



**GDAŃSKA  
KAMPANIA  
ROWEROWA**

**WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY  
2011**

**DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA**

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA



1. Inwestycje wykonane w okresie czerwiec 2010 – maj 2011
2. Mała infrastruktura rowerowa zrealizowana w okresie czerwiec 2010 – maj 2011
3. Bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej i organizacja ruchu
4. Planowane inwestycje drogowe z elementami infrastruktury rowerowej
5. Konsultacje społeczne, polityka informacyjna Urzędu Miasta w sprawach rowerowych, współpraca z organizacjami rowerowymi

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



GDAŃSKA  
KAMPANIA  
ROWEROWA

## Dział 1 - Inwestycje wykonane w okresie czerwiec 2010 – maj 2011

Drogi rowerowe

Programy uspokojenia ruchu

Pasy rowerowe

Kontrapasy (pasy rowerowe „pod prąd”)

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



GDAŃSKA  
KAMPANIA  
ROWEROWA

### Dział 1 - Nowe drogi rowerowe oddane do użytku w okresie czerwiec 2010 – maj 2011

ul. Opata Rybińskiego – 870 m

ul. Żaglowa – 400 m

ul. Nowe Ogrody – 300 m

ul. Kołobrzaska i Dąbrowszczaków – 1417 m

droga rowerowa przy Ergo Arenie – 200 m

Odtworzenie dróg rowerowych na ul. Jelitkowskiej i Pomorskiej (czerwony asfalt) – ok. 1 km

**Razem: ok. 4 km (w poprzednim roku: ok. 5 km)**

# Droga rowerowa na ul. Opata Rybińskiego (870 m)



Drogę udało się dość zręcznie wkomponować  
w zabudowę Starej Oliwy

# Droga rowerowa na ul. Opata Rybińskiego (870 m)



Na uwagę zwraca staranne oznakowanie elementów niezgodnych ze standardami

# Droga rowerowa na ul. Opata Rybińskiego (870 m)



Niestety droga urywa się, nie zachowano ciągłości z drogą rowerową na mostku nad Potokiem Oliwskim

# Droga rowerowa na ul. Żaglowej (400 m)



Droga rowerowa prowadzi do stadionu PGE Arena.  
Jakość materiałów i detalu jest bardzo wysoka.



# Droga rowerowa na ul. Żaglowej (400 m)



Niestety, wjazdy bramowe wykonano niezgodnie ze standardami i obowiązującym pierwszeństwem rowerzystów

# Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Projekt z wieloma błędami, największym jest fatalna separacja od ruchu pieszego.

# Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Rozjazd przy ul. 3 Maja to wyjątkowo kolizyjnie  
zaprojektowane miejsce

# Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Pas zieleni i słupy trakcyjne powinny znaleźć się pomiędzy chodnikiem a drogą rowerową i separować ruch

# Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Źle zaprojektowano przejazd rowerowy przez ul. 3 Maja. Widać wyraźnie, że drogę rowerową należało przepuścić "na wprost".

## Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Na drodze znalazły się, zniechęczone przez rowerzystów i niezgodne ze standardami, betonowe kratki oraz wąskie, niebezpieczne łuki.

# Droga rowerowa na ul. Nowe Ogrody (300 m)



Dalszy przebieg drogi (przy biurowcu K5) to parodia drogi rowerowej sprzed kilku lat. Niestety, ten bubel ma tam pozostać.

# Droga rowerowa na ul. Kołobrzeskiej i Dąbrowszczaków (1417 m)



Przyzwoita jakość wykonania, niestety projekt z błędami.  
Tu widać brak chodnika za przystankiem i konflikt z pieszymi.



# Droga rowerowa na ul. Kołobrzesckiej i Dąbrowszczaków (1417 m)



Zdjęcie - symbol. Zamiast przejazdu po progu spowalniającym dla samochodów, spowalnia się rowery mające pierwszeństwo przejazdu. Dokładnie wbrew zasadom uznawanym na całym świecie.

# Droga rowerowa na ul. Kołobrzesckiej i Dąbrowszczaków (1417 m)



Pospiesznie dobudowane przejazdy na drugą stronę ul. Kołobrzesckiej, niestety brak ustawowego oznakowania na przecinanej jezdni.

## Droga rowerowa na ul. Kołobrzesckiej i Dąbrowszczaków (1417 m)



Niebezpieczny i niezgodny ze standardami detal - ostry krawężnik to upadek przy minimalnej nieuwadze rowerzysty.

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



### **Dział 1 - programy uspokojenia ruchu, pasy rowerowe, kontrapasy (pasy rowerowe „pod prąd”)**

Program "Rowerowe Śródmieście" (Stare Miasto, Główne Miasto)

Rozszerzenie Programu "Rowerowego Śródmieścia"  
(Dolne Miasto, Wyspa Spichrzów)

Ruch rowerowy "pod prąd" na Zaspie  
(rejon ulicy Leszczyńskich)

**Razem: kilkadziesiąt ulic z ruchem rowerowym "pod prąd", pasy rowerowe m.in. w ulicach Rajska i Garncarska (ok. 2 km)**

W poprzednim roku: jeden pas rowerowy  
w ul. Ogarnej (długość ok 200 m)

# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Heweliusza



Naszym zdaniem - największy sukces polityki rowerowej Gdańska w ubiegłym roku. Choć wywołał rewolucję, niestety nie obyło się bez błędów.

# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Rajska



Największym z nich jest niedopuszczalny i niezgodny ze standardami wjazd pasa rowerowego na jezdnię ul. Rajskiej wprost pod koła samochodów.

# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Rajska



Inna wpadka - skośny najazd pasa rowerowego na wyslizgany kamienny krawężnik. W deszczu lub śniegu groźna pułapka na rowerzystów.

# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Rajska



W tym miejscu prowadzenie pasa jest wyjątkowo nieczytelne i niebezpieczne. Wszystko po to, aby zachować lewoskręt dla samochodów w ul. Gnilną.



# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Hewelisz



Wyznaczając kontrapasy nie zawsze zadbano o podstawowe naprawy nawierzchni jezdni.

# Program "Rowerowe Śródmieście" ul. Garncarska i Elżbietańska



Kontrapas w ul. Garncarskiej miał być alternatywą dla jazdy po chodniku Wałów Jagiellońskich. Niestety nie jest - na obu końcach brak połączenia z trasami rowerzystów

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



## Dział 2 - Mała infrastruktura rowerowa zrealizowana w okresie czerwiec 2010 – maj 2011

parkingi dla rowerów,  
strzeżone parkingi przy stacjach SKM i  
węzłach komunikacyjnych)

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



## Dział 2 - Parkingi dla rowerów

Kilkaset stojaków rowerowych na terenie całego miasta,  
m.in. przy szkołach, wejściach na plażę, obiektach publicznych.

Wszystkie stojaki pozwalają zapiąć ramę roweru.

W poprzednim roku: nieliczne stojaki niezgodne ze standardami  
(np. w Parku Brzeźnieńskim)

## Dział 2

# Parkingi dla rowerów



Najbardziej luksusowy i najlepiej wykonany parking rowerowy przed Urzędem Miejskim

## Dział 2

### Parkingi dla rowerów



Niestety nie wszystkie wykonane parkingi spełniają standardy. Część pozbawiona jest kotwienia, rury są obluzowane i odstraszały od parkowania roweru.

## Dział 2

# Parkingi dla rowerów



Parkingi wykonane na plaży pozytywnie zaskakują jakością, pomysłem i informacją o tym jak zapinać rower (na kłódkę u-lock)

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



GDAŃSKA  
KAMPANIA  
ROWEROWA

## Dział 2 - strzeżone parkingi przy stacjach SKM i węzłach komunikacyjnych

Niestety realizacja tej absolutnie kluczowej inwestycji jest odsuwana w czasie. W okresie czerwiec 2010 - maj 2011 nie powstał ani jeden taki parking. Bez jej realizacji trudno mówić o integracji rowerów, komunikacji zbiorowej i SKM.



# Dział 2 - Strzeżone parkingi przy stacjach SKM i węzłach komunikacyjnych

fakty i opinie

## Gdynia: ruszył przetarg na parkingi bike & ride



26 maja 2011, godz. 13:00 (132 opinie)



fot. Artur BissariKFP

Parkingi rowerowe są popularne we wszystkich rozwiniętych krajach Europy. My dopiero w tym zakresie raczkujemy.

Siedem nowych parkingów rowerowych powstanie w Gdyni. Trzy z nich przy przystankach SKM, by zachęcić mieszkańców do dojeżdżania do pracy pociągiem i rowerem, zamiast samochodem.

Tymczasem w Gdyni...

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



### Dział 3 - Bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej i organizacja ruchu

naprawy nawierzchni

oznakowania poziomego i pionowego

fazy świateł

drobne przebudowy i usprawnienia

sprzątanie

odśnieżanie

## Dział 3

# Bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej



Niestety, pomimo dostarczenia spisu łat z kostki betonowej i ubytków w drogach rowerowych, w ciągu minionego roku nie uzupełniono ich asfaltem ani nie wdrożono uzgodnionych standardów napraw dróg rowerowych.

## Dział 3 - Organizacja ruchu, fazy świateł, drobne przebudowy i usprawnienia



Niestety, nadal wiele skrzyżowań jest skrajnie nieprzyjaznych dla rowerzystów. Przejazd przy "Zieleniaku" - brak kilku sekund aby przejechać na 1 fazie świateł, fatalny stan wjazdu na wiadukt Błędnik.

## Dział 3 - Organizacja ruchu, fazy świateł, drobne przebudowy i usprawnienia



Organizacja ruchu na czas remontów zazwyczaj ignoruje ruch rowerowy. Skrajny przykład to zamknięcie głównej drogi rowerowej przy Operze. Brak wyznaczenia objazdu lub strefy pieszo-rowerowej, pogorszenie ruchu pieszych.

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



### Dział 4 – Planowane inwestycje drogowe z elementami infrastruktury rowerowej

Nowa Słowackiego

Nowa Wałowa

## Dział 4 – Planowane inwestycje drogowe ul. Nowa Słowackiego



Niestety, drogi rowerowe w wielu miejscach zaprojektowano fatalnie. Objazd przed skrzyżowaniem Słowackiego z Grunwaldzką to czarny sen projektantów z lat 80 PRL-u...

## **Dział 4 – Planowane inwestycje drogowe ul. Nowa Słowackiego**

W ciągu projektowanej (i obecnie budowanej) ulicy powstaną tunele dla pieszych (przy ul. Kilińskiego, Obywatelskiej, Reymonta), które skutecznie odetną obie strony arterii dla komunikacji rowerowej.

Brak możliwości przejazdu na dystansie ok. 600 metrów. W śródmieściu miasta to urbanistyczna "zgroza".



## **Dział 4 – Planowane inwestycje drogowe ul. Nowa Wałowa**

W projekcie tej śródmiejskiej ulicy brak infrastruktury rowerowej. Planowany wiadukt pieszo - rowerowy (stary wiadukt Mały Błędnik) będzie zakończony "spiralą" wjazdową dla rowerów. To bardzo skuteczny sposób aby odstraszyć od ruchu rowerowego.

# WIELKI PRZEJAZD ROWEROWY 2011

## DEBATA Z WŁADZAMI MIASTA

---



GDAŃSKA  
KAMPANIA  
ROWEROWA

**Dział 5 - Konsultacje społeczne,  
polityka informacyjna UM w sprawach  
rowerowych, współpraca z organizacjami  
rowerowymi**

## Dział 5 - Konsultacje społeczne

W minionym roku Miasto Gdańsk przeprowadziło audyt BYPAD.

Sam fakt jego przeprowadzenia uważamy za słuszne działanie

(pomimo wysokich kosztów - ok 200 tys złotych). Niestety,

do dnia dzisiejszego, nie powstał (lub nie został

upubliczniony) dokument wdrożeniowy wniosków z audytu.

W rok po zakończeniu audytu, nie bardzo wiadomo, do czego użyty

zostanie raport audytorów.

## **Dział 5 - Konsultacje społeczne, współpraca z organizacjami rowerowymi**

W minionym roku nie były prowadzone konsultacje żadnych projektów dróg rowerowych ani małej infrastruktury rowerowej, przedstawiciele organizacji rowerowych nie byli zapraszani na narady projektowe przez ZDiZ, DRMG, GIKE ani też inne agendy Miasta Gdańska.

Od prawie 3 lat ani razu nie został zwołany Zespół Konsultacyjny ds. Komunikacji Rowerowej przy Prezydencie Miasta.

## **Dział 5 - Polityka informacyjna UM w sprawach rowerowych**

W minionym roku nie powstała zapowiadana strona internetowa Urzędu Miasta dotycząca komunikacji rowerowej. Miała to być platforma współpracy z organizacjami rowerowymi i mieszkańcami zastępująca spotkania Zespołu Doradczego przy Prezydencie Miasta. Całokształt polityki informacyjnej UM w zakresie komunikacji rowerowej uznać należy za słaby.

Za chwilę poprosimy Państwa o ocenę działań władz miasta w okresie czerwiec 2010 - maj 2011 w 5 działach komunikacji rowerowej (nowe inwestycje, mała infrastruktura rowerowa, utrzymanie bieżące, planowane inwestycje drogowe, konsultacje społeczne). Prosimy ocenić każdy z działów w skali od 1 do 5 poprzez zakreślenie odpowiednich kratek na karcie sondażu. Wyniki sondażu zostaną publicznie podliczone i podane jeszcze w trakcie XV WPR

- dziękujemy!



**GDAŃSKA  
KAMPAANIA  
ROWEROWA**