

Od konfrontacji do konsultacji

Dialog społeczny rowerzystów z władzami Warszawy

(historia, stan obecny, rekomendacje)

Marcin Jackowski
jack@zm.org.pl

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
www.zm.org.pl

Seminarium sieci *Miasta Dla Rowerów* w Radomiu
16 grudnia 2010 r.

- 1 Trudne początki
 - Pałką w szprychy
 - Na wojennej ścieżce
 - Gra pozorów
- 2 Od monologu do dialogu
 - Nadchodzi przełom
 - Rower w polityce
 - Stan obecny
- 3 Przykładowe efekty
 - Poszerzanie zakresu
 - Innowacje
 - Analizy
- 4 Wnioski i rekomendacje
 - Dlaczego warto rozmawiać

1 Trudne początki

- Pałką w szprychy
- Na wojennej ścieżce
- Gra pozorów

2 Od monologu do dialogu

- Nadchodzi przełom
- Rower w polityce
- Stan obecny

3 Przykładowe efekty

- Poszerzanie zakresu
- Innowacje
- Analizy

4 Wnioski i rekomendacje

- Dlaczego warto rozmawiać

Pacyfikacja Warszawskiej Masy Krytycznej przez policję w 2002 r.



Pacyfikacja Warszawskiej Masy Krytycznej przez policję w 2002 r.



Na wojennej ścieżce

Społeczne działania prorowerowe w Warszawie trwają od wczesnych lat 90. Większość tego czasu upłynęła pod znakiem obojętności a niekiedy wręcz wrogości władz oraz wytrwałych poszukiwań różnych form nacisku przez cyklistów.

- Pisma do urzędów – rzadko kiedy skuteczne,
- Błędy i absurdy wykpiwane i wyśmiewane,
- Naciski na władze za pośrednictwem mediów,
- Konsolidacja środowiska w Internecie,
- Protestacyjne akcje bezpośrednie:
 - malowanie substytutów ścieżek na chodnikach,
 - blokady ulic i urzędów,
 - zakłócanie oficjalnych uroczystości, itp...

Wybrane akcje

- Wymalowanie oznakowania poziomego „ścieżki rowerowej” na chodniku wzdłuż ul. Słowackiego, wkrótce potem zamalowanego przez ZDM (2000 r.)
- Szydercze otwarcie schodów dla rowerów przy Rondzie Zesłańców Syberyjskich (2003 r.)
- Szukanie ze świecą drogi rowerowej na ul. Świętokrzyskiej w asyście prasy i telewizji (2004 r.)
- Zablockowanie spiętymi rowerami odcinka ul. Marszałkowskiej pomiędzy pl. Unii Lubelskiej a pl. Konstytucji (2005 r.)
- itp....

Blokada ul. Marszałkowskiej



1996–2006 uchwała o rowerze... tylko na papierze

Od połowy 1996 r. uchwała Zarządu m.st. Warszawy w sprawie tworzenia warunków dla komunikacji rowerowej nakazywała urzędowi uwzględnianie potrzeb ruchu rowerowego i konsultacje z przedstawicielami promujących go środowisk. Niestety, aż do 2006 roku (10 lat!) zapisy te nie były respektowane, a większość postulatów rowerzystów trafiała w próżnię. Do kanonu przeszedł passus Marka Wosia, rzecznika prasowego ZDM „*Warszawa to nie wieś, żeby po niej rowerem jeździć*”.

Warszawski Okrągły Stół Transportowy – 2004

- Ciało doradcze skupiające przedstawicieli władz, przedsiębiorców, uczelni i organizacji społecznych.
- Wypracował w grupach roboczych szereg rekomendacji.
- W dziedzinie rowerowej – zmarnowana szansa.

1 Trudne początki

- Pałką w szprychy
- Na wojennej ścieżce
- Gra pozorów

2 Od monologu do dialogu

- Nadchodzi przełom
- Rower w polityce
- Stan obecny

3 Przykładowe efekty

- Poszerzanie zakresu
- Innowacje
- Analizy

4 Wnioski i rekomendacje

- Dlaczego warto rozmawiać

Pisemna Masa Krytyczna – lato 2006



Pisemna Masa Krytyczna – lato 2006



Pisemna Masa Krytyczna – lato 2006



Akcja „Wydepcz sobie ścieżkę” – lato 2006

Skutecznie zwróciła uwagę ratusza na kwestie rowerowe i rozpoczęła proces stopniowych ustępstw na rzecz rowerzystów. O jej powodzeniu zdecydowały następujące czynniki:

- zamiast jednej petycji z setkami podpisów, ponad sto **indywidualnych** pism, każde inne!;
- nagłośnienie początku akcji w mediach;
- przypomnienie o terminach na odpowiedź (KPA);
- konkretne i zwięźle wyrażone postulaty.

De facto potencjał takich działań nadal nie jest wykorzystywany...

Powołanie pełnomocnika prezydenta – jesień 2006



Pierwszy w stolicy kontrapas przy ul. Obożnej–Dynasy



Aktywiści ZM zaproszeni przez kandydatkę Hannę Gronkiewicz-Waltz – jesień 2006



Przełomowe zarządzenie prezydenta W-wy – wiosna 2007

Zarządzenie nr 380/2007 wprowadziło m.in. obowiązki

- nawierzchni asfaltowej,
- opiniowania projektów przez stowarzyszenia,
- wytyczania dróg rowerowych przy każdej inwestycji,
- lokalizowania stojaków, uspokajania ruchu.

Znaczący postęp, ale...

znów nie obyło się bez dysonansu między teorią a praktyką...

Rady techniczne



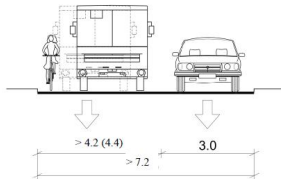
Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu

- Powstała wiosną 2009 w efekcie konfliktu wokół przebudowy ul.Andersa.
- Omawia duże i istotniejsze tematy,
- Jak dotąd więcej wad niż zalet:
 - Trafiają do niej już ukształtowane projekty zamiast SIWZ.
 - Wprowadzanie zmian napotyka więc na duży opór.
 - Lekceważenie KDS przez niektóre jednostki, np. ZMID.
 - Rozbieżne poglądy i tarcia między podmiotami miejskimi.
 - Trudności ze zdobyciem kompletnych materiałów.
 - Głos Komisji nie ma formalnej wagi i można go zignorować.

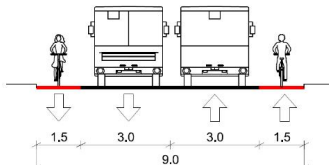
Standardy projektowe i wykonawcze – jesień 2009

„Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie”

43



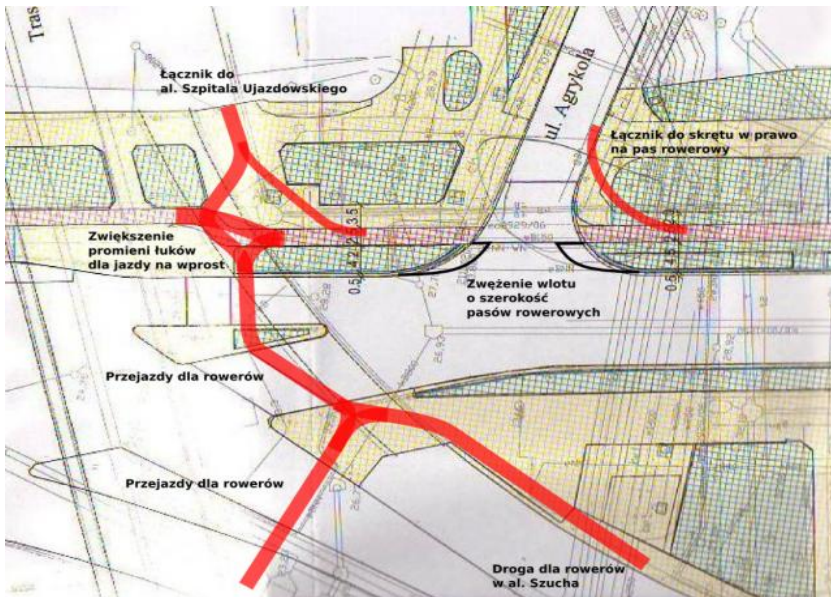
Rys. 25 Przykład rozwiązania z wykorzystaniem wydzielonego pasa autobusowego przez ruch rowerowy, przy szerokości pasa autobusowo-rowerowego > 4.2 m.



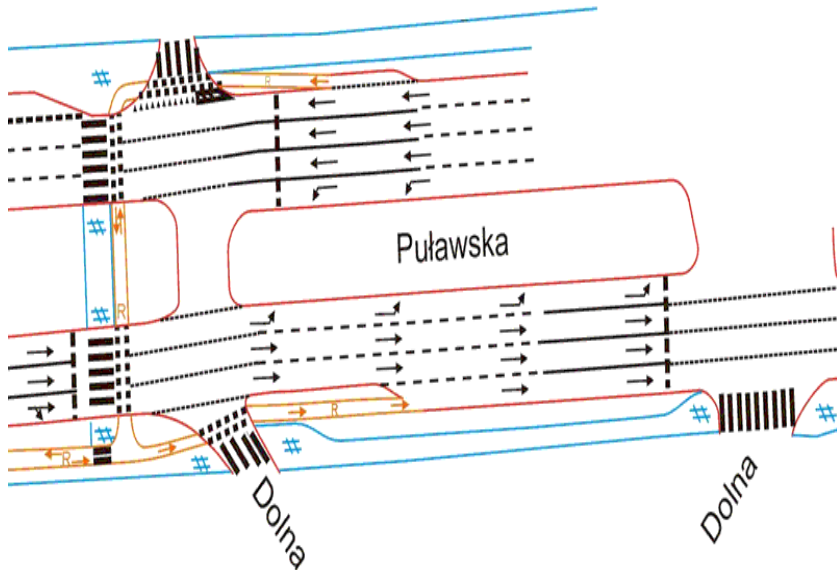
Rys. 26 Przykład rozwiązania przekroju jezdni z oddzieleniem ruchu rowerowego od ruchu autobusowego.

- 1 Trudne początki
 - Pałką w szprychy
 - Na wojennej ścieżce
 - Gra pozorów
- 2 Od monologu do dialogu
 - Nadchodzi przełom
 - Rower w polityce
 - Stan obecny
- 3 Przykładowe efekty
 - Poszerzanie zakresu
 - Innowacje
 - Analizy
- 4 Wnioski i rekomendacje
 - Dlaczego warto rozmawiać

Poprawa spójności i dostępności



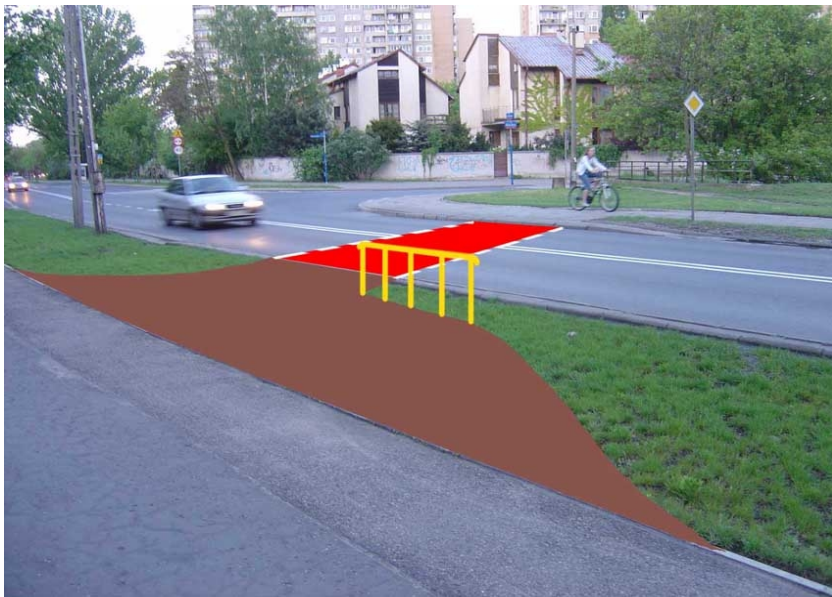
Wprowadzenie ścieżki w jezdnię – propozycja



Wprowadzenie ścieżki w jezdnię – wykonanie



Łączniki poprawiające dostępność – propozycja



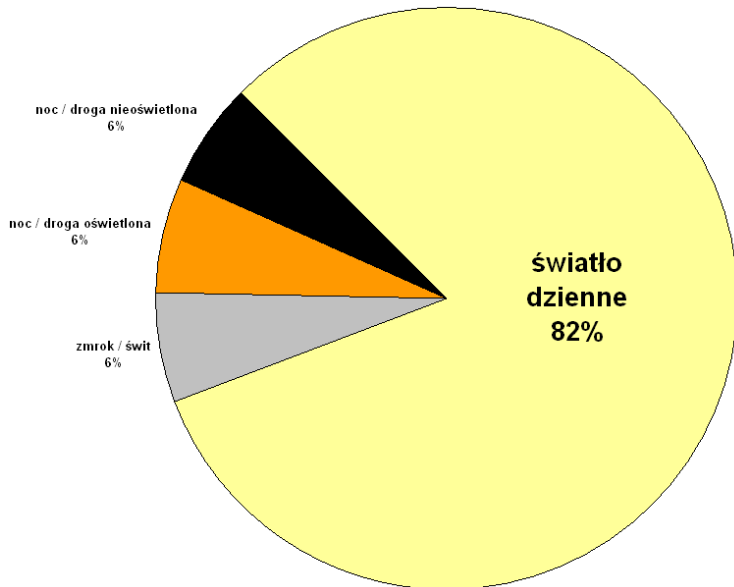
Łączniki z poprzecznymi ulicami – wykonanie



Zachowanie ciągłości ścieżki na wyjazdach bramowych



Ujawnianie prawdziwych przyczyn wypadków



Popularyzacja najlepszych praktyk europejskich

DOPASOWANIE DO WARUNKÓW

2



DOBRE: uspokojenie ruchu poprzez zwężenie jezdni z pozostawieniem przepustów dla rowerów (Nieuwveen, Holandia).



DOBRE: pasy dla rowerów na jezdni - służą umożliwieniu wyprowadzenia samochodów oczekujących na światłach i bezpiecznej skrętu w lewo (De Steeg, Holandia).



Nie zawsze warto budować wydzieloną ścieżkę rowerową. Ma ona uzasadnienie na ulicach z intensywnym i/lub szybkim ruchem samochodowym (prawy obszar na poniższym wykresie). Na ulicy o średnim natężeniu ruchu lepszym rozwiązaniem mogą być **pasy dla rowerów na jezdni**, a przy zdecydowanie mniejszym natężeniu **pobocza** (środkowy ukośny obszar na wykresie). Na mało uczęszczanej ulicy lokalnej odrębna droga dla rowerów staje się zbędna. Wystarczy przyjaznie dla roweru **uspokoić ruch** (lewa część wykresu).

Zasady separacji zilustrowane tym wykresem wypracowali holenderscy inżynierowie. Ich stosowanie pozwala **taniej, elastyczniej i efektywniej** poprawiać warunki ruchu rowerowego i prowadzić go trasami różnego rodzaju i przez różne obszary, a nie tylko osobną ścieżką. Alternatywy dla niej można znaleźć prawie zawsze. Zwłaszcza, jeśli pamiętać o sobie wcześniej, planując budowę lub remont innych elementów infrastruktury drogowej - parkingu, skrzyżowania, kładki, chodnika, a także skwerów czy parków.

BEZPOŚREDNIOŚĆ

4



DOBRE: przejazd na wprost pomiędzy osiedlami pokazywany po obu stronach ulicy jest dostępny jedynie dla rowerów, podobnie jak wszelkie lewoskręty na skrzyżowaniu (Ratzelborn, Niemcy).



DOBRE: kontrpas dla ruchu rowerów pod przejazd jednokierunkowej ulicy (Graz, Austria).

DOBRE: kontrpas dla ruchu rowerów z wyspą separującą pod przejazd jednokierunkowej ulicy Kopernika (Kraków).

Ścieżka nie może zmuszać rowerzysty do nadkładania drogi. Niewskazane są np. zmiany strony ulicy, po której biegnie ścieżka; niedopuszczalne jest prowadzenie ścieżki dookoła skrzyżowania przez trzy fazy sygnalizacji świetlnej.

Droga dla rowerów powinna być krótsza od drogi dla samochodów.

Wydłużenie (stosunek długości trasy do odległości w linii prostej) nie może przekroczyć 1,2. Należy udogodniać dla rowerzystów skróty niedostępne dla samochodów (kładki, drogi pod przejazd, ślepe zakończenia ulic). Wiele z ograniczeń (zakazów skrętu, wjazdu) nie powinno dotyczyć rowerów.



1 Trudne początki

- Pałką w szprychy
- Na wojennej ścieżce
- Gra pozorów

2 Od monologu do dialogu

- Nadchodzi przełom
- Rower w polityce
- Stan obecny

3 Przykładowe efekty

- Poszerzanie zakresu
- Innowacje
- Analizy

4 Wnioski i rekomendacje

- Dlaczego warto rozmawiać

Dialog społeczny jako kluczowy warunek dobrej infrastruktury rowerowej

- Nie da się stworzyć dobrej infrastruktury nie wiedząc
 - **kto**,
 - **jak**
 - i w jakim **celu** będzie z niej korzystał.
- Nikt nie wie tego lepiej niż sam **użytkownik**.
- Kluczem do sukcesu jest dialog z użytkownikami.

Korzyści z dialogu społecznego

Dialog społeczny z rowerzystami przynosi korzyści:

- ❶ Infrastruktura rowerowa służąca tym celom, jakim powinna, a nie zarastająca trawą,
- ❷ Zapobieganie błędom na etapie projektu zamiast poprawiania popełnionych, a więc
- ❸ Środki publiczne wydane sensownie, z widoczną korzyścią społeczną,
- ❹ Zadowolonych obywateli,
- ❺ Doksztalconych projektantów,
- ❻ Lepszy wizerunek inwestorów, decydentów i wykonawców,
- ❼ Mniej konfliktów i wypadków na drogach,
- ❽ Większe szanse na uzdrowienie paraliżu komunikacyjnego. Głównym beneficjentem są władze!

Warto rozmawiać z organizacjami rowerowymi

To nie władze miasta robią uprzejmość rowerzystom konsultując z nimi projekty.

To rowerzyści oddają (za darmo) przysługę miastu swym udziałem w procesie inwestycyjnym!

Marcin Jackowski

- e-mail jack@zm.org.pl
- <http://zm.org.pl>

