



Czy możliwe jest życie bez samochodu? Cztery kółka tam dalece wryły się w naszą zbiorową podświadomość, że nie wyobrażamy sobie życia bez tego problematycznego często „udogodnienia”. Podświadomie podejmujemy wiele decyzji właśnie myśląc o samochodzie – kupując dom, planując wakacje czy budżet domowy. Samochód stał się wyznacznikiem statusu i symbolem prestiżu społecznego. Jak bardzo samochód tkwi w naszej kulturze świadczy fakt, że trudno znaleźć film, niekoniecznie „hollywoodzki”, którego przynajmniej część akcji nie dzieje się we wnętrzu czy wokół samochodu.

Tymczasem dla wielu ludzi w bogatych krajach Zachodu świadomie wybiera życie bez samochodu. Paradoksalnie, jest to możliwe dzięki wysokiemu rozwojowi społecznemu: w Niemczech czy Holandii ilość możliwych wyborów, stojących przed świadomym konsumentem jest tak duża, że posiadanie samochodu nie jest koniecznością. Bo po co samochód, kiedy mamy świetne, wygodne i bezpieczne ścieżki rowerowe? Kiedy mamy szybką, wygodną i bezpieczną komunikację zbiorową? Kiedy samochód możemy w każdej chwili wypożyczyć, i to przez telefon czy Internet, płacąc kartą kredytową?

We wrześniu ponad tysiąc europejskich miast uczestniczy w Tygodniu Mobilności, zakończonym w niedzielę, 22 września – Europejskim Dniem Bez Samochodu. To oczywiście działanie w dużej mierze symboliczne, od którego ważniejsza jest codzienna praktyka: budowa ułatwień rowerowych w miastach, spójna polityka przestrzenna i konsekwentne uspokojenie ruchu samochodowego w mieście połączone z poszerzeniem wolności wyboru. Od czegoś trzeba zacząć.

Wakacje się skończyły, może jednak warto mimo coraz chłodniejszych dni nie chować jeszcze roweru na zimę?

Marcin Hyła
Polski Klub Ekologiczny
– Miasta dla rowerów
cinek@rowery.org.pl

Ambasador ONZ na rowerze



W dniu 12 sierpnia 2002 roku w Gdańsku przebywał Stały Reprezentant ONZ w Polsce – ambasador Colin Glennie, zapoznając się z szczegółami Gdańskiego Rowerowego Projektu Promocyjno-Inwestycyjnego, finansowanego przez Global Environment Facility (GEF) za pośrednictwem UNDP – Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Rozwoju.

Pan Glennie spotkał się z Prezydentem Gdańska, panem Pawłem Adamowiczem, a następnie z zespołem Urzędu Miejskiego i organizacji społecznych zajmującym się wdrożeniem programu inwestycji rowerowych, kierowanym przez dyrektora Antoniego Szczyta z Wydziału Inżynierii Miejskiej.

Następnie delegacja UNDP skorzystała z pożyczonych przez gdańską Straż Miejską rowerów, wykonując krótką przejażdżkę fragmentem ścieżki na Alei Hallera oraz nadmorską ścieżką

giczny i Obywatelską Ligę Ekologiczną program inwestycji rowerowych w Gdańsku milion dolarów bezwzrotnej pomocy. Program zakończy się w 2004 roku, do tego czasu w Gdańsku



rowerową wzdłuż plaży. Stało się to okazją do spotkania z trójmiejską prasą. GEF przeznaczył na przygotowanie przez Polski Klub Ekolo-

powstanie 30 km wydzielonych dróg rowerowych, a na 70 km sieci drogowej uspokojony zostanie ruch samochodowy. *MH*

W numerze m.in.:

- Europejski Dzień Bez Samochodu
- Gdańska ścieżka rowerowa na Al. Hallera
- Jackowski i Miler: jak to się robi w Gdańsku



Europejski Dzień Bez Samochodu

Europejski Tydzień Mobilności Karta 2002

My niżej podpisani deklarujemy niżej:

- Jesteśmy świadomi konieczności wsparcia naszych współobywateli w korzystaniu z bardziej zrównoważonych środków komunikacji tak, by mogli cieszyć się życiem w bardziej przyjaznym dla wszystkich, zdrowszym mieście.
- w związku z tym przyłączamy się do europejskiej inicjatywy promowania bardziej zrównoważonej komunikacji i decydujemy się na wzięcie udziału w realizacji niżej wymienionych inicjatyw:
 - Organizacja akcji „Po mieście bez samochodu!” w niedzielę, 22 września 2002 roku
 - Uczestnictwo w Europejskim Tygodniu Mobilności rozpoczynającym się w poniedziałek 16 września i kończącym się w niedzielę 22 września 2002, stanowiącym uzupełnienie naszej akcji „Po mieście bez samochodu!”.

W celu zapewnienia sukcesu i wspólnego, europejskiego charakteru kampanii, zobowiązujemy się do działania zgodnego z podanymi niżej ogólnymi zasadami, jak również z możliwymi do realizacji konkretnymi wytycznymi załączonymi w charakterze Załącznika nr 1 i Załącznika nr 2.

Zasady ogólne

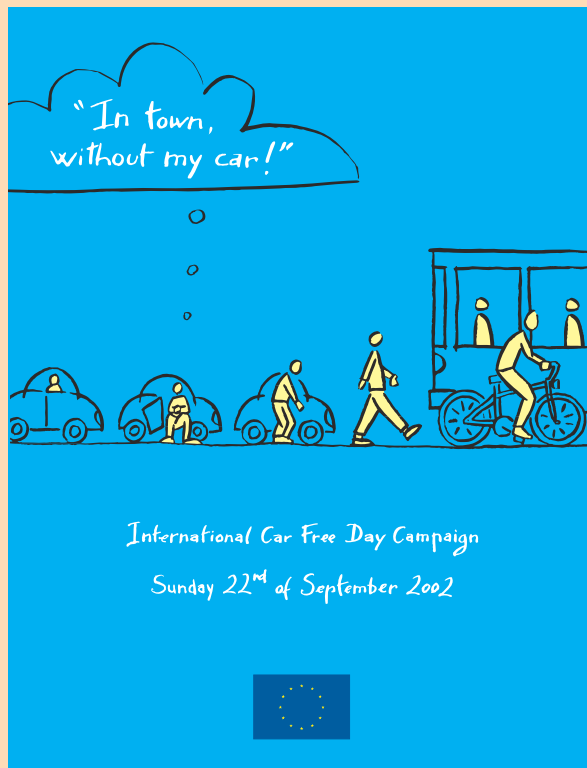
- Główne cele, które sobie stawiamy to:
- skłanianie do zachowań zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, szczególnie do ochrony czystości powietrza, ograniczenia „efektu cieplarnianego” i redukcji hałasu,
 - podnoszenie wśród obywateli świadomości wpływu podejmowanych przez nich decyzji o wyborze środka transportu na jakość środowiska,
 - zapewnienie mieszkańcom naszego miasta możliwości bezpiecznego chodzenia pieszo, jazdy na rowerze i korzystania z transportu publicznego w miejsce indywidualnej jazdy samochodem,

- zapewnienie mieszkańcom możliwości ponownego odkrycia walorów miasta, miejscowości lub wsi, zawierania kontaktów ze współmieszkańcami i podziwiania dziedzictwa kulturalnego w zdrowszym i bardziej przyjaznym dla życia środowisku.

Akcję będziemy również wykorzystywać do pilotowania długofalowych inicjatyw na rzecz podnoszenia w społeczeństwie świadomości stopnia zanieczyszczeń

chodów prywatnych w strukturze podróży na rzecz sposobów bardziej przyjaznych dla środowiska,

- rozpoczęcie wdrażania planu zrównoważonego rozwiązywania problemów komunikacji,
- zwiększenie wielkości obszarów wolnych od samochodów w stosunku do ubiegłego roku (w miastach, które poprzednio uczestniczyły w akcji)
- rozszerzenie czasu trwania akcji „Po mieście bez samochodu!” na cały weekend, tzn. również sobotę, 21 września. [...]



Załącznik 2

Europejski Tydzień Mobilności

Wytyczne szczegółowe

Inicjatywa Europejskiego Tygodnia Mobilności ma na celu wzmocnienie dialogu, partnerstwa i budowania porozumienia między wszystkimi podmiotami w celu osiągnięcia bardziej zrównoważonych, przyjaznych dla środowiska zasad poruszania się. Każda władza lokalna w związku z tym będzie koordynowała każdą imprezę w ścisłej współpracy z lokalnymi partnerami (organizacjami pozarządowymi, firmami prywatnymi) zgodnie z podanymi niżej wytycznymi:

1. Przeznaczenie jednego dnia Europejskiego Tygodnia Mobilności na jeden konkretny temat odnoszący się do zrównoważonego transportu miejskiego (por. niżej przedstawioną listę imprez).

2. Działanie zgodne ze strukturą Europejskiego Tygodnia Mobilności opracowaną przez Koordynację Europejską, zorganizowanie imprez poświęconych co najmniej dwóm z trzech tematów Tygodnia europejskiego: Dzień Transportu Publicznego 16 września, Dzień Rowerowy 18 września oraz Dzień Żywych Ulic / Zielonych Tras dnia 20 września.

Więcej informacji - oficjalna strona Europejskiego Dnia Bez Samochodu www.22september.org i na www.rowery.org.pl

nadesłał dr Piotr Kuropatwiński

nia środowiska, hałasu i zakorkowania miasta wynikających z nadmiernego uzależnienia możliwości poruszania się po mieście od samochodów.

Załącznik 1

„Po mieście bez samochodu!”

Szczegółowe wytyczne

Władze lokalne uczestniczące w inicjatywie winny spełniać co najmniej dwa z poniższych kryteriów:

- wdrożenie jednego lub dwóch nowych i trwałych kierunków działań, które przyczyniają się do przesunięcia struktury sposobów poruszania się po mieście w kierunku zmniejszenia udziału samo-

Wywiad z Rogerem Jackowskim i Przemkiem Milerem

O dwóch takich co posadzili Gdańsk na rowery

Gdańsk zawdzięcza grant Global Environment Facility na realizację wzorcowego układu dróg rowerowych społecznikom, którzy od wielu lat działają na rzecz rowerzystów w swoim mieście. Z Rogerem Jackowskim i Przemkiem Milerem z Obywatelskiej Ligi Ekologicznej rozmawia Marcin Hyła.

Marcin Hyła: *Dlaczego w ogóle uczestniczycie w ruchu ekologicznym? Czy to nie strata czasu?*

Roger Jackowski: Wynika to wprost z mojej filozofii życiowej. Staram się dbać o równowagę w życiu – także ekologiczną, bo tak jest piękniej, lepiej, wygodniej – jeśli za wygodę uznać jakość życia nas samych i ekosystemu który nas otacza.

działo się, że rowerem można nie tylko jeździć po podwórku albo na działce ale też tak normalnie – po mieście, na co dzień. I że na Zachodzie jest to ekologiczna alternatywa dla motoryzacji – rozwinięta i brana jak najbardziej poważnie. Skoro więc oni mogą, to czemu nie my?

Przemek: Już w połowie lat 90-tych jeździłem na rowerze codziennie i odczuwałem, tak jak inni użytkownicy, dolegliwości związane z brakiem infrastruktury. Dodatkowo, rower jest ekologiczny i pasował do szerszego światopoglądu, pozwalał określać rozleglejsze problemy ekologiczne i, by tak rzec, kulturowe – zanieczyszczenie

powietrza i środowiska w ogóle przez przemysł petrochemiczny, uzależnienie od samochodu i wiązanie go ze statusem społecznym, konsumpcję itp.

Roger: w miarę zainteresowania tematem ujawniały się kolejne źródła informacji, rosła wiedza i własna praktyka. Aż wreszcie

Przemek: Najpierw nie udało się osiągnąć nic, może za wyjątkiem rosnącej sympatii mieszkańców i naszego doświadczenia.

Roger: Przede wszystkim znaleźliśmy nawzajem siebie – pojawiła się grupka pasjonatów którzy oddali wszystko co mieli najlepszego dla swojej idei – stale podtrzymywany zapał, determinację, wiedzę na temat lokalnego samorządu, cierpliwość, setki i tysiące godzin pracy wykonywanej wbrew rozmaitym przeciwnościom (biurokratycznym, mentalnym, finansowym... i wielu innym)

Przemek: W czerwcu '98 podczas przejazdu rowerowego z okazji Dnia Bez Samochodu (nie bez związku ze zbliżającymi się wyborami) udało się uzyskać obietnicę ówczesnego prezydenta miasta o powołaniu Zespołu ds. komunikacji rowerowej w Urzędzie Miasta.

(Dokończenie na str. 6)



Przed Dworem Artusa: prezydent Gdańska Paweł Adamowicz przemawia do rowerzystów, po lewej Mistrz Ceremonii Przemek Miler (w cylindrze), po prawej Roger Jackowski

Przemek Miler: Ruch czasami daje możliwość wpływu na sytuację i zjawiska, które w dramatyczny sposób potrzebują zmiany. W wymiarze osobistym – daje możliwość samorealizacji i współpracy z ludźmi na zasadach i w oparciu o wartości, które mi odpowiadają.

MH: *Skąd pomysł na rowery w Gdańsku? W Polsce mało kto interesuje się rowerem, jeśli już – to jako sprzętem sportowym.*

Roger: Ze słyszenia pewnie, z jakichś wydawnictw... tego nikt już nie pamięta, ale jakoś tak to było, że „od zawsze” wie-

dojrzał pomysł na zorganizowane, zaplanowane, z założenia wieloletnie działanie w naszym mieście.

MH: *Jak się robi kampanię promocji roweru? Co udało się osiągnąć najpierw, co potem? Co was inspirowa i daje siły do działania?*



Gdańska ścieżka rowerowa

Jest to pierwsza droga rowerowa zaprojektowana i budowana w Gdańsku zgodnie z wymogami Standardów Technicznych dla Dróg Rowerowych. Łączy istniejącą drogę rowerową wzdłuż nadmorskiej plaży, oraz Brzeżno i Wrzeszcz z planowanym strategicznym ciągiem rowerowym Osi Głównej, prowadzącej wzdłuż alei Grunwaldzkiej i Zwycięstwa.

W ramach drogi rowerowej na Hallera powstała kładka rowerowa nad potokiem Strzyża oraz wybudowano szereg przejazdów przez ulice poprzeczne (w tym sygnalizację świetlną oraz płytowe progi spowalniające). Trasa liczy ponad cztery kilometry. Na całej długości trasa rowerowa prowadzona jest jako wydzielona droga rowerowa.



Droga rowerowa na Al. Hallera zwraca uwagę nowatorskimi, wzorcowymi rozwiązaniami.

- Doskonała segregacja ruchu pieszego i rowerowego, osiągnięta prostymi i oczywistymi środkami. Chodnik pieszy jest wykonany z płyt chodnikowych, a ścieżka rowerowa – z asfaltu. Oba ciągi są oddzielone pasem zieleni albo pasem kostki brukowej. Ścieżka jest dobrze oznakowana. Prosty i konsekwentny projekt sprawdza się w użytkowaniu: konflikty piesi – rowerzyści należą tu do rzadkości. Warto zwrócić uwagę na detale: tam, gdzie droga rowerowa biegnie bezpośrednio przy posesjach, specjalne barierki uniemożliwiają wybiegnięcie dzieci czy roztargnionych dorosłych prosto pod rozpędzony rower.
- Przejazd drogi rowerowej przez podporządkowane ulice poprzeczne również jest prosty i skuteczny. Droga rowerowa oraz chodnik pieszy biegną grzbietem płytowego progu spowalniającego. Samochody w tym miejscu nie mają wyboru – muszą zwolnić, co znacznie zmniejsza ryzyko kolizji.

- Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną przejazdy rowerowe są wyraźnie oznakowane. Zastosowano barwioną nawierzchnię, która zwraca uwagę kierowców i... pieszych, co ma dodatkowy walor edukacyjny.
- Projektant wzorowo poradził sobie z przeszkodami fizycznymi takimi, jak latarnia na środku chodnika: podział drogi rowerowej na dwa odcinki jednokierunkowe przy zachowaniu poprawnej, bezpiecznej odległości krawędzi ścieżki od przeszkody oraz odpowiednio dużych (zdecydowanie ponad 4 metry) promieni łuków.

Ścieżka na Hallera ma oczywiście słabe punkty – należą do nich przeprowadzenie wydzielonej drogi rowerowej na drugą stronę jezdni w rejonie ulicy Czarny Dwór i Chrobrego. Zwiększyło



na Alei Hallera

to nieznacznie współczynnik wydłużenia, ale przede wszystkim spowodowało wzrost współczynnika opóźnienia: rowerzyści muszą się w tym miejscu zatrzymać, przekroczyć ruchliwą ulicę w poprzek i kontynuować jazdę dalej. Problem ten wynika z braku zezwoleń i powinien w przyszłości zostać naprawiony. Drugi problem pojawia się w rejonie bardzo ruchliwego i trudnego inżyneryjnie skrzyżowania Alei Hallera z ulicą Wyspiańskiego w pobliżu wiaduktu kolejowego. To „wąskie gardło” będzie wymagało zasadniczej przebudowy i poszerzenia wiaduktu w przyszłości, ale sama organizacja ruchu rowerowego na skrzyżowaniu poza wiaduktem zostanie skorygowana niebawem. Warto zwrócić uwagę, że obecnie ścieżka została zabezpieczona w tym miejscu przed nieuprawnionym i niebezpiecznym użytkowaniem!



Współczynnik wydłużenia na całej trasie jest zbliżony do 1, czyli jest bardzo dobry. Poza nielicznymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną, droga rowerowa ma cały czas pierwszeństwo w stosunku do ulic poprzecznych, przez co jest bardzo szybka i atrakcyjna. Nie występują ciasne łuki ani inne przeszkody dla ruchu rowerowego. Nic dziwnego, że stała się bardzo popularna wśród gdańskich rowerzystów. I... wrotkarzy!

Marcin Hyla



O dwóch takich co posadzili



Obywatelska Liga Ekologiczna na zielonej łączce...

(Dokończenie ze str. 3)

Było to pierwsze, przełomowe osiągnięcie – w urzędzie zaczęło się spotykać społeczne ciało, co ważne, złożone z architektów, inżynierów, planistów, drogowców, społeczników i hobbystów, którzy przyjęli nasze zaproszenie do współpracy. Pierwszym wymiernym sukcesem było przeznaczenie przez miasto kwoty 1 miliona złotych na rozwój infrastruktury rowerowej i uzyskanie przez użytkowników rowerów wpływu na sposób jego wydatkowania – wybór tras, ich parametry, technologię.

MH: Jak wyglądały Wasze działania?

Roger: Nasze działania zawsze podzielone były na promocyjne działania publiczne: festyny, przejazdy rowerowe, wydawnictwa, audycje i artykuły w mediach etc. oraz działania lobbyingowe: pisma, spotkania, narady etc. Uczestnikami działań ulicznych byli po prostu gdańscy rowerzyści i nasze skromne środowisko.

Przemek: Pierwszą „akcją rowerową” zorganizowaliśmy w czerwcu '95 w Sopocie, ale wtedy daleko było jeszcze do rozpoczęcia systematycznych działań. W grudniu '95 pojechaliśmy do Krakowa na szkolenie w ramach sieci Miasta dla Rowerów. Po powrocie zaczęliśmy nagabywać kolegów, żeby

zacząć u nas robić coś „na poważnie”. Efektem tego było przygotowanie zimą 96/97 kampanii „Gdańsk miastem dla rowerów”. Pierwszy numer naszego biuletynu „Niezła Jazda” ukazał się z okazji Dnia Ziemi, w kwietniu '97, zaś oficjalne otwarcie kampanii rowerowej nastąpiło przed Urzędem Miejskim 30 maja 1997 roku po naszym pierwszym przejeździe rowerowym, gdzie złożyliśmy na ręce władarzy zestaw naszych postulatów.

Roger: Koncepcję działań przygotowaliśmy już na przełomie 1996 i 1997 roku. Sięgaliśmy po wszelkie metody dostępne przy naszej skali działania i przy skromnym zapleczu finansowo – technicznym. Przede wszystkim skupialiśmy się na akcjach ulicznych – ze względu na bezpośredni kontakt z ludźmi oraz spory oddźwięk w mediach, własnych wydawnictwach (gazetki, plakaty, naklejki) ze względu na czystość przekazu nad którym mieliśmy 100% kontroli, a także na lobbingu środowisk decyzyjnych – ze względu na kluczową rolę samorządu w utrzymaniu i rozbudowie infrastruktury rowerowej.

MH: Kto w uczestniczy w waszych akcjach?

Roger: W zależności od rodzaju działań – w wielkich imprezach plenerowych brało udział często i po kilka tysięcy

osób. Byli to przechodnie bądź rowerzyści – mieszkańcy Gdańska którzy odpowiedzieli na nasze zaproszenia pojawiając się na imprezach. Z kolei – dla kontrastu – działania lobbyingowe były prowadzone w znacznie bardziej kameralnych gronach. Często sprowadzało się to do rozmów z pojedynczymi osobami od których decyzji zależało powodzenie kampanii.

MH: Czym Gdańsk różni się od innych miast Polski? Nigdzie dotąd oddolnym organizacjom społecznym nie udało się nakłonić władz do zaangażowania się w ułatwienia dla rowerów?

Roger: W Gdańsku jest zgrana grupa osób prowadzących kampanię, o sporych umiejętnościach i z dużą determinacją do prowadzenia działań z góry przewidywanych na lata a nie miesiące czy tygodnie. Mamy wieloletnie rozpoznanie i wiedzę na temat działania samorządu w mieście. Mamy (śmieje się) znajomości, dojścia, w magiczny i tajemniczy sposób otwierające się „furtki” – wszystko to co pozwala uzyskiwać pewne kluczowe decyzje bez których trudno byłoby sprawę popychać do przodu... No i wreszcie mamy dobry plan działań, realizowany konsekwentnie przez wiele lat, odrobina szczęścia w zdobywaniu skromnych ale pomocnych funduszy.

Przemek: Sam odpowiedziałeś już na to pierwsze pytanie, choć nie sądzę, żeby naprawdę „nigdzie indziej się to nie udało”. Różnica polega na tym, że rzadko gdzie w Polsce, zaangażowanie władz lokalnych było tak duże i dalekosiężne. Wydaje mi się też, bez fałszywej skromności, że zasługą jest tu determinacja i konsekwencja koordynatorów kampanii rowerowej i umiejętność gry „na długą metę”.

Roger: Jesteśmy identyfikowani, rozpoznawani, także chwaleni – co ciekawe – jeśli chodzi o temat rowerowy – właściwie jednogłośnie – i to pomimo równoczesnego prowadzenia bardzo kontrowersyjnych działań w innych dziedzinach, np. przeciwdziałania antyekologicznym inwestycjom. Identyfikacja ograniczona jest jednak do obszaru Gdańska – poza terenem którego działamy sporadycznie.

MH: Jak oceniacie współpracę z samorządem?

Roger: (Śmieje się) Trudna, żmudna, pełna krwi potu i łez... ale konieczna aby coś zmienić, także świadomość ludzi, a nie tylko konkretny kawałek ulicy poprzez wybudowanie drogi rowerowej. Czasem jest wesoło, czasem groteskowo. Rzeczywistość Polski samorządowej Anno Domini 2002 wszyscy znamy... To co mnie w projekcie rowerowym podbudowuje, to fakt, że możemy współpracować z samorządem na zasadach partnerskich pracując nad rozwojem komunikacji rowerowej, jednocześnie będąc np. w ostrym sporze co do pewnych inwestycji czy wizji rozwoju miasta. Współpraca nie jest więc łatwa ale już to że samorząd toleruje organizacje samodzielne, nie zwasalizowane, krytyczne – świadczy o jego klasie. Tak więc punkt dla samorządowców...

Przemek: Współpracę z samorządem oceniam na dostateczny plus (chodzi o współpracę OLE i gminy, nie o pracę gminy w ogóle). Trzeba jednak powiedzieć, że mieliśmy szczęście trafić na kilku otwartych i rozsądnych urzędników, dzięki którym nasze cele stały się realne. To jednocześnie dopełnienie odpowiedzi na pytanie o różnice między Gdańskiem a innymi miastami.

Gdańsk na rowery

MH: *Współpracujecie z biznesem?*

Przemek: Prawie w ogóle, okazjonalnie przy pozyskiwaniu funduszy na imprezy, być może dlatego, że lokalny biznes rowerowy wydaje się nie chcieć współpracować z nami, co jest dla nas zupełnie niezrozumiałe. Cóż...

Roger: Biznes rowerowy jest zbyt słaby by być poważnym partnerem – sponsorem działań takich jak nasze, zaś inny biznes zainteresowany jest sponsoringiem w ograniczonym zakresie. Jeszcze kilka lat temu, kiedy zaczynaliśmy kampanię, o sponsorów nie było trudno, teraz każdy redukuje koszty a więc i nakłady na reklamę czy kształtowanie wizerunku firmy.

MH: *A z innymi organizacjami społecznymi?*

Roger: Nieraz skorzystaliśmy z pomocy innych NGO, zwłaszcza ekologicznych, ale także tych wspierających działalność III sektora. Układy lokalne są pod tym względem



Wegetarianin Roger Jackowski i warzywa

czyste i nie mamy nikomu nic do zarzucenia, jednocześnie zaś wielu osobom i organizacjom winniśmy podziękowania za wszystkie te drobne gesty pomocy które składają się na większą całość i współtworzą

atmosferę w której ludziom ciągle jeszcze „się chce”.

MH: *Jakie największe problemy stoją obecnie przed promocją rowerów w Gdańsku?*

Przemek: Największym problemem może się okazać to, że wybudowana infrastruktura jest niskiej jakości. A więc chodzi o wcześniejszą umiejętność ustalania priorytetów przy wydawaniu pieniędzy i postawienia na jakość na etapie projektowania, w oparciu o konsultację z użytkownikami. Nie wystarczy budować, trzeba budować tak, żeby infrastruktura sama się promowała, w domach, w pracy, ustami ludzi, którzy się po niej przejechali rowerem.

Roger: Problemem są nawyki w świadomości społecznej – postrzegania roweru tylko rekreacyjnie, jako pojazdu niebezpiecznego w ruchu drogowym, zagrożonego kradzieżą, jako pojazdu dla uboższej warstwy społeczeństwa, jako pojazdu tylko i wyłącznie sezonowego. Oczywiście cały czas następuje erozja tych uprzedzeń, ale w przypadku działania w świadomości społecznej potrzeba lat na to aby zmiany dosięgły znacznych grup osób i zostały ugruntowane w postrzeganiu, rozumieniu, opisywaniu a wreszcie codziennej praktyce.

MH: *Gdańska droga rowerowa na Al. Hallera uchodzi za wzorcową w skali Polski. Jak udało się to osiągnąć?*

Przemek: Po pierwsze dzięki wspólnej pracy zespołu społecznego przy przygotowywaniu Standardów Technicznych dla Infrastruktury Rowerowej

budowanej w Gdańsku. To było opracowanie – fundament, które dało cenną wiedzę. Po drugie dzięki osobistemu zaangażowaniu projektanta, Michała Niwińskiego, który w okresie wykonywania inwestycji niemal codziennie jeździł na budowę – oczywiście na rowerze! – sprawdzać czy jest realizowana zgodnie z projektem i, rzecz jasna, zarządzać poprawki... Po trzecie dzięki włączeniu użytkowników w proces projektowania trasy.

Roger: Droga ta jest rzeczywiście pierwszą realizacją z zastosowaniem nowych standardów projektowych, jednak do ideału jeszcze jej daleko. A byłoby naprawdę nieźle, gdyby wszystkie propozycje projektanta zostały zaakceptowane. Niestety – jak to często bywa – nowatorskie rozwiązania napotykały na niezrozumienie. Okazało się że drogę rowerową można przetrzącać z jednej strony ulicy na drugą tylko dlatego że... ktoś „ważny” nie chce jej mieć pod oknami. Zgroza. Na szczęście większość rewolucyjnych zmian wprowadzonych tym projektem została zrealizowana i obroniła się w użytkowaniu. Urzędnicy, którzy zablokowali pewne rozwiązania, zmienili zdanie pod presją opinii publicznej, która coraz powszechniej wsiadając na swoje rowery „głosuje” za infrastrukturą wygodną, bezpieczną i przemyślaną pod kątem potrzeb rowerzystów a nie „cywilizującą” ruch rowerowy niezgodnie z jego naturą.

MH: *Co jest najważniejszym Waszym doświadczeniem, jakie Gdańsk może*

przekazać innym miastom w Polsce?

Roger: Fakt, że współpraca organizacji ekologicznej krytycznej na jednym polu wobec polityki władz samorządowych z tymi samymi władzami na polu innym – jest możliwa. To stało się w Polsce... tej samej Polsce w której rządzi się po-



Nie tylko rowery: Przemek Miler zionie ogniem

przez wasalizację, kupowanie opinii, deptanie niepokornych, w której tak częste jest myślenie rządzących nie wychodzące poza syndrom TKM...

Przemek: Przygotowanie w pierwszej kolejności kluczowych dokumentów do promocji komunikacji rowerowej – koncepcji sieci tras rowerowych oraz standardów technicznych we współpracy ze specjalistami jak i zwykłymi użytkownikami oraz model współpracy z użytkownikami infrastruktury. Chodzi tu o poważne traktowanie oddolnych inicjatyw społecznych i korzystanie z ich kompetencji i doświadczenia.

Marcin Hyła: *Miejmy nadzieję, że gdańskie doświadczenia zostaną wykorzystane i razem uda się stworzyć podobne projekty rowerowe w innych miastach! Dziękuję za rozmowę.*

Oferta dla samorządów

W ramach gdańskiego projektu Polski Klub Ekologiczny – Miasta dla rowerów prowadzić będzie warsztaty adresowane do samorządów, decydentów, agencji finansujących rozwój regionalny i inwestycje ochrony środowiska, do projektantów oraz dla członków organizacji społecznych.

Warsztaty prowadzić będzie zespół przygotowujący gdański projekt inwestycyjny. Marcin Hyła, dr Tadeusz Kopta (PKE), Roger Jackowski (OLE) oraz inne osoby związane z przygotowaniem i wdrożeniem projektu.

Warsztaty w zakresie podstawowym są bezpłatne dla uczestników. Istnieje możliwość rozszerzenia zakresu wykładów, a dla organizacji społecznych zwrotu kosztów przejazdu (bilety PKP 2 klasy, PKS).

W zakres podstawowy warsztatów wchodzi:

- Prezentacja założeń gdańskiego projektu inwestycyjnego (M. Hyła)
- Uwarunkowania prawne i techniczne projektowania sieci rowerowych w miastach (T. Kopta)
- Udział pozarządowych organizacji społecznych w przygotowaniu i prowadze-

niu projektu gdańskiego (Roger Jackowski).

- Wykorzystanie Najlepszej Praktyki i standaryzacja jako elementy zarządzania jakością (M. Hyła, przedstawiciele uczelni i Urzędu Miejskiego w Gdańsku).
- Prezentacja lokalnych/regionalnych organizacji społecznych
- Możliwości wspólnego przygotowywania programów inwestycyjnych oraz pozyskiwania środków zewnętrznych.
- Warsztaty interaktywne: analiza wybranego przypadku projektowania infrastruktury w oparciu o wytyczne podręcznika „Postaw na Rower” (PKE, 1999) oraz opinie użytkowników
- Inne propozycje, wynikające z zapotrzebowania uczestników

Przewidujemy około 8-12 godzin zajęć interaktywnych dla 15-30 osób. Zakres szkolenia będzie za każdym razem dopracowywany z przedstawicielami

beneficjenta. Szkolenie będzie nakierowane na przekazanie najbardziej praktycznej wiedzy i umiejętności. Zainteresowane instytucje prosimy o kontakt z Polskim Klubem Ekologicznym (adres poniżej).



Dlaczego rowerzyści nie korzystają ze ścieżki na zdjęciu powyżej? Odpowiedź na naszym szkoleniu.

Kontakty:

Miasta dla rowerów – projekt Polskiego Klubu Ekologicznego
Ul. Sławkowska 26A, 31-014 Kraków
Tel. (0 prefiks 12) 4232047, fax 4232098
Internet: www.rowery.org.pl, e-mail: rowery@rowery.org.pl
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części: rozwój i replikacja projektu, program szkoleniowy, punkt kontaktowy)

Obywatelska Liga Ekologiczna

Ul. Zbyszka z Bogdańca 56A, 80-419 Gdańsk
Internet: gdansk.rowery.org.pl, e-mail: roger@ole.most.org.pl
lub trojmiasto@fz.most.org.pl
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części „program edukacji i informacji w Gdańsku”)

Ministerstwo Środowiska

dr Janusz Mikuła, Dyrektor Krajowy Projektu
Departament Inwestycji i Rozwoju Technologii
Ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
Internet: www.mos.gov.pl, e-mail: krystyna.zydorowicz@mos.gov.pl
(Agencja Wykonawcza Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego)

Urząd Miejski w Gdańsku – Wydział Infrastruktury Miejskiej
Dyrektor Antoni Szczyt, z-ca Dyrektora Krajowego Projektu
Ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
0 prefiks 58 302 30 20; 302 30 41, faks 302 69 00
Internet: www.gdansk.pl, e-mail: swim@gdansk.gda.pl

Menadżer Projektu: Marek Sójka marcs@interecho.pl
(Agencja Wdrożeniowa, część inwestycyjna Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego, zarządzanie całością projektu)

United Nations Development Program UNDP

Al. Niepodległości 186 00-608 Warszawa
Tel. 0 prefiks 22 825 92 45, faks 825 49 58, 825 57 85
Internet: www.undp.org.pl, e-mail: ewelina.pusz@undp.org
(Nadzór nad projektem w imieniu Global Environment Facility)

Projekt Miasta dla rowerów/Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny jest finansowany ze środków **Global Environment Facility** (GEF, www.gefweb.org) oraz **Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska** www.nfosigw.gov.pl

