



# miasta dla rowerów nie dla samochodów!

Biuletyn ogólnopolskiej sieci promocji miejskiej komunikacji rowerowej No.3 Marzec 1999

## Poznań

– pierwsza ogólnopolska konferencja  
na temat dróg rowerowych

„Drogi rowerowe - ważny element układów komunikacyjnych regionów, powiatów i gmin” - pod takim tytułem w poznańskim hotelu „Merkury” odbyło się w dniach 9-10.03.1999 pod auspicjami Ministerstwa Ochrony Środowiska seminarium, zorganizowane przez firmę konsultingową ABRYS. Uczestnikami konferencji, nad którą naukową opiekę sprawował profesor Andrzej Rudnicki z Politechniki Krakowskiej, było kilkadziesiąt samorządowców z całej Polski, projektanci dróg rowerowych, przedstawiciele Ministerstwa Transportu oraz kilkunastu działaczy ekologicznych z sieci „Miasta dla rowerów”. Uzupełnieniem seminarium była wystawa fotograficzna Fundacji Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, przedstawiająca drogi rowerowe w Holandii.

Jednym z wniosków płynących z seminarium (podobnie zresztą jak w przypadku lutowego seminarium katowickiego, o którym pisaliśmy krótko w poprzednim numerze biuletynu) jest to, że wiele gmin angażuje się w tworzenie zrębów rowerowej infrastruktury turystycznej - wyznacza szlaki rowerowe, wydaje informatory i nawiązuje międzynarodową współpracę, która ma przyciągnąć nieszkodliwy dla środowiska turystyczny ruch rowerowy. Jednocześnie brakuje udanych przykładów realizacji przyjaznych dla rowerów inwestycji w miastach.

Przykładem gminy promującej ruch rowerowy może być Sulęcín, gdzie powstaje kilka-



Profesor Andrzej Rudnicki podczas wykładu

dziesiąt kilometrów rekreacyjnych tras rowerowych wokół miasta. Stanowią one element międzynarodowego szlaku rowerowego R-1 (wschód - zachód). Podobnie, Poznań tworzy elementy wielkopolskiej części tego międzynarodowego szlaku - od kilku lat istnieje trasa rowerowa do Pobiedzisk. Z kolei gdańska delegatura Centralnego Urzędu Planowania opracowała kilka wariantów turystycznych tras rowerowych w północnej Polsce. Ewidentną słabością dotychczasowych działań gmin z punktu widzenia użytkowników rowerów jest słabe skomunikowanie rekreacyjnych tras turystycznych z dużymi miastami. Dojazd do śródmieścia najczęściej jest wąskim gardłem, zniechęcającym wiele osób nie

tylko do miejskiej komunikacji rowerowej, ale nawet rowerowej rekreacji w weekendy.

Drugą słabością jest brak środków finansowych. O ile ścieżki rowerowe są jednymi z najtańszych inwestycji gminnych, to jednak napięte budżety i brak woli politycznej sprawiają, że samorządy przeznaczają na nie bardzo mało pieniędzy. Tymczasem poza samorządami żadne agendy rządowe nie wspierają - zwłaszcza finansowo - polityki rowerowej. I to może być największe niebezpieczeństwo, czyhające na przyjazne dla rowerów rozwiązania w Polsce.

Marcin Hyla



Andrzej Billert i Marcin Hyla prowadzą konferencję prasową

W numerze:

- Poznańskie ścieżki rowerowe
- Samorządowcy o ścieżkach rowerowych
- Ścieżkoparking
- Dzień bez samochodu

Poza tym:

najgorsze przykłady cz. 2

## UCHWAŁA I OGÓLNOPÓLSKIEJ KONFERENCJI „DROGI ROWEROWE – WAŻNY ELEMENT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO REGIONÓW, MIAST I GMIN“, POZNAŃ, 9-10.03.1999

My, niżej podpisani uczestnicy I Ogólnopolskiej Konferencji „Drogi rowerowe – ważny element układu komunikacyjnego regionów, miast i gmin“ uważamy, że z powodów ekologicznych i społecznych konieczne jest stworzenie Narodowej Polityki Rowerowej (na wzór National Cycling Strategy Wielkiej Brytanii) i wpisanie jej do polityki transportowej państwa wraz z wyznaczeniem docelowych poziomów ruchu rowerowego w określonym horyzoncie czasowym.

Oznacza to stosowne, przyjazne dla rowerów rozwiązania legislacyjne wraz z instrumentami finansowymi, obejmującymi budżet państwa.

Uważamy za niezbędne stworzenie na poziomie rządowym i wojewódzkim czytelnego systemu granatowego, promującego najlepsze i najbardziej efektywne ekonomicznie i środowiskowo rozwiązania i inwestycje infrastrukturalne, służące komunikacji rowerowej w miastach oraz turystyce rowerowej.

Poznań, 10.03.1999 r

Osoby podpisane pod uchwałą:

1. Marcin Hyla, Miasta dla Rowerów, Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, Kraków
  2. Piotr Matuszewski, ABRYS Grupa Konsultingowo-Projektowa, Poznań
  3. Piotr Poleski, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne Klub INACZEJ, Pabianice
  4. Andrzej Rudnicki, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej
  5. Andrzej Billert, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań
  6. Andrzej Zalewski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej
  7. Sylwia Krzysztofik-Niesyto, Pracownia Architektoniczna, Pszczyna
  8. Waclaw Rutkowski, Urząd Gminy, Goczałkowice-Zdrój
  9. Paweł Bartman, Pracownia Architektury Krajobrazu BARTMAN, Marki k/Warszawy
  10. Katarzyna Mucha, Towarzystwo Ekologiczne W OBRONIE ZIEMI
  11. Ewa Konieczna, Biuro Inżynierii Transportu s.c., Poznań
  12. Leokadia Białkowska, Urząd Miejski, Gdańsk
  13. Andrzej Kostyński, Miejski Zarząd Dróg, Bielsko-Biała
  14. Ewa Jędraszak
  15. Bartłomiej Jaworski, student Architektury Krajobrazu SGGW
  16. Michał Zyga, Stowarzyszenie PRZYJAZNE MIASTO, Warszawa
  17. Zbigniew Rojek, Zarząd Miasta, Olsztyn
  18. Wiktor Łożyński, Agencja Projektowo-Inwestycyjna NOW-EKO, Olsztyn
  19. Jerzy Milewski, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie
  20. Wojciech Bajdor, Urząd Gminy, Police
  21. Jacek Kalinowski, Urząd Gminy, Police
  22. Leszek Filipczak, Urząd Gminy, Police
  23. Ireneusz Bartkowiak, Urząd Gminy w Janowie
  24. Andrzej Litwa, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz
  25. Ryszard Gburek, Urząd Miejski, Pszczyna
  26. Robert Gelmuda
  27. Marek Konofalski, Urząd Miasta, Pionki
  28. Ewa Węglowska, Zarząd Terenów Publicznych, Warszawa-Śródmieście
  29. Cezary Grochowski, Fundacja Oławy i Nysy Kłodzkiej, Wrocław
  30. Wiktor Nowotka, Towarzystwo Przyjaciół Kampinoskiego Parku Narodowego
  31. Michał Beim, Sekcja Rowerzystów Miejskich, Poznań
  32. Michał Błażejczyk, Wielkopolskie Stowarzyszenie „Zielone Światło dla Rowerów“, Poznań
  33. Ferdynand Morski, Związek Gmin Górnego Śląska, Katowice
  34. Tadeusz Kopta, ekspert d/s transportu i Środowiska, Kraków
- (oryginał uchwały z podpisami do wglądu w siedzibie Spółki ABRYS)



# ŚCIEŻKOPARKING



## Warszawscy rowerzyści usuwają samochody ze ścieżki rowerowej

Na jesieni zeszłego roku została oddana do użytku nowa ścieżka na Powiślu. W drugą niedzielę stycznia postanowiliśmy się przekonać, czy pieniądze na nią nie zostały wyrzucone w błoto.

Mimo ujemnej temperatury u stóp Kolumny Zygmunta stawilo się około sześćdziesięciu rowerzystów. Razem wyruszyliśmy oglądać

nową drogę dla rowerów. Już po kilku minutach jazdy natknęliśmy się na nieprawidłowo zaparkowane samochody. Co prawda, jeśli założyć, że najpierw parkowały auta stojące po bokach, to niektórzy kierowcy mogli nie zauważyć kiepsko oznakowanej ścieżki, ale skrajne samochody stały na dobrze widocznych liniach ją wyznaczających. Mimo

kilkukrotnych wezwań Straż Miejska nie raczyła zaszczycić nas swą obecnością. Zostawiwszy kierowcom upomnienia pojechaliśmy dalej.

Na skrzyżowaniu ulic Tamka i Topiel spotkała nas kolejna niespodzianka – aby dostać się na dalszy ciąg ścieżki trzeba zsiąść z roweru i oprowadzić go dookoła skrzyżowania, trzykrotnie oczekując na zmianę światła (lub przedrzeć się przez łańcuchy zagradzające przejście na wprost, co uczyniliśmy).

Nasza cierpliwość wyczerpała się na Agrykoli. Ścieżka jest tam dobrze widoczna, stoi również znak zakazu parkowania i postoju. Okazało się jednak, że nie brakuje w Warszawie kierowców – analfabetów. Ponownie zadzwoniliśmy do Straży Miejskiej. Czekając bezskutecznie na interwencję, postanowiliśmy dla rozgrzewki przestawić kilka samochodów. Udało się to dzięki wspólnemu wysiłkowi około dziesięciu osób (rower krzepi) i ku uciesze pozostałych.

Zastanawiające, czemu władze wydają pieniądze na ścieżki, skoro i tak nie chcą egzekwować zakazu postoju na nich. Przecież samochody mogłyby parkować tam również gdyby ścieżki nie było.

Przejazd zgodnie z planem zakończyliśmy na Woronicza, albowiem pedałujemy „do końca świata i jeden dzień dłużej”.

Adam

## Jak powstaje ścieżka rowerowa?

Warszawa podzielona jest na 11 gmin, przy czym gmina Centrum dzieli się jeszcze na dzielnice. Każda dzielnica i gmina odpowiada za budowę ścieżek na swoim terenie. Dodatkowo, niektóre z warszawskich dróg (te większe) są drogami ogólnomiejskimi, powiatowymi lub krajowymi, i nie podlegają gminom, tylko Zarządowi Dróg Miejskich (ZDM) lub wojewodzie. Etapy powstawania ścieżki w gminie:

- Wydział Techniczny gminy występuje do Wydziału Architektury gminy z propozycją stworzenia ścieżki,
- Wydział Architektury wydaje decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,
- Wydział Techniczny ogłasza przetarg na opracowanie projektu ścieżki, czasami przetarg okazuje się nieważny - gdy np. zgłoszona jest tylko jedna oferta, lub tylko jedna ze zgłoszonych ofert spełnia wymogi przetargu - i trzeba go rozpiścić jeszcze raz
- zlecenie projektu
- gdy projekt jest opracowany, rozpoczynają się rozmowy i uzgodnienia z ZDM, Miejskim Przedsiębiorstwem Wodno-Kanalizacyjnym, telekomunikacją itp, o ile planowana ścieżka ma przechodzić w pobliżu rur, kabli, innych dróg, itd.
- ogłoszenie przetargu na wykonawstwo,
- budowa ścieżki,
- oznakowanie ścieżki przez ZDM,
- uroczyste otwarcie przejazdem rowerowym Federacji Zielonych (chyba brakuje jeszcze komisijnego odbioru technicznego inwestycji - a przynajmniej taka procedura obowiązuje w Krakowie - przyp. redakcji Mdr)

Zapytaj, co słychać w sprawie ścieżek w Twojej gminie! Napisz do nas, czego się dowiedziałeś!



# POZNAŃSKI SZYBKI ROWER

Raport w/s komunikacji rowerowej w Poznaniu  
Polski Klub Ekologiczny – Okręg Wielkopolski Sekcja Rowerzystów Miejskich  
Jerzy Juszczyński, Michał Beim

Rower to nie tylko modny środek rekreacji, czy sportu, ale przede wszystkim przyszłościowy środek komunikacji miejskiej. Niekontrolowany rozwój motoryzacji w ciągu ostatnich kilkunastu lat doprowadził do sytuacji, którą widać jak na dłoni: hałas, zanieczyszczenie powietrza, korki, zajmowanie wolnych miejsc pod parkingi. Jeżeli więc ulice miast nie mają stać się huczącymi kanionami pojazdów, a każdy wolny skrawek parkingiem, konieczne staje się znalezienie innego rozwiązania komunikacyjnego. Taką alternatywę dla miasta stwarza rower. Korzyści, które przynosi ten najbardziej proekologiczny środek transportu są niewspółmiernie wysokie w stosunku do nakładów ponoszonych przez władze samorządowe na budowę i utrzymanie infrastruktury rowerowej. Zyskują na tym wszyscy mieszkańcy - dzięki zwiększeniu liczby podróży rowerowych ogranicza się zanieczyszczenie powietrza, poziom hałasu w mieście i redukuje się korki.

Dynamika wzrostu ruchu rowerowego jest imponująca: w ciągu ostatnich 10 lat liczba podróży rowerem wzrosła trzykrotnie. Należy jednak zauważyć, że ten ruch stanowi, niestety, niewielki udział ruchu ogółem. Ilościowo wzrost ruchu rowerowego wyniósł zaledwie 2325 podróży przy 58761 podróży w ruchu samochodowym. Obecnie podróże rowerowe w Poznaniu stanowią nieco ponad 1,5% ogółu podróży pieszych. Dla porównania podam, że ten współczynnik w wynosi w Kopenhadze - ok. 35 %, w Hanowerze ok. 20%, a w Krakowie - 3%. Zaobserwowano, że ruch rowerowy wzrasta dynamicznie w miejscach gdzie zbudowano drogi rowerowe - most św. Rocha ( aż o 270 % ), most Teatralny czy ulica Przepadek. Nie-

estety, nadal wiele osób nie korzysta z roweru gdyż brakuje bezpiecznych ścieżek rowerowych.

## STAN OBECNY

*Ryszard Rakower*

Łączna długość dróg rowerowych w Poznaniu wynosi zaledwie 13,9 km. Za wyjątkiem powstałej w I połowie lat 90 ścieżki prowadzącej z Rataj ulicami Kórnicką, Mostową,



Tak to się robi w Amsterdamie

Wszystkich Świętych, przez okolice Starego Rynku, Wzgórze Św. Wojciecha i ul. Przepadek na Solacz, na liczbę też składają się krótkie, nie powiązane ze sobą odcinki.

Trasa dla cyklistów wiodąca z Ławicy wzdłuż ul. Bukowskiej w stronę centrum, kończy się przy skrzyżowaniu z Aleją Polską. Drogi rowerowe na Moście Teatralnym oraz przy ul. Dąbrowskiego na Ogrodach do dziś nie oczekiwały się połączenia przez teren Jeżyc. Podczas tegorocznego remontu ul. Dąbrowskiego na wschód od Rynku Jeżyckiego, nie uwzględniono wytyczenia ścieżek rowerowych, co stawia pod znakiem zapytania wia-

rygodność wcześniejszych obietnic władz miasta w tej sprawie. Pozostałe drogi rowerowe w Poznaniu to krótkie, izolowane odcinki wzdłuż ulic Dąbrowskiego i Szelągowskiej. Stan nawierzchni istniejących ścieżek jest często fatalny, a oznakowanie nieczytelne. Przejazd przez torowisko tramwajowe na ul. Małe Garbary (obok pływalni) czy też ścieżka przy ul. Bukowskiej, bardziej przypominają tory przeszkód niż miejskie szlaki komunikacyjne. Drogi rowerowe w centrum miasta, zwłaszcza te wzdłuż ulic Mostowej i Wszystkich Świętych, są w dodatku notorycznie blokowane przez nieprawidłowo parkujące samochody. We wrześniu b.r. Sekcja Rowerzystów Miejskich wystosowała do Straży Miejskiej pismo z żądaniem wyciągnięcia konsekwencji wobec łamiących prawo kierowców. Odpowiedzi nie było.

Istniejące już w Poznaniu drogi rowerowe nie stanowią zatem dostatecznej zachęty do korzystania z jednośladów w mieście. Niestety, w ostatnich latach nie podjęto prawie żadnych działań zmierzających do stworzenia sieci bezpiecznych ścieżek. W kolejnych budżetach miasta nie przewidziano na ten cel ani złotówki. Co więcej, postulaty rowerzystów konsekwentnie pomijano podczas remontów najważniejszych arterii m.in. Głogowskiej, Dąbrowskiego, Garbar, podczas budowy trasy średnicowej i zmiany organizacji ruchu na ul. Kościuszki. Warto dodać, że wytyczenie ścieżek przy okazji kompleksowych prac na tych i innych ulicach, mogłoby nastąpić niemal bez żadnych dodatkowych kosztów. Niestety, na przeszkodzie stanął brak zrozumienia dla potrzeb komunikacji rowerowej ze strony miejskich urzędników. Brak określenia w planie zagospodarowania przestrzennego miasta przyszłej lokalizacji



Narazie w stolicy Wielkopolski jeździ już Poznański Szybki Tramwaj

dróg rowerowych oznaczał faktyczne przyzwolenie na całkowitą uznaniowość decyzji urzędników w tej sprawie.

Przeszkodą dla rozwoju komunikacji rowerowej w mieście okazał się zatem nie tyle brak pieniędzy, ile brak dobrej woli ze strony polityków i urzędników.

## PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ

*Michał Beim*

### 1. Lokalizacja dróg rowerowych

Zasadniczym problemem, z którym spotykają się władze miast przy budowie dróg rowerowych, jest pytanie czy lokalizować je przy ulicach głównych czy przy bocznych? Jednak nim na to pytanie odpowiem rozważmy cele ku jakim powstają ścieżki dla jednośladów, gdyż lokalizację powinno się dobierać do funkcji jaką dany obiekt ma spełniać. Drogi rowerowe mają umożliwić bezpieczny dojazd rowerzystom do centrum miasta oraz do terenów zielonych. Poprzez bezpieczeństwo należy nie tylko rozumieć oddzielenie rowerów od samochodów, ale również możliwość poruszania się jednośladem po zmroku.

W Poznaniu większość sklepów znajduje się przy głównych ulicach takich jak Głogowska i Dąbrowskiego. Rowerzysta powinien mieć również możliwość bezpiecznego dotarcia do placówek handlowych. W takim wypadku racjonalna wydaje się koncepcja lokalizacji przy głównych jezdniach.

Część osób uważa jednak, że należałoby lokalizować ścieżki rowerowe przy ulicach o małym natężeniu ruchu, gdyż w ten sposób rowerzysta byłby w mniejszym stopniu narażony na hałas i spaliny. Jest to prawda, ale na mniejszych uliczkach nie ma często fizycznej możliwości wytyczenia dróg rowerowych. Dlatego już od dawna proponujemy na wielu ulicach np. Słowackiego, Szamarzewskiego, Galla itd. wprowadzenie „stref zamieszkania“ lub ograniczenia prędkości do 30 km/h, a w ulicach jednokierunkowych wprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowero-

wego. Zarząd Dróg Miejskich na nasze postulaty nie chce się zgodzić, co uważamy za ewidentny przejaw złej woli dyrekcji ZDM wobec problemów komunikacji rowerowej.

### 2. Szlaki rowerowe czy drogi rowerowe miejskie?

Wiele osób uważa że rodzajem „rekompensaty“, dla rowerzystów, którym w ostatnich latach prawie wcale nie wytycza się dróg rowerowych, mogą być turystyczne szlaki rowerowe na obrzeżach miasta. Poznań dysponuje już czterema tego typu trasami, które prowadzą: z Mały do Pobiedzisk, z pętli PST do Chludowa, z ulicy Bukowskiej do Sierosławia i z Mostu Św. Rocha do Puszczykówka. Niestety, pełnią one jedynie funkcję turystyczną i nie odciażają w żaden sposób układu komunikacyjnego. Różnica między ścieżkami rowerowymi w mieście a trasami rowerowymi poza nim jest taka, jak różnica między chodnikiem, a pieszym szlakiem turystycznym. Tworzenie turystycznych szlaków rowerowych zasługuje, oczywiście, na poparcie, ale nie można pomijać budowy miejskich dróg rowerowych. Oba typy dróg rowerowych wzajemnie się uzupełniają. Gdyż jak przy braku miejskich ścieżek rowerowych, rowerzyści mogliby bezpiecznie dojechać z domu na szlak rowerowy?

### 3. Układ komunikacyjny

Uważamy, że transport rowerowy, przy stworzeniu sieci dróg rowerowych, może przejąć ok. 10 % wszystkich podróży pieszych. Przyniesie przy tym wielkie korzyści dla mieszkańców miasta : zmniejszenie korków, obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza, obniżenie poziomu hałasu i poprawę stanu zdrowia mieszkańców. Transport rowerowy wraz z komunikacją publiczną powinien przejąć w obrębie I ramy komunikacyjnej aż 80% podróży pieszych. Dlatego sprzeciwiamy się tworzeniu nowych miejsc parkingowych w centrum miasta, które zwiększają ruch samochodowy w obrębie śródmieścia.



**Jurek Juszczyński myśli o rowerach**

Władze miasta mają jednak specyficzne podejście do problemów komunikacji może świadczyć cytat z III części raportu „Środowisko naturalne miasta Poznania“: „Sytuacja na drogach [w obrębie strefy uspokojonego ruchu - przyp. M.B.] ma poprawić się dzięki zainstalowaniu sygnalizacji świetlnej, zwiększeniu ilości miejsc parkingowych, poszerzeniu skrzyżowań i umożliwieniu skrętu w prawo.“ Nie ma słowa o drogach rowerowych. Natomiast w miastach holenderskich, gdy powstaje parking wielopoziomowy w centrum to redukuje się taką samą lub większą liczbę miejsc parkingowych na ulicach, jaką posiada nowy parking. Uzyskaną wolną przestrzeń przeznaczają na drogi rowerowe i poszerzenie chodnika. To rozwiązanie należałoby zastosować w Poznaniu. W obrębie II ramy komunikacyjnej proekologiczne środki transportu powinny przejąć aż 60% podróży pieszych.



#### 4. Najpilniejsze potrzeby

Uważamy, że najpilniejsza jest lokalizacja dróg rowerowych wzdłuż takich ulic jak: Dąbrowskiego, Głogowska, Bukowska, Garbary, Wierzbicice, Dolna Wilda, Fredry, 27 Grudnia, Kościuszki. Jednocześnie domagamy się legalizacji jazdy rowerem po szerokich, mało uczęszczanych chodnikach poprzez odpowiednie oznakowanie. Przykładami takich ulic są między innymi Serbska, Murawa, Wojciechowskiego, Zamenhofs, Krzywoustego, Droga Dębińska, Grunwaldzka. Wprowadzenie na powyższych ulicach ruchu rowerowego wiąże się z minimalnymi kosztami, dlatego niewytyczenie dróg rowerowych będziemy uważać tylko za przejaw złej woli władz miasta.

Za istotny element rozwoju ruchu rowerowego i poprawy bezpieczeństwa uważamy wprowadzenie „stref zamieszkania” na bocznych ulicach i wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych. Za rzecz bardzo pilną uważamy załączenie projektu sieci dróg rowerowych do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Według nas najlepsza z proponowanych koncepcji rozwoju sieci dróg rowerowych, jest autorstwa Andrzeja Billerta. Doświadczenia miast Europy Zachodniej dowodzą, że najlepszą nawierzchnią do budowy dróg rowerowych nie jest kostka („polbruk”) tylko asfalt.

#### 5. Parkingi rowerowe

Bardzo ważnym elementem stymulującym rozwój transportu rowerowego jest infrastruktura

parkingowa. Uważamy, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne powinno ustawić stojaki na rowery na pętach tramwajowych (przynajmniej na PST, Junikowie, Miłostowie, Starołęce). Urząd Miasta powinien umieścić je przed delegaturami i swoimi wydziałami. Za wzór stojaków mogłyby służyć te, które do niedawna stały na Placu Kolegiackim. Niestety, zastąpiono je stojakami wprawdzie estetycznymi, ale za to kompletnie niesfunkcjonalnymi. W jaki bowiem sposób można ustawiać na nich rowery ?!

Jest wskazane aby Gminny Fundusz Ochrony Środowiska wsparł finansowo zakup stojaków i tworzenie parkingów rowerowych przed szkołami oraz na wyższych uczelni.



Pod dworcem w Amsterdamzie

### STANOWISKO SEKCJI ROWERZYSTÓW MIEJSKICH W KWESTII POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ POZNANIA W ZWIĄZKU Z PRACAMI NAD BUDŻETEM

Projekt tegorocznego budżetu miasta po raz kolejny nie przewiduje środków finansowych na tworzenie dróg rowerowych. Sekcja Rowerzystów Miejskich uważa, że jest to równoznaczne nie tylko z odkładaniem w bliżej nieokreślonej przyszłości realnej możliwości odciążenia systemu komunikacyjnego Poznania, ale i z ograniczeniem swobody wyboru środka komunikacji przez mieszkańców. Wiele osób nie korzysta bowiem z rowerów w mieście tylko dlatego, że podróżowanie po ulicach jest często niebezpieczne a po chodnikach - niemożliwe.

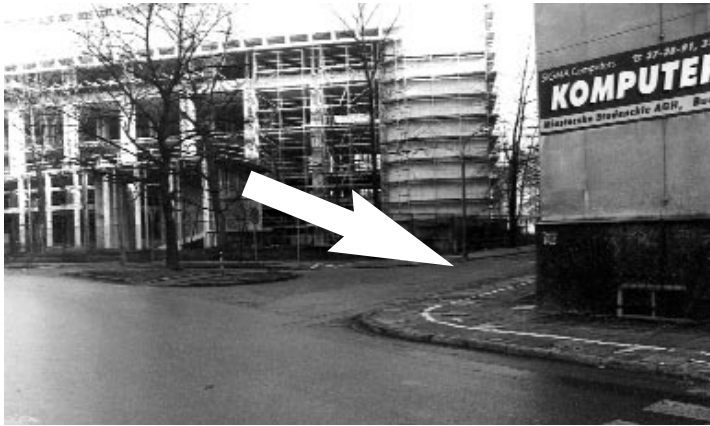
By osiągnąć poprawę sytuacji komunikacyjnej w mieście, konieczne jest dążenie do zwiększenia udziału w ruchu komunikacji rowerowej (dzięki budowie ścieżek) oraz autobusowej i tramwajowej (dzięki wyższej jakości usług). Poznańskie MPK, z którego oferty korzysta kilkadziesiąt procent mieszkańców, otrzymuje wielomilionowe dotacje. Dlaczego na potrzeby rowerzystów nie przeznacza się kwoty proporcjonalnej do ich udziału w ruchu (obecnie 3% podróży), a choćby mniejszej? SRM nadal domaga się zmian w budżecie! Wniosek Sekcji w tej sprawie z podpisami 5000 osób otrzymał już w grudniu prezydent R. Grobelny.

SRM uważa ponadto za ocierającą się o marnotrawstwo pieniędzy podatników dotychczasową politykę w zakresie remontów dróg, czego jaskrawym przykładem jest ubiegłoroczna przebudowa ul. Dąbrowskiego. Mimo, że zwięziono chodnik - naszym zdaniem wbrew projektowi - nawet do 1,36 m i - wbrew obietnicom - nie stworzono drogi rowerowej, nikt nie poniesie za to odpowiedzialności. W liście do Sekcji prezydent Poznania zgodził się, że jest to „reprezentacyjna ulica handlowa śródmieścia”. Wiedząc, jak wyglądają podobne ulice w miastach na Zachodzie, pozostawić to należy bez komentarza.

Warto dodać, że dzięki zwięzieniu chodnika wymierne korzyści odniosła jedynie firma pobierająca opłaty za parkowanie, a remontu nie konsultowano nawet z miejscową Radą Osiedla... Przebudowa ul. Dąbrowskiego jest przykładem, jak NIE POWINNY być w przyszłości wydawane przeznaczone na komunikację pieniądze.

# Najgorsze przykłady

ciąg dalszy



Trudna się domyślić, ale dla rowerów krakowscy urzędnicy na ul. Oleandry wymyślili ścieżkę biegnącą krawędzią chodnika. Tak, ten wąski pasek zaznaczony białą linią na rogu ulicy to jest ścieżka rowerowa. Jak łatwo się domyślić, wszyscy rowerzyści i tak jeżdżą jezdnią.

Ścieżki rowerowe w Polsce są projektowane w sposób zachęcający kierowców do parkowania na nich samochodów. Straż Miejska nie egzekwuje przepisów. Na zdjęciu ścieżka przy ul. Kałuży w Krakowie.





Po lewej: nadmiernie skomplikowany projekt ścieżki rowerowej powoduje, że można się po niej poruszać tylko z minimalną szybkością. Jest to czynnik decydujący o tym, że rowerzyści w ogóle z takiego „ułatwienia” nie korzystają.

Rowerzysta, któremu władze proponują takie udogodnienia, jakie przedstawia wystający spomiędzy samochodów znak drogowy na zdjęciu po prawej i tak pojedzie swoją drogą, zastanawiając się jak bardzo można skomplikować rzecz tak prostą jak ścieżka rowerowa.



## VeloCity'99

W dniach 14-19 kwietnia w Grazu (Austria) i Mariborze (Słowenia) odbędzie się kolejna edycja międzynarodowej konferencji VeloCity, poświęconej problematyce komunikacji rowerowej w miastach. Słoweńsko-austriacka konferencja, w której udział weźmie kilkuset uczestników z całego świata, poświęcona będzie w szczególności komunikacji rowerowej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej.

W najbliższym numerze biuletynu Mdr przedstawimy szczegółową relację z konferencji. Niestety, choć VeloCity'99 jest organizowana głównie z myślą o krajach Europy środkowej i wschodniej, Polska nie jest w stanie przedstawić jakichkolwiek szczególnych osiągnięć. Co najwyżej zamierzenia, ale i z dobrymi chęciami u nas nie zawsze jest dobrze...

Może w przyszłym roku, na VeloMondiale 2000 w Amsterdamie będzie lepiej?

Adres internetowy konferencji:

<http://kamen.uni-mb.si/velo-city99/index.asp>

### Dzień bez Samochodu

Jak co roku sieć Miasta dla Rowerów organizuje ogólnopolski Dzień bez Samochodu – tym razem demonstracje rowerzystów domagających się budowy ścieżek rowerowych odbędą się w niedzielę, 30 maja.

Więcej informacji na ten temat będzie na:

<http://www.most.org.pl/rowery> oraz u lokalnych koordynatorów sieci, szczegóły podamy też w następnym numerze biuletynu.

Miasta dla Rowerów – biuletyn projektu realizowanego przez Fundację Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, 31-014 Kraków, ul. Sławkowska 12/20, tel. (012) 422-22-64, 422-21-47, 429-53-32 w. 31, fax w. 26 GSM 0601-440-995

[www.most.org.pl/rowery](http://www.most.org.pl/rowery) e-mail: [cinek@fwie.most.org.pl](mailto:cinek@fwie.most.org.pl)

Projekt finansowany jest przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Nakład 1000 egzemplarzy bezpłatnych

