

## Uzasadnienie

Rada Dzielnicy Wrzeszcz Dolny po zapoznaniu się z przedstawianą koncepcją przebudowy drogi dla rowerów i chodnika w ciągu al. Hallera na odcinku od skrzyżowania z ul. Kościuszki do skrzyżowania z ul. Gdańską oraz po konsultacjach z mieszkańcami Wrzeszcza Dolnego i osobami zajmującymi się tematyką rowerową w Gdańsku wyraża swoje zaniepokojenie i oczekuje wyjaśnień na niżej opisane kwestie.

1. Rada Dzielnicy Wrzeszcz Dolny negatywnie ocenia sposób przygotowywania tej inwestycji. Nie przeprowadzono należytej konsultacji. Nie poinformowano Rady Dzielnicy, mieszkańców ani zainteresowanych organizacji pozarządowych przed rozpoczęciem prac koncepcyjnych. Dopiero interwencja mieszkańców i radnych dzielnicy, po doniesieniach medialnych doprowadziła do przedstawienia różnych wariantów inwestycji. Niestety otrzymany materiał jest nierzetelny i stwarza jedynie pozory analizy sytuacji i wzięcia pod uwagę uwag mieszkańców i innych organizacji.

2. Sposób wydatkowania publicznych pieniędzy rodzi poważne wątpliwości w kwestii gospodarności. Podpisano umowę na kwotę kilkuset tysięcy złotych (a w dalszej kolejności planuje się wydać miliony złotych) bez przeprowadzenia konsultacji i bez przekonującej analizy wskazującej właśnie na ten wyrwany ze swojego otoczenia odcinek.

3. Analiza nie uwzględnia zmian społecznych i urbanistycznych, które dokonują się w tej okolicy. W związku z budową nowych osiedli w okolicy tego odcinka zamieszka tysiące nowych mieszkańców – potencjalnych pieszych i rowerzystów. Nowe mieszkania są budowane po stronie al. Hallera, która zgodnie z wnioskami autorów analizy ma być pominięta. Zepchnięcie pieszych pod płot ogródków działkowych oraz zmniejszenie przez to szerokości chodnika zdecydowanie pogorszy komfort spacerowania tą trasą. Należy pamiętać o szpalerze lip, które tworzą niepowtarzalny klimat i zachęcają do rodzinnych spacerów. W przedstawionych materiałach projektant w żaden sposób nie odnosi się do czynników społecznych i walorów rekreacyjnych tego fragmentu dzielnicy dla lokalnej społeczności.

4. Zaprezentowana koncepcja, zarówno jej zakres lokalizacyjny, jak i przedmiotowy, nie odnosi się w żaden sposób do problemów zgłaszanych zarówno przez mieszkańców jak i Radę Dzielnicy Wrzeszcz Dolny, tj. do miejsc potencjalnie kolizyjnych na wysokości wejść i wjazdu na teren zajmowany przez Stowarzyszenie Gedania 1922 (brak jest w koncepcji propozycji rozwiązania problemu wejścia na teren przedszkola oraz niezorganizowanego wjazdu na teren parkingu przy klubie sportowym). To miejsce wymaga szczególnej analizy ze względu na postępującą degradację ciągów pieszych i rowerowych przez samochody.

5. Analiza pomija potencjalnie kolizyjne miejsce przecięcia ciągów: pieszego i rowerowego na wysokości kościoła przy skrzyżowaniu ulic Hallera i Mickiewicza, co dobitnie pokazuje brak zasadności wydzielenia odcinka Kościuszki-Gdańska do prowadzenia analiz.

6. Analiza nie odnosi się w żaden sposób do jednego z bardziej niebezpiecznych miejsc na odcinku od Kościuszki do Gdańskiej, tj. wjazdu na teren rodzinnych ogrodów działkowych i zamontowanych tam meandrów na ścieżce rowerowej.

7. Zaprezentowana analiza pomija odcinek od ulicy Klinicznej do ulicy Kościuszki, co powoduje, że jakiegokolwiek rozwiązanie, które zostałyby zaproponowane przez projektanta, będzie rozwiązaniem wycinkowym, nie zapewniającym spójności i ciągłości ciągów pieszych i rowerowych na całym odcinku od ul. Klinicznej aż do morza.

Opinia przygotowana przez koordynatora kampanii Rowerowa Metropolia - Rogera Jackowskiego.

1. Analiza nie przedstawia (nie opisuje) powodów przystąpienia do jej sporządzenia ani celów, które spełnić ma projektowana inwestycja. Jeśli są to cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, koncepcja powinna objąć dane o wypadkach na analizowanym obszarze. Jeśli chodzi o przepustowość, koncepcja powinna obejmować analizę natężeń ruchu pieszego i rowerowego w przekroju wieloletnim i w różnych porach roku. Brak uzasadnienia przystąpienia do prac koncepcyjnych oraz określenia celów inwestycji podważa sens dalszych prac nad projektem.

2. Koncepcja nie obejmuje całości obszaru analizy (ani określonego przez Miasto, ani też zaproponowanego (rozszerzonego) przez Radę Dzielnicy, mieszkańców i organizacje społeczne). Koncepcja, to tak naprawdę niezbyt starannie zanalizowany wycinek obszaru z dwoma skrzyżowaniami (Hallera/Kościuszki oraz Hallera/Kolonia Uroda). Przedstawione materiały są niezgodne z treścią zamówienia (analizie miał podlegać obszar od skrzyżowania Hallera/Kościuszki do skrzyżowania Hallera/Gdańska). Brak uzasadnienia dla ograniczenia analizy do zakresu ujętego w przekazanych materiałach. Należy także podkreślić, że rolą przygotowywania projektu koncepcyjnego czy też analizy koncepcyjnej - z zasady jest objęcie jak najszerszego obszaru (nawet kosztem dokładności i detalu). Wycinkowa koncepcja to swoiste zaprzeczenie zasad stosowania tego typu narzędzia w projektowaniu, zwłaszcza w przypadku braku powtarzalności i przy występowaniu rozmaitych uwarunkowań na kolejnych odcinkach/skrzyżowaniach analizowanej ulicy.

3. Koncepcja nie uwzględnia istnienia drzewostanu dwurzędowej alei lipowej wzdłuż al. Hallera, co przy określaniu trójkątów widoczności jest kluczowe dla uzyskania faktycznej wiedzy o zapewnieniu widoczności wzajemnej uczestników ruchu. Brak uwzględnienia obecności szpalerów grubych, ok. 100 letnich lip powoduje, że zaprezentowane trójkąty widoczności są fikcją. Aby osiągnąć parametry widoczności przedstawione w koncepcji, należałoby dokonać wycinki drzew na kilkudziesięciometrowych odcinkach w obu kierunkach od każdego ze skrzyżowań jezdni poprzecznych do al. Hallera oraz na wszystkich, poprzecznych wyjazdach bramowych. Ze względów ekologicznych, urbanistycznych i kulturowych jest to niewskazane, należy więc szukać innych wariantów rozwiązania problemu poprawy widoczności w relacjach poprzecznych do drogi rowerowej wzdłuż al. Hallera. Takich wariantów rozwiązań koncepcja nie proponuje, co należy uznać za podstawowy błąd.

4. Analiza wielokryterialna nie bierze pod uwagę czynnika bezpieczeństwa społecznego. Piesi, zwłaszcza o zmroku i w nocy, wybierają przestrzenie lepiej oświetlone, bliżej jezdni. Przeniesienie chodnika na zacieniony pas za podwójnym szpalerem drzew jest niezgodne z zasadami projektowania bezpiecznych i atrakcyjnych przestrzeni pieszych. Pieszy w ruchu ulicznym nie posiada oświetlenia, porusza się wolno, jest z natury bardziej narażony na zagrożenia bezpieczeństwa i subiektywny stres (subiektywne poczucie zagrożenia, niekoniecznie związane z faktycznym poziomem przestępczości na danym terenie). W efekcie zamiany lokalizacji drogi rowerowej i chodnika piesi będą woleli łamać przepisy i nocą przemieszczać się po lepiej oświetlonej drodze rowerowej, która znajdzie się w miejscu istniejącego obecnie chodnika. Taka sytuacja jest niedopuszczalna zarówno ze względu na wymogi bezpieczeństwa ruchu (tworzy obszar konfliktu interesów piesi - rowerzyści, w którym należy się spodziewać występowania kolizji na skutek braku separacji ruchu) jak też jest niedopuszczalna ze względu na zasady projektowania atrakcyjnej infrastruktury pieszej.

5. Wbrew stwierdzeniom zawartym w koncepcji, po zachodniej stronie al. Hallera istnieje miejsce aby zlokalizować tam ciągłą trasę rowerową i chodnik (na niewielkim odcinku ok. 20 m przy narożniku skrzyżowania z ul. Kościuszki konieczne byłoby zaprojektowanie odcinka ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,5 m. Na pozostałym odcinku istnieją rezerwy terenowe pod przebudowę (rewitalizację) chodnika oraz wydzielonej drogi dla rowerów.

6. Analiza wielokryterialna oparta jest na skrajnie stronniczych kryteriach oraz nierzetelnych zasadach wyliczania punktacji. W przypadku wszystkich pięciu kryteriów widoczne jest forowanie wariantu nr 1.

I tak, przykładowo, w kryterium "Kolizyjność - pieszy/rowerzysta" niską kolizyjność dla wariantu nr 1 osiągnięto planując wykonanie masywnych, wielometrowych wygrodzeń. Zastosowanie takich samych wygrodzeń w przypadku wariantu 0 (jako uzupełnienia stanu istniejącego, zakładając skuteczność ich działania, co w przypadku chaotycznego ruchu pieszego rzadko ma miejsce) spowodowałoby znaczny wzrost punktacji dla wariantu 0. Z kolei wariant 4 (dobudowanie dodatkowej drogi rowerowej po zachodniej stronie al. Hallera) otrzymał 0 punktów w kryterium kolizyjności pieszy/rowerzysta, ze względu na największą, sumaryczną liczbę punktów kolizji. Liczba ta powstała poprzez sumowanie punktów kolizji dla dwóch dróg rowerowych po dwóch stronach dwujezdniowej arterii al. Hallera. Jest oczywiste, że dwukrotnie większa długość infrastruktury rowerowej będzie się wiązać ze zwiększeniem liczby punktów kolizji, ale wyklucza to możliwość sensownego porównywania tego wariantu z jakimikolwiek innymi wariantami, zakładającymi przebieg infrastruktury rowerowej tylko po jednej stronie arterii. Wyliczanie parametru kolizyjności bez odniesienia do długości drogi rowerowej jest przykładem skrajnego błędu przyjętych założeń analitycznych. Taki błąd powoduje absurdalność punktacji wyliczonej dla tego kryterium.

W przypadku kryterium "Kolizyjność pieszy/rowerzysta - pojazd", odmiennie niż w przypadku poprzedniego kryterium, za czynnik oceny przyjęto nie liczbę punktów kolizji, lecz warunki widoczności na przejazdach poprzecznych (jest to niekonsekwencja metodologiczna). Podobnie jak w przypadku pierwszego kryterium, także warunki widoczności ocenione zostały według zmanipulowanych zasad. Wariantowi nr 1 przyznano maksimum punktów, na podstawie oceny widoczności wyjazdu z ul. Kolonia Uroda, bez uwzględnienia faktu istnienia szpaleru grubych drzew. Te same drzewa w przypadku realizacji wariantu 1 wykluczają zapewnienie widoczności na kolejnych wyjazdach poprzecznych w ciągu al. Hallera. Z kolei wariantowi 0 (zachowanie stanu istniejącego) przyznano zero punktów. Tymczasem, gdyby niewielkim nakładem (poprzez korektę granicy jednej z działek) poprawić warunki widoczności z wylotu ul. Kolonia Uroda na drogę rowerową w istniejącym przebiegu, to wariant 0 również otrzymałby maksymalną liczbę punktów w tym kryterium. Powyższa uwaga dotyczy także wariantów nr 2 i 4. Przykładem kolejnej manipulacji jest też sam fakt analizowania warunków widoczności dla całej inwestycji na podstawie wybranego odcinka obejmującego jeden (!) wylot ulicy poprzecznej. Jest to przykład na to, jak wypaczony (zawężony) zakres długości fragmentu ulicy Hallera przyjęty do analizy w przedmiotowej "koncepcji" sprowadza całą analizę do absurdu.

W przypadku kolejnego kryterium ("możliwości terenowe - ciągłość drogi rowerowej") niewłaściwie przyjęto sam kształt kryterium. Ciągłość (spójność), jako jeden z pięciu kluczowych wymogów powszechnie przyjmowanych w zasadach projektowania infrastruktury rowerowej na świecie, z założenia dotyczy tras rowerowych (przyjmujących różne formy: dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, ulic ruchu uspokojonego, pasów rowerowych, itp.). Analizowanie ciągłości tylko w zakresie możliwości zastosowania wydzielonej drogi rowerowej jako jedynej formy infrastruktury rowerowej jest zawężeniem niemającym uzasadnienia. Tu posłużyło za sposób na obniżenie punktacji dla wariantu 4. Wariant ten posiada możliwości terenowe realizacji spójnej (ciągłej) trasy rowerowej po zachodniej stronie al. Hallera, gdzie na długości ok. 20 m konieczne byłoby wprowadzenie trasy rowerowej w formie ciągu pieszo-rowerowego o zgodnej z normatywami szerokości 2,5 m. Należy dodać, że w miejscu tym występuje znikomy ruch pieszy, co predysponuje je do zastosowania tego typu formy trasy rowerowej. Wskutek błędnego kształtu kryterium wariant 4 niesłusznie utracił 10 pkt. do oceny łącznej.

Kolejne kryterium ("zgodność ze standardami infrastruktury rowerowej") posługuje się odniesieniem do (zdezaktualizowanego już względem stanu prawnego) dokumentu "Aktualizacja i integracja standardów dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie" (Nizielski&Borys, Katowice 2009). Autorem koncepcji chodzi o dwa parametry: stosunek szerokości drogi rowerowej do natężenia ruchu rowerowego oraz kolejność umiejscowienia drogi rowerowej w szeregu: jezdnia - droga rowerowa - chodnik. Jeśli chodzi o punktację za szerokość drogi rowerowej względem natężenia ruchu, to tutaj - stosując kryteria przyjęte przez autorów, wariant 4 (dwie drogi rowerowe o szerokościach ok. 2,7 oraz 2,5 m) otrzymały zero punktów, zaś pojedyncza droga rowerowa o szerokości ok 4,3 m (wg wariantu nr 1) otrzymała 5 pkt. Jest oczywiste, że po

wybudowaniu drugiej drogi rowerowej po zachodniej stronie al. Hallera, ruch rowerowy, obecnie skumulowany głównie po stronie wschodniej, uległby rozłożeniu na dwie drogi rowerowe. Dlatego też wariant 4 posiada najkorzystniejszy stosunek szerokości dróg rowerowych do natężenia przenoszonego ruchu (łączna szerokość 5,2 m!). Z przyczyn znanych tylko autorom, wariant ten otrzymał 0 punktów. Drugie kryterium (umieszczenie drogi rowerowej względem jezdni i chodnika w szeregu jezdni - droga rowerowa - chodnik) nie znajduje odzwierciedlenia w treści wspomnianego opracowania. Co więcej, nie istnieje żaden preferowany standard umieszczania drogi rowerowej między jezdnią a chodnikiem - ani w polskich przepisach, ani w przepisach innych krajów Europy, ani też w zagranicznych opracowaniach dotyczących inżynierii ruchu rowerowego. Umieszczenie drogi rowerowej między jezdnią a chodnikiem jest najczęściej spotykane, ale bynajmniej nie jest to jedyny i w każdym przypadku słuszny wariant lokalizacji. Zwłaszcza w przypadku szerokich pasów drogowych ulic wielo-jezdniowych, z dużą rezerwą terenu i skomplikowanym układem urbanistycznym, drogi rowerowe lokalizowane bywają w pewnym oddaleniu od układu jezdni-chodnik. Praktyka gdańska wskazuje, że liczne inwestycje realizowane pod nadzorem gdańskich urzędników rowerowych (w tym np. dalszy przebieg nowo wybudowanych dróg rowerowych wzdłuż al. Hallera na odcinku przy skrzyżowaniu z Drogą Zieloną!) posiadają drogi rowerowe zlokalizowane na zewnątrz układu jezdni - chodnik. Należy przyjąć, że kryterium preferencji lokalizacji drogi rowerowej w układzie jezdni - droga rowerowa - chodnik nie ma uzasadnienia i nie powinno być zastosowane dla oceny wariantów.

Ostatnie kryterium dotyczy wyceny realizacji inwestycji w poszczególnych wariantach. Także w tym przypadku autorzy w sposób skrajny wypaczyli bądź wprost zakłamali wyniki analizy. Dla przykładu, w wariantcie 0 (remont istniejącej drogi rowerowej) koszt remontu nawierzchni drogi rowerowej o zasadniczo dobrej konstrukcji (obejmujący wyłącznie wymianę warstwy ścieralnej oraz miejscowe wzmocnienia w miejscu kolizji z korzeniami) na powierzchni 3620 m<sup>2</sup> został wyliczony na kwotę 1 665 200 zł (460 zł/m<sup>2</sup>). Tymczasem w wariantcie nr 1 koszt - de facto budowy od podstaw nowej drogi rowerowej - obejmujący korytowanie, wykonanie pełnej podbudowy w miejscu istniejącego, zdewastowanego chodnika bez podbudowy, wykonanie obrzeży oraz nawierzchni - na powierzchni 6010 m<sup>2</sup>, został wyliczony na kwotę 2 764 600 zł (również 460 zł/m<sup>2</sup>). Autorzy analizy wycenili więc remont obejmujący średni zakres renowacji na taką samą kwotę jak budowę drogi rowerowej od podstaw. Z kolei w przypadku wariantu 4 zastosowanie prostego porównywania łącznych kosztów inwestycji z pozostałymi wariantami, nie ma sensu, ponieważ w przypadku wariantu 4 otrzymujemy dwa razy większą długość trasy rowerowej. Po raz kolejny wskazuje to na błędną metodologię - wariant 4 nie powinien być porównywany z pozostałymi, gdyż jako rozwiązanie oferujące obustronną obsługę ruchu rowerowego wzdłuż arterii al. Hallera, cechuje się zasadniczo innymi parametrami użytkowymi, kosztowymi, a także w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Podsumowując, należy stwierdzić, że przedłożona "koncepcja" nie jest rzetelnym materiałem projektowym, opiera się na licznych manipulacjach i przekłamaniach i w obecnym kształcie nie pozwala na podjęcie jakichkolwiek decyzji na bazie argumentów merytorycznych. Na szczególne podkreślenie zasługuje brak zdefiniowanych przyczyn podjęcia opracowania dla akurat tego fragmentu sieci drogowej miasta Gdańska oraz konkretnych celów ewentualnej inwestycji.