



miaśta dla rowerów

Dialog społeczny a infrastruktura rowerowa – przypadek Krakowa

Marcin Hyla, Radom, 16.12.2010



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY





Dialog społeczny a rowery

Kraków w pigułce

- ok. 1250 km ulic
- 96,6 km dróg rowerowych (b. różnej jakości)
- ok. 1-2% udziału podróży rowerem
- 577 samochodów na 1000 mieszkańców
- 326,8 km² powierzchni
- 756 tys. mieszkańców (US Kraków, 2010)
- 2311 mieszkańców na km²



Dialog społeczny a rowery

Kraków rowerowo

- Pierwsze drogi rowerowe - lata 50-te (Nowa Huta), nigdy nie używane
- Ok. 5 km dróg rowerowych – lata 70-te, jw.
- „Nowożytnie” drogi rowerowe – rok 1992
- Od 1992 roku oddolne działania rowerowe – Polski Klub Ekologiczny, Federacja Zielonych, kampania **Kraków Miastem Rowerów**
- Liczne „wąskie gardła” i przeszkody dla ruchu rowerowego (urbanistyczne i topograficzne)



Dialog społeczny a rowery



Otwarcie ścieżki rowerowej - 1993



Dialog społeczny a rowery



Otwarcie ścieżki rowerowej - 1993



Dialog społeczny a rowery



Otwarcie ścieżki rowerowej - 1993



Dialog społeczny a rowery



Rozbijanie samochodu młotem - 1994



Dialog społeczny a rowery

Lata 90-te

- Liczne prace koncepcyjne i postulaty
- Pozorowany dialog z władzami („okrągły stół”), ustalenia niespektowane, brak partnerstwa
- Nieliczne inwestycje rowerowe o żenująco niskiej (z dzisiejszej perspektywy) jakości
- Coraz więcej inwestycji i remontów utrudniających poruszanie się na rowerze
- Frustracja i rezygnacja z działań



Dialog społeczny a rowery

Stracona dekada?

- Koszty spowodowane przez nieprofesjonalnie przygotowane inwestycji to **kilkudziesiąt milionów** złotych (nakłady konieczne na budowę dróg rowerowych ponad koszt wynikający z realizacji ich razem z inwestycjami drogowymi)
- Wiele ważnych relacji rowerowych zostało **zablokowanych** źle przygotowanymi inwestycjami drogowymi i innymi



Dialog społeczny a rowery



Główna trasa centrum – Nowa Huta (na wprost)



Dialog społeczny a rowery

Trzy wloty – trzy punkty kolizji. Zamiast jednego.



Dialog społeczny a rowery



Droga rowerowa zza krzaka. Brak widoczności!



Dialog społeczny a rowery

Przełom: rok 2000

- Global Environment Facility (GEF) ogłasza Program Operacyjny 11 – umożliwiający finansowanie m.in. dróg rowerowych
- Z Polski zaproszone są Gdańsk i Kraków
- Kraków... gubi zaproszenie do negocjacji. Skandal, szeroko opisany przez prasę, zmienia nastawienie władz miasta
- O Gdańsku – kolejna prezentacja



Dialog społeczny a rowery

Zmiany po 2000 roku

- Zespół zadaniowy przy prezydencie Krakowa
- Pierwsze ulice jednokierunkowe otwarte pod prąd (Grodzka, kontrapas w Kopernika)
- Zespół istnieje do dzisiaj, mimo zmiany władz i różnych perypetii
- Pierwsze audyty rowerowe



Dialog społeczny a rowery



Kontrapas, ul. Kopernika



Dialog społeczny a rowery



Kontrapas, ul. Kopernika



Dialog społeczny a rowery



Kontrapas, ul. Kopernika



Dialog społeczny a rowery

Polityka rowerowa Krakowa (teoria)

- Standardy Techniczne dla infrastruktury rowerowej (Zarządzenie Prezydenta nr 2103/2004 z 26 listopada 2004)
- Zespół Zadaniowy ds. dróg rowerowych
- Procedura audytu rowerowego (polecenie służbowe prezydenta)
- Studium Tras Rowerowych



Dialog społeczny a rowery

ZARZĄDZENIE NR 2103/2004 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA Z DNIA 26 listopada 2004 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”

Na podstawie art. 30 ust. 1, art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), zarządza się, co następuje :

§ 1

1. Wprowadza się do stosowania „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.
2. Standardy, o których mowa w ust. 1 stosują wszystkie komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa, miejskie jednostki organizacyjne oraz podmioty działające na ich zlecenie przy opracowywaniu oraz wdrażaniu projektów inwestycji dotyczących ruchu rowerowego.

§ 2

Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Krakowa

/-/



Dialog społeczny a rowery

Polityka rowerowa Krakowa (praktyka)

- Standardy Techniczne miały być częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na prace projektowe i budowlane – SIWZ wiąże wykonawcę i urzędników
- Zespół Zadaniowy miał zajmować się odstępstwami od Standardów
- Wyniki audytu często nie są respektowane
- Kompletny brak nadzoru i bałagan w procesie inwestycyjnym (np. słupy latarni niezgodne z Prawem Budowlanym, nieaudytowane)



Dialog społeczny a rowery

Polityka rowerowa Krakowa - wnioski

- Wzmóc egzekucję Standardów
- Lepszy nadzór nad inwestycjami
- Audyt na wcześniejszym etapie (np. koncepcji, koncepcji programowej – często SIWZ jest sprzeczny ze Standardami i Studium Tras Rowerowych – np. postuluje drogę rowerową zamiast uspokojenia ruchu czy pasa ruchu)
- Wnioski audytu muszą być przestrzegane



Dialog społeczny a rowery

Polityka rowerowa Krakowa - rezultaty

- Skokowo poprawiła się jakość inwestycji rowerowych (ale nie wszystkich)
- Powstały rozwiązania innowacyjne w skali Polski i nie tylko
- W wielu punktach miasta realnie ułatwiono ruch rowerowy i stworzono podwaliny dla jego rozwoju w przyszłości
- Niestety, błędy i nieuwzględnianie głosu rowerzystów skutkuje w wielu przypadkach błędami rodem z lat 90-tych



Dialog społeczny a rowery



Rondo Mogilskie – drogi rowerowe



Dialog społeczny a rowery



Rondo Mogilskie – drogi rowerowe



Dialog społeczny a rowery



Rondo Mogilskie – drogi rowerowe



Dialog społeczny a rowery



ul. Starowiślna – przejazd na wprost



Dialog społeczny a rowery



ul. Starowiślna – droga rowerowa „pod prąd”



Dialog społeczny a rowery



Droga rowerowa jako 4. wlot skrzyżowania



Dialog społeczny a rowery



Samochody w prawo, rowerzyści na wprost



Dialog społeczny a rowery



Weekend na Trasie Tynieckiej



Dialog społeczny a rowery



Rowerzyści musieli tu jakoś dojechać



Dialog społeczny a rowery

Analiza porównawcza

	Berlin	Kraków
Drogi samochodowe:	5242 km	1200 km
Drogi rowerowe:	820 km – 15 % długości sieci drogowej	70 km – 6,5 % długości sieci drogowej
W tym kontrapasy:	200 km	ok. 3 km
Ulice uspokojonego ruchu (<30 km/h):	3700 km, 70% długości sieci drogowej	ok. 80-120 km, <10% długości sieci drogowej
Łącznie przyjazna dla rowerzystów infrastruktura:	4520 km, 85% długości sieci drogowej	190 km, 15% długości sieci drogowej
Podróże na rowerze:	Ponad 10%	ok. 1-2%



Dialog społeczny a rowery



Drogi rowerowe to nie panaceum!!!



Dialog społeczny a rowery

Ostatnie wydarzenia

- Budowa kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę za ok. 40 mln złotych
- Brak powiązania kładki z obszarem śródmiejskim – ulice jednokierunkowe
- Konflikt z ZIKiT i policją w związku z niedopuszczeniem ruchu „pod prąd”
- Dojazd do kładki tylko niebezpiecznymi ulicami, po niebezpiecznych lewoskrętach
- Nowa kadencja prezydenta - niewiadoma



Dialog społeczny a rowery



Brak skomunikowania z drogą rowerową



Dialog społeczny a rowery



W Podgórzu kontrapasy są...



Dialog społeczny a rowery



A na Kazimierzu – nie bardzo...



Dialog społeczny a rowery



... bo nawet na wprost pojechać nie można!



Dialog społeczny a rowery

Postulaty strony społecznej

- Dopuszczenie ruchu pod prąd na (prawie) wszystkich ulicach jednokierunkowych w obrębie II obwodnicy śródmiejskiej i wybranych obszarach poza nią (ulice „tempo 30”)
- Wprowadzenie inwestycji rowerowych do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego
- Lepsze przestrzeganie Standardów, lepsze przygotowanie inwestycji



**miasta
dla
rowerów**

www.rowery.org.pl

www.miastadlarowerow.pl