

Polityka rowerowa Sopotu

Sopot rowerami stoi. Tak przynajmniej mogłoby się wydawać, po mnogości działań, programów, inwestycji i doniesień medialnych. Czy słusznie? Niniejszy raport jest zestawieniem wszystkich działań rowerowych Sopotu.

1. Początki

Mimo iż sam rower ma ponad 100 lat, historia działań pro-rowerowych w Sopocie zaczyna się właściwie dopiero w 1993 roku. Zaczyna się jednak z rozmachem – budową asfaltowej drogi rowerowej w parku północnym, o długości niemalże 2 km. Kolejnymi drogami rowerowymi były DDR wzdłuż Al. Niepodległości (okolice ul. Malczewskiego – 1996 r.) oraz Nadmorska Trasa Rowerowa – od mola do granicy z Gdańskiem. Kolejne odcinki dobudowywane były sukcesywnie. Oczywiście standard jakościowy tych dróg był nieporównywalny do obecnych – czerwona kostka Bauma to najlepsze rozwiązanie na które rowerzyści mogli liczyć. Z resztą pod tym względem Sopot nie odbiegał znacząco od innych miast – wówczas budowali tak wszyscy.



Ryc 1. Kostka Bauma – najbardziej typowa nawierzchnia dróg rowerowych przełomu lat '90 – '00

Realizacja ścieżek rowerowych w Sopocie.			
Rok	Długość		Lokalizacja
wykonania	(m)		
1993	1990	1990	Park Północny (Hotel Grand- granica Gdyni)
1995	80	80	Skrzyżowanie Alei Niepodległości i ulicy Malczewskiego
1996	575	120	Al. Niepodległości odcinek ul. Malczewskiego - ul. Armii Krajowej
		455	Al. Wojska Polskiego odcinek Molo - ul. Chrobrego

1997	1680	330	Odcinek Al. Niepodległości od wiaduktu do ulicy Haffnera
		75	ul. Piastów
		87	ul. Parkowa
		148	ul. Rzemieślnicza
		1040	Al. Wojska Polskiego odcinek od Placu Rybaków do granicy Gdańska
1999	165	165	ul. Rzemieślnicza
2000	1580	610	Al. Niepodległości odcinek ul. Haffnera- granica Gdyni
		510	Al. Wojska Polskiego odcinek ul. Chrobrego- ul. Na Wydmach (budowa promenady dla pieszych, wyznaczenie ścieżki rowerowej w dotychczasowej alejce pieszej.)
		160	Al. Wojska Polskiego odcinek ul. Na Wydmach- Plac Rybaków
		300	Ul. Armii Krajowej, modernizacja ulicy pomiędzy Al. Niepodległości i 23-go Marca.
2001	905	365	Al. Niepodległości odcinek ul. Malczewskiego do wiaduktu nad torami PKP (ul. Wejherowska).
		140	ul. Armii Krajowej skrzyżowanie ul. 23-go Marca (rondo)
		400	ul. Bitwy pod Płowcami odcinek granica Gdańska- budynek Hestii- Al. Wojska Polskiego.
2002	725	275	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. 1. Maja poprzez skrzyżowanie ul. Sikorskiego (rondo) do ul. Andersa
		80	ul. Armii Krajowej skrzyżowanie ul. Kopernika
		170	Al. Mamuszki wzdłuż Hotelu Grand
		200	ul. Sępia i Zamkowa Góra do Parku Wodnego
2003	475	130	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. Kopernika za ul. Kochanowskiego
		135	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. Wybickiego do ul. Kopernika
		30	Park Północny przy Enzymie
		80	ul. Wejherowska od ul. Małopolskiej do ul. Łowickiej
		100	Al. Niepodległości skrzyżowanie z ul. Haffnera
2004	625	375	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. Andersa do ul. Wybickiego
		250	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. 23 Marca do 1 Maja
2005	525	460	ul. Armii Krajowej odcinek od ul. Kochanowskiego do ul. Leśnej
		65	ul. Sępia przebudowa na skrzyżowaniu ul. Zamkowa Góra
2006	760	680	ul. Polna i ul. Bitwy pod Płowcami
		80	ul. Na Wydmach
Suma	10085		SOPOT

Tab. 1.: Budowa dróg rowerowych w latach 1993-2006

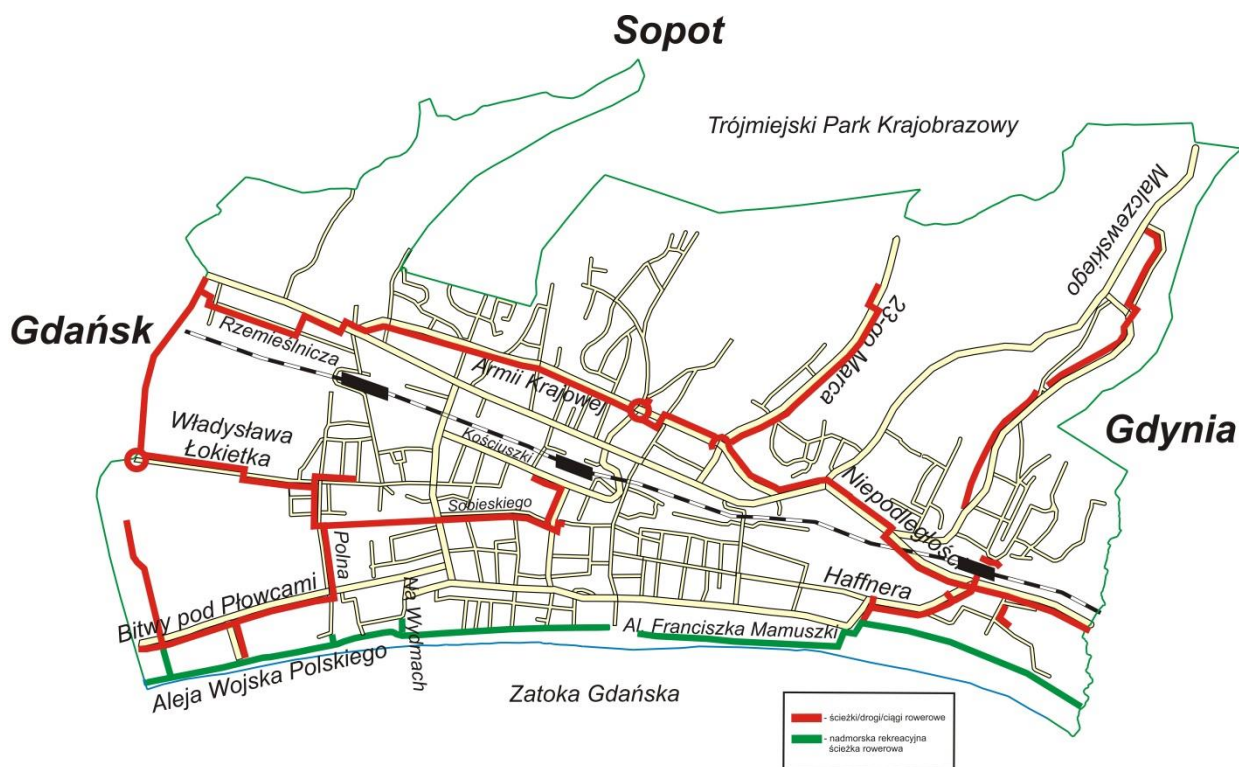
Od roku 2004 do budowy dróg rowerowych zaczęto powszechnie używać kostki niefazowanej. Wniosło to nową jakość do komunikacji rowerowej – nawierzchnie stały się gładkie, komfortowe a podróż nimi znacznie szybsza. Kolejny krok milowy to rok 2007 – kiedy to w trójmieście ruszył program Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej 2007-2013. Z programem tym wiąże się również istotny dokument: „Aktualizacja i integracja standardów rowerowych dla infrastruktury w Gdańsku, Sopocie i Gdyni”. Dokument ten określał dobre standardy infrastruktury rowerowej, a władze wszystkich trzech miast zobowiązali się do przyjęcia jego założeń i wykorzystywania ich w praktyce. Mimo to w 2013 roku środowiska rowerowe przyznały Prezydentowi Miasta Sopotu „Zardzewiałą Szprychę” – niechlubne odznaczenie za działania mało przyjazne rowerzystom. To wydarzenie dało prawdziwy impuls do rozwoju i przyczyniło się do rowerowej rewolucji w mieście.

W 2013 roku w mieście pojawiło się stanowisko „Inspektora ds. komunikacji rowerowej”, zwane potocznie stanowiskiem Oficera Rowerowego. Dzięki temu w urzędzie pojawił się człowiek odpowiadający za odpowiednią jakość dróg rowerowych, ale też za inne działania związane z równoważeniem transportu. W latach 2013-14 Miasto niemal w całości objęło strefą Tempo30, zaś na sporej części jednokierunkowych ulic dopuszczono kontra-ruch rowerowy. Na ten okres przypadają również realizacje inwestycji przygotowywanych w ramach projektu Rozwój Komunikacji Rowerowej 2007-2013. Działania naprawy rozpędu. W latach 2013-2016 Sopot był najmniejszym miastem w Polsce posiadającym własny system roweru miejskiego. Z uwagi na prace nad rowerem metropolitalnym, projekt został jednak wstrzymany.

2. Stan aktualny

Pomimo stosunkowo niewielkiej długości dróg publicznych na terenie miasta, Sopot może się pochwalić wysokim procentem udziału dróg rowerowych w stosunku do całej długości sieci drogowej – to udział na poziomie 32%, długość wszystkich wydzielonych dróg rowerowych to ponad 20 km. Na Ryc.2. przedstawiono schemat przebiegu wydzielonych dróg rowerowych na terenie miasta.

Pomimo posiadania tak wielu ścieżek i dróg rowerowych na terenie miasta w roku 2014 dopuszczono rowerzystów do poruszania się w dwóch kierunkach po wybranych ulicach jednokierunkowych. Wytypowano dla rowerzystów 16 ulic jednokierunkowych na terenie całego miasta gdzie, z uwagi na istniejący przekrój jezdni, oraz z uwagi na panujące warunki ruchu drogowego, wprowadzenie rowerów jest możliwe i bezpieczne. Ww. ulice jednokierunkowe z dopuszczonym dwukierunkowym ruchem rowerowym posiadają długość ponad 4,5 km, co stanowi 26 % wszystkich ulic jednokierunkowych na terenie całego miasta.



Ryc. 2 Schemat dróg i ścieżek rowerowych na terenie miasta Sopotu.

miasto na prawach powiatu	długość dróg publicznych [km]	długość dróg rowerowych [km]	procent udziału dróg rowerowych w sieci dróg publicznych
Sopot	62,90	20,12	31,98
Słupsk	154,50	44,00	28,48
Świętochłowice	78,59	19,67	25,03
Grudziądz	234,74	54,14	23,06
Wrocław	1 063,74	214,00	20,12
Warszawa	2 511,00	500,00	19,91
Toruń	480,00	93,00	19,38
Świnoujście	127,91	24,20	18,92
Elbląg	217,39	40,90	18,81
Gdańsk	790,00	121,80	15,42
Poznań	1 040,00	140,00	13,46
Łódź	1 036,00	130,00	12,55
Gdynia	399,75	48,85	12,22
Szczecin	850,00	102,90	12,11
Bydgoszcz	818,70	81,00	9,89
Kraków	1 086,30	93,00	8,56

Tab. 2. Zestawienie wybranych miast na prawach powiatu obrazujący udział dróg i ścieżek rowerowych w ogólnej sieci dróg publicznych.

Uzupełnieniem miejskiej sieci dróg rowerowych są trasy leśne. W 2014 roku oddano do użytku 5-cio kilometrową Pętlę Reja, zaś w 2015 roku, dzięki nowemu oznakowaniu, wskazano rowerzystom aż 8 km nowych tras leśnych. Przez miasto przebiegają też szlaki międzynarodowe -

EuroVelo 10 oraz EuroVelo 13. Łączna długość szlaków rowerowych na obszarze Sopotu wynosi ponad 16 km. Ponadto wszystkie główne leśne drogi gospodarcze zostały oznakowane przyjaznymi dla rowerzystów drogowskazami.

Na obszarze miasta znajduje się 220 stojaków rowerowych rozlokowanych w 24 miejscach – pod szkołami, przy plaży i w innych punktach w centrum miasta. Stojaków tych systematycznie przybywa – w samym 2016 roku ich liczba zwiększyła się o 40 sztuk. Spora część z tej infrastruktury powstała we współpracy z fundacją Allegro All For Planet. Owocem tej współpracy są charakterystyczne pomarańczowe stojaki w kształcie plażowiczki, morsa, czy piłki plażowej.

Stosunkowo nowym udogodnieniem są 3 samoobsługowe stacje naprawy rowerów – zamontowane latem 2016 we współpracy z firmą GPEC. Znajdują się one w ogólnodostępnych miejscach umożliwiając naprawę roweru o dowolnej porze.

Jednak Sopot to nie tylko drogi rowerowe i stojaki. Miasto może się pochwalić dużym parkiem rowerowym Smolna, zlokalizowanym przy ul. Smolnej. Miejsce to stworzone jest przez i dla rowerzystów wyczynowych. Na kilku trasach o różnej trudności i długości mogą pokonywać ostre zjazdy lub ćwiczyć niebezpieczne i widowiskowe akrobacje rowerowe.

Ponadto na obszarze miasta odbywają się cykliczne imprezy rowerowe różnej rangi. Jedną z najważniejszych tego typu akcji jest kampania Rowerowy Maj, skierowana do uczniów szkół podstawowych. W jej ramach uczniowie przez cały maj dojeżdżają do szkoły rowerem, a osoby, które dojeżdżały najczęściej i zdobywały w ten sposób punkty – wygrywają ciekawe nagrody indywidualne i grupowe. W roku 2016 fundatorami nagród grupowych były sopockie kluby sportowe. Innymi imprezami rangi ogólnopolskiej są organizowane od kilku lat zawody freeridowe Smolna Grill Contest oraz mistrzostwa Polski w kolarstwie górskim amatorów Family Cup. Również kolarze szosowi mogą liczyć na swoje zawody – dla nich odbywa się Cyklo Sopot, czyli górskie (na Pętli Reja) wyścigi szosowe na czas.

Sezon rowerowy w Sopocie charakteryzuje się dwoma wydarzeniami. Pierwsze to inauguracja sezonu, odbywająca się tradycyjnie w majówkę. Drugie to Rowerowa Parada Niepodległości w dniu 11 listopada, będąca nieformalnym zamknięciem sezonu rowerowego. Jednak imprezą zrzeszającą co roku najwięcej osób jest Wielki Przejazd Rowerowy, czyli trójmiejska „masa krytyczna”. Liczbę jej uczestników w 2016 roku szacuje się na kilka do kilkunastu tysięcy.

By sprostać tak wielu wyzwaniom Miasto współpracuje z licznymi organizacjami; są to m.in. Fundacja MoreFlow, organizacja Cyklo, firma GPEC czy wspomniana wcześniej fundacja All For Planet, Grupa Rowerowa 3Miasto, PTTK oraz sopockie kluby sportowe.

Skuteczne wspieranie ruchu rowerowego wymaga również działań promocyjnych, dlatego miasto wydaje liczne materiały promujące ruch rowerowy – m.in. książeczki „Sopockie inspiracje rowerowe”, mapy dróg rowerowych oraz inne broszury zwiększające świadomość uczestników ruchu w zakresie bezpieczeństwa czy prezentujące możliwości, jakie Sopot – miasto w 60% pokryte terenami leśnymi – ma do zaoferowania miłośnikom dwóch kółek. Uczestnikom konkursów rowerowych wręczane są sakwy rowerowe, plecaki, bidony i kubki termiczne i inne gadżety rowerowe. Ponadto 11 listopada Miasto prowadzi akcję rozdawania rowerzystom oświetlenia rowerowego, by byli lepiej widoczni poruszając się na rowerze po zmroku.

Oprócz inicjatyw miejskich w Sopocie nie brakuje też rowerowych inicjatyw oddolnych. Co roku do Budżetu Obywatelskiego zgłaszanych jest kilka rowerowych inwestycji. Jeszcze nie udało im się wygrać, ale z każdym rokiem projekty rowerzystów zyskują coraz większe poparcie.

W 2016 roku urząd miasta zakupił rower służbowy dla pracowników. Ponadto od 2015 roku osoby, które dojeżdżają do pracy inaczej niż samochodem otrzymują pensję wyższą o 50 zł.

3. Plany

Jeśli wszystkie prowadzone aktualnie projekty się powiodą, to najbardziej spektakularne działania pro-rowerowe dopiero przed nami. W najbliższych latach dobudowane zostaną kolejne odcinki dróg rowerowych, głównie w okolicy węzła Sopot Kamienny Potok. Droga rowerowa wzdłuż ul. Wejherowskiej uzupełni brakujące ogniwo w sieci tras północnego Sopotu, zaś odcinek leśny wzdłuż ul. Malczewskiego (od ul. Kolberga do granicy miasta) ułatwi dojazd w kierunku Gdyni. W ramach prac inwestycyjnych powstaną także parkingi rowerowe przy stacjach SKM o łącznej pojemności ponad 200 rowerów, umożliwiające szybką i wygodną przesiadkę z roweru na pociąg. Przy tych stacjach zlokalizowane zostaną też parkingi roweru metropolitalnego.

Ponadto drogi rowerowe zostaną wybudowane lub przebudowane przy okazji budowy skrzyżowania Al. Niepodległości z ul. Malczewskiego (poprawa standardu jednego z najstarszych odcinków DDR) oraz planowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Łokietka – Jana z Kolna – kontynuacja istniejącego odcinka DDR. Dodatkowo planowane jest wyznaczenie około 10 km leśnych tras rowerowych, w pełni skorelowanych z istniejącą siecią dróg miejskich. Ich osią będzie szlak turystyczny scalający cały Trójmiejski Park Krajobrazowy w jeden system.

Z uwagi na fakt, że część odcinków ma już swoje lata, w najbliższym czasie planowana jest także modernizacja 6,5 km dróg rowerowych, w tym remont i poszerzenie pełnoletniej już nadmorskiej drogi rowerowej, wzdłuż której przebiega europejski korytarz rowerowy EuroVelo 10. Szacuje się, że ten projekt może kosztować nawet 8,7 mln zł. Za te pieniądze zmodernizowana

zostanie nie tylko trasa, ale wybudowane zostaną także 3 profesjonalne parkingi rowerowe, z czego największy - na 40 rowerów- znajdzie się przy sopockim molo. Większość z tych prac inwestycyjnych będzie miała swoje miejsce w 2018 roku.

Wprawdzie dotychczasowa umowa z operatorem roweru miejskiego wygaśa, ale Miasto oraz cały Obszar Metropolitalny prowadzą intensywne prace w celu organizacji dużego systemu roweru miejskiego, liczącego 3-5 tys. rowerów, obejmującego swoim zasięgiem całe Trójmiasto oraz wybrane obszary ościenne. Gdyby ten system powstał dziś, byłby najbardziej rozbudowanym systemem w Polsce. Prognozuje się, że w Sopocie udostępnionych zostanie 160 rowerów (2 razy więcej niż w dotychczasowym pilotażowym systemie), które będą mogły być używane również w tzw. darmoczasie, co oznacza, że kilkanaście lub kilkadziesiąt pierwszych minut wypożyczenia będzie bezpłatne. Dzięki temu zainteresowanie rowerem publicznym może wzrosnąć nawet kilkukrotnie. Sama inwestycja zostanie też dofinansowana ze środków Unijnych, co pozwoli na montaż systemu w wyższym standardzie niż funkcjonujące dotychczas (m.in. brak stacji dokowania, wyposażenie w moduł GPS), co przełoży się na zmniejszenie kosztów funkcjonowania. Planowany termin wdrożenia roweru metropolitalnego to 2018 rok.

Rozwinąć ma się także akcja Rowerowy Maj – od roku 2017 rozszerzona zostanie o przedszkola. Nagrodą dla najlepszej szkoły w konkursie ma być już nie bon o wartości 5000 zł, ale profesjonalny zadaszony parking rowerowy.

Novum w Sopocie jest europejskie wyzwanie miast, czyli European Cycling Challenge. Dotychczas w wyzwaniu, kierowanym głównie do dużych miast, startowały Gdańsk i Gdynia. W roku 2017 planowany jest wspólny start – jako całe Trójmiasto – co, wraz z rowerem metropolitalnym, wizerunkowo podkreśli spójność polityk komunikacyjnych na obszarze Trójmiasta.

4. Podsumowanie

Rozwój komunikacji rowerowej to żmudny i długotrwały proces. Nie dziwi więc przykład Sopotu, gdzie drogi rowerowe rozbudowywane są od ponad 20 lat. Jednak prawdziwe działania, które dały wymierne efekty zapoczątkowane zostały w 2007 roku. Od tego czasu znacząco wzrosło natężenie ruchu rowerowego w mieście.

LP	Miejsce	Źródło	Wartość prognozowana	Wartość osiągnięta
1	Kolberga na odc. Cieszyńskiego - Brodwino	Badanie ruchu	14	45
2	Winickiego - od Goyki do BMC	Badanie ruchu	24	14
3	Kościuszki - Chopina na wys. Urzędu Miasta	Badanie ruchu	48	146

4	Sobieskiego od Chrobrego do 3 Maja	Badanie ruchu	24	82
5	Skarpa Sopocka od Sobieskiego do Polnej	Badanie ruchu	14	82
6	Rzemieślnicza	Badanie ruchu	10	104
7	Niepodległości - skrzyż. Z Armii Krajowej	Badanie ruchu	144	228
8	23 Marca od Armii Krajowej do Przylesia	Badanie ruchu	9	28
9	Podjazd na Powstańców Warszawy	Badanie ruchu	10	61
10	Park Północny wzdłuż skarpy	Badanie ruchu	Brak prognozy	173
11	Wojska Polskiego na wys. Kordeckiego	Badanie ruchu	600	624
12	Obodrzyców od Cieszyńskiego do Łużyckiej	Badanie ruchu	Brak prognozy	39
13	Ciąg pieszo-rowerowy Hestia - Ergo Arena	Badanie ruchu	Brak prognozy	23

Tab. 3. Zmiany natężenia ruchu rowerowego w Sopocie dla wybranych lokalizacji w stosunku do prognozy z roku 2007.

O tym, że podejmowane czynności przynoszą sopocianom i samemu Sopotowi wiele korzyści świadczy przyznany miastu w 2015 roku certyfikat Gminy Przyjaznej Rowerzystom – niemal dokładnie 3 lata po otrzymaniu Zardzewiałej Szprychy. To doskonałe potwierdzenie, że idziemy w dobrym kierunku. Jednak aby w dalszym ciągu skutecznie rozwijać ruch rowerowy w mieście należy działać konsekwentnie, działając odważnie, spektakularnie i w sposób zaspokajający rosnące wymagania sopockiej społeczności rowerowej.