić - przy całkowitej rezygnacji z samochodu kilka tysięcy złotych rocznie. Nade wszystko jednak pozwala cieszyć miastem wolnym od spalin, hałasu i problemów z parkowaniem.

Wszystkie te zalety roweru są coraz lepiej rozumiane w miastach zachodnich, które ścigają się w przenoszeniu ruchu na rowery. W Helsinkach, Seville, Nowym Jorku czy Edynburgu - wszędzie tam wdrażane są projekty rozwoju ruchu rowerowego na dużą skalę, pokazując, że nie ma miast zbyt

rozległych, zbyt deszczowych czy zbyt upalnych na rower.

Wszystkie miasta aspirujące do rozwijania ruchu rowerowego zadają sobie podobne pytania: Jak dobra jest nasza polityka rowerowa? Czy jest skuteczna i wydajna? Jak można ją ulepszyć? Odpowiada na nie BYPAD. Odpowiedzi dla Gdyni, wypracowane wspólnie przez radnych, urzędników i mieszkańców-codziennych rowerzystów znajdują Państwo na kolejnych stronach raportu.

BYPAD to najskuteczniejsza metoda podnoszenia jakości polityki rowerowej miasta. Polityka ta jest dynamicznym procesem, w które włączone są różnorodne struktury polityczne i administracyjne. BYPAD prowadzi do wypracowania samooceny z użyciem nowoczesnego zarządzania jakością, aby zoptymalizować ten proces. Audyt pozwala zanalizować obszary proble-



Warsztat Grupy Ewaluacyjnej 8 maja 2013

mowe, zidentyfikować potencjały i wybrać odpowiednie działania. W skrócie: BYPAD pozwala na poprawę jakości polityki rowerowej bardzo prostymi środkami!

Przeprowadzenie audytu w tak krótkim czasie i przy tak obszernym programie wizyt terenowych nie byłoby możliwe, gdyby nie fantastyczna współpraca ze strony Grupy Ewaluacyjnej, za którą w imieniu całego zespołu audytorów składam podziękowania. Wypracowana diagnoza i plan działania są owocem naprawdę wspólnej pracy, dowodem na konsensus co do celów

i środków polityki rowerowej. Jestem przekonany, że plan mający tak mocny mandat zostanie z powodzeniem zrealizowany.

Nie mniej serdecznie dziękuję również osobom, które podzieliły się swoją wiedzą w rozmowach: Bogumile Gendek, Jakubowie Furkalowi, Markowi Karzyńskiemu, Andrzejowi Mierzejewskiemu, Tomaszowi Milewskiemu, dr Jackowi Oskarbskiemu, Wojciechowi Paszkowskiemu, Alicji Pawłowskiej, Annie Sosze, Bogusławowi Stasiakowi, prof. Olgierdowi Wyszomirskiemu.

Serdecznie gratuluję uzyskania certyfikatu BYPAD i życzę wszelkiej pomysłowości w rozwijaniu ruchu rowerowego w Gdyni.

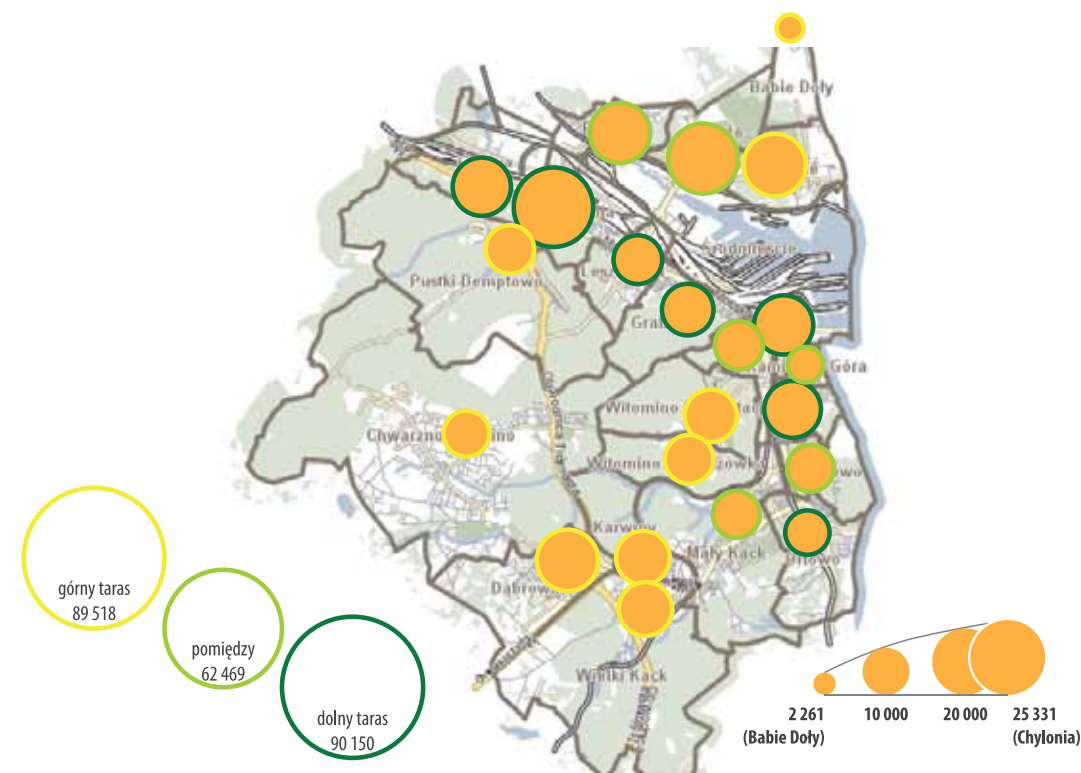
Gdynia – ogólna charakterystyka miasta

Gdynia jest trzecim największym polskim miastem nadbałtyckim, drugim pod względem wielkości miastem województwa pomorskiego i jednocześnie aglomeracji Trójmiasta (liczącej 1 250 tysięcy mieszkańców). Według spisu powszechnego w 2011 roku Gdynię zamieszkiwało 249 139 osób. Miasto swymi granicami administracyjnymi obejmuje powierzchnię 135,14 km². Gęstość zaludnienia w 2011 roku wynosiła 1844 osoby na km². Stawia to Gdynię na trzecim miejscu pod względem gęstości zaludnienia wśród gmin województwa pomorskiego (po Sopocie i Słupsku).

Gdynia jako miasto i duży port położony nad Zatoką Gdańską powstała w latach 20. XX w. Stała się oknem na świat odrodzonej Polski, po odzyskaniu przez nią dostępu do morza. Czyni to z miasta niezwykle międzywojenny zespół urbanistyczno-architektoniczny, z nagromadzeniem obiektów modernistycznych z epoki oraz z wszelkimi tego konsekwencjami dla układu drogowo-transportowego.

Cechą charakterystyczną położenia miasta, jest jego usytuowanie w miej-

scu, w którym z wąskim pasem niziny nadmorskiej (tzw. dolny taras będący częścią Pobrzeża Kaszubskiego) łączy się Pradolina Kaszubska. U ujścia Pradoliny do Zatoki Gdańskiej rozbudowany został kompleks portowo-przemysłowy. Równolegle do linii brzegowej Zatoki ciągnie się krawędź wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (górny taras). Na wysoczyźnie zlokalizowane zostały dzielnice mieszkaniowe (Witomino, Chwarzno-Wiczlino, Dąbrowa, Wielki Kack, Karwiny), sąsiadujące z kompleksem lasów porastających krawędź. Lasy zajmują pierwszą pozycję wśród typów użytków w granicach miasta, zajmując w 2011 roku 46,1% jego powierzchni. Pozostałe dzielnice są usytuowane na izolowanych kępach (Kępa Oksywska, Redłowska) lub wzniesieniach (Kamienna Góra). Według danych ewidencyjnych z 2011 roku, na dolnym tarasie mieszka nieco ponad 37%, a na górnym nieco mniej niż 37% gdynian. Pozostali (niespełna 26%) zamieszkują dzielnice zlokalizowane na krawędzi wysoczyzny.



Rozmieszczenie ludności w Gdyni według dzielnic w 2011 roku (źródło: www.gdynia.pl/wszystko/o-gdyni/liczby, podkład: www.gdynia.pl/mapa)

Miasto jest rozcięte następującymi powierzchniowymi i liniowymi barierami dla ruchu pieszego i rowerowego:

- teren portowo-przemysłowy w Pradolinie Kaszubskiej, z wąskimi garbami na ulicy Puckiej i Estakadzie Kwiatkowskiego, z których ta druga

jest niedostępna dla ruchu rowerowego,

- linia kolejowa z Gdańska do Redy (Stargardu Szczecińskiego i Helu), z jedynie 11 przekroczeniami na terenie miasta,
- równoległy do linii kolejowej, ciąg dróg: krajowej nr 6 i wojewódzkiej nr 468 (ulice: Morska i Śląska oraz aleja Zwycięstwa),
- niedostępne dla ruchu rowerowego trasy: Obwodnica Trójmiasta, Trasa Kwiatkowskiego (z estakadą) oraz ulica Droga Gdyńska,
- krawędź wysoczyzny z licznymi rozcięciami, co czyni jej przebieg skomplikowanym.

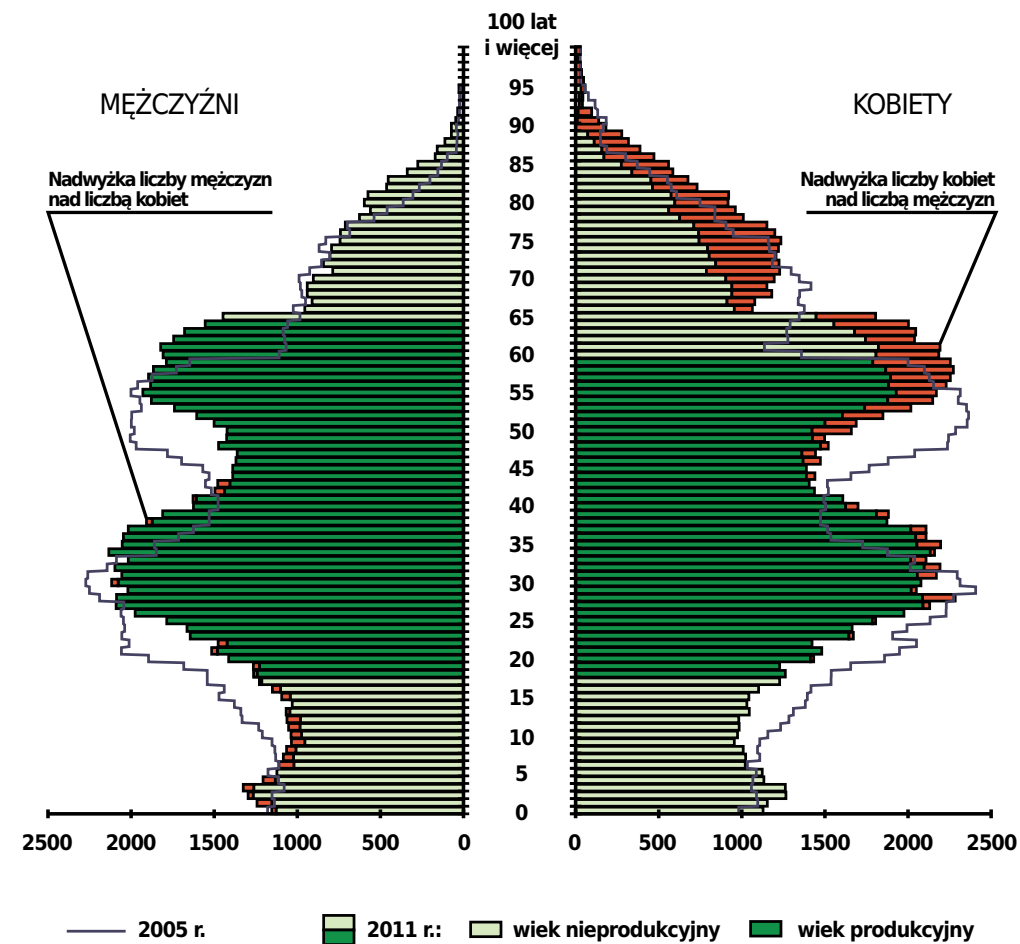
Zneutralizowanie powyższych barier stanowi bardzo duże wyzwanie dla tworzenia infrastruktury rowerowej w Gdyni.

Pod względem zwartości zabudowy mieszkaniowej, można wyróżnić następujące obszary zabudowane w granicach miasta:

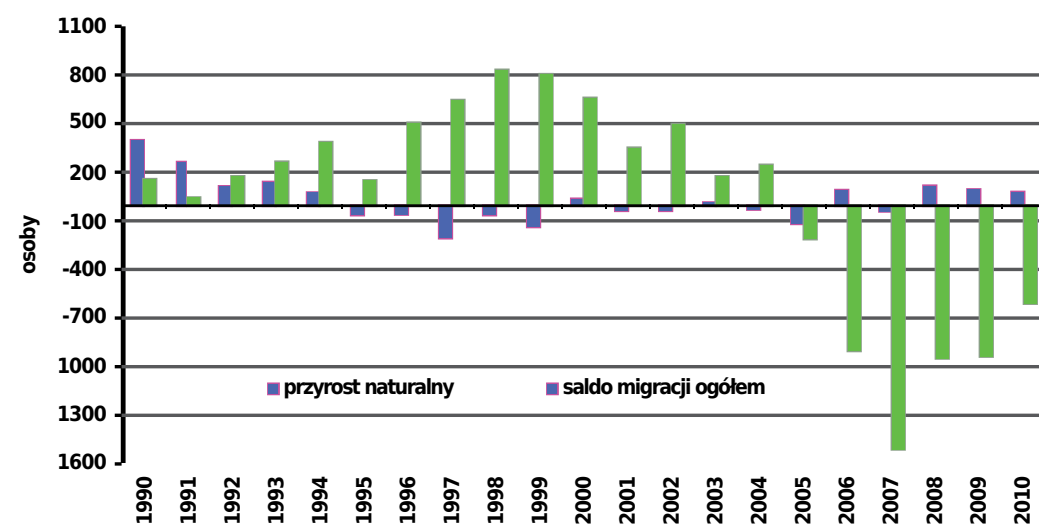
- tereny położone na dolnym tarasie od Śródmieścia na północy do Kolibek na południu, obejmujące historyczne układy i zespoły: śródmieścia Gdyni, Kamiennej Góry, Orłowa, Małego Kacka i Kolibek,
- tereny położone na dolnym tarasie, w Pradolinie Kaszubskiej: Chylonia i Cisowa,
- tereny rozciągające się wzdłuż ulicy Morskiej i na stokach wysoczyzny: Działki Leśne, Grabówek i Leszczynki,
- tereny położone u podnóża, na stokach i wierzchu Kępy Oksywskiej: Oksywie, Obłuże, Pogórze, Babie Doły,
- tereny rozciągające się wzdłuż ulicy Wielkopolskiej, wcinającej się w wysoczyznę: Wielki Kack, Karwiny i Dąbrowa,
- izolowane osiedla na wysoczyźnie: Witomino, Chwarzno-Wiczlino.

W strukturze demograficznej miasta zauważalny jest postępujący proces starzenia się społeczności mieszkańców Gdyni (wykres 1 – porównanie struktury wieku z 2005 i 2011 roku). Proces ten jest spowodowany przede wszystkim ujemnym saldem migracji (wykres 2), w czym Gdynia nie jest wyjątkiem w skali kraju: proces suburbanizacji jest charakterystyczny dla współczesnych polskich miast.

Jest to powiązane ze strukturą demograficzną i komplementarnością ośrodków miejskich w ramach aglomeracji: dla 31,3% gdynian dojeżdżających



Porównanie ludności według płci i wieku w Gdyni w 2005 i 2010 roku



Przyrost naturalny oraz saldo migracji ogółem w latach 1990-2010

w 2010 roku codziennie do miejsc nauki celem podróży był Gdańsk (wśród pracujących udział ten wynosi 18,7%).

Dostępność komunikacyjna miasta



Dostępność komunikacyjna Gdyni (podkład: Geoportal)

Gdynia stanowi węzeł transportowy o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, integrujący transport lądowy z transportem morskim. Port Gdynia jest portem uniwersalnym, specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro (przewóz ładunków tocznych i pojazdów), w opar-

ciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe z Helsinkami, Karlskroną i Rostockiem (terminal promowy). Do nabrzeża w porcie przybijają też liczne statki turystyczne (w 2012 roku 69 wejść, w 2013 roku spodziewane 60 wejść), generujące transport na poziomie lokalnym (potencjalny popyt na transport rowerowy o charakterze turystycznym). Gdyński port jest ważnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Przez teren miasta przechodzą droga ekspresowa S6 (Obwodnica Trójmiasta) i droga krajowa nr 6, stanowiące fragment trasy międzynarodowej E28 z Berlina przez Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Kaliningrad, Wilno do Mińska. Połączenie portu z Obwodnicą Trójmiasta stanowi Trasa Kwiatkowskiego. Według wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku średni dobowy ruch na północnym odcinku S6 (od ulicy Morskiej do połączenia z Trasą Kwiatkowskiego) wynosił 26 824 pojazdów silnikowych, na kolejnym odcinku, do węzła Wielki Kack 51 578 pojazdów silnikowych. Na drodze krajowej nr 6 w kierunku Rumii 35 951 pojazdów silnikowych, zaś na drodze krajowej nr 20 w kierunku Chwaszczyna 17 800 pojazdów¹.

Poprzez Obwodnicę i węzeł Straszyn Gdynia ma zapewnione powiązanie z drogą krajową S7 i drogą krajową nr 7 (trasa międzynarodowa E77, w kierunku Warszawy, Krakowa i Budapesztu). Poprzez kolejny węzeł Rusocin Obwodnica Trójmiasta jest połączona z autostradą A1 (trasa międzynarodowa E75 w kierunku Łodzi, Katowic, Bratysławy, Budapesztu, Belgradu, Skopje i Salonik).

Gdynia również jest ważnym węzłem na liniach kolejowych E 65 i C-E 65 łączących porty trójmiejskie poprzez Warszawę (linia E 65) i Górny Śląsk z przejściami granicznymi na południowej granicy państwa. Linia E 65 jest obecnie intensywnie modernizowana.

Jeżeli chodzi o sieć krajową, w węźle Wielki Kack na Obwodnicy Trójmiasta rozpoczyna się droga krajowa nr 20, przebiegająca przez Pojezierze Pomorskie w kierunku Stargardu Szczecińskiego. Poprzez linię kolejową nr 202 Gdynia ma zapewnione połączenie ze Słupskiem, Koszalinem Białogardem, Stargardem Szczecińskim i Szczecinem.

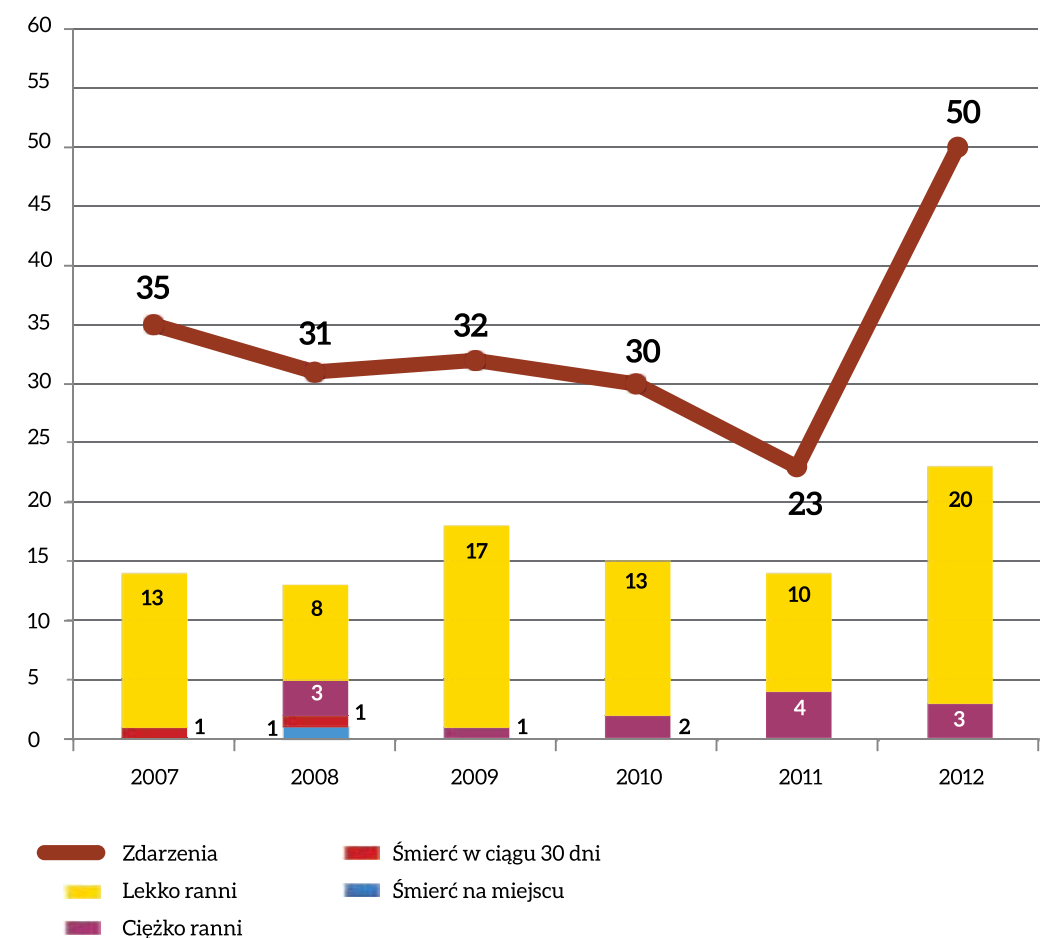
Mapę dróg o znaczeniu ponadlokalnym uzupełniają drogi wojewódzkie 468 i 474. Pierwsza stanowi drogowy kręgosłup Trójmiasta i na odcinku gdyńskim przebiega aleją Zwycięstwa oraz ulicami Śląską i Morską. Droga 474 to łącznik pomiędzy węzłem Zwycięstwa-Wielkopolska a węzłem Wielki Kack

¹ <http://gddkia.gov.pl/>

czyli ulice Wielkopolska i Chwaszczyńska.

Gdynia znajduje się na dwóch szlakach EuroVelo, europejskiej sieci tras rowerowych koordynowanych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF): EuroVelo 10 Dookoła Morza Bałtyckiego, w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni" określany jako Hanzeatycka Trasa Rowerowa R-10, i EuroVelo 13 Szlak Żelaznej Kurtyny.² Oprócz Trasy Hanzeatyckiej w Studium została uwzględniona przebiegająca przez Gdynię regionalna trasa rowerowa nr 133 z Gdańska do Bytowa.

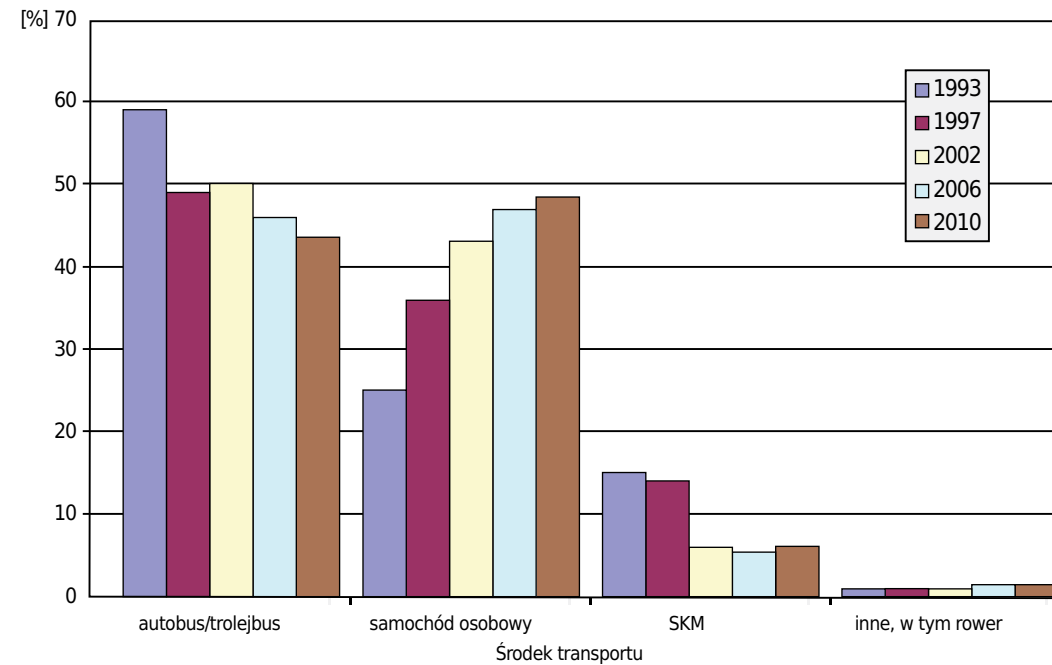
Dworzec kolejowy Gdynia Główna w powiązaniu ze kolejowym dworcem podmiejskim i dworcem autobusowym, stanowi najważniejszy w mieście



Zdarzenia drogowe i ofiary wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w Gdyni w latach 2007-2012

punkt przesiadkowy komunikacji pasażerskiej. Po linii kolejowej z Gdańska do Redy i Wejherowa kursuje Szybka Kolej Miejska (dziewięć przystanków na terenie miasta), posiadająca w 2010 roku 6,3% udziału w transpor-

² <http://www.eurovelo.org/routes/overview-route-database/>



Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993–2010 (źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni; za: „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni”)

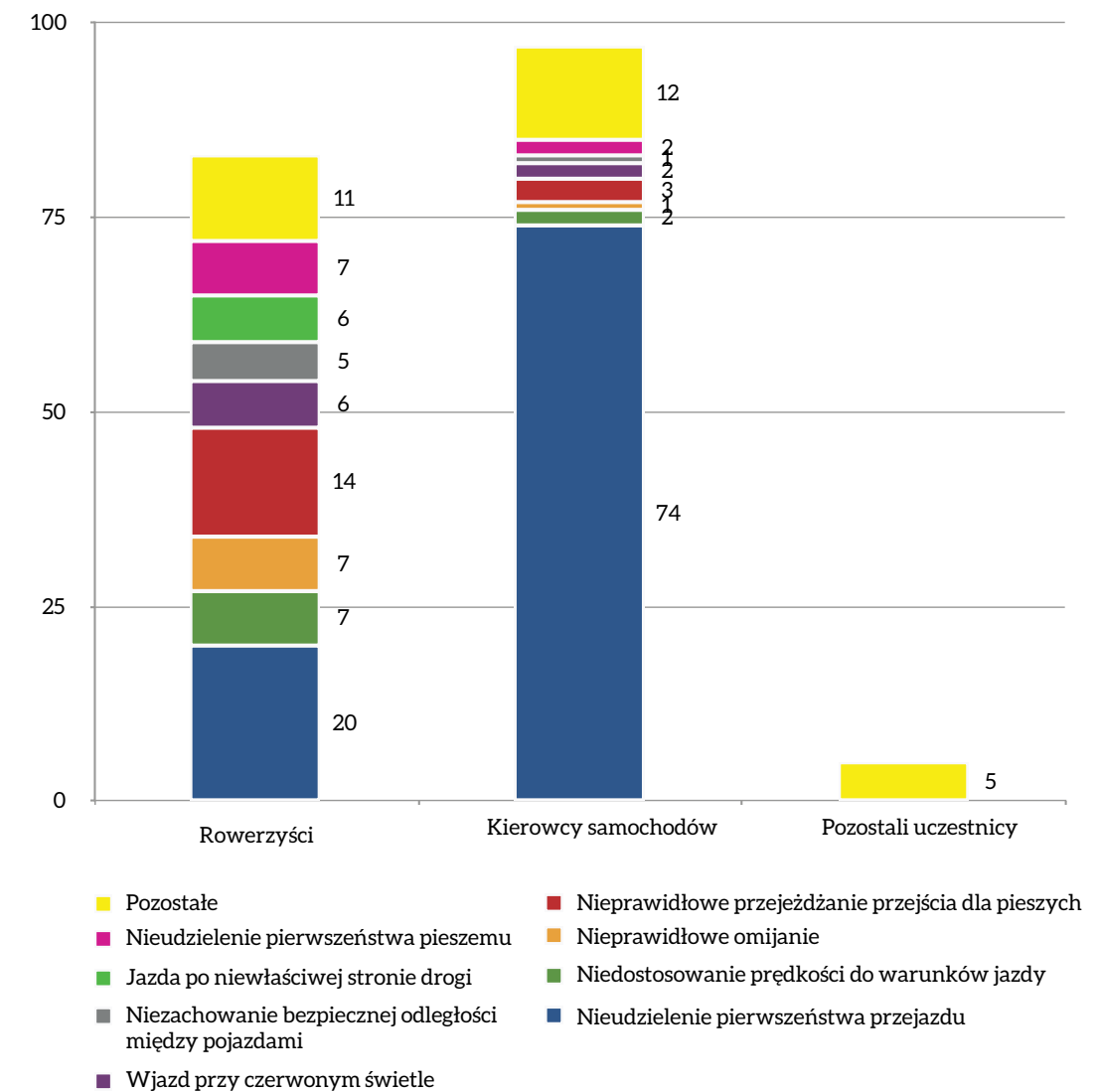
cie miejskim Gdyni. W tym samym roku najczęściej używanym środkiem transportu był samochód osobowy z 48,7% udziału. Na pozostały transport zbiorowy przypadło 43,8%, a pozostały transport indywidualny 1,2% (w tym rower 0,4%).

Wyraźny jest stały wzrost liczby podróży odbywanych z użyciem samochodu osobowego, jak również wzrost liczby zarejestrowanych w mieście samochodów osobowych (2300 do 5600 samochodów na rok w latach 2009–2011; należy przy tym pamiętać, że pewna liczba codziennych samochodowych podróży do Gdyni jest realizowana również z terenu sąsiednich powiatów). W 2011 roku liczba samochodów osobowych aktywnych osiągnęła w Gdyni 120 877, co oznacza 485 samochodów na 1000 mieszkańców³. Wskaźnik ten jest już bliski poziomu nasycenia, szacowanego dla Polski na poziomie 500–550 samochodów na 1000 mieszkańców. Z procesów nieobojętnych dla polityki rowerowej miasta należy stwierdzić istotny wzrost średniej liczby podróży wykonywanych przez mieszkańców w ciągu dnia⁴, idący w parze ze wzrostem liczby podróży odbywanych samochodem osobowym.

Na zlecenie Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni przewóz osób jest prowadzony na 85 liniach autobusowych i 12 liniach trolejbusowych. Ocena ja-

³ <http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/>

⁴ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, s. 29.



Przyczyny i sprawcy zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w Gdyni w latach 2007–2012

kości jakości usług jest wysoka (średnia 4.18 w skali od 2 do 5, tylko 1% ocen niedostatecznych, 2010 r.)⁵.

Analiza danych o wypadkach i kolizjach z udziałem rowerzystów w Gdyni

Zmiany liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie Gdyni przedstawia wykres 4. Ilustruje on również strukturę ofiar wypadków

⁵ Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2010 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

z udziałem rowerzystów (wypadek drogowy – zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach; wszystkie te zdarzenia, w których ucierpiały osoby).

Biorąc pod uwagę liczbę zdarzeń drogowych, odnotowywanych przez policję, w przeliczeniu na liczbę mieszkańców miasta, liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w Gdyni nie jest wysoka: w 2011 roku na tysiąc mieszkańców przypadło 0,056 zdarzenia. W dwóch miastach porównywalnej wielkości, Białymstoku i Częstochowie, współczynnik ten wyniósł w tym samym roku odpowiednio 0,058 i 0,24. Niska wartość współczynnika w Gdyni może być spowodowana niewielkim udziałem ruchu rowerowego w transporcie miasta, ale także stosunkowo wysokim – porównując do przeciętnego w Polsce – poziomem kultury jazdy. Warto zaznaczyć, że w sytuacji zauważanego już teraz i spodziewanego w wyniku realizacji planu działania BYPAD wzrostu ruchu rowerowego bardziej pouczające niż odnoszenie do liczby ludności byłoby odnoszenie ilości zdarzeń do liczby rowerokilometrów przejeżdżanych w Gdyni. Dobrze udokumentowana jest korelacja pomiędzy wzrostem ruchu rowerowego a spadkiem ilości ofiar na rowerokilometr (choć ogólna ilość wypadków może rosnąć, zmniejsza się zagrożenie ulegnięcia wypadkowi, bo ilość przejechanych rowerokilometrów rośnie szybciej)⁶ W sytuacji braku dostatecznie dokładnych danych o natężeniu ruchu rowerowego w Gdyni sporządzanie takich porównań dla Gdyni nie jest na razie możliwe.

Zauważalny jest ponad dwukrotny wzrost liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów w 2012 roku. Szczęśliwie nie pociągnął on za sobą proporcjonalnego wzrostu liczby ofiar wypadków z udziałem rowerzystów – podobny jak w 2012 poziom był w 2009 roku. Wzrost zdarzeń może być spowodowany zwiększeniem się liczby rowerzystów poruszających się ulicami miasta lub też częstszym zgłaszaniem na policję zdarzeń, które we wcześniejszych latach chętniej były rozwiązywane polubownie. Zastanawiającym odstępstwem od średniej krajowej był spadek liczby zdarzeń i liczby ofiar wypadków z udziałem rowerzystów w 2011 roku.

Analizując sprawstwo zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (nie wszystkich w ogóle) z lat 2007-2012, w przypadku Gdyni wina rowerzystów kształtuje się na poziomie 45%. Winę kierowców przybyli na miejsce zdarzenia policjanci stwierdzili w 52% zdarzeń, zaś winę pieszych w pozostałych 3% zdarzeń. Udział sprawstwa rowerzystów jest na poziomie średniej krajowej⁷.

⁶ European Cyclists Federation, Safety in Numbers Fact Sheet, http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_FACTSHEET4_V3_cterree_SafetyNumb.pdf

W przypadku zdarzeń drogowych w Gdyni, najczęstszą ich przyczyną w latach 2007-2012 było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez kierowców: 40% wszystkich zdarzeń z udziałem rowerzystów. Na drugim miejscu znalazło się nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu przez rowerzystów (niespełna 11% zdarzeń z udziałem rowerzystów), na trzecim – nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych przez rowerzystów (7,6% zdarzeń z udziałem rowerzystów).

Wziąwszy pod uwagę rozmieszczenie zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, w latach 2007-2012 najczęściej dochodziło do nich na głównych osiach komunikacyjnych miasta, takich jak ulica Morska, aleja Zwycięstwa, ulice: Wielkopolska, Kwiatkowskiego, Chwaszczyńska, Chyłońska, Władysława IV, płk. Dąbka i Unruga.

Tabela . Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w Gdyni w latach 2007-2012, według ulic

Nazwa	Liczba zdarzeń
ulica Morska	41
aleja Zwycięstwa	21
ulica Wielkopolska	12
ulica Kwiatkowskiego	10
ulica Chwaszczyńska	9
ulica Chyłońska	9
ulica Władysława IV	9
ulica Balladyny	7
ulica płk. Dąbka	7
ulica Unruga	7

W zdecydowanej większości są to najdłuższe ulice w mieście, z największym ruchem pojazdów, naturalnym jest więc większe prawdopodobieństwo wystąpienia na nich zdarzeń. Wyjątkiem od tej reguły jest ulica Balladyny w Orłowie, u wylotu której w aleję Zwycięstwa doszło do największej (biorąc pod uwagę punkty, nie linie-ulice) liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów w analizowanym okresie: sześciu. Cztery spośród nich miały miejsce w latach

⁷ Tadeusz Kopta, Aleksander Buczyński, Marcin Hyla, Bartłomiej Lustofin, Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008-2011, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Departament Studiów Wydział Studiów w Krakowie Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych, Warszawa –Kraków 2012.

2007-2008, zanim miejsce to zostało wyposażone w dwa lustra drogowe. Na drugim miejscu wśród miejsc najczęstszych zdarzeń z udziałem rowerzystów znalazło się skrzyżowanie ulic Chwaszczyńskiej i Brzechwy (pięć zdarzeń, z czego trzy w 2009 roku), na trzecim – odcinek ulicy Morskiej na wysokości salonu samochodowego pod numerem 306 i 308 (cztery zdarzenia, z czego dwa w 2012 roku; tabela 2) oraz skrzyżowanie ulic Wielkopolskiej i Strzelców (również cztery zdarzenia, z czego jedno w 2012 roku).

Tabela . Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w Gdyni w latach 2007-2012, według punktów (skrzyżowań i innych miejsc)

Nazwa	Liczba zdarzeń
al. Zwycięstwa x ul. Balladyny	6
ul. Chwaszczyńska x ul. Brzechwy	5
ul. Morska 306 i 308	4
ul. Wielkopolska x ul. Strzelców*	4
ul. Kwiatkowskiego x ul. Morska	3
ul. Kwiatkowskiego x ul. Unruga	3
ul. Morska 76 i 78	3
ul. Morska 147 i 151	3

* Poprzednia nazwa: Żniwna.

Główne uwarunkowania rozwoju systemu rowerowego w Gdyni

Szczególnie istotną rolę zdają się mieć następujące czynniki:

Oddziałujące stymulacyjnie:

- Rosnące oczekiwanie społeczne na dobre warunki jazdy rowerem zarówno u mieszkańców jak i turystów
- Duży nacisk na ekologiczne formy transportu na poziomie UE, przy dobrej zdolności absorpcji funduszy unijnych po stronie Gdyni
- Duża rola Szybkiej Kolei Miejskiej niesatysfakcjonująco zintegrowanej

z transportem miejskim (rower jako alternatywny środek dojazdu)

- Możliwość poprowadzenia tras leśnych potencjalnie oferujących dobry czas przejazdu w atrakcyjnym otoczeniu
- Bliskość Gdańska – pioniera polityki rowerowej wśród polskich miast

Bariery i wyzwania:

- Duża swoboda ruchu samochodowego – brak potrzeby szukania alternatywy
- Poważne bariery przestrzenne i duże różnice wysokości
- Rozwój osiedli mieszkaniowych w Gdyni Zachód – w odległości od Śródmieścia przekraczającej czas dojazdu przyjmowany za akceptowalny dla codziennych dojazdów rowerowych.
- Stosunki własnościowe utrudniające znalezienie miejsca na wydzielone drogi rowerowe w ciągach ulic wymagających tego typu infrastruktury

BYPAD

Główne założenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD

BYPAD jest wszechstronnym, partycypacyjnym badaniem jakości polityki rowerowej. Metodologia opiera się na ocenie systemu zarządzaniu jakością według standardu ISO. Została wypracowana przez międzynarodowe konsorcjum w toku finansowanych przez UE projektów. Do tej pory została wdrożona w ponad 170 miastach i regionach w 24 krajach. W Polsce audyt BYPAD był przeprowadzany m.in. w Gdańsku (2010) i Tczewie (2009 i 2012) oraz kilku gminach woj. pomorskiego.

W procesie BYPAD polityka rowerowa najpierw poddawana jest wszechstronnej diagnozie. Następnie, na jej podstawie, przygotowywany jest plan działania.

BYPAD rozpoczyna się od powołania Grupy Ewaluacyjnej, w której pracują lokalni politycy, urzędnicy i użytkownicy (w tym działacze organizacji rowerowych). Współudział tych wszystkich grup sprawia, że tak wypracowany plan działania jest popierany przez kluczowych miejskich interesariuszy, a więc ma dużą szansę na realizację.

Narzędziem oceny miasta jest zestandaryzowany kwestionariusz z pytaniami przyporządkowanymi do dziewięciu modułów:

- Potrzeby użytkowników
- Przywództwo i koordynacja
- Polityka w dokumentach
- Kadry i zasoby
- Infrastruktura i bezpieczeństwo
- Informacja i edukacja
- Promocja i partnerstwa
- Środki uzupełniające
- Ewaluacja i efekty

Każde pytanie zawiera opis sytuacji typowej dla każdego z czterech po-



Zakres audytu polityki rowerowej BYPAD

ziomów rozwoju polityki rowerowej. Najpierw każdy z uczestników Grupy Ewaluacyjnej (ewaluatorów) samodzielnie udziela odpowiedzi na pytania kwestionariusza. Następnie wszyscy spotykają się na warsztacie, gdzie audytor przedstawia kolejne pytania z ocenami poszczególnych ewaluatorów. Zadaniem grupy jest uzgodnienie wspólnej oceny każdego z pytań. Uśredniona ocena z poszczególnych pytań składających się na moduł stanowi ocenę tego modułu. Średnia ważona (moduły dotyczące działań, czyli „Infrastruktura i bezpieczeństwo”, „Informacja i edukacja”, „Promocja i partnerstwa” oraz „Działania uzupełniające” ważą więcej) z poszczególnych modułów stanowi ogólną ocenę miasta.



Poziomy jakości polityki rowerowej według BYPAD

Po sporządzeniu oceny miasta Grupa Ewaluacyjna przechodzi do opracowania planu działania. Wspólnie szuka najbardziej skutecznych działań wzmacniających politykę rowerową w mieście.

Integralną częścią procesu BYPAD są również wspólne przejazdy rowerowe. Dają one wspólne doświadczenie poruszania się po mieście rowerem, do których następnie można odwoływać się formułując diagnozę i plan działania.

Proces ten jest animowany przez certyfikowanych audytorów BYPAD, którzy czuwają nad sprawnym przebiegiem i dostarczają grupie inspiracji w formie dobrych praktyk.

Proces certyfikacji polityki rowerowej w Gdyni

Proces rozpoczął się wyłonieniem Grupy Ewaluacyjnej.

W grupie polityków pracowali:

- Andrzej Bień – Radny Miasta Gdynia (Samorządność), Pełnomocnik Prezydenta ds. Bezpieczeństwa
- Łukasz Cichowski – Radny Miasta Gdynia (Platforma Obywatelska)
- Beata Szadziul – Radna Miasta Gdynia (Samorządność), Pełnomocnik Prezydenta ds. Polityki Rodzinnej
- Maja Wagner – Radna Miasta Gdynia (Samorządność)
- Zygmunt Zmuda-Trzebiatowski – Radny Miasta Gdynia (Samorządność), Pełnomocnik Prezydenta ds. Komunikacji Rowerowej, Przewodniczący Gdyńskiej Rady Rowerowej

W grupie urzędników pracowali:

- Monika Grocholewska – Wydział Inwestycji Urzędu Miasta, Z-ca Naczelnika
- Maciej Jendryczka – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni)
- Maciej Karmoliński – Zarząd Dróg i Zieleni, Z-ca Dyrektora
- Marcin Kostrzyński – Straż Miejska w Gdyni
- Mateusz Skowronek – Wydział Polityki Gospodarczej i Nieruchomości, Referat Promocji i Turystyki
- Rafał Studziński – Zarząd Dróg i Zieleni, Samodzielne Stanowisko ds. komunikacji rowerowej), Sekretarz Gdyńskiej Rady Rowerowej
- Jacek Świątek – Straż Miejska w Gdyni

W grupie użytkowników pracowali:

- Łukasz Bosowski – Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia
- Jerzy Drela – Klub Turystyki Kolarskiej „Na Fali”, Radny Dzielnicy Cisowa
- Lechosław Dzierżak – Radny Dzielnicy Dąbrowa

- Anna Jaremko – Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia
- Sebastian Jędrzejewski – Radny Dzielnicy Mały Kack
- Bartosz Kucharski
- Agata Perlicka



Warsztat Grupy Ewaluacyjnej 13 kwietnia 2013

Formując skład Grupy Ewaluacyjnej zadbano o różnorodność doświadczeń, wieku i płci. Większość ewaluatorów pracowało już wcześniej wspólnie w Gdyńskiej Radzie Rowerowej.

Spotkanie wprowadzające Grupy Ewaluacyjnej odbyło się 3 kwietnia. Było ono poświęcone przedstawieniu metodologii i ustaleniu terminarza dalszych spotkań. W dniach 5-11 kwietnia ewaluatorzy wypełnili kwestionariusze oceny miasta.

13 kwietnia odbył się pierwszy warsztat Grupy Ewaluacyjnej. Rozpoczęła go prezentacja dobrych praktyk europejskiej polityki rowerowej, przedstawiona przez Emilie Lassen Bue. Następnie grupa uzgodniła ocenę miasta.

Audyty terenowe odbyły się 13, 15 i 27 kwietnia oraz 6 maja. Ogółem Grupa Ewaluacyjna pokonała na nich dystans 75 kilometrów. Część uczestników poruszała się na nich rowerami ze wspomaganie elektrycznym. Niektórym umożliwiono wjazd na dzielnice mieszkalne zlokalizowane na górnym tarasie w tempie nieodbiegającym od doświadczonych rowerzystów. Dla innych była to okazja porównania wysiłku, jakiego wymaga podjazd na rowerze tradycyjnym i rowerze ze wspomaganie. Na dwóch przejazdach jednemu z ewaluatorów towarzyszyło dziecko w przyczepce. Każdy z ewaluatorów



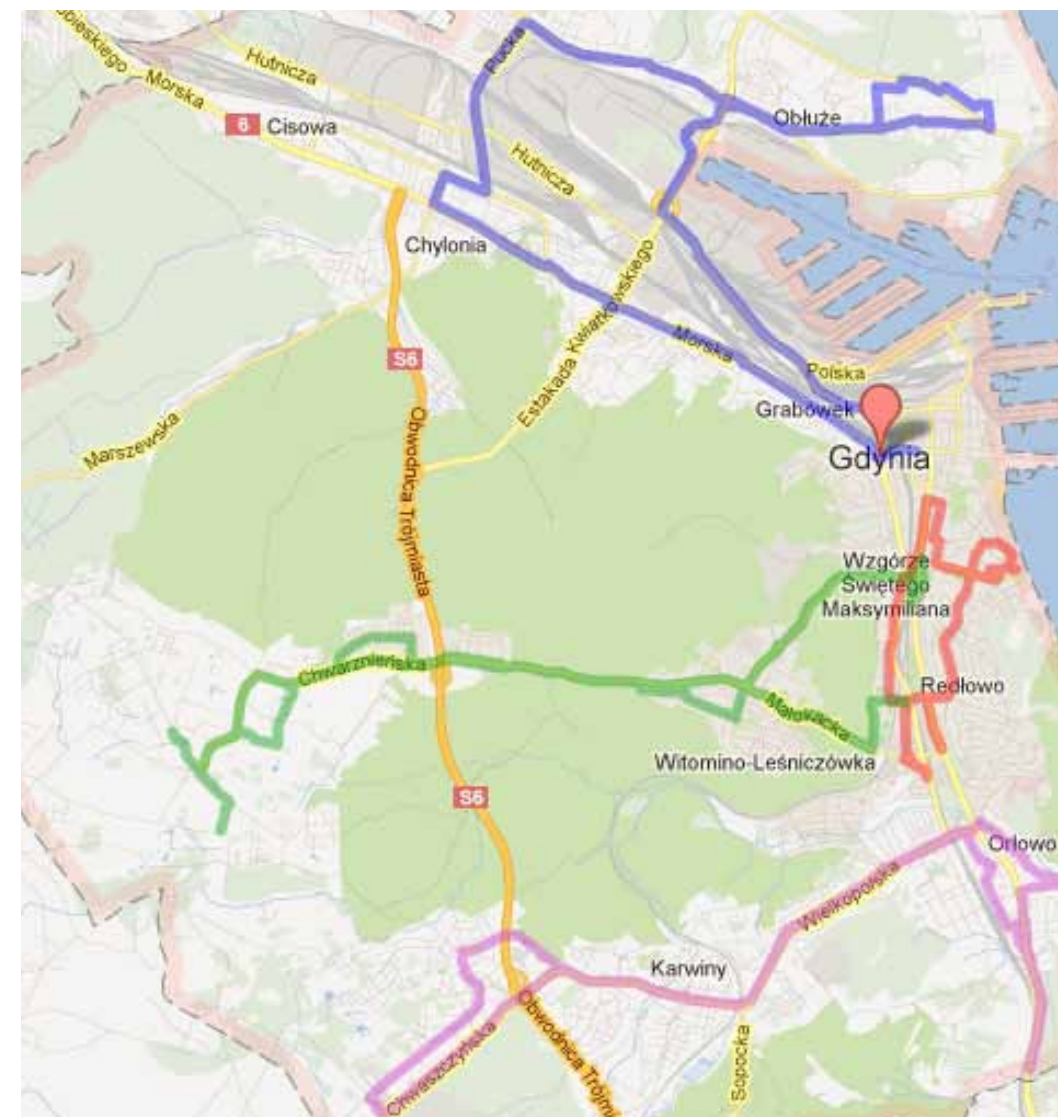
Audyt terenowy na skrzyżowaniu alei Zwycięstwa i ulicy Redłowskiej
(przejazd pierwszy, 13 kwietnia 2013)



Audyt terenowy na ulicy Rdestowej (przejazd czwarty, 6 maja 2013)

wziął udział w co najmniej jednym wspólnym przejeździe.

Podczas przejazdów grupa zapoznała się z pełną różnorodnością infrastruktury rowerowej w Gdyni. Ewaluatorzy mieli możliwość zapoznania się z warunkami poruszania się na rowerze, jakich doświadczają mieszkańcy różnych dzielnic. Doświadczyla też różnorodnych zachowań kierowców. Były wśród zachowania przyjazne (wpuszczanie rowerzystów w sytuacji, kiedy nie mieli oni pierwszeństwa), ale również agresywne otrąbianie. Z tych ostatnich zachowań najbardziej zapadła w pamięć agresja kierującego pojazdem terenowym na Orłowie, w sytuacji prawidłowego włączania się do ruchu przez naszą grupę. „Wielu kierowców w ogóle nie akceptuje faktu, że rower jest pojazdem. Nie akceptuje faktu, że on również jest uczestnikiem ruchu drogowego i traktuje go jak odrzutka, który najlepiej by był poza polem jego



Trasy audytów terenowych (podkład: Google Maps)

widzenia. (...) To było straszne. Ten kierowca kompletnie mnie nie szanował” – wspomina Rafał Studziński (ewaluator-urzędnik).

Drugi warsztat Grupy Ewaluacyjnej odbył się 8 maja. Grupa omówiła na nim doświadczenia z audytów terenowych. Następnie przystąpiła do uzgodnienia planu działania. Prace te dokończyli przedstawiciele trzech grup ewaluatorów na spotkaniu 15 maja.

Rezultaty certyfikacji polityki rowerowej w Gdyni

Ogólna ocena miasta na poziomie 1.7 (41.4%) oznacza, że w miasto przeszło już fazę orientacji na działania doraźne i dominujące jest podejście izolowane.

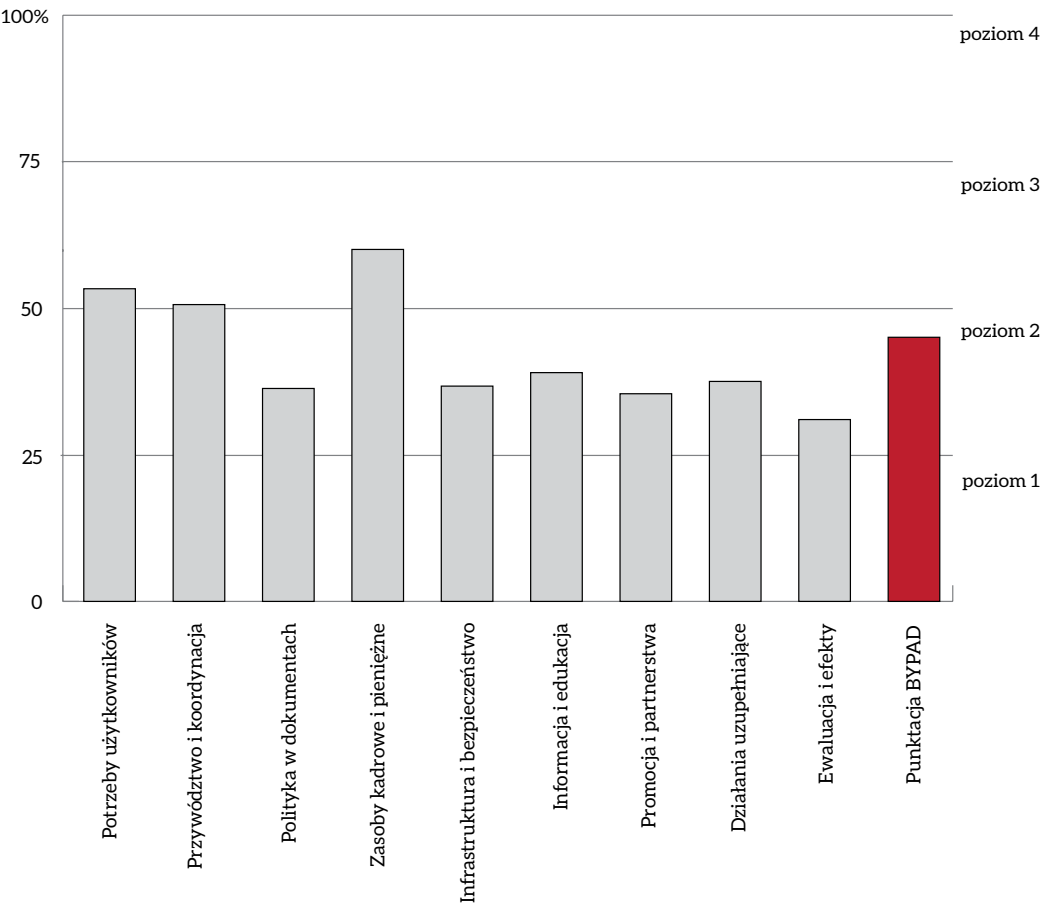
Na tym etapie działania osób realizujących politykę rowerową przypominają Robinsona Crusoe – mogą realizować wysokiej jakości projekty, ale są one oderwane od całości działań Miasta. Polityka rowerowa istnieje, ale nie jest dostatecznie osadzona w całościowej polityce transportowej ani też skoordynowana z polityką przestrzenną, zdrowotną czy ekologiczną. Najważniejszym tematem jest dobra jakość infrastruktury, ale podejmowane są też pewne dodatkowe, wspierające działania. Na tym poziomie polityki:

- pojawiają się przykłady wykorzystywania danych o mobilności i pewna wiedza o potrzebach i priorytetach rowerzystów
- pojawiają się pewne decyzje co do głównych zasad, ale niewiele z nich ma wiążący charakter
- ponieważ polityka rowerowa nie jest koordynowana z innym obszara-

mi, inne wydziały mogą podejmować decyzje, które będą szkodliwe dla ruchu rowerowego

- trwałość polityki rowerowej nie jest zapewniona.

Punktacja poszczególnych pytań na sąsiedniej stronie.



Ocena modułów certyfikacji polityki rowerowej BYPAD według przeprowadzonej ewaluacji

		Punkty	W procentach
Potrzeby użytkowników			
Pytanie 1	Jak miasto / aglomeracja bada rzeczywiste potrzeby użytkowników?	2.0	50.0%
Pytanie 2	Kto przygotowuje i wdraża politykę rowerową?	2.5	62.5%
Moduł 1		2.3	56.3%
Przywództwo i koordynacja			
Pytanie 3	Jaki wpływ mają kluczowe osoby (zarówno urzędnicy, jak i politycy) w procesie podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2.1	52.5%
Pytanie 4	Jakie komitety i grupy robocze działają w mieście?	2.5	62.5%
Pytanie 5	W jaki sposób polityka rowerowa jest przedstawiana decydentom?	2.0	50.0%
Pytanie 6	Jak działa komunikacja i koordynacja pomiędzy różnymi miastami w aglomeracji?	1.5	37.5%
Moduł 2		2.0	50.6%
Polityka w dokumentach			
Pytanie 7	Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1.1	27.5%
Pytanie 8	W jaki sposób władze miasta realizują działania zawarte w dokumentach strategicznych miasta?	1.8	45.0%
Moduł 3		1.5	36.3%
Zasoby kadrowe i pieniężne			
Pytanie 9	W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2.2	55.0%
Pytanie 10	Kto przygotowuje i wdraża politykę rowerową?	3.0	75.0%
Pytanie 11	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy poziomu wiedzy i umiejętności kadry zajmującej się ruchem rowerowym?	2.0	50.0%
Moduł 4		2.4	60.0%
Infrastruktura i bezpieczeństwo			
Pytanie 12	Jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych i jaka jest ich jakość?	1.7	42.5%
Pytanie 13	W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego z samochodowym oraz zostały pokonane bariery fizyczne?	0.5	12.5%
Pytanie 14	Jak jest zorganizowane bieżące utrzymanie infrastruktury?	2.1	52.5%
Pytanie 15	Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów?	1.0	25.0%
Pytanie 16	Jakie działania są podejmowane w celu optymalizacji połączeń transportu zbiorowego z ruchem rowerowym?	2.0	50.0%

		Punkty	Wpro- centach
Pytanie 17	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1.5	37.5%
	Moduł 5	1.5	36.7%
Informacja i edukacja			
Pytanie 18	W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	2.5	62.5%
Pytanie 19	Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1.0	25.0%
Pytanie 20	Jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w mieście?	1.2	30.0%
	Moduł 6	1.6	39%
Promocja i partnerstwa			
Pytanie 21	Jakie działania są podejmowane w celu podnoszenia świadomości na temat korzyści wynikających z korzystania roweru?	2.0	50.0%
Pytanie 22	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1.7	42.5%
Pytanie 23	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1.2	30.0%
Pytanie 24	Jakie działania są podejmowane na rzecz wspierania dojazdów rowerem na zakupy?	1.3	32.5%
Pytanie 25	Jakie inicjatywy są podejmowane w celu zachęcenia do jeżdżenia na rowerze bez względu na wiek?	1.0	25.0%
Pytanie 26	W jaki sposób jest wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie?	1.3	32.5%
	Moduł 7	1.4	35.4%
Działania uzupełniające			
Pytanie 27	Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów (np. zarządzanie parkingami)?	1.3	32.5%
Pytanie 28	W jaki sposób polityka przestrzenna wspiera politykę rowerową?	1.7	42.5%
	Moduł 8	1.5	37.5%
Ewaluacja i efekty			
Pytanie 29	W jaki sposób są zbierane i wykorzystywane dane na temat ruchu rowerowego?	1.0	25.0%
Pytanie 30	W jaki sposób miasto gromadzi i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1.5	37.5%
	Moduł 9	1.3	31%

Analiza modułów certyfikacji

Potrzeby użytkowników

Ocena: 2.3/4

Jako instrumenty badania potrzeb użytkowników postrzegane są przede wszystkim Gdyńska Rada Rowerowa oraz serwis internetowy SeeClickFix.¹

Działanie Rady Rowerowej omawiamy w module „Przywództwo i koordynacja”. Serwis SeeClickFix (oparty na mechanizmie internetowym funkcjonującym zagranicą) jest prowadzony wspólnie jest ZDIZ oraz Stowarzyszenie „Rowerowa Gdynia”. Jego celem jest zapewnienie użytkownikom możliwości zgłaszania usterek w infrastrukturze. Zgłoszenia układają się w mapę, która może ułatwiać tworzenie programów robót utrzymaniowych lub drobniejszych korekt infrastruktury. Narzędzie nie jest jednak obecnie promowane przez Miasto. Doświadczenia z jego funkcjonowaniem wydają się obecnie

¹ http://seeclickfix.com/watch_area/13045-gdynia

frustrujące zarówno dla użytkowników, jak i oficera rowerowego. „Dysproporcja spraw zgłaszanych do załatwianych jest porażająca” – stwierdza Bartosz Kucharski (ewaluator-użytkownik). Oficer rowerowy z kolei czuje się przytłoczony ilością spraw, z których część jest poza kontrolą ZDiZ.

Poza tym dwoma strukturami (Rada Rowerowa i SeeClickFix) żywy jest też dialog między organizacją użytkowników (Stowarzyszenie „Rowerowa Gdynia”), a Pełnomocnikiem ds. Komunikacji Rowerowej i ZDiZ. Okazjonalnie w dialog ten włączają się również wiceprezydenci czy Prezydent Miasta. Użytkownicy wymieniają jedną własną inicjatywę, która doczekała się satysfakcjonującej realizacji – kontrapas na ul. Lotników.

Ogólnie jednak wśród ewaluatorów dominowało poczucie, że „jak dotąd dość intuicyjnie oceniano potrzeby i nie przeprowadzono pogłębionych badań, w szczególności w rozbiciu na poszczególne grupy docelowe i płeć” (Andrzej Bień, ewaluator-radny).

W grupie użytkowników duże kontrowersje wzbudza obecna realizacja estakady rowerowej na ul. Kwiatkowskiego, zwanej przez nich „zdublowaną estakadą”. Ten kosztowny odcinek nie jest przez nich uznawany za priorytetowy na obecnym etapie rozwoju ruchu rowerowego w mieście.



Estakada rowerowa na ul. Kwiatkowskiego w trakcie budowy (kwiecień 2013).

Przywództwo i koordynacja

Ocena: 2.0/4

W mieście działa Pełnomocnik Prezydenta ds. Komunikacji Rowerowej. Jest on częścią gdyńskiego systemu pełnomocników powoływanych do spraw wymagających koordynacji działań szerokiego wachlarza instytucji. Od kwietnia 2012 Pełnomocnikiem jest radny miejski Zygmunt Zmuda-Trzebiatowski (zastąpił dr Marcina Wołka, który sprawował funkcję od 2009 roku). Zadania Pełnomocnika są określone w zarządzeniu Prezydenta i należy do nich „koordynacja działań związanych z rozwojem komunikacji rowerowej, a w szczególności:

- koordynacja prac związanych z tworzeniem systemu tras rowerowych w mieście
- współpraca z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami działającymi na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej
- koordynacja oraz inicjowanie nowych projektów związanych z rozwojem komunikacji rowerowej”.

Pełnomocnik jest jednocześnie przewodniczącym Gdyńskiej Rady Rowerowej – istniejącego od 2011 ciała koordynacyjnego. W skład Rady (wg odpowiedniego zarządzenia) wchodzi: Pełnomocnik Prezydenta ds. Niepełnosprawnych, Pełnomocnik Prezydenta ds. Bezpieczeństwa Miasta, przedstawiciele: Biura Planowania Przestrzennego, Zarządu Dróg i Zieleni, Biura Inżynierii Transportu², Wydziału Polityki Gospodarczej i Nieruchomości, Lasów Państwowych, Policji, Gdyńskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji oraz stowarzyszeń „Rowerowa Gdynia” (bardzo aktywna organizacja użytkowników, będąca kluczowym uczestnikiem debaty publicznej w mieście jeżeli chodzi o kwestie rowerowe) i „Twister Trójmiasto”. W jej pracach biorą udział także inne zainteresowane niezrzeszone osoby. Wśród kompetencji Rady jest między innymi „opiniowanie dokumentacji projektowej zawierającej rozwiązania w zakresie komunikacji rowerowej” oraz monitorowanie zgodności infrastruktury z obowiązującymi standardami. Rada spotyka się kilka razy do roku, ale nie ma stałego cyklu spotkań. Przedstawiciele użytkowników narzekają, że programy spotkań Rady spływają ze zbyt małym wyprzedzeniem.

Zadania dotyczące ruchu rowerowego są w gestii dwóch wiceprezydentów:

² Od 2012 roku część Zarządu Dróg i Zieleni.

Bogusława Stasiaka (nadzorującego Zarząd Dróg i Zieleni) i Marka Stępy (nadzorującego działania inwestycyjne). Biorąc to pod uwagę, ważną rolę Pełnomocnika jest zabieganie o koordynację działań prorowerowych na poziomie Kolegium Prezydenckiego.

Rzeczywisty podział funkcji jest nieco inny. Koordynacja polityki rowerowej w coraz większym stopniu przechodzi na stronę oficera rowerowego. Jest to naturalne w sytuacji, kiedy oficer jest pracownikiem etatowym dysponującym wiedzą specjalistyczną, a Pełnomocnik – nie.

Rolą Pełnomocnika ewoluuje w stronę zdobywanie poparcia politycznego dla wybranych działań i bycie „twarzą” władz miasta w debacie publicznej o polityce rowerowej. Biorąc pod uwagę uwarunkowania budżetowe oraz możliwe kontrowersje wokół niektórych działań zawartych w planie działania, są to zadania mające podstawowe znaczenie dla sukcesu. Pełnomocnik nie powinien próbować koordynować wszystkich działań, a raczej zachowywać dystans pozwalający na niezależną ocenę i w razie potrzeby interwencję na poziomie politycznym.

Rada Rowerowa ewoluuje w stronę zapewnienia interesariuszom informacji o działaniach miasta, a użytkownikom – forum, na którym mogą wyrażać swoje potrzeby. Należałoby wzmacniać tę drugą funkcję i poświęcać więcej czasu na dyskusję o charakterze strategicznym. Opiniowanie dokumentacji projektowej zawierającej rozwiązania w zakresie komunikacji rowerowej można przenieść na spotkania organizowane w miarę potrzeb w gronie zainteresowanych (prawdopodobnie będą to różne osoby w zależności od miejsca objętego projektowaniem).

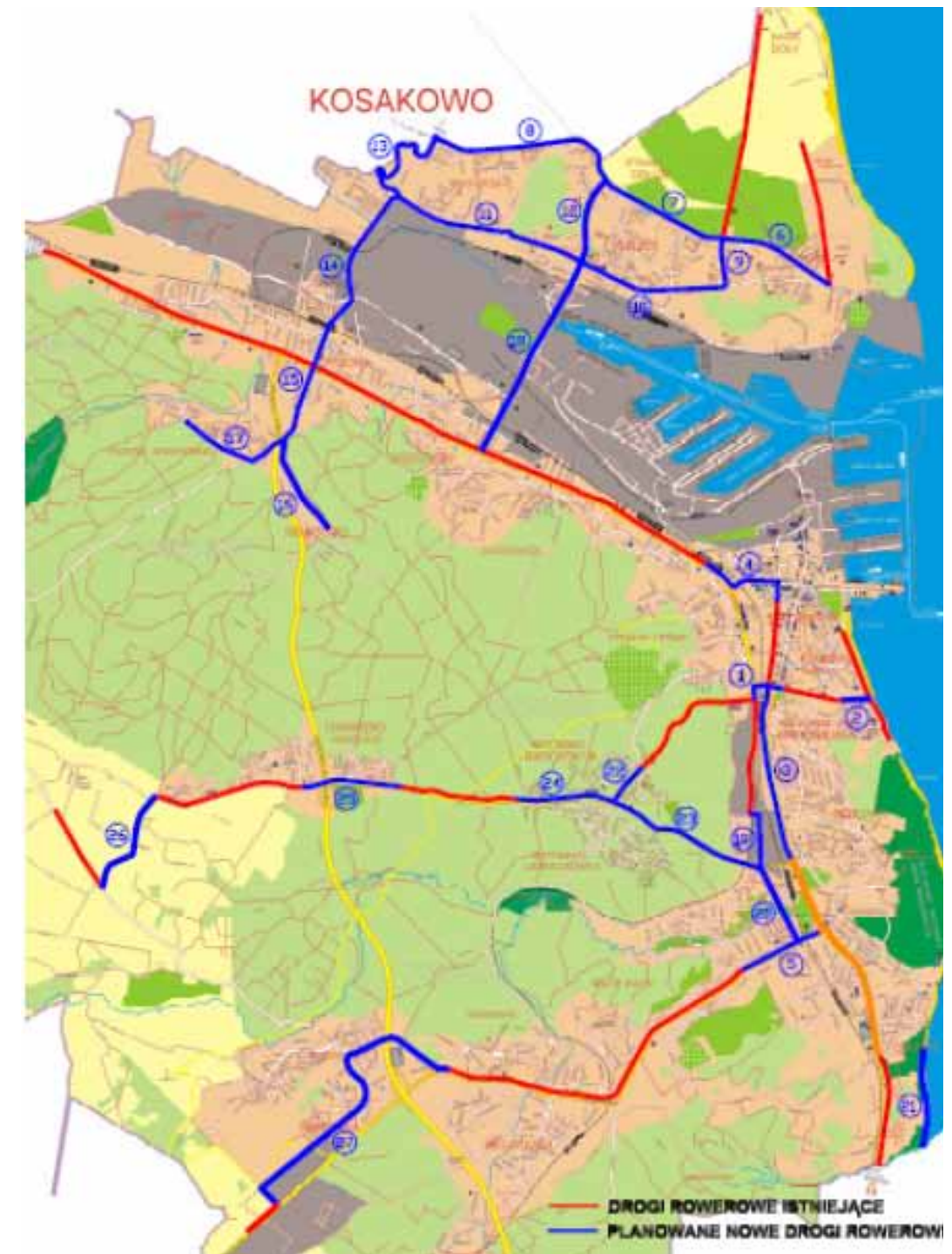
Polityka w dokumentach

Ocena: 1.5/4

Strategia Rozwoju Gdyni

W obowiązującej Strategii Rozwoju Gdyni transport rowerowy ujęty jest jako jeden z punktów zadania „Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego”, będącego częścią priorytetu „Przestrzeń”. Strategia przewiduje „Rozbudowę systemu ścieżek rowerowych łączą-

cych dzielnice ze Śródmieściem oraz Gdynię z sąsiednimi gminami”. Wskazuje to przede wszystkim na postrzeganie infrastruktury rowerowej do celów komunikacyjnych (w przeciwieństwie do rekreacyjnych, które nie są w dokumencie bezpośrednio ujęte). Pierwszym z wymienianych priorytetów jest jednak rozwój sieci drogowej. Strategia nie wskazuje, dróg jakiej funkcji będzie



Rozbudowa systemu dróg rowerowych w ramach w ramach programu „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”

przybywać (co byłoby istotnym uściśleniem w przypadku miasta portowego).

Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Gdyni na lata 2008-2015 (dokument nieobowiązujący)

Plan we wstępie uściśla, że priorytetem jest poprawa dostępu drogowego (a także kolejowego) do portu. Wśród celów realizacji zadań ujętych w dokumencie stwierdza się, że „miasto planuje zwiększenie liczby mieszkańców przy jednoczesnej redukcji popytu na transport prywatny poprzez wzmocnienie usług transportu publicznego, tzn. poprzez integrację wszystkich środków komunikacji, wprowadzenie komunikacji tramwajowej, tworzenie wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, oraz tworzenie systemów „parkuj i jedź” (P+R) oraz „parkuj i idź” (P+G). Plan przewiduje „zmniejszenie negatywnego wpływu systemu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo obywateli, zwłaszcza tych najsłabszych; Obniżenie zanieczyszczenia środowiska i emisji hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii; polepszenie wydajności i opłacalności przewozu osób i towarów, w tym kosztów zewnętrznych; poprawa atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego i wyglądu obszarów zurbanizowanych”.

Dokument prezentując dane o ewolucji podziału zadań przewozowych wymienia również rower (którego udział wahał się w latach 2002-2008 na poziomie 0,4-1,3%). Należy docenić, że podczas gdy w wielu polskich miastach rowerzyści byli liczeni razem z pieszymi albo wcale, w Gdyni nie byli pomijani.

Plan zapowiada realizację 37 km ścieżek rowerowych w ramach programu „Rozwój Komunikacji Rowerowej w Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”. Dokument cytuje opracowanie prof. Ryszarda Krystka z Politechniki Gdańskiej: „Doświadczenia wielu europejskich miast wskazują że niezależnie od warunków klimatycznych i terenowych rozwój infrastruktury rowerowej korzystnie wpływa na zmiany zachowań transportowych mieszkańców. W Gdyni możliwe jest istotne podniesienie roli roweru w systemie transportowym miasta i zwiększenie jego udziału w podróżach do poziomu 10%”.

Plan cytuje również Raport BUSTRIP z 2006 roku, który był niezależną oceną realizowanej polityki transportowej. Raport wskazał m.in. na potrzebę „zmiany roli roweru w transporcie miejskim; dotychczas rower wydaje się być traktowany bardziej jako środek rekreacji niż transportu, a inwestycje rowerowe są ubogie w stosunku do innych rodzajów transportu”.

W części precyzującej cele Plan zakłada: „zwiększenie wykorzystania roweru jako środka transportu poprzez opracowanie bazy danych sieci dróg

rowerowych, budowę infrastruktury oraz przeprowadzenie akcji promocyjnych i edukacyjnych dot. jazdy rowerem”, ale także „zmniejszenie potoków ruchu w Śródmieściu m.in. przez zmniejszenie zapotrzebowania na podróże samochodem oraz regulację dostępności do Śródmieścia”.

Lista zadań jest niezwykle ambitna. Plan zakładał realizację nie tylko 37 km dróg rowerowych w ramach programu „Rozwój Komunikacji Rowerowej w Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”, ale także kilku innych odcinków: „ul. Zakręt do Oksywi, ul. Opata Hackiego, wjazd do Parku Kilońskiego z ul. Chyłońskiej, z Parku Kilońskiego w ul. Wiejską, z ul. Wiejskiej do stacji SKM Gdynia Leszczynki oraz od ul. Wiejskiej, ul. Gniewską, do ul. Kartuskiej”. Zakładał również bardzo intensywną działalność w zakresie kampanii społecznych promujących rower, w tym zajęcia informacyjno-szkoleniowe dla szkół, firm i innych grup. Innym planowanym działaniem był drobiazgowy audyt rowerowy miasta: „Przygotowana zostanie baza danych obejmująca każdą ulicę i każdy chodnik w Gdyni, co dostarczy informacji na temat niezbędnych działań przystosowujących ulice do potrzeb rowerzystów i integrujących infrastrukturę rowerową z obiektami komunikacji miejskiej. Każda ulica zostanie opisana z punktu widzenia niezmotoryzowanego użytkownika”. Następnie miano przystąpić do „wytyczenia i oznakowania blisko 50 km ścieżek rowerowych – tak by były bezpieczne, przyjazne dla użytkownika, a ich przebieg był czytelniejszy”. Planowano również zrealizować „przynajmniej 10 spośród proponowanych środków uspokojenia ruchu”. Następnie audyt rowerowy miał odbyć się ponownie. Jednym z produktów miało być „10 progów zwalniających”, a więc zakładano, że wspomniane środki uspokojenia ruchu przybiorą właśnie taki kształt”. Zadanie to miało kosztować 350 tys. zł. Jego realizacja miała zakończyć się w 2009 roku.

Studium wykonalności projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej 2007-2013” (Nizielski & Borys Consulting, 2009)

Studium omawia priorytety i możliwości budowy dróg rowerowych w Trójmieście, w tym w Gdyni. Za wariant optymalny przyjmuje budowę w Gdyni 4 dróg rowerowych o łącznej długości 7,88 km, czterech węzłów integracyjnych typu bike and ride oraz 4 parkingów rowerowych. Drogi przewidziane do realizacji to: wzdłuż ok. Zwycięstwa od Wzgórza Św. Maksymiliana do ul. Redłowskiej (planowana na roku 2010), wzdłuż ul. Unruga od ul. Kwiatkowskiego do ul. Puckiej, wzdłuż ul. Puckiej od ul. Czernickiego do ul. Kartuskiej oraz wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego od

ul. J. Wiśniewskiego do ul. Unruga (planowane na lata 2011-2012).

Studium zawiera również prognozę ruchu na istniejących drogach rowerowych, drogach planowanych do wybudowania w ramach Programu oraz innych planowanych do wybudowania przez miasto. Lista dróg w tej trzeciej kategorii jest bardzo obszerna, zob. z 44-46 Projektu. Obejmuje ona w dużej mierze drogi przeznaczone do modernizacji w zakresie większym niż tylko budowa drogi rowerowej. Uzależnia to uzyskanie spójności dróg rowerowych od innych inwestycji – czasami bardzo kosztownych i zagrożonych opóźnieniami. Studium wskazuje co prawda na wiodące znaczenie spójności i gęstości sieci dla wielkości ruchu, ale nie wskazuje, jak prognozowana wielkość ruchu na odcinkach będzie zależała od realizacji spójnej sieci, a nie tylko tych odcinków. Nie porusza również kwestii adaptacji dróg sąsiadujących z planowanymi drogami o charakterze tranzytowym – choć ma to wpływ na bezpieczeństwo i wygodę wjazdu na tę drogę i zjazdu z niej do punktu docelowego, a więc wpływa na wielkość ruchu, a co za tym idzie efektywność inwestycji.

Studium proponuje metodologię szacowania efektywności ekonomicznej inwestycji rowerowych z uwzględnieniem wartości zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, ograniczenia ruchu samochodowego oraz zmniejszenia zachorowalności na choroby układu krążenia. Metodologia ta może być użyteczna przy planowaniu kolejnych inwestycji.

Częścią programu przewidywanego dla Gdyni w Studium jest estakada rowerowa: „Najbardziej kosztowną drogą rowerową w Gdyni będzie odcinek w ciągu Estakady Kwiatkowskiego stanowiący połączenie ul. Wiśniewskiego z ul. Unruga. Lokalizacja trasy w obszarze zagospodarowania portu (linie kolejowe, drogi manewrowe pojazdów ciężarowych – tzw. tirów) wymusza poprowadzenie jej na niezależnej konstrukcji – estakadzie. Podniesie ona jednak zdecydowanie jej walory estetyczne i zwiększy atrakcyjność przejazdu po terenie o krajobrazie przemysłowym”.

Kadry i środki

Ocena: 2.4/4

Od lipca 2012 roku Zarząd Dróg i Zieleni zatrudnia „oficera rowerowego”, tj. urzędnika wyspecjalizowanego i skoncentrowanego na transporcie rowero-

wym. Jest nim Rafał Studziński, pracujący już wcześniej w Zarządzie. „Samodzielne stanowisko ds. komunikacji rowerowej” (w randze inspektora), które zajmuje, podlega bezpośrednio Dyrekcji ZDiZ. Pozostaje w bieżącym roboczym kontakcie z zastępcą Dyrektora ZdiZ Maciejem Karmolińskim. Oficer rowerowy ma możliwość rozwoju kompetencji poprzez szkolenia i konferencje krajowe i międzynarodowe.

Oficer rowerowy posiada jasno określoną listę dokumentów podlegających jego akceptacji, co jest rozwiązaniem modelowym w skali kraju. Należą do nich:

„Projekty budowlane/wykonawcze i koncepcje

- Drogowe:
 - Drogi dla rowerów (i inna infrastruktura rowerowa)
 - Nowe/zmieniane układy drogowe
 - Projekty (plany) remontów ulic – do wiadomości
- Projekty infrastruktury technicznej w pasie drogowym:
 - tylko w przypadku możliwego naruszenia nawierzchni istniejącej, budowanej lub planowanej infrastruktury rowerowej
- Sygnalizacja świetlna:
 - tylko w przypadku kierowania ruchem rowerów na wydzielonych drogach i pasach dla rowerów.

Projekty organizacji ruchu

- Docelowa organizacja ruchu
- Tymczasowa organizacja ruchu:
 - tylko w przypadku, gdy na przedmiotowym odcinku znajduje się, lub budowana jest infrastruktura rowerowa (drogi rowerowe, pasy ruchu dla rowerów).

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Inne

- Wydawanie warunków technicznych dla zadań inwestycyjnych”

Powyższy zakres akceptacji nie jest jeszcze w pełni przestrzegany we wszystkich procedurach, z tendencją do poprawy.

Tak szeroki zakres działania Samodzielnego Stanowiska ds. komunikacji rowerowej przy utrzymaniu jego obsadzenia jednym etatem może doprowadzić do przeciążenia ilością spraw. Może również doprowadzić do tego, że osoby zatrudnione w innych komórkach poczują się zwolnione z rozwijania własnych kompetencji w zakresie transportu rowerowego, skoro wszystko będzie opiniowane i akceptowane przez oficera.

Działania kampanijne promujące rower realizuje Referat ds. Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością ZDiZ. Jest to kilkuosobowa komórka wyspecjalizowana w projektach miękkich (wbrew temu, co może sugerować nazwa, nie jest to komórka odpowiedzialna za strategię transportową). Kierownik tego referatu ocenia poziom zasobów zaangażowanych w tematykę rowerową po stronie Referatu na około 3/4 etatu (w tym zawiera się zarówno koordynacja realizowanych działań kampanijnych, jak i przygotowywanie wniosków na dofinansowanie działań w przyszłości. Kontynuacja tych działań jest zależna od pozyskania środków zewnętrznych. Nie jest to komfortowa sytuacja, biorąc pod uwagę zasięg i kompleksowość prowadzonych działań. Ich program podlega konsultacji z oficerem rowerowym.

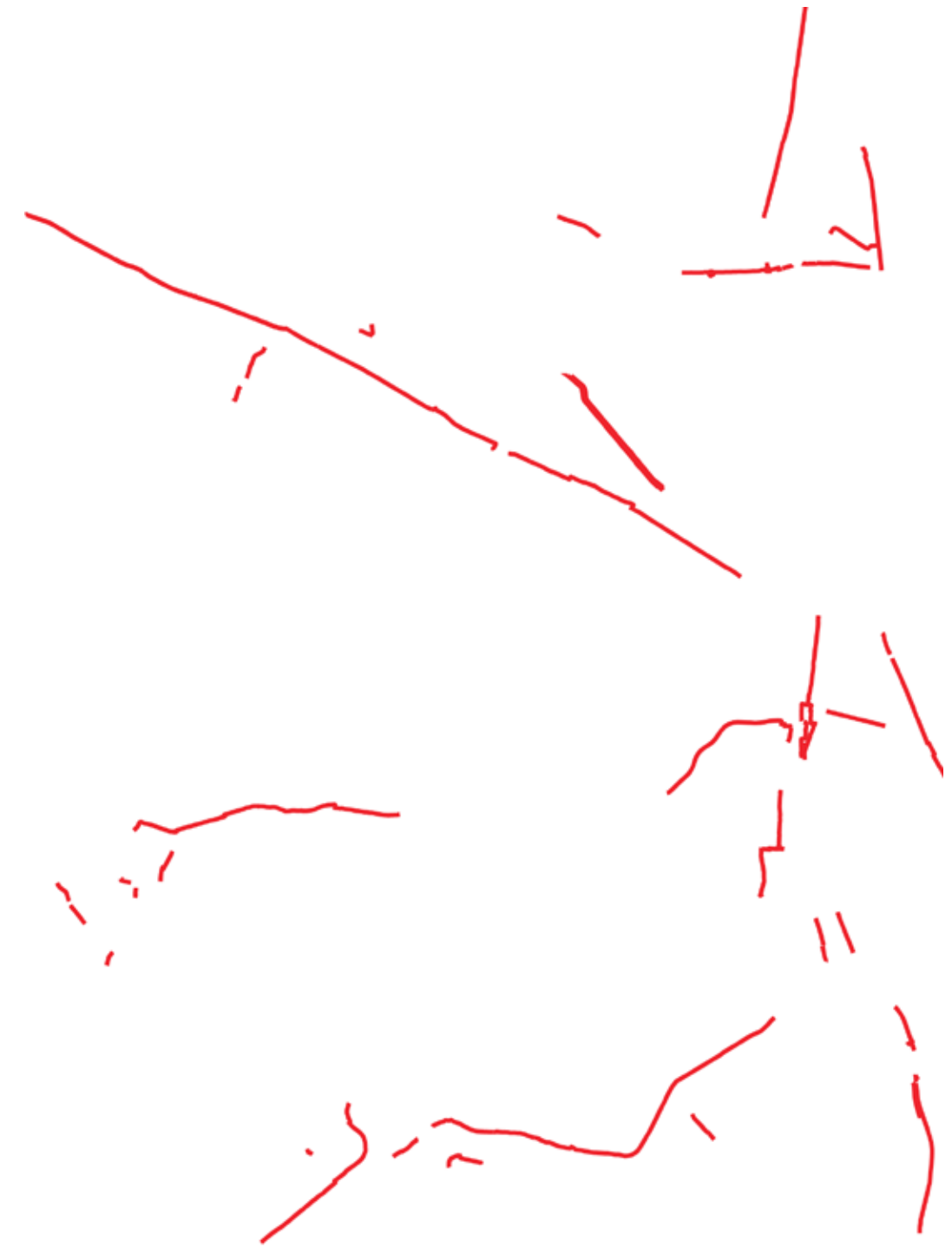
Zadania inwestycyjne są prowadzone przez Wydział Inwestycji Urzędu Miasta. W wydziale tym nie ma osoby dedykowanej projektom rowerowym.

Zadania rowerowe nie są w sposób jasny wyodrębnione w budżecie miasta. Poza odcinkami budowanymi w ramach projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej 2007-2013” dofinansowanych z funduszy unijnych nie ma zadań inwestycyjnych uwzględnianych w budżecie wieloletnim.

Infrastruktura i bezpieczeństwo

Ocena: 1.5/4

Opracowany w 2008 roku dokument „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” (Nizielski & Borys Consulting) został w 2012 roku wprowadzony jako obowiązujący w Gdyni. Wprowadza on standardy oparte na europejskiej dobrej praktyce, w tym pięciu zasadach CROW (spójność, bezpośredniość, wygoda, bezpieczeństwo, atrakcyjność). Niestety, obecny stan sieci tras jako całości



Układ dróg rowerowych w Gdyni według stanu na dzień 07.05.2013 r. (brak podkładu celowy)

jest od tych standardów odległy, choć najnowsze odcinki się do niego zbliżają.

Poniżej zestaw charakterystycznych cech obecnej sytuacji:

- **Brak możliwości wjazdu na drogę rowerową lub zjazdu z niej**

W licznych przypadkach punkty styku drogi rowerowej z jezdnią nie są rozwiązane i rowerzysta nie ma możliwości wjazdu na drogę rowerową



Ul. Chwarznieńska – zakończenie wydzielonej drogi rowerowej piaskiem i drzewem

pojawiającą się wzdłuż jezdni, którą jedzie, bądź też droga kończy się w sposób wymuszający zatrzymanie się czy też nielegalne poruszanie się chodnikiem. Niestety, także przy nowej drodze wzdłuż ul. Unruga od strony ul. Puckiej skrzyżowanie, na którym kończy się ta droga nie zostało rozwiązane.

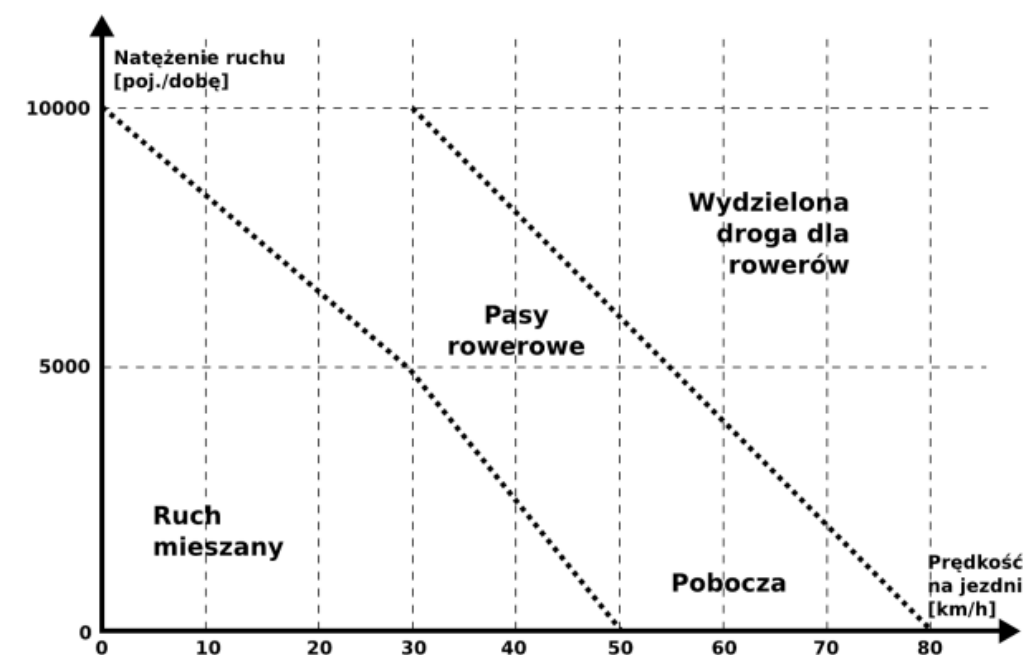
- **Zbędne drogi rowerowe**

Kilka odcinków gdyńskich dróg rowerowych wskazuje, że zarządca nie do końca ma wyczucie, kiedy stosować wydzielone drogi rowerowe, a kiedy jednak bardziej właściwy jest ruch rowerów na zasadach ogólnych. Przykładami są wydzielona droga rowerowa w strefie zamiesz-



Ul. Filipkowskiego – wydzielona droga rowerowa wzdłuż osiedlowej ulicy

kania na ul. Żółkiewskiego oraz pas rowerowy na niezbyt ruchliwej ul. Dickmana, stale zablokowany przez parkujące samochody.



Właściwy dobór infrastruktury do warunków. Źródło: Zielone Mazowsze

- **Niespójna nawierzchnia**

Nawierzchnia starszych ciągów pieszo-rowerowych często zmienia się kilkakrotnie w obrębie tego samego ciągu. „Brakuje wzoru, który byłby



Droga rowerowa w ciągu ul. Wielkopolskiej – ul. Chwaszczyńskiej składająca się z licznych fragmentów o różnej nawierzchni



Brak konsekwencji w zastosowanej kolorystyce (dla rowerzystów przeznaczona jest część z kostki w kolorze szarym) oraz zniszczenia nawierzchni drogi rowerowej w ul. Wiczlińskiej

czytelny, że takie coś z taką nawierzchnią jest ścieżką, a to już ścieżką nie jest” – stwierdza Beata Szadziul (ewaluatorka-radna).

- **Urwane fragmenty dróg rowerowych**

„Rozumiem, że nie wszystko da się naraz połączyć połączyć, ale na Oksywiu był taki fragment może 200-metrowy, gdzie było tak: 50 m ścieżki i potem koniec ścieżki, po 50 metrach kolejny fragment ścieżki



Ul. Chyłońska. Prawdopodobnie najkrótsza droga rowerowa w Gdyni

i znowu brak ścieżki. To pokazuje, że zupełnie chaotycznie się je buduje” – zauważa Łukasz Cichowski (ewaluator-radny) po jednym z audytów terenowych. Podobna sytuacja ma miejsce na ul. Chyłońskiej.

- **Przejazdy rowerowe**

Uznanie ewaluatorów wzbudziły przejazdy rowerowe wyraźnie ozna-



Przebudowany odcinek ulicy Chwarznieńskiej: dla samochodów prosta jezdnia, dla rowerzystów wydłużona droga z ciasnymi łukami i potencjalnie niebezpieczne punkty kolizji (źródło: Google Street View)

zione czerwoną farbą. W trosce o bezpieczeństwo biorące się też z ze-standardyzowanej, a więc łatwej do identyfikacji infrastruktury, postuluje się wymalowanie w ten sposób wszystkich przejazdów.

Na kluczowym ciągu pieszo-rowerowym wzdłuż ul Morskiej, przechodzącym kilkakrotnie z jednej na drugą stronę (co oznacza konieczność przemieszczenia się w poprzek kierunku mającego priorytet) rowerzysta doświadcza bardzo dużych opóźnień. Piesi, nielegalnie parkujące samo-



Droga rowerowa w ul. Morskiej, zmieniająca na odcinku długości 1,7 km trzykrotnie stronę, po której biegnie (źródło: Google Street View)

chody, miejscami nawierzchnia o dużych oporach toczenia oraz sygnalizacja generują bardzo duże opóźnienia. Audytor dwukrotnie pokonał trasę wzdłuż ul. Morskiej od skrzyżowania z Kcyńską do punktu, gdzie kończy się ciąg pieszo-rowerowy w rejonie dworca. Próba miała miejsce w okresie szczytu popołudniowego. Poruszając się ciągiem pieszo-rowerowym pokonał tę trasę w 31 minut. Poruszając się cały czas jezdnią (przy poszanowaniu wszystkich innych przepisów) pokonał ją w 18 minut. Oznacza to, że rowerzyści poruszający się zgodnie z wolą zarządzających ruchem są pena-



Rafał Studziński (ewaluator-urzędnik) na drodze rowerowej na ul. Chwarznieńskiej



Jeszcze trudniej było pokonać ten odcinek w kwietniu

lizowani 70% dłuższym czasem przejazdu. Przekłada się to na odpowiednie osłabienie zasięgu roweru.

Niepokojące jest dwukrotne przerzucanie dróg rowerowych na przeciwną stronę ulicy w najnowszych realizacjach, takich jak droga wzdłuż ulicy Chwarznieńskiej czy droga wzdłuż ulicy Rdestowej.

- **Ciasne łuki**

Niezgodne ze standardami (np. na drodze wzdłuż ulicy Chwarznieńskiej), stwarzające zagrożenie dla użytkowników dróg dla rowerów.

- **Uskoki (wystające krawężniki)**

Również na najnowszych drogach rowerowych.



Krawężnik na przecięciu drogi rowerowej w ul. Bosmańskiej z ul. Granatową

- **Strefy ruchu uspokojonego, pasy i kontrapasy rowerowe**

Sieć ulic znajdujących się w strefie ruchu uspokojonego (<30km/h) liczy

ok. 25km, tj. nieco ponad 6% (z 395,5km) całości sieci dróg publicznych. W mieście od niedawna dopuszczony jest ruch pod prąd na jednej ulicy (Lotników), ważnej dla ruchu międzydzielnicowego. Jego utworzenie wymagało odejścia od zwyczajowo stosowanych procedur w zakresie zmiany organizacji ruchu i omówienia sprawy na najwyższym poziomie politycznym miasta. Poza tym pasy rowerowe występują tylko na wspomnianej wyżej ulicy Dickmana.



Ul. Lotników – pierwszy gdyński kontrapas



W podejściu Referatu Organizacji Ruchu i Oznakowania widoczna jest obawa przed stosowaniem rozwiązań innych niż wydzielone drogi dla rowerów (ścieżki rowerowe). Owa obawa jest tłumaczona niespójnością przepisów krajowych (rozporządzeń), jednak należy zauważyć, że w tych samych warunkach prawnych panujących w innych miastach w Polsce, wyznacza się pasy ruchu dla rowerów, śluzy rowerowe (Wrocław, Łódź, Lublin, Mielec, Poznań), a nawet eksperymentuje z oznakowaniem korzystając z doświadczeń zagranicznych (Wrocław). Bez większej elastyczności i skłonności do starannego korzystania z doświadczeń innych miast polskich i zagranicznych, nie będzie możliwe organizowanie ruchu rowerowego na trasach, gdzie przekrój ulicy ogranicza możliwość prowadzenia wydzielonych dróg rowerowych, znajdujących się poza strefą ograniczonej prędkości.

Zastanawiająca jest zauważalna wstrzemięźliwość we wprowadzaniu nowych stref ograniczonej prędkości (tempo 30), tym bardziej że na stosunkowo wielu ulicach osiedlowych w Gdyni zastosowano fizyczne środki techniczne uspokojenia ruchu w postaci odpowiedniego ukształtowania nawierzchni (progi spowalniające w nawierzchni).



Pas ruchu dla rowerów wydzielony z jednego pasa ruchu ogólnego. Wrocław, ul. Kazimierza Wielkiego

- **Inżynieria ruchu**

Na wydzielonych drogach rowerowych normą jest detekcja rowerzystów poprzez przyciski (niezgodna z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach). Użytkownicy zgłaszają również, że przy ruchu po jezdni na zasadach ogólnych zdarza się, że rower nie jest wykrywany przez pętlę indukcyjną.

Miasto wdraża obecnie duży system obszarowego sterowania ruchem (ITS) TRISTAR. Pilotażowe wdrożenie ITS nastąpiło już na ul. Morskiej i przyniosło spadek czasu przejazdu zarówno dla samochodów, jak i transportu zbiorowego (miejski transport zbiorowy zanotował większy zysk, nastąpił też przyrost liczby pasażerów). Nie jest jednak zbadane, jak zmieniły się czasy dojazdu na przystanki przy taki silnym preferowaniu głównego kierunku. TRISTAR działa już na 15 skrzyżowaniach (m.in. na Węzle Wzgórze Maksymiliana), a ma objąć wszystkie najważniejsze ciągi komunikacyjne. Wg kierownika Działu Inżynierii Transportu wpływ TRISTARa na ruch pieszzy i rowerowy nie był rozważany na etapie prac koncepcyjnych (toczących się od dziesięciu lat) i projektowych (3-4 lata temu) i stał się przedmiotem dyskusji niedawno. W konsekwencji system został zmodyfikowany. Na kierunku głównym nie będzie przycisków ani też żadnej innej formy detekcji. Rowerzyści dostaną zielone światło „w cieniu” pojazdów poruszających się zgodnie z głównym kierunkiem. Poruszający się w kierunku poprzecznym do głównego będą musieli zgłosić swoją obecność naciskając przycisk.

Wg kierownika Działu Inżynierii Ruchu dr Jacka Oskarbskiego obecny poziom natężenia ruchu nie usprawiedliwia nakładów na zmianę systemu detekcji rowerzystów. Według niego, powinno to być poprzedzone studium wykonalności, które sprawdzi efektywność ekonomiczną takiego kroku. TRISTAR ułatwi jego wykonanie. Dysponując kamerami na skrzyżowaniach będzie można policzyć czas oczekiwania na sygnał zielony przez rowerzystę.

W sytuacji przeprowadzania dróg rowerowych z jednej na drugą stronę tras z priorytetem oznacza to znaczące opóźnienia dla ruchu rowerowego. Przy wspomnianej wyżej próbie czas oczekiwania na sygnał zielony na skrzyżowaniu Morska/Kwiatkowskiego wyniósł 3'30" przy przejeździe przez Morską i 2'20" przy przejściu przez Kwiatkowskiego.³



Rynna do prowadzenia roweru

- **Integracja zSKM**

Rower może znakomicie powiększać zasięg przystanków kolei aglomeracyjnej. PKP SKM bezpłatnie przewozi rowery przez cały rok. Dostęp do pociągu jest jednak utrudniony poprzez brak wind i rynien do prowadzenia rowerów przy schodach. Wyjątkiem jest tutaj dworzec Gdynia Główna, wyposażony w łagodny podjazd na peron (choć jeżdżenie nim nie jest w sposób jasny dozwolone oznakowaniem). Dla użytkowników problemem jest także duży odstęp pomiędzy pociągiem a peronem. Przewoźnik wyklucza wyposażenie administrowanych przez siebie przystanków w rynny, uważając je za nieestetyczne i utrudniające

³ Próba odbyła się w czasie remontu Trasy Kwiatkowskiego; nie jest wiadome, na ile zmieniło to funkcjonowanie sygnalizacji na tym skrzyżowaniu.

ruch pieszych.⁴ Według przewoźnika właściwym sposobem transportu roweru na peron jest winda. Obecnie przewoźnik wyposaża w windy trzy przystanki w Gdańsku. Niestety, do większości istniejących, również nowych wind, rowery się nie mieszczą, lub ich umieszczenie w windzie wymaga dużej siły i sprawności fizycznej, aby ustawić rower pionowo (odbiega to od oceny przewoźnika, przekonanego, że umożliwiają one wygodny przewóz roweru w poziomie). Kontynuacja instalacji wind w Gdyni jest zależna od pozyskania funduszy unijnych z budżetu 2014-2020, które nie są jeszcze dostępne.

Przewoźnik nie ma jednak wiedzy, ile osób dojeżdża do pociągu rowerem i ile osób chciałoby tak dojeżdżać. Większość przystanków Gdyni nie jest wyposażona w parkingi rowerowe. Wyjątkiem jest Dworzec Główny. Dwa kolejne przystanki zostaną wyposażone w parkingi z inicjatywy miasta. Wyposażenie kolejnych będzie wymagało porozumienia z właścicielami gruntu w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków (prawdopodobnie głównie PKP PLK; PKP SKM dysponuje tylko gruntem między torami).

- **Integracja z miejskim transportem zbiorowym**

Rowery są przewożone bez ograniczeń i bezpłatnie od maja 2011 roku. Według dyrektora Zarządu Komunikacji Miejskiej prof. Olgierda Wyszomirskiego, ich przewóz nie powoduje większych problemów. Jednak pewna grupa kierowców jest przeciwna wożeniu rowerów. „Jeden z kierowców pisał w tej sprawie do Policji, Prokuratury, Inspekcji Transportu Drogowego, a kiedy nie uzyskał wsparcia u tych instytucji, wstąpił do partii politycznej i za jej pośrednictwem próbuje doprowadzić do zakazu przewozu rowerów i wózków inwalidzkich z akumulatorami” – mówi prof. Wyszomirski. „Raz się zdarzyło, że do autobusu wsiedli jednocześnie pasażer rowerem i pasażer z wózkiem inwalidzkim. Kierowca odmówił dalszej jazdy i ruszył dopiero, kiedy przyjechał na miejsce inspektor ZKM. Obaj pasażerowie mogli kontynuować swoją podróż, ale kierowca z powodu braku jasnej wykładni prawnej nie został ukarany”.

Obecnie w Gdyni nie ma stałych buspasów, ale toczą się dyskusje o ich

⁴ Na podst. wywiadu z Dyrektorem ds. Marketingu i Sprzedaży PKP SKM Trójmiasto Sp. z o.o. Marcinem Głuszkciem.

utworzeniu na wybranych ulicach o co najmniej trzech pasach ruchu w jedną stronę. Dyrektor ZKM uważa, że rowery mogłyby poruszać się po buspasach tylko w sytuacji, gdy na ulicy brak jest wydzielonej drogi rowerowej, a buspas zostałby poszerzony.

Potencjał roweru dla poprawy zasięgu transportu zbiorowego nie był przez ZKM rozważany. Według prof. Wyszomirskiego system bike and ride mógłby mieć sens na przystankach skrajnych (niektóre z nich znajdują się poza granicami Gdyni, np. w gminie Kosakowo), ale integracja SKM z rowerem miałaby o wiele większy potencjał.

Dyrektorowi znane są przypadki poruszania się przez rowerzystów jezdnią równoległą do drogi rowerowej, co jest pewną uciążliwością dla autobusów i trolejbusów. Jednakże nie są to przypadki częste.

Kilkakrotnie przekazano nam opinię, że czasami zdarzają się nieprawidłowe zachowania kierowców względem rowerzystów, w tym mijanie bez zachowania odpowiedniej odległości. „Byłam prawie zgnieciona, kiedy włączały się dwa autobusy do ruchu. Pan kierowca otarł się o mnie lusterkiem” – przedstawia swoje doświadczenie z audytu terenowego na ul. Janka Wiśniewskiego Agata Perlicka (ewaluatorka-użytkowniczka).

- **Prace utrzymaniowe**

Uczestnicy przejazdów zwrócili uwagę na pewne niedostatki w pracach utrzymaniowych. „Piasek na drogach rowerowych stwarza niebezpieczeństwo przy hamowaniu. Zostaje go po zimie bardzo dużo.” – mówi Agata Perlicka (ewaluatorka-użytkowniczka).



Standardowe dla Gdyni stojaki typu Sydney przed Halą Sportowo-Widowiskową

- **Parkowanie rowerów**

W mieście od roku stawiane są U-kształtne stojaki rowerowe o charakterystycznym dla miasta designie. W powszechnym odczuciu wciąż za mało punktów docelowych jest w nie wyposażone. Parkingi na większą liczbę rowerów są przy dworcu Gdynia Główna oraz przy krańcu drogi rowerowej wzdłuż wybrzeża. Reprezentacyjna ulica Świętojańska jest wyposażona w niefunkcjonalne stojaki w kształcie spirali.



Parking rowerowy przy Bulwarze Nadmorskim

Jeżeli poważnie traktować założenia przyjęte w Standardach „...jeżeli jeden z wymogów [spójność, bezpośredniość, bezpieczeństwo, wygoda, atrakcyjność] nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana” (s. 9), zakres ingerencji w istniejącą infrastrukturę powinien być poważny.

Informacja i edukacja

Ocena: 1.6/4

Gdynia przygotowała plan miasta dla rowerzystów. Jest on dostępny bezpłatnie w miejskim punkcie informacji turystycznej, rozdaje się go również w szkołach. Ewaluatorzy zwrócili uwagę, że nie ma na niej brak informacji o trudności trasy: brak uwzględnienia deniwelacji, niektóre ścieżki leśne w nim ujęte są przejezdne tylko rowerami dostosowanymi do najcięższych warunków terenowych. Nie jest także jasne, czy trasy oznaczone jako „w bu-

dowie” już istnieją czy też nie. Ponadto: „na mapie jest tym samym kolorem jest zaznaczona droga rowerowa i ciąg pieszo-rowerowy, który czasem jest tak zatłoczony ludźmi, że nie da się przejechać” (Sebastian Jędrzejewski, ewaluator-użytkownik).

W mieście praktycznie nie ma oznakowania ułatwiającego orientację dedykowanego ruchowi rowerowemu – ze szkodą dla wykorzystania tras poza głównymi arteriami komunikacyjnymi. „Wsiadając na rower intuicyjnie jadę tak jak samochodem, czy tak jak trolejbus, a może inna trasa byłaby wygodniejsza dla mnie jako rowerzystki?” (Beata Szadziul, ewaluatorka-radna). „Na przykład na Dąbrowę można wjechać przez las w łagodniejszy sposób[niż to zrobiliśmy podczas audytu], ale trzeba tę trasę znać, żaden znak nam jej nie podpowie”. (Lechosław Dzierżak, ewaluator-użytkownik). Brakuje również jakiegokolwiek oznakowania tras EuroVelo.

Miasto prowadzi stronę na Facebooku „Mobilna Gdynia”, gdzie regularnie (kilka razy na tydzień) zamieszczane są informacje na tematy związane ze zrównoważonym transportem, w tym transportem rowerowym. Ważniejsze informacje są również publikowane na oficjalnej stronie miasta (gdynia.pl) oraz stronie Zarządu Dróg i Zieleni.

Promocja i partnerstwa

Ocena: 1.4/4

Gdynia realizuje zestaw działań kampanijnych promujących zrównoważoną mobilność. Są one w większości częścią projektów realizowanych w partnerstwie z innymi miastami europejskimi. W ramach projektu „SEGMENT”⁵ miasto nagradzało dojazdy rowerem do pracy. Wybór grupy docelowej był rezultatem strategicznej analizy. W tegorocznej edycji zainteresowanie znacznie przerosło oczekiwania – na 100 przygotowanych miejsc zgłosiło się 400 osób. Warunki przetargowe wymusiły wpisanie tych osób na listę rezerwową. Realizacja kampanii została powierzona firmie zewnętrznej, a jej koszt wyniósł 40 tys. zł (a więc na jednego uczestnika przypadły koszty w wysokości 400 zł).

W ostatnich miesiącach wyprodukowano ponadto 1000 pokrowców na siodełka rowerowe wraz z hasłami promującymi/dziękującymi za korzystanie z roweru. Hasła zostały wybrane przez internautów na Facebooku. Jest to

⁵ <http://www.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf/pages/seg-27>



Pokrowce na siodełka rowerowe



Akcja promująca ruch rowerowy zorganizowana w 2012 roku przez ZDiZ. Fot. archiwum ZDiZ

praktyczny gadżet rzadko wykorzystywany w Polsce, tak więc tym bardziej należy docenić staranny wybór materiału i sposobu wykonania. Jest to dobra praktyka, warta promowania w innych polskich miastach.

Ponadto, miasto promuje jazdę na rowerze przy okazji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, wspiera również gadżetami promocyjnymi imprezy organizowane przez inne podmioty.

Od 2012 roku Gdynia jest członkiem Polskiej Unii Mobilności Aktywnej – organizacji zrzeszającej samorządy zaangażowane w rozwijanie aktywnych form mobilności.

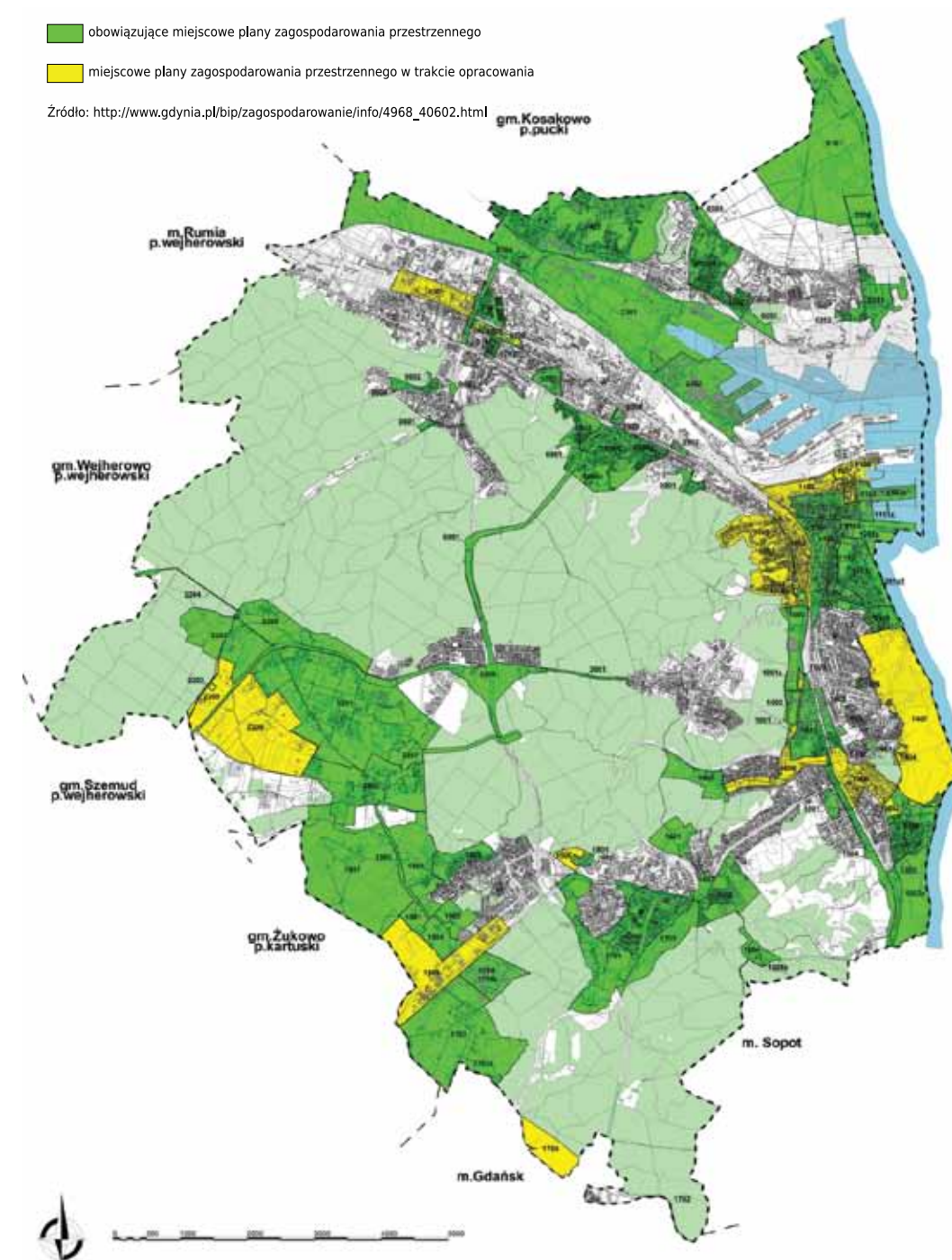
Działania uzupełniające

Ocena: 1.5/4

Planowanie przestrzenne a ruch rowerowy

Uchwalone 27 lutego 2008 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni” zawiera przebieg dwóch tras rowerowych wyróżnionych ze względu na znaczenie dla turystyki oraz przebieg ważniejszych lokalnych tras i ścieżek rowerowych. Dokument nie podaje sumy długości tras i ścieżek rowerowych.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (uchwalonych i projektowanych) wśród terenów komunikacji wydzielono osobno tereny



Stan zaawansowania opracowań planistycznych na dzień 11 marca 2013 roku

o przeznaczeniu na: wydzielone place publiczne, ciągi piesze, pieszo-jezdne i rowerowe. Traktowane są one w planach jako ogólnodostępne, miejskie przestrzenie publiczne. Poza tym ścieżki rowerowe są planowane w innych drogach i ulicach publicznych, w zakresie przewidzianym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, choć zdarzają się od tego wyjątki (np. brak ścieżki rowerowej na skrajnym północnym odcinku ulicy Zielonej

i pomiędzy ulicami Zieloną a Dickmana w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nr 0101 dla części dzielnic Babie Doły, Obłuże i Oksywie).

Zestawienie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego poddanych analizie (kolejność wg etapu procedury planistycznej)

Numer planu	Nazwa planu	Obowiązujący (data uchwalenia)/w trakcie opracowania	Wskaźnik miejsc postojowych dla rowerów
2201	Wiczlińska, Chwarznieńska i Śliska	Obowiązujący (2004-12-22)	Brak
1105	Skwer Kościuszki oraz Jana z Kolna i 10 Lutego	Obowiązujący (2009-11-25)	Brak
1104	Władysława IV, 10 Lutego, Świętojańska	Obowiązujący (2011-03-23)	Brak
0304	Kaczy Dół	Obowiązujący (2011-12-21)	Brak
1607	Wielkopolska, Strzelców	Obowiązujący (2012-03-28)	Brak
0704	Obwodowa Północna i zachodni odcinek Drogi Czerwonej	Obowiązujący (2012-05-23)	Brak
0101	Babie Doły, Obłuże i Oksywie	Obowiązujący (2012-09-26)	Jest
2302	dawna Stocznia Gdynia	Obowiązujący (2012-11-28)	Jest
2208	Niemotowo i ul. Chwarznieńska	Obowiązujący (2012-12-19)	Jest
1107	Portowa, Waszyngtona i projektowana Nowa Węglowa	Obowiązujący (2013-05-22)	Jest
1004	rejon ulic Śląskiej i Podolskiej	W trakcie opracowania	Jest
1407	rejon rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska” wraz z otoczeniem	W trakcie opracowania	Jest
1506	rejon rzeki Kaczej i ulic: Kościelnej, Armatorów i Kasztanowej	W trakcie opracowania	Jest
1908	rejon ulic: Chwaszczyńskiej, Rdestowej i K. Pomianowskiego	W trakcie opracowania	Jest

Zawarte w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania prze-

strzennego Gdyni” wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów nie zostały zróżnicowane w podziale na strefy, jak to zostało zastosowane w przypadku wskaźników parkingowych dla samochodów osobowych. Tym samym brakuje jasnych wskazań, na jakim poziomie kształtować wyposażenie w miejsca postojowe dla rowerów w zależności od planowanego stopnia wykorzystania tego środka transportu w strefie (największy w strefie I, najmniejszy w strefie III). Dotychczas wskaźniki parkingowe do obliczenia wymaganej liczby miejsc postojowych dla rowerów zostały zawarte w czterech miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, uchwalonych począwszy od 26 września 2012 r. W dalszym ciągu, wskaźniki nie były ujmowane w uchwalonych dotychczas planach zmieniających we fragmentach wcześniejsze plany miejscowe.

Stosowany w planach (uchwalonych i projektowanych), powtarzalny schemat liczby miejsc postojowych dla rowerów różni się od wskaźników zawartych w ”Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni”. Różnice dotyczyły samych wartości jak i w ogóle sposobu ich obliczania (uproszczony podział na kategorie obiektów, przy których miałyby być urządzane parkingi). Co zasługuje na docenienie, w schemacie w przypadku budynków mieszkalnych wielorodzinnych pojawia się również zapis mówiący o ogólnodostępnych miejscach postojowych czasowych, którego nie przewidywało „Studium...”. W projektach planów nr 1407 i 1908 pojawiło się również zalecenie zabezpieczania miejsc postojowych dla rowerów przed czynnikami atmosferycznymi poprzez zadaszenie lub usytuowanie wewnątrz budynków.

Regulacje te stanowią dobrą praktykę, wartą promowania w innych miastach w Polsce.

Restrykcje dla samochodów

Strefa płatnego parkowania w mieście jest stosunkowo szczelna i rozległa, ale daleko jej do objęcia całego miasta. Rozwój ruchu rowerowego nie jest wymieniany jako jeden z celów jej funkcjonowania. W wielu miejscach obowiązuje parkowanie ukośne, rzadko spotykane w Zachodniej Europie. Znacznie obniża ono dostępną szerokość ulic i utrudnia wyznaczanie pasów i kontrpasów rowerowych. Miasto nie ma stref pieszych. Utworzenie pierwszej jest planowane w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, którego realizacja rozpoczęła się niedawno.

Ewaluacja i efekty

Ocena: 1.3/4

Miasto nie posiada dokładnych danych na temat ruchu rowerowego. Ogólne dane o zachowaniach transportowych ludności bada Zarząd Komunikacji Miejskiej w cyklu dwuletnim. Można z nich zaczerpnąć informację o udziale rowerzystów w przemieszczeniach, ale już nie więźby i rozkładu ruchu.

Ruch rowerowy na wybranych skrzyżowaniach został policzony przy przygotowywaniu programu TRISTAR. Jednak liczeniem zostali objęci tylko rowerzyści poruszający się jezdnią. Tymczasem dla planowania zapotrzebowania na infrastrukturę i oceny efektywności inwestycji przydatne byłyby dane uwzględniające też osoby poruszające się chodnikiem. Celem polityki rowerowej powinno być eliminowanie takich niezgodnych z prawem zachowań przy jednoczesnym utrzymaniu tych osób na rowerach (tj. albo budowa infrastruktury wydzielonej, albo poprawa poczucia bezpieczeństwa rowerzystów na tyle, aby zjechali na jezdnię).

Miejska Komisja ds. Bezpieczeństwa analizuje dane dotyczące przyczyn wypadków i kolizji zagregowane dla całego miasta z podziałem na sprawców i uczestników. Na tej podstawie można stwierdzić, jakie zachowania powodują szczególne ryzyko, nie są one jednak dostatecznie dokładne dla badania i przeprojektowania czarnych punktów.

Wnioski i rekomendacje – plan działań na okres I 2014-VI 2016

Działanie		Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji
Potrzeby użytkowników			
1.1.	Przygotować (w partycypacyjny sposób, ze spotkaniami w dzielnicach), program docelowego układu tras rowerowych.	2014-07	2015-12
1.2.	Zapewnić możliwość konsultacji projektów zawierających rozwiązania w zakresie komunikacji rowerowej na najwcześniejszym możliwym etapie (na etapie wytycznych do projektu). Umowy z wykonawcami projektów będą umożliwiać udostępnienie ich mieszkańcom celem konsultacji.	2014-01	2016-06
1.3	Zapewnić możliwość włączenia Rad Dzielnic w konsultacje projektów rowerowych poprzez bieżące informowanie o działaniach Gdyńskiej Rady Rowerowej.	2014-01	2016-06

Działanie		Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji
Przywództwo i koordynacja			
2.1	Zapewnić koordynację pracy instytucji miejskich przez osobę na stałe pracującą w urzędzie (zadanie będące zarządzaniem pakietem projektów - inwestycyjnych, zmian organizacji ruchu, projektów edukacyjno-informacyjnych, w tym realizowanych w partnerstwach). Powinna to być osoba o zakresie kompetencji i decyzyjności podobnej do innych odpowiadających za projekty kluczowe dla miasta.	2014-01	2014-03
Polityka w dokum ntach			
3.1	Wpisać do dokumentów strategicznych miasta (takich jak studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, SUMP) cel przenoszenia 1% ruchu na rower każdego roku. Oznacza to, że w 2020 roku 6% ruchu powinno odbywać się na rowerach, a w roku 2023 – 10%. Wzrost ruchu rowerowego powinien być związany ze spadkiem udziału indywidualnej motoryzacji. Polityka powinna uwzględniać wspieranie przez rower transportu publicznego. Infrastruktura rowerowa nie powinna być budowana kosztem przestrzeni dla pieszych.	2014-01	2016-06
3.2	Wpisać cel osiągnięcia spójności głównych tras rowerowych do 2020 r. do odpowiednich miejskich dokumentów strategicznych	2014-01	2016-06
Kadry i środki			
4.1	Wpisać stworzenie głównej sieci dróg rowerowych do wieloletniej prognozy finansowej miasta (według listy priorytetów inwestycyjnych, którą trzeba przygotować).	2014-01	2014-12
4.2	Pozyskać środki zewnętrzne na rozwój sieci dróg rowerowych.	2014-01	2015-12
4.3	Wdrożyć program rozwoju kompetencji w zakresie polityki rowerowej u osób zaangażowanych w realizację oraz decyzyjnych w tym zakresie.	2014-01	2016-06
4.4	Zwiększyć zasoby kadrowe po stronie urzędu - Gminy dostępne do realizacji niniejszego planu.	2014-01	2014-06
Infrastruktura i bezpieczeństwo			
5.1	Usunąć niespójności z obowiązującymi od 2012 roku standardami jakości na istniejących drogach o dużym znaczeniu komunikacyjnym (ul. Morska, al. Zwycięstwa, ul. Wielkopolska; wjazdy/zjazdy z dróg rowerowych, przebudowa skrzyżowań, w sytuacji skrajnie źle nawierzchni także jej zmiana).	2014-01	2015-12
5.2	Zaprojektować i wybudować kilka dróg rowerowych przyczyniających się do spójności układu tras rowerowych lub włączających ważne obszary mieszkalne/generatory ruchu w sieć tras rowerowych (ul. Morska, al. Zwycięstwa, ul. Wielkopolska). Priorytet powinny mieć trasy o największym potencjale generowania ruchu.	2014-01	2016-06
5.3	Opracować koncepcję połączenia Obłuża i Oksywia z ul. Morską.	2014-01	2015-12

Działanie		Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji
5.4	Uczynić Śródmieście obszarem modelowo przyjaznym dla rowerzystów w oparciu o Standardy techniczne infrastruktury rowerowej – co do zasady tempo 30 + dopuszczenie ruchu rowerów w obu kierunkach (z wyjątkami, np. Władysława IV), służy, fizyczne środki techniczne uspokojenia ruchu.	2014-01	2016-06
5.5	Zainicjować akcję pod hasłem „Bezpieczny dostęp do szkół”: wprowadzenie stref tempo 30 wokół szkół i ulic o ograniczonym ruchu przed wejściami do budynków.	2014-01	2015-09
5.6	Oznaczyć przejazdy dla rowerzystów za pomocą farby w czerwonym kolorze.	2014-01	2014-12
5.7	Poprawić stan nawierzchni na wybranych ścieżkach leśnych o największym potencjale na przyjęcie ruchu komunikacyjnego.	2014-01	2015-12
5.8	Zapewnić ciągłość ruchu rowerowego w przypadku robót drogowych.	2014-01	2016-06
5.9	Przeprowadzić akcję stawiania stojaków w miejscach wskazanych przez użytkowników (min. 500 stojaków).	2014-01	2015-09
5.10	Zinwentaryzować, nadać rangi i zaproponować rozwiązania niebezpiecznych miejsc na trasach rowerowych.	2014-01	2014-12
5.11.	Zlecić i wdrożyć projekty zmiany organizacji ruchu (obejmujące pasy rowerowe, kontrapasy, służy itp.) - dotyczące przestrzeni wspomnianych w punktach 5.4., 5.5. i innych.	2014-01	2016-06
5.12.	Opracować koncepcję oraz studium wykonalności i efektywności systemu roweru publicznego dla Gdyni.	2015-07	2016-06
Informacja i edukacja			
6.1	Przeprowadzić szkolenia dla dorosłych z poruszania się na rowerze w normalnym ruchu miejskim. Program powinien umożliwiać zapewnienie indywidualnego coachingu rowerowego co najmniej 100 osobom rocznie.	2014-01	2016-06
6.2	Przeprowadzić pilotażowe szkolenia dla dzieci z poruszania się w normalnym ruchu miejskim.	2015-01	2016-06
6.3	Oznakować trasy rowerowe (z wykorzystaniem istniejących dróg rowerowych, tras leśnych, spokojnych ulic będącą alternatywą dla dróg niosących ruch tranzytowy). Oznakowanie powinno być modelowe w skali kraju.	2014-01	2015-12
6.4	Przygotować poprawioną mapę gdyńskich tras rowerowych korespondującą z nowym oznakowaniem, zawierającą informacje o deniwelacjach.	2014-04	2016-06
Promocja i partnerstwa			
7.1	Prowadzić lokalne (punktowe) projekty promocji ruchu rowerowego na terenach przyległych do nowo oddawanych dróg rowerowych (szkolenia z jazdy w ruchu, współpraca z administratorami budynków oraz lokalnymi przedsiębiorcami w zakresie przygotowywania parkingów rowerowych, darmowy podstawowy serwis rowerowy).	2014-04	2016-06

Działanie		Rozpoczęcie realizacji	Zakończenie realizacji
7.2	Wprowadzić stały system zachęt dla urzędników, jako prekursorów zmian, do jazdy rowerem do/z oraz w trakcie pracy (zachęty, szkolenia, indywidualne doradztwo, poprawa infrastruktury).	2014-01	2016-06
7.3	Zachęcić do częstego używania roweru przez policjantów i strażników miejskich na służbie.	2014-01	2016-06
7.4	W kilku szkołach doprowadzić do masowego (powyżej 20% w sezonie) używania roweru do dojazdów (szkolenia z jazdy w ruchu miejskim, indywidualne doradztwo co do tras, przechownia rowerowa)	2014-09	2016-06
7.5	Przygotować lokalną kampanię podnoszącą prestiż roweru.	2014-01	2016-06
7.6	Przeprowadzić akcję dotyczącą wzajemnego szacunku kierowców transportu zbiorowego i rowerzystów.	2014-01	2014-09
7.7	Skoordynować duże remonty/inwestycje drogowe uciążliwe dla płynności ruchu z kampaniami promującymi rower jako środek transportu.	2014-01	2016-06

Ewaluacja i efekty			
9.1	Zainstalować co najmniej 1 licznik rowerowy (zliczający ruch w czasie rzeczywistym) na ważnej trasie rowerowej	2014-01	2014-12
9.2	Przeprowadzić co najmniej jedno kompleksowe badanie ruchu (pokazujące skalę ruchu rowerowego na tle ruchu w ogóle), obejmujące również ocenę rowerowego klimatu miasta.	2015-01	2015-12
9.3	Dokonywać corocznego przeglądu zdarzeń z udziałem rowerzystów na spotkaniu Rady Rowerowej, połączonego z wypracowaniem rekomendacji działań. Miejsca diagnozowane jako najgroźniejsze powinny być przedmiotem analiz z uwzględnieniem kart zdarzeń, notatek służbowych i wizyt na miejscu.	2014-01	2016-03
9.4	Corocznie przygotowywać raport z działań na rzecz komunikacji rowerowej, którego częścią będą informacje o postępach w realizacji niniejszego planu. Raport będzie przedstawiał Pełnomocnik Prezydenta ds. komunikacji rowerowej.	2014-01	2016-06

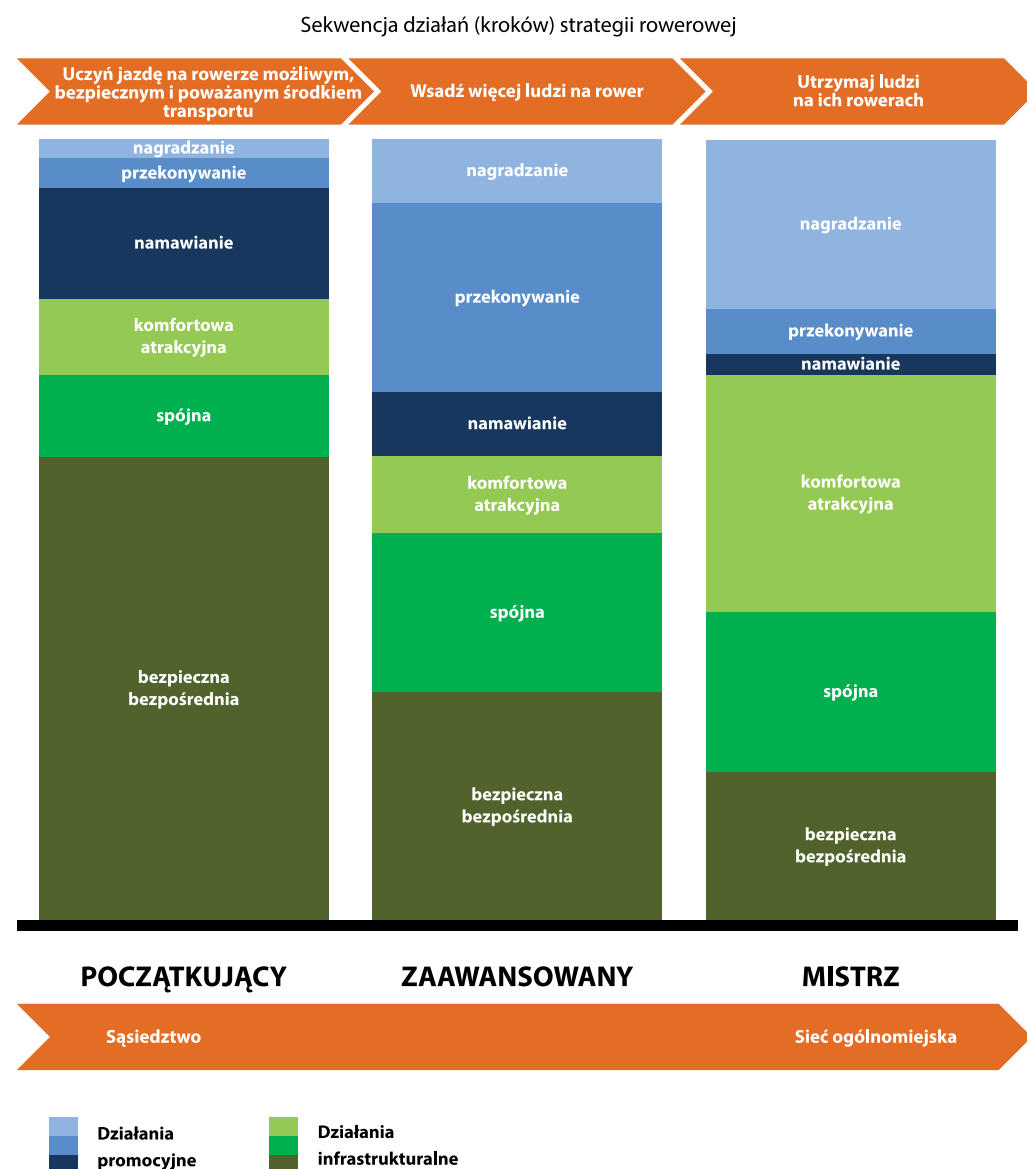
Komentarz audytorów do uzgodnionego planu działania

Uzgodniony w toku audytu plan działania jest odpowiedni dla miasta na początkowym stadium rozwoju ruchu rowerowego. Na tym etapie przede wszystkim potrzebne jest uzupełnienie infrastruktury, aby zapraszając mieszkańców do jeżdżenia rowerem można było im pokazać, że jest po czym jeździć. Działania tutaj będą prowadzone na trzech polach. Po pierwsze, zostaną usunięte nieciągłości w istniejących wydzielonych drogach rowerowych, Ich pojawienie się sprawi, że istniejąca już infrastruktura zacznie być intensywniej wykorzystywana. Po drugie, niektóre istniejące drogi zostaną przebudowane, aby rzeczywiście umożliwiać bezpieczną i wygodną jazdę, a nie tylko móc ściągnąć rowerzystów z jezdni, aby wzmocnić przepustowość. Po trzecie, okolice szkół oraz Śródmieście (z wyjątkami) zostaną uspokojone. Uspokojenie Śródmieścia może stać się narzędzie rewitalizacji tego obszaru, którego funkcje (zwłaszcza handlowa) wyraźnie są przejmowane przez obiekty wielkopowierzchniowe, Testowanie nowych rozwiązań na znanych wszystkim śródmiejskich ulicach ułatwi dyskusję na temat kolejnych wdrożeń w innych dzielnicach.

Co do uspokojenia ruchu w okolicach szkół, rekomendujemy, aby nałożyć na plan miasta wszystkie rozważane obszary (powstałe poprzez zakreslanie np. 300-metrowych okręgów wokół szkół) i zastanowić się, czy ich połączenie nie utworzyłoby pewnych użytecznych tras?

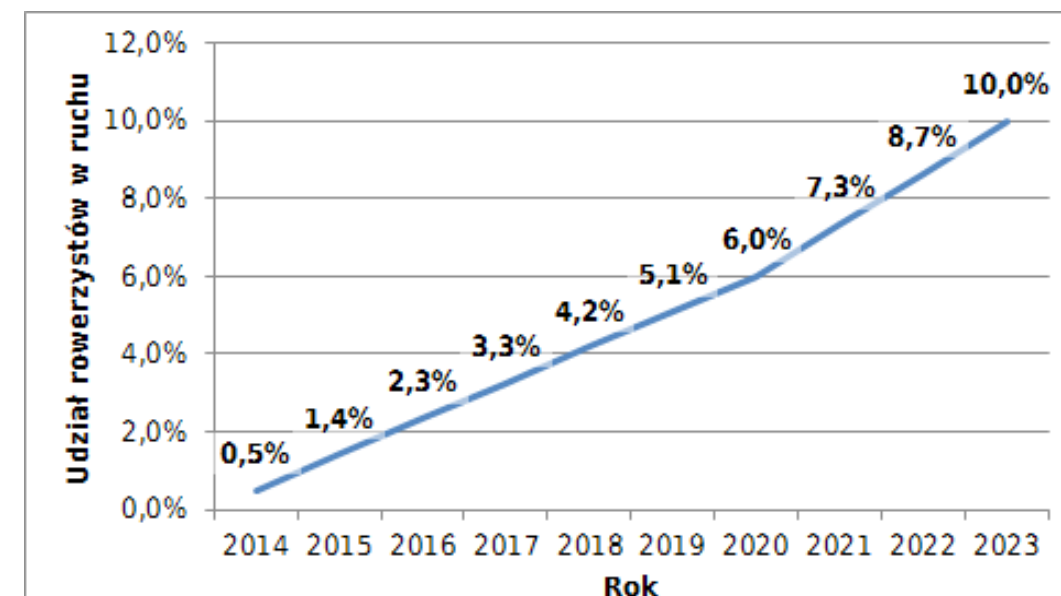
Bardzo istotne jest ustalenie priorytetów w zakresie tworzenia infrastruktury. Ustalenie ich powinno mieć kształt ponumerowanej listy, realizowanej zgodnie z kolejnością. W przypadku niemożliwości realizacji odcinka ze szczytu listy do realizacji powinna zostać skierowana kolejna, a nie ta, która jest po prostu najłatwiejsza. Rekomendujemy ustalenie listy priorytetów na forum Gdyńskiej Rady Rowerowej.

Plan słusznie nie poprzestaje na infrastrukturze, ale przewiduje pakiet działań informacyjnych i promocyjnych, aby istniejąca i tworzona infrastruktura zapełniała się rowerzystami. Postrzeganie infrastruktury w mieście jako niekompletnej nie powinno stać na przeszkodzie do podejmowania działań promocyjnych (choć stan infrastruktury należy brać pod uwagę planując zasięg i grupy docelowe takich działań). Z pewnością wiele z tych działań można by powierzyć rowerowym organizacjom pozarządowym, przyczyniając się do ich wzmocnienia.



Priorytety polityki rowerowej na poszczególnych poziomach rozwoju wg PRESTO

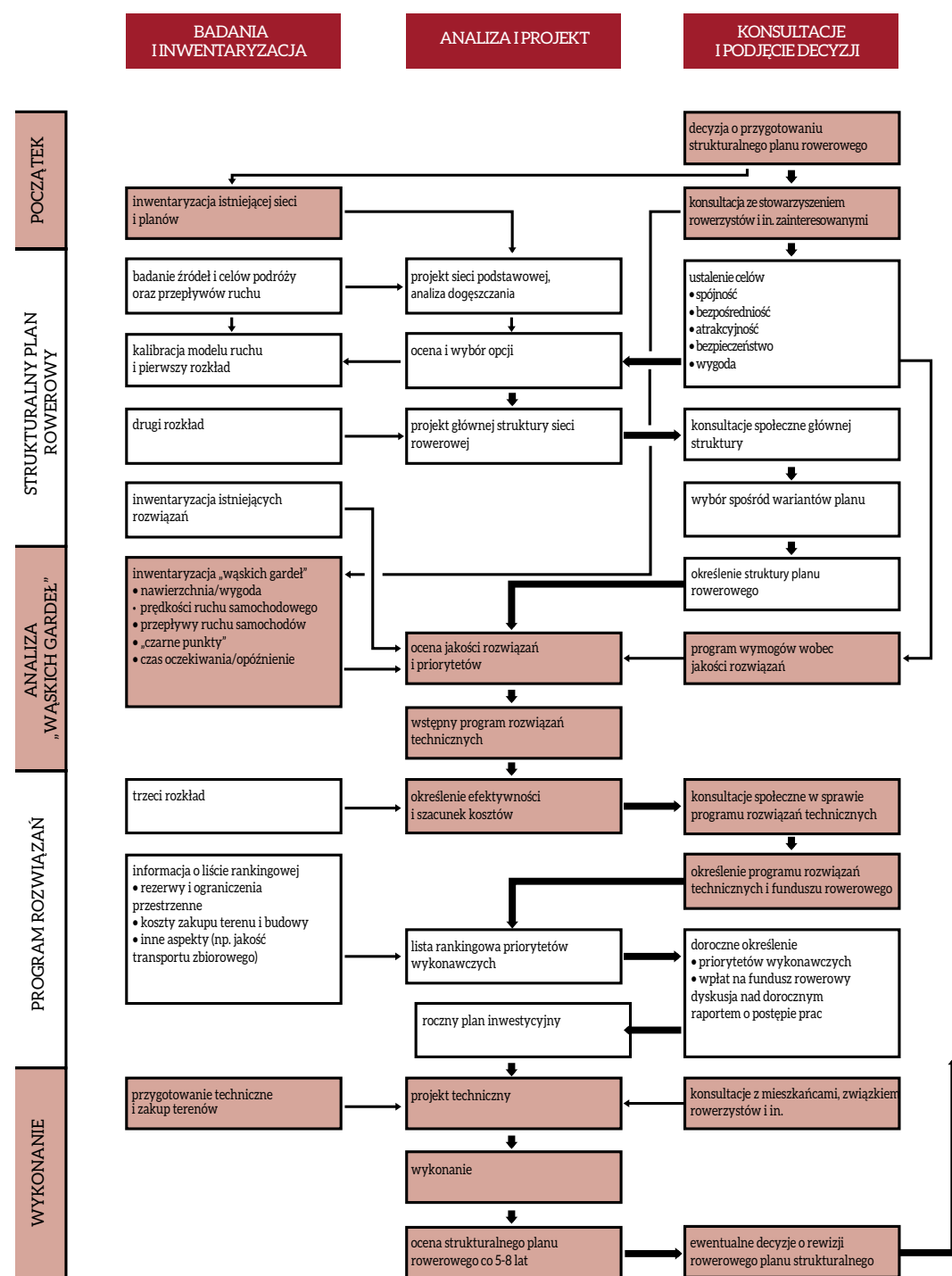
Plan działania nie przewiduje na razie utworzenia systemu roweru publicznego. Wychodzi z założenia, że rower publiczny może odegrać dużą rolę w generowaniu ruchu rowerowego, ale dopiero, kiedy infrastruktura będzie bardziej spójna, co jest szczególnie istotne dla początkujących rowerzystów miejskich. W przypadku Gdyni sprawą, którą należy uważnie rozważyć jest kwestia różnic wysokości. Atrakcyjne bowiem będzie zjechanie wypożyczonym rowerem z górnego tarasu na dolny, ale jak rowery będą wracały z powrotem na górę? Masowe wożenie rowerów samochodami ograniczy efekt ekologiczny, jest też dość kosztowne, jeżeli chcemy zapewnić stałą dostępność rowerów.



Planowana ewolucja udziału rowerzystów w ruchu

Wprowadzenie celu mierzonego udziałem rowerzystów wprowadza nową jakość do planowania polityki transportowej w mieście w ogóle. Przenoszenie jednego procenta ruchu na rower to tempo szybkie, ale wykonalne. Świadczy o tym wiele przykładów chociażby z miast niemieckich (np. Monachium, Berlin, Lipsk), które rozwijają ruch rowerowy mniej więcej właśnie w takim tempie. Nawiasem mówiąc, mniej więcej równie szybko zachodziła do tej pory zmiana w przeciwnym kierunku, to znaczy przepływ podróżnych z transportu zbiorowego do własnych samochodów. Wyzwaniem będzie spowodowanie wzrostu kosztów indywidualnej motoryzacji, a nie transportu zbiorowego. Jednak będzie to możliwe, jeżeli odpowiednio dobierze się działania infrastrukturalne (np. bike and ride) oraz promocyjne (np. akcentując cechy, dla których ludzie wybierają samochody, a które ma też rower jako indywidualny środek transportu).

Podczas spotkań audytowych sporo czasu poświęciliśmy kwestii udziału społecznego w planowaniu i projektowaniu systemu rowerowego oraz monitorowaniu postępów. Biorąc pod uwagę różnorodność poziomu zaangażowania Rad Dzielnic w tematykę rowerową rekomendujemy, aby zapewnić bieżące informowanie Rad, aby umożliwić włączenie się w procesy dotyczące ich dzielnic. Nie możemy być jednak pewni dużego zainteresowania wszystkich Rad, dlatego animacja projektu prowadzącego do wypracowania docelowego układu tras rowerowych powinna być po stronie miasta. Dobrą praktyką w tym zakresie, z której warto by skorzystać jest gdański projekt STeR realizowany w latach 2011-2012.



Proces planowania systemu rowerowego wg holenderskiego podręcznika „Postaw na rower”

W obszarze monitoringu niniejszego planu rekomendujemy, aby Gdyńska Rada Rowerowa dokonywała omówienia postępów w realizacji raz na pół roku, które byłyby komunikowane na zewnątrz przez Pełnomocnika, zgodnie z zapisem w punkcie 9.4.

Poniżej kilka ilustracji dobrych praktyk wartych do wykorzystania w realizacji uzgodnionych działań:



Przykład odpowiedniego oznakowania tras rowerowych w aglomeracji Londynu

Legenda

zalecane trasy dla rowerzystów:

- wydzielone drogi dla rowerów (ścieżki rowerowe) i ulice o uspokojonym ruchu (Piotrkowska)
- drogi rowerowe w trakcie budowy lub wyznaczania
- ulice o spokojnym ruchu
- przejazdy przez parki
- odcinki po chodnikach, przez strefę zamieszkania, przejścia dla pieszych (zasady poruszania się opisane na odwrocie)
- ulice z dużym ruchem, na których należy zachować zwiększoną ostrożność
- ulice warunkowo zalecane - ulice o bardzo dużym ruchu i/lub wąskie, dla jazdy którymi brak jest sensownej alternatywy

- ulice, chodniki (ciągi piesze)
- tory kolejowe
- cieki, zbiorniki wodne
- parki, inne tereny zielone

Legenda do rowerowego planu miasta na przykładzie Łodzi



Licznik rowerzystów w Łodzi

Uwagi końcowe audytorów zagranicznych



Karl Reiter
Austria (FGM AMOR)

Przede wszystkim gratuluję ambitnego stylu, w jakim BYPAD został wdrożony w Gdyni – aż cztery audyty terenowe z różnymi interesariuszami, które dopełniły pracę na warsztatach. Raport z audytu opisuje zestaw różnorodnych zasobów, które są mocną podstawą rozwoju polityki i kultury rowerowej w Gdyni.

- Powołanie odpowiedzialnej osoby z kręgu polityków oraz wyznaczenie specjalnego pracownika – oficera rowerowego – a także zespołu odpowiedzialnego za działania miękkie

- Ambicja wyasygnowania znaczących środków na inwestycje infrastrukturalne dużej skali oparte o wysokie standardy jakości
- Włączenie użytkowników w procedury monitoringu polityki rowerowej poprzez „Radę Rowerową”, umożliwiające trwałą i stałą poprawę systemu rowerowego w Gdyni

Ale raport wspomina też o barierach, które powinny zostać potraktowane jako wyzwania.

- Bariery fizyczne. Środki opisane w raporcie pozwolą je pokonać. Rekomenduję, aby na jednym z kolejnych spotkań Rady Rowerowej uzupełnić opis planowanych działań poprzez wyznaczenie osób odpowiedzialnych oraz oszacowanie potrzebnych środków.
- Bariery organizacyjne wiążą się ze zmianami w organizacji transportu w celu poprawy warunków jazdy rowerem. Rekomenduję wdrożenie działań pilotażowych/testowych. Na przykład można testowo wprowadzić zmianę organizacji parkowania na ulicy jednokierunkowej, aby umożliwić ruch rowerów w obu kierunkach. Po roku monitoringu i ewaluacji to pilotażowe działanie może być wprowadzone na innych ulicach – o ile się sprawdzi. Albo można powrócić do poprzedniej organizacji – jeżeli się nie sprawdzi. Proponuję tę strategię dla wielu innych działań uzupełniających – wprowadzania ruchu uspokojonego, stref ograniczonego wjazdu itp., bo daje ona możliwość uczenia się przez wszystkich interesariuszy.
- Barrierami mentalnymi zajęto się odpowiednio, planując działania z modułów 6 i 7. Warto znaleźć sposoby włączenia działań edukacyjnych

do stałych programów działania jednostek edukacyjnych, a działaniom promocyjnym nadać stały cykl (na przykład – nowe wydanie rowerowej mapy miasta zawsze co dwa lata).

- Brak badań ruchu. Rekomenduję przeprowadzanie badań mobilności (idealnie by było przeprowadzać je raz na pięć lat). Warto użyć na przykład dzienników przemieszczeń prowadzonych przez tydzień, aby wychwycić także krótkie przemieszczenia (np. rano do osiedlowego sklepu), często pokonywane środkami aktywnej mobilności. To umożliwi wam porównywanie się z innymi europejskimi miastami podobnej wielkości, ale także, co może ważniejsze, zmierzyć swoje postępy w czasie. Bo poprawa systemu rowerowego to proces, który nigdy się nie kończy.



Emilie Lassen Bue,
Norwegia

Przede wszystkim, dziękuję za ciepłe przyjęcie podczas mojej pierwszej, ale nie ostatniej wizyty w Polsce. Bardzo miło wspominam mój pobyt w Gdyni. Byłam pozytywnie zaskoczona fantastycznym warunkami środowiskowymi miasta, między morzem a lasami. To bardzo atrakcyjna przestrzeń do jeżdżenia rowerem.

Główne zadania, które na was czekają to stworzenie spójnej infrastruktury rowerowej w centrum i połączenia jej z nowymi i już istniejącymi trasami. Jednakże, realizując wszystkie te duże projekty, ważne jest, aby nie zapomnieć o ludziach, którzy mają zmienić swoje wzorce zachowań transportowych. Mieszkańcy Gdyni potrzebują wsparcia, aby rozwinąć nowe zwyczaje. Mam nadzieję, że uda wam się wygospodarować czas i środki na tego typu działania.

Na koniec, przyjmijcie moje gratulacje z tytułu zakończenia certyfikacji i życzenia samych sukcesów w dalszej pracy.

