



Rowerowa twierdza Wrocław?

Plan budowy 100 km dróg rowerowych zrealizowany już w 75%, stojaki rowerowe, legendarna Pomarańczowa Alternatywa włączająca się w akcje cyklistów – tak wygląda rowerowa *Festung Breslau*. Z drugiej strony – rowerzyści narzekający na jakość powstających dróg rowerowych i bardzo nieprzyjazne dla rowerów środowisko Wrocławia. W 11. numerze biuletynu prezentujemy jeden z bardziej przężnych ośrodków rowerowych Polski, jego sukcesy, porażki, szanse i zagrożenia.

Wrocław jest bardzo ciekawym miastem pod względem polityki rowerowej. Rowerzyści są widoczni, wiele osób porusza się na „holendrach” które – używane i sprowadzane z Niemiec lub Holandii – można kupić w komisach na Niskich Łąkach czy w podwrocławskich miejscowościach. Rowery stanowią obecnie zauważalną grupę pojazdów na wrocławskich ulicach – być może wynika to z nieco łagodniejszego niż w centralnej Polsce klimatu, zwłaszcza mniej mroźnych i śnieżnych zim. Wrocław od kilku lat realizuje program „100 km dróg rowerowych”, opracowany przez Zarząd Dróg i Komunikacji i przyjęty w czerwcu 1996 roku przez Radę Miasta Wrocławia. Jest to chyba najbardziej konsekwentny program rowerowy realizowany przez polski samorząd ze środków własnych. Jak szacują członkowie Koalicji Rowerowy Wrocław, do 2001 roku w ten sposób wydano około 3,5 mln złotych i wybudowano 74,9



km dróg rowerowych (choć w większości są to trasy pieszo-rowerowe).

Brzmi to bardzo obiecująco, ale wrocławscy rowerzyści mają swoje zdanie na temat rowerowej polityki miasta.

(Ciąg dalszy na str. 3)

Nadchodzi pora, kiedy w Polsce rowery są chowane do piwnic. Czy jednak jest to konieczne? Z roku na rok coraz więcej osób w miastach nie przestaje korzystać z roweru kiedy robi się chłodno, a nawet kiedy spadnie śnieg. Na początku lat 90 w Krakowie w zimie rozpoznawałem rowerowych znajomych po śladach opon, jakie zostawiali na śniegu – po mieście poruszało się zaledwie kilku „rowerowych ekstremistów”. Dziś w rowerowych śladach na śniegu można się pogubić – jeżdżą kurierzy, studenci, osoby starsze i zwolennicy „zdrowego stylu życia”.

Z pewnością w zimie jeździłoby więcej rowerzystów, gdyby nie fatalny stan naszej infrastruktury drogowej. W zimie wychodzą wszystkie słabe strony nie tylko dróg rowerowych, ale przede wszystkim zwykłej infrastruktury drogowej, z której w większości korzystają praktycznie wszyscy rowerzyści. Obludzone dziury, nierówności, studzienki – wszystko to są niebezpieczne pułapki, które czym prędzej powinny zostać naprawione. I to nie tylko na reprezentacyjnych ulicach.

Nadchodzi jednak również pora, kiedy Polska będzie mogła – i musiała! – pokazać, jak sprawnie potrafi korzystać z dostępnej jej środków finansowych. Po 2004 roku do naszego kraju powinien trafić strumień pieniędzy Unii Europejskiej, przyznawanych nie po znajomości, ale na precyzyjnie przygotowane programy inwestycyjne, o jasno zdefiniowanych celach i parametrach, realnie poprawiających jakość życia. To szansa na poprawę infrastruktury – nie tylko tej „wielkiej”, ale także tej, z której miliony ludzi korzystają na codzień: ulic miejskich. W tym na budowę dróg i innych ułatwień rowerowych.

Mamy dobrą wiadomość: Kraków idzie w ślady Gdańska, który od pół roku wdraża wzorcowy program inwestycji rowerowych korzystając z 1 mln USD dolarów bezzwrotnej pomocy Global Environment Facility. Krakowski program inwestycji rowerowych jest większy i ambitniejszy – 7,5 mln Euro na 120 km głównych wydzielonych dróg rowerowych w całym mieście, niemal cztery razy więcej niż w Gdańsku. To oczywiście tylko wstępny wniosek i do faktycznego finansowania a nawet złożenia pełnego wniosku jeszcze długa droga, ale pierwszy krok we właściwym kierunku został zrobiony.

Pod choinkę – i nie tylko powinniśmy sobie stwarzać takie szanse.

Marcin Hyła



W numerze m.in.:

- Pieniądze na drogi rowerowe
- Pas pod prąd na ul. Kopernika w Krakowie
- Rowerowy Wrocław

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego szansą Krakowskiego Programu Rowerowego?

Pieniądze na drogi rowerowe

Gdański rowerowy program inwestycyjno – promocyjny, który uzyskał 1 mln USD bezzwrotnej pomocy z Global Environment Facility (GEF) staje się "zaczynem" dla podobnych projektów w całej Polsce. Oczywiście, nie należy się spodziewać kolejnych dużych grantów GEF na podobne zadania w Polsce (a nawet regionie), ale w najbliższych latach finansowanie zadań takich, jak ułatwienia dla rowerzystów w miastach powinno być łatwiejsze, między innymi dzięki funduszom strukturalnym i regionalnym Unii Europejskiej.

Fundusze te będą do dyspozycji po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, czyli od 2004 roku. Środki te są rozdzielane na dwa zasadnicze sposoby: w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), gdzie dystrybucja odbywa się za pośrednictwem Urzędów Marszałkowskich oraz w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego (SPOR) pod nadzorem poszczególnych ministerstw (Infrastruktury, Gospodarki, Środowiska). Sieć Miasta dla rowerów uważała, że przekrojowe programy pilotażowe, takie jak tworzenie systemów rowerowych w miastach powinny znaleźć się w orbicie zainteresowania władz centralnych (tak, jak ma to miejsce w Holandii, Wielkiej Brytanii itp.) i zostać uwzględniona w Sektorowym Programie Operacyjnym "Środowisko" (lub "Transport"). Niestety, nie udało się wprowadzić takich zapisów do Narodowego Programu Rozwoju, dokumentu który definiuje zasady wykorzystania przez Polskę środków unijnych po przystąpieniu do UE.

Dlatego cała energia lobbystów sieci Miasta dla rowerów została skierowana na współpracę z władzami samorządowymi. Przed nami perspektywa wielu lat pracy: pierwsza transza ZPORR to inwestycje realizowane w latach 2004-2006, kolejna – 2007-2009. Projekty ZPORR muszą być spójne ze strategią rozwoju województwa, a ich budżet musi być większy, niż równowartość 5 mln Euro.

W chwili obecnej wiemy o dwóch programach rowerowych wstępnie zgłoszonych do ZPORR – 700 km turystycznych tras rowerowych na Górnym Śląsku oraz krakowski miejski program inwestycji rowerowych, wzorowany na gdańskim projekcie GEF.

Krakowski projekt został opracowany w ramach istniejącego od 2000 roku Zespołu Zadaniowego d/s dróg rowerowych, kierowanego przez wiceprezydenta Zorskiego i grupującego przedstawicieli

rowej w mieście, czyli umożliwienie bezpiecznego, wygodnego i szybkiego omijania miejsc, gdzie obecnie rowerzysta musi poruszać się w dużym i szybkim ruchu samochodowym. Budżet projektu wynosi 30 mln zł, z czego 21 mln zł pochodzić ma z UE, 6 mln to umarzalna, niskoprocentowana pożyczka z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, a tylko 3 mln zł ze środków własnych gminy (to jest 1 mln rocznie, czyli... mniej, niż 0,7 promila budżetu miasta!).

Oczywiście, projekt jest obecnie w bardzo wstępnej fazie i nie jest wcale przesądzone, czy otrzyma finansowanie i czy będzie realizowany w latach 2004-2006 – tym bardziej, że konieczne jest szybkie przygotowanie szczegółowych projektów technicznych, stworzenie kosztorysów, wykup kilku niewielkich działek oraz uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Ale ścieżka która została przetarta, będzie do wykorzystania także po roku 2007. Już teraz wiadomo, że kluczem do sukcesu jest zarządzanie jakością – czyli stworzenie systemu obejmującego Standardy Projektowe (np. dostępne w Internecie na stronie www.rowery.org.pl/standardy.html), procedurę audytu rowerowego która pozwala eliminować kosztowne sprzeczności w polityce operacyjnej gminy oraz system udziału społecznego i konsultacji tak, aby końcowy efekt był zorientowany na maksymalne zadowolenie użytkownika.

Wprowadzeniem do procesu przygotowania programu inwestycyjnego – czy to korzystającego ze środków finansowych UE w ramach ZPORR czy też wykorzystującego głównie środki własne oraz funduszy ochrony środowiska – są warsztaty, prowadzone w ramach projektu "Miasta dla rowerów". Zapraszamy do współpracy samorządy i inne instytucje zainteresowane wprowadzaniem realnych, systemowych i wysokiej jakości ułatwień dla ruchu rowerowego!

Marcin Hyła



cieli wydziałów i jednostek odpowiedzialnych za projektowanie i budowę dróg rowerowych oraz organizacji społecznych. Projekt zakłada budowę ok. 120 km wydzielonych dróg rowerowych (wszystkie główne i część zbiorczych i rekreacyjnych tras rowerowych, na których powinno odbywać się docelowo ok. 70 proc. ruchu rowerowego w mieście) wraz z rozwiązaniami specjalnymi, takimi jak kładki rowerowe czy niewielkie tunele.

Projekt ma na celu usunięcie wszystkich "wąskich gardeł" komunikacji rowe-

Rowerowa twierdza Wrocław?

(Ciąg dalszy ze str.1)

Pierwszym zgrzytem jest zakaz poruszania się na rowerze po wrocławskim rynku. Co prawda większość rowerzystów nic sobie z tego groźnego zakazu nie robi, ale Straż Miejska potrafi wlepić cyklitom wysokie mandaty. W dodatku w centrum miasta Rynek i przylegające do niego ulice to często jedyna sensowna alternatywa dla szybkich i ruchliwych ulic biegnących niewiele dalej. Sytuacja jest zdumiewająca i można tylko mieć nadzieję, że władze wycofają się z tego dziwnego zakazu. „Centrum Wrocławia jest nieprzyjazne dla rowerzystów” – twierdzi Cezary Grochowski, autor raportu „Rowerowy Wrocław 2001”.

Drugi zgrzyt, to niska jakość wielu wybudowanych dróg rowerowych. Rowerzyści narzekają na stosowaną we Wrocławiu betonową kostkę typu bauma (znana też jako „polbruk”). Nie dość, że stawia ona bardzo wysokie opory toczenia, to jej trwałość jest mizerna a koszty budowy drogi rowerowej z takiej kostki często dwukrotnie przekraczają koszt dobrej jakości dywanika asfaltowego. Często zdarza się też, że drogi rowerowe nie zachowują parametrów takich jak skrajnia i szerokość, wynikających wprost z Rozporządzenia Ministerstwa Transportu w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z 1999 roku.



Al. Armii Krajowej. Nawierzchnia z kostki betonowej jest o połowę droższa od asfaltu, stawia ogromne opory toczenia i jak widać jest wyjątkowo nietrwała

Przykłady nieszczęśliwych rozwiązań – jak twierdzą rowerzyści z koalicji Rowerowy Wrocław, powołanej w 2001 roku i grupującej Polski Klub Ekologiczny, Dolnośląską Fundację Ekorozwoju stowarzyszenie „Zielona Kultura” Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów (oraz najbardziej wrocławską z wrocławskich sił społecznych – Pomarańczową Alternatywę) – można mnożyć: w jednym miejscu droga rowerowa przebiega po niewłaściwej stronie przystanku autobusowego, gdzie indziej droga rowerowa jest nierozróżnialna od chodnika, a w innych miejscach jej przebieg jest zaskakujący, a pod grubą warstwą jesiennych liści niewidoczne są bardzo niebezpieczne krawężniki. Ku-



Zakaz wjazdu na wrocławski Rynek niestety dotyczy także rowerzystów

ba Maciejczyk z „Zielonej Kultury” uważa, że kluczem do poprawy sytuacji jest przyjęcie przez Zarząd Dróg i Komunikacji standardów projektowych, podobnych do obowiązujących w Gdańsku czy opracowanych w Krakowie i stosowanych tam nieformalnie (standardy krakowskie są dostępne na stronie internetowej www.rowery.org.pl/standardy.html)

Z drugiej strony we Wrocławiu jest ciekawym sporem rowerowych rozwiązań zaskakujących funkcjonalnością, estetyką i przemyślaną formą. Na przykład na ulicy Świdnickiej można spotkać piękne stojaki rowerowe, które nie dość, że umożliwiają spięcie przedniego koła i ramy roweru ze stojakiem, to nie pozostawiają żadnej wątpliwości, do czego służą – promują rowery nawet wtedy, kiedy nikt z rowerzystów z nich nie korzysta. (Ciąg dalszy na str. 6)



Wygodna poręcz umożliwia zatrzymanie się przed skrzyżowaniem i włączenie sygnalizatora bez zsiadania z roweru



Ulica Hallera – ścieżka rowerowa o nieczytelnym przebiegu ginie pod stertą nieuprzątniętych liści, co może stanowić poważne zagrożenie dla rowerzysty

Dobry przykład z Krakowa:



Ulica Kopernika to jednokierunkowy (na zasadniczej części) wyjazd z ścisłego centrum Krakowa w kierunku Nowej Huty, prowadzący od Plant do Ronda Mogińskiego. Ulica jest nietypowa: wzdłuż niej położony jest Szpital Akademicki Collegium Novum Uniwersytetu Jagiellońskiego, co powoduje bardzo duży popyt na miejsca parkingowe, generuje dość duży ruch pieszy zwłaszcza osób starszych (w tym także chorych) i wymaga pełnego dostępu dla karettek pogotowia. Jednocześnie jest to jedyny dojazd do ścisłego centrum Krakowa od strony wschodniej – w tym Nowej Huty.

Równoległe do ulicy Kopernika biegnie ulica Lubicz z torowiskiem tramwajowym, krytycznym zwężeniem w rejonie wiaduktu kolejowego, dwoma przystankami i dwoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. Ruch rowerowy jest w ul. Lubicz albo powolny (korki, parkujące auta i ogromny ruch pieszy uniemożliwiają „przeciskanie się” rowerzystów do przodu) albo bardzo niebezpieczny – po godzinach szczytu samochody jadą bardzo szybko, a rowerzysta musi przekraczać tory tramwajowe pod ostrym kątem. W dodatku oba końce ul. Lubicz to bardzo lub wręcz skrajnie niebezpieczne (Rondo Mogińskie) skrzyżowania z ograniczonym skomunikowaniem na niektórych relacjach.

Z kolei ulica Grzegorzeczka znajduje się w znacznej odległości – wymaga kilometrowego objazdu. Zastosowane zostały na niej na bardzo długim odcinku (ok.



500 m) betonowe separatory pasa tramwajowo-autobusowego i jezdni samochodowej. W rezultacie powstał krytyczny przekrój jezdni, powodujący skrajne konflikty rowerzysta – samochód: rowerzyści blokują ruch samochodowy i nie mogą bezpiecznie wymijać innych pojazdów. Rezultatem są częste potrącenia rowerzystów na tej ulicy. Przez pewien czas na odcinku ulicy Grzegorzecz-

kiej znajdował się zakaz poruszania rowerem.

W takiej sytuacji oczywiste jest, że jednokierunkowa ulica Kopernika musiała zostać otwarta dla ruchu rowerowego. Nie bez znaczenia jest fakt, że docelowo stanowi ona element głównej trasy rowerowej, przecinającej Kraków z zachodu na wschód, łączącej park technologiczny i kampus uniwersytecki w Pychowicach, Rynek Główny, Rondo Mogińskie, Plac Centralny i wschodnie osiedla Nowej Huty. Dodatkowym argumentem była planowana na najbliższy rok całkowita przebudowa Ronda Mogińskiego, obecnie najniebezpieczniejszego skrzyżowania w Krakowie na dwupoziomowe, z bezkolizyjnym ruchem pieszych, rowerzystów i tramwajów w dolnym poziomie.

Ze względu na ruch pieszych, zwłaszcza chorych, wskazane było wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię i eliminacja kolizji pieszy-rower. Ze względu na

konieczność ruchu karettek pogotowia w obie strony niemożliwa jest fizyczna segregacja ruchu rowerowego „pod prąd”. Ponieważ w ul. Kopernika nielegalne parkowanie po lewej stronie jezdni nie występuje albo jest minimalne (prawdopodobnie ze względu na ruch karettek „pod prąd”) segregacja fizyczna jest zbędna. Ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów istniała konieczność zwrócenia uwagi kierowców na nie-

konwencjonalną organizację ruchu. Rozwiązanie powinno być jak najtańsze, między innymi ze względu na realizację



kontrapas w ul. Kopernika



w trybie remontów i bieżącego utrzymania ulic.

Dlatego zdecydowano się na rozwiązanie „miękkie” – jednokierunkowy pas rowerowy namalowany na jezdni (przy

Dane techniczne kontrapasa w ul. Kopernika:

- Długość: 1230 metrów
- Koszt: 32 tys. PLN
- Koszt jednostkowy: 26 zł/mb
- Szerokość: 1,6 m (miejscami zwężenia do 1,0 m)
- Elementy dodatkowe: prefabrykowane azyle z odblaskowymi pylonami

minimalnej naprawie nawierzchni) i zastosowanie prefabrykowanych wysepek – azylów z odblaskowymi pylonami w rejonie skrzyżowań i łuków ulicy. Wysepki te uniemożliwiają „ściananie” lewoskrętów (a przez to chronią rowerzystów przed kolizjami) i zwracają uwagę kierowców na organizację ruchu. W oczywisty sposób są również spowalniaczami ruchu – zwężając jezdnię optycznie i (w mniejszym stopniu) – fizycznie. Szerokość azylu to 1,0 m – tak samo, jak szerokość drogi rowerowej na wysokości azylu.

Dzięki temu, że rowerzyści nie poruszają się po chodnikach, zminimalizowano kolizje z pieszymi. Karetki pogotowia, poruszające się na sygnale, mogą korzystać z kontrapasa rowerowego – obowiązkiem rowerzysty jest oczywiście ustąpić im miejsca. Punktem kolizji (i konfliktu, także medialnego) stały się

azyle: karetki muszą tu zwalniać, kierowcy – jechać ostrożnie. Podczas uroczystego otwarcia ścieżki, jeden azyl i pylon został zdewastowany przez kompletnie pijanego kierowcę (1,8 promila alkoholu we krwi w południe) – jak wiadać, rozwiązania takie znakomicie spełniają swoją rolę.

Kontrapas w Kopernika ma bardzo dużą prędkość projektową – rzędu nawet 40-50 km/godz. Może być bez problemu wykorzystywany przez rowerzystów – sportowców, rowerzystów holujących przyczepki, obciążonych sakwami itp. Gwarantuje znakomitą widoczność rowerzysty – kierowca. Jedyne korekty, sugerowane przez użytkowników to: lepsze oznakowanie poziome i pionowe, podkreślające jednokierunkowość tego pasa (malowane na jezdni strzałki, znak B-2 na pylonach azylów). Jak się bowiem okazuje, część rowerzystów korzysta z kontrapasa niezgodnie z przeznaczeniem, prowokując sytuacje kolizyjne. Kontrapas jest również często używany przez rolkarzy, którzy nie mają innej możliwości dojazdu na Rynek od strony Nowej Huty. Wskazane jest również stopniowe uspokojenie ruchu samochodowego np. przez podniesienie

tarcz skrzyżowań (łagodne progi spowalniające). Z obserwacji wynika również, że jest miejsce, gdzie nagminnie pas jest jednak blokowany przez nielegalnie parkujące samochody – na tym kilkunastometrowym odcinku wskazana jest więc fizyczna segregacja.



Reasumując: minimalnym kosztem (koszt jednostkowy jest ok. siedmiokrotnie niższy, niż dla standardowej, wydzielonej drogi rowerowej) powstało rzeczywiste ułatwienie dla ruchu rowerowego. Zgodnie z prawem, rowerzyści mogą obecnie bezpiecznie, wygodnie i szybko omijać najbardziej niebezpieczne i ruchliwe ulice na relacji centrum Krakowa – Nowa Huta.

MH



Rowerowa twierdza Wrocław?



Plac Zwycięstwa. Wygodny dojazd do tunelu pod ruchliwym skrzyżowaniem

(Ciąg dalszy ze str.3)

Z kolei na ulicy Hallera (przypadkowa zbieżność nazw – w Gdańsku na al. Hallera znajduje się wzorcowa droga rowerowa, którą opisaliśmy w nr. 10 biuletynu) droga rowerowa o nietypowym przebiegu w pasie zieleni między jezdniami przed skrzyżowaniami ma poręczę, o które rowerzysta może się oprzeć, czekając na zielone światło. Ponieważ sygnalizacja jest wzbudzana przyciskiem, poręcz jest dodatkowym ułatwieniem. Oczywiście przyciski są zmurą rowerzystów i powinny być stosowane tylko w wyjątkowych sytuacjach – jeśli jednak są stosowane, to podobną barierką jest bardzo dobrym, prostym rozwiązaniem.

Warto też wspomnieć, że we Wrocławiu znajduje się wzorcowe w skali Polski i nie tylko bezkolizyjne rozwiązanie dwupoziomowego skrzyżowania samochodowego i rowerowego. Choć samo skrzyżowanie i tunele węzła ulic na Placu Powstań-

ców Warszawy nie było projektowane pod kątem ruchu rowerowego, to jest ono z punktu widzenia organizacji ruchu rowerowego niemal idealne. Warto zwrócić uwagę na niewielkie w większości przypadków nachylenie podłużne niwelety, duże promienie łuków, wykorzystanie naturalnego światła dziennego do rozjaśnienia tuneli, i wreszcie bardzo szczodry projekt przekroju tuneli ze ścianami rozszerzającymi się ku górze, przez co efektywna szerokość tunelu jest znacznie większa – rowerzysta nie zaczepia kierownicą o lico ściany. Wszystko to zmniejsza ryzyko kolizji z pieszymi, poprawia subiektywne bezpieczeństwo odczuwane przez użytkowników i zachęca do korzystania z tego przejazdu podziemnego. Warto, aby projektanci opracowujący podobne rozwiązania



Tunel pod placem Zwycięstwa. Zwraca uwagę szeroki przekrój, wykorzystanie światła słonecznego oraz bezpieczne dla roweru, rozszerzające się ku górze ściany



dokładnie przestudiowali szczegóły tego przykładu.

Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju od wielu lat prowadzi akcję dystrybucji stojaków rowerowych dla szkół i instytucji. Jak twierdzi Cezary Grochowski, koordynator programu „stojakowego”, we Wrocławiu na 38 parkingach znajduje się już ponad 250 stojaków rowerowych wykonanych przez DFE, umożliwiając parkowanie 750 rowerów. Stojaki są wzorowane na rozwiązaniu duńskim i umożliwiają spinanie ramy rowery, przedniego koła i stojaka przy pomocy standardowej kłódki szaklowej, tzw. U-locka.

Jaka będzie przyszłość wrocławskich tras rowerowych? Koalicja Rowerowy Wrocław zakłada, że miasto

Rowerowa twierdza Wrocław?



Wrocławską ciekawostką są fragmenty poniemieckich dróg rowerowych, budowanych z bardzo drobnej kostki kamiennej. Czyżby stąd brało się zamiłowanie wrocławskich projektantów do niewygodnej nawierzchni z kostki?

powinno przede wszystkim postawić na jakość dróg i innych rozwiązań rowerowych. Dużym problemem jest – jak twierdzi Cezary Grochowski z DFE – przebieg tras rowerowych w centrum miasta, gdzie Zarząd Dróg i Komunikacji nie przewidział żadnych ułatwień dla ruchu rowerowego, a wszelkie realne usprawnienia ruchu rowerowego wymagają dość re-

wolucyjnej reorganizacji ruchu – np. budowy wspólnych pasów tramwajowo-autobusowych czy likwidacji pasów ruchu dla samochodów.

Rozwijająca się współpraca organizacji pozarządowych, zgrupowanych w koalicji Rowerowy Wrocław z władzami miasta daje nadzieję, że rowerzystom nad Odrą będzie łatwiej.

Marcin Hyła



Nawierzchnia drogi rowerowej z kostki jest nieczytelna zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów



Tam, gdzie chodnik i ścieżka rowerowa niczym się nie różnią, łatwo o konflikty między pieszymi i rowerzystami. Zwraca uwagę znak C-13 ukryty za sygnalizatorem

Przydatne namiary:

- Polski Klub Ekologiczny – Okręg Dolnośląski
ul. Piłsudskiego 74/312 50-020 Wrocław,
tel. 071/ 347-14-74, biuro@pke-od.most.org.pl
- Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju
ul. Białokórnica 26, 50-134 Wrocław
tel./fax: (0-p-71) 343 08 49, 344 59 48, www.eko.wroc.pl/dfe
- Stowarzyszenie Zielona Kultura
ul. Kuźnicza 49/55 50-319 Wrocław
tel./fax (071) 341 96 19, www.rowery.uni.wroc.pl



Droga rowerowa powinna biec z tyłu przystanku autobusowego, co zminimalizowałoby kolizje pieszych i rowerzystów

Oferta dla samorządów

W ramach gdańskiego projektu Polski Klub Ekologiczny – Miasta dla rowerów prowadzi warsztaty adresowane do samorządów, decydentów, agencji finansujących rozwój regionalny i inwestycje ochrony środowiska, do projektantów oraz do 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



Dlaczego ścieżka rowerowa na zdjęciu powyżej jest niebezpieczna i będzie wykorzystywana niezgodnie z projektem? Odpowiedź na naszym szkoleniu.

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).

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

Redakcja – Marcin Hyła, skład – Leszek Liskiewicz, nakład 2400 egz. bezpłatnych

