



Koordinacja działań związanych z rozwojem komunikacji rowerowej, a w szczególności z tworzeniem systemu tras rowerowych i inicjowanie nowych projektów w tym zakresie, współpraca z organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami działającymi na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej – to zasadnicze zadania pełnomocnika prezydenta Gdyni ds. komunikacji rowerowej. O rowerowym bilansie Gdyni oraz wyzwaniach w budowie ścieżek rowerowych i promowaniu aktywnej mobilności rozmawiamy z **Zygmuntem Zmudą-Trzebiatowskim**, powołanym w kwietniu na stanowisko pełnomocnika.

- Z czego wynika utworzenie nowej funkcji w magistracie?

- W zakresie komunikacji rowerowej w Gdyni jest bardzo dużo do zrobienia. Dlatego wnioskowałem, żeby powołać duet, a raczej, jak to nazwalismy - tandem, czyli społecznie pracującego pełnomocnika prezydenta ds. komunikacji rowerowej oraz urzędnika rowerowego, czyli osobę zatrudnioną w Zarządzie Dróg i Zieleni, która będzie merytorycznym specjalistą we wszystkich zagadnieniach branżowo-rowerowych. To był punkt wyjścia.

- Jaki jest bilans infrastruktury rowerowej w Gdyni w chwili, gdy objął Pan funkcję?

- Infrastruktura w tym momencie jest chaotyczna. Na nowopowstających odcinkach dróg, na przykład remontowanej ulicy Chwarznieńskiej, czy w paru innych miejscach, już powstają docelowe rozwiązania ścieżek rowerowych. Ponieważ są to inwestycje etapowane, to można powiedzieć, że z większości peryferyjnych dzielnic płynny dojazd do centrum miasta jest w zasadzie niemożliwy.

Samo śródmieście Gdyni to obszar, w którym nie mamy ścieżek rowerowych i być

może tam nie będziemy ich mieć szybko, bo centrum miasta nie jest terenem, który można dowolnie przebudowywać. Tam trzeba wyznaczyć trasy i jasno określić zasady ruchu rowerowego. Są pewne obszary miejskie, gdzie rekreacyjna jazda rowerem odbywa się sprawnie i może być czymś przyjemnym. Natomiast dojazd do pracy z odległych dzielnic do centrum miasta jest bardzo kłopotliwy. O sprawdzenie tras rowerowych poprosiłem moją żonę. Miała wsiąść na rower i z naszej dzielnicy dojechać do centrum miasta. Jak wróciła to była przerażona. Często musiała przejeżdżać przez jezdnie, bo ścieżka biegnie raz po jednej, a raz po drugiej stronie ulicy, a niekiedy jest nieoznakowana. Jazda rowerem okazuje się źródłem dużego stresu i wymaga od cyklistów sporego samozaparcia.

- Czy wykonano jakieś badania sprawdzające popularność rowerów w Gdyni i zapotrzebowanie w zakresie dróg rowerowych? Czy mieszkańcy Gdyni chętnie korzystają z rowerów nie tylko w celach rekreacyjnych, ale również komunikacyjnych?

- Parę lat temu wykonane zostały pomiary ruchu rowerowego w Gdyni, natomiast wiemy już, że te badania są nieaktualne. Rzeczywiście widać, że zwiększa się liczba osób jeżdżących na rowerach w naszym mieście. Widać to choćby po forach internetowych i komentarzach w nich zamieszczanych. Dostałem sporo e-maili od osób, które proponują własne rozwiązania, dzielą się refleksjami. Potrzeby w zakresie dróg rowerowych są bardzo duże, natomiast problem nie sprowadza się wyłącznie do ich budowy. Jest też kwestia poczucia bezpieczeństwa, czyli tego gdzie ten rower zostawić. To jest nadal w Gdyni duży problem. Miejsc, w których można rower bezpiecznie zostawić jest mało. Bywa też tak, że stojaki na rowery są, ale często mieszkańcy o nich nie wiedzą. Na przykład pod Urzędem Miasta, zatem w miejscu reprezentacyjnym, od kilku lat są stojaki na rowery, ale ponieważ są w miejscu niewidocznym – pozostają niezauważone. Dlatego bardzo wiele osób nie wie, że można przyjechać pod urząd rowerem i bezpiecznie nim zaparkować. Istnieją więc miejsca sprzyjające rowerzystom, ale oni o nich nie wiedzą.

- Czy są tworzone w tym momencie projekty komunikacyjne z zakresu ścieżek, systemu parkingów rowerowych, ułatwień dla rowerzystów?

- Tak, są takie plany. Właśnie rozmawiamy przed moim spotkaniem w ZDiZ. Będzie ono dotyczyło dokumentacji związanej z systemem parkingów rowerowych w mieście. Te prace są na końcowym etapie. Przygotowanych jest kilkanaście lokalizacji i trzeba te projekty zatwierdzić. Oprócz tego, w skali miasta jest kilkanaście projektów dotyczących ścieżek rowerowych w różnych miejscach. Kłopotem jest to, że duża część z nich powstawała bez konsultacji ze środowiskiem rowerzystów. Liczę się z tym, że część z tych projektów zostanie wstrzymana po to, żeby dać sobie szansę skonsultowania ich z rowerzystami. Jeśli pojawią się istotne uwagi i propozycje zmian, to jestem za tym, żeby je wprowadzić. Wolałbym dobre realizacje nawet trochę opóźnione, niż takie, które później będą budziły frustracje.

- Tak jak Pan mówił, brakuje ścieżek głównie w śródmieściu. Czy są jakieś szanse, żeby stworzyć system ścieżek zapewniających w tej części miasta

płynną komunikację?

- Wiem, że takie prace też trwają, ale w Gdyni wiele gruntów nie należy do miasta i tu pojawiają się komplikacje. W centrum są takie miejsca, gdzie pewne rozwiązania same się narzucają, natomiast na przeszkodzie stają własność prywatna i odmienne od naszych interesy właścicieli. Wiele miast nie ma takich problemów jak Gdynia, która jest miastem nadmorskim i w związku z tym wymaganych jest wiele uzgodnień z Urzędem Morskim, który ma inne priorytety niż miasto. To jest na przykład sprawa ścieżki nadmorskiej do Sopotu, której rozwój jest blokowany przez ten urząd. Najtrudniejszy teren jest w pobliżu dworca Gdynia Główna. Tam będą wymagane rozwiązania inżynierskie polegające na budowie jakiegoś obiektu, który poprowadzi ruch z jednego poziomu na drugi, o wiele niższy, w sposób bezpieczny i bezkolizyjny. Daję sobie tydzień, dwa, na przejrzenie całej dokumentacji, opracowań i sprawdzenie jak są zaawansowane. Także zachęcę ludzi z Rady rowerowej, żeby przeanalizowali projekty i zgłosili swoje uwagi. Wtedy będziemy oceniać sytuację, ustalać co jest najważniejsze, a co może jeszcze poczekać. Wówczas powstanie jasna kolejność działań. W grę przecież wchodzi pieniądze i kwestie dokumentacyjno-projektowe, ale też konkretne roboty. Wiadomo, że pewne rzeczy muszą działać się w określonej kolejności, a nie wszystko naraz.

- Gdynia stawia na aktywność mobilną. Proszę powiedzieć co pod tym pojęciem należy rozumieć i jakich działań w tym zakresie podejmie się Gdynia?

- Mobilność aktywna jest rozumiana w tym sensie w jakim definiuje ją stowarzyszenie Polskiej Unii Mobilności Aktywnej (PUMA). Zajmuje się ono promowaniem wszystkich możliwych form poruszania się poza jedną – jazdą samochodem osobowym. Promuje zarówno ruch pieszego, komunikację rowerową, korzystanie z różnych środków komunikacji miejskiej, a nawet jazdę na rolkach. Można powiedzieć, że podstawowym działaniem tej organizacji jest monitorowanie i pozyskiwanie wszystkich projektów unijnych dotyczących mobilności aktywnej oraz próba wybrania tych gmin, które spełniają wymogi danego projektu. Stowarzyszenie PUMA tworzą gminy o różnej wielkości, mają one także różną specyfikę. Może więc się okazać, że dany projekt pasuje bardziej do małej miejscowości i wtedy zadaniem PUMA jest napisanie wniosku i pozyskanie pieniędzy na dany projekt. Wybrana gmina skorzysta dzięki wprowadzeniu programu.

Jeśli chodzi o poszczególne formy promocji, to można powiedzieć, że dobrze je obrazuje program SEGMENT. To unijny projekt realizowany w ośmiu europejskich miastach, w tym także w Gdyni. Dotyczy on nie tylko rowerzystów. Jest tam na przykład działanie skierowane do rodziców, aby ich zachęcać do pieszych podróży w miejsca nieodległe, jak choćby przychodnia znajdująca się na osiedlu. Jest też tam taki pomysł, który nazywa się „Pieszy autobus”, polegający na wspólnym odprowadzaniu dzieci do szkół podstawowych. W Gdyni sieć szkół podstawowych jest dość gęsta, odległości do szkół nie są duże, a nawyk podwożenia dzieci pod

same drzwi szkoły powoduje, że przed nimi zatrzymuje się mnóstwo samochodów. Chcielibyśmy namówić ludzi, do zmiany takich zachowań. I wreszcie, w ramach tego segmentu jest trzeci moduł, który zachęca nowo zatrudnionych pracowników firm, aby dojeżdżali do pracy rowerem. Można zbierać punkty, naklejki, które są wymieniane na przykład na dwuosobowy bilet do kina, a docelowo, na nagrody rzeczowe o wartości od 500 zł do 2000 zł.

W programie wybrano kilka grup, żeby na ich przykładzie zbadać, na ile realna jest szansa zmiany pewnych przyzwyczajeń transportowych. To nie jest szeroki projekt, powiedziałbym pilotażowy, natomiast w skali Europy prowadzony w kilku miastach równolegle, dzięki czemu wnioski z niego pozwolą nam wszystkim nauczyć się czegoś. Jedną z instytucji, które uczestniczą w projekcie, jest Urząd Miasta Gdyni. W centrum Gdyni, w kilku miejscach, stoją rowery, które są elementem stałej dekoracji. Są one zainstalowane wraz z wierszowanymi hasłami promującymi jazdę na rowerze. To nie są rzeczy monumentalne, to nie są wielkie inwestycje rowerowe, ale samo budowanie ścieżek to jeszcze jest mało. Trzeba ludzi namawiać i pokazywać im, że poruszanie się w inny sposób niż samochodem nie boli, wręcz przeciwnie - może być fajne. Trzeba ludziom pokazywać realne korzyści, nie można się odwoływać jedynie do samej ideologii, bo to nie do wszystkich trafia. Ludzi można przekonać tym, że jadąc rowerem będą na miejscu szybciej niż poruszając się samochodem, który stoi w korkach. Argumentem jest też to, że będzie taniej, bo paliwo drożeje, że spacer z dzieckiem do przychodni jest lepszy także dla zdrowia.

- Czy Gdynia korzysta z unijnych środków przeznaczonych na rozwój infrastruktury rowerowej?

- Tak, mamy wspólną inicjatywę Gdańsko-Gdyńsko-Sopotką. Te miasta razem występowały o środki unijne. Z 12 projektów, na które Gdynia chciała uzyskać pieniądze tylko 3 mają unijne finansowanie. To jednak uruchomiło pewien proces inwestycyjny, który częściowo sfinansuje Unia. Co do pozostałej części projektów to musimy zdecydować, które z nich i w jakim terminie będziemy chcieli zrealizować za własne pieniądze. Zyskiem tego procesu jest to, że wiele zadań jest już przemyślanych i wstępnie została przygotowana dokumentacja.

- Jak wygląda współpraca Gdyni z sąsiednimi gminami w zakresie polityki rowerowej?

- Projekt unijny to jest jedna sprawa, PUMA to druga, a trzecią sprawą są konsultacje z gdańskim oficerem rowerowym, który robi w mieście to, co nasz tandem w Gdyni. Uzyskałem jasną deklarację Macieja Lisickiego, wiceprezydenta Gdańska, że pomoże w zorganizowaniu spotkania z Remigiuszem Kitlińskim, gdańskim oficerem rowerowym. Podczas spotkania przedstawi on swoje praktyczne doświadczenia także te negatywne, uprzedzi jakich błędów nie popełniać oraz jakich rozwiązań nie wdrażać, bo się nie sprawdzają. Jest sporo dobrych praktyk i rozwiązań, które należy stosować, co nie oznacza, że wszystkie będziemy kopiować. Chodzi o to, że baza wiedzy i doświadczeń jest dostępna i warto z niej korzystać.

Rozwój komunikacji rowerowej i promocja mobilności aktywnej w Gdyni

Utworzono: piątek, 27, kwiecień 2012 08:28 Marcin Noszkiewicz

Sukces rozwoju ścieżek rowerowych zależy od mieszkańców, którzy zechcą się otworzyć i będą dzielić się spostrzeżeniami. Jeżeli mieszkańcy zrozumieją, że program rozwoju ścieżek rowerowych zależy od nich, to wszystko się powiedzie. Bez ludzi zmiana się nie uda!

- Dziękuję za rozmowę.

Marcin Noszkiewicz