



Dwa koła za euro

2012-09-11

Czy spełni się powtarzany od kilkunastu lat postulat wielu grup społecznych i Kraków stanie się miastem rowerów? W przededniu Tygodnia Zrównoważonego Transportu i Dnia bez Samochodu o perspektywach rozwoju tej formy komunikacji rozmawiali samorządowcy, urzędnicy oraz przedstawiciele organizacji rowerowych.

Seminarium samorządowe poświęcone możliwościom wykorzystania środków unijnych w latach 2014-2020 na rozwój infrastruktury rowerowej w Województwie Małopolskim odbyło się 10 września w sali obrad Rady Miasta Krakowa. Organizatorem był Bogusław Kośmider przewodniczący RMK oraz radny Paweł Ścigalski.

Stan obecny i plany

Rozmawiano przede wszystkim o możliwościach zdobycia środków z Unii Europejskiej na rozbudowę infrastruktury dla rowerzystów i kierunku, jaki powinny przybrać te inwestycje. Spotkanie prowadził radny Paweł Ścigalski. Podjął próbę podsumowania dotychczasowych starań. – Do 2009 r. nakłady na ten cel utrzymywały się na zatrważająco niskim poziomie – komentował radny Ścigalski. W tej chwili oblicuje nas Karta Brukselska, która wymaga na sygnatariuszach rozwijanie zrównoważonego transportu. Paweł Ścigalski wymienił kilka pozytywnych sytuacji rowerowej w Krakowie. Są to: dobre studium tras rowerowych, część istniejącej infrastruktury, „dostępność rowerowa” centrum miasta (znacznie gorsza poza śródmieściem). – Brakuje nam współpracy pomiędzy biznesem, samorządem a środowiskami miejskich aktywistów – kwitował Paweł Ścigalski. Elżbieta Kantor – Dyrektor Departamentu Turystyki, Sportu i Promocji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego zaprezentowała przewidywane inwestycje w infrastrukturę rowerową w latach 2014-2020 na terenie województwa. Priorytetami ma być w nich promocja zrównoważonego transportu oraz dziedzictwa kulturowego. Za unijne dotacje ma powstać w Małopolsce zintegrowana sieć tras rowerowych, biegowych i narciarskich. Magistrat reprezentował Krzysztof Migdał - z-ca Dyrektora ds. Inwestycji w Zarządzie Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Przedstawił bieżącą pracę i plany swojej instytucji (do końca roku), przybliżył działalność powołanych w 2011 r. niezależnych zespołów zadaniowych: ds. polityki rowerowej i ds. audytów rowerowych. Wspomniał o tegorocznych realizacjach ścieżek – ok. 12 km (przy 113 612 km wybudowanych do końca ubiegłego roku). ZIKiT planuje kolejne budowy w roku 2013. Do projektu budżetu wprowadzono m.in. budowę ścieżek od NCK do parku Żeromskiego, przy południowej stronie ul. Bora Komorowskiego, od ronda Dywizjonu 308 do wjazdu na teren Ogródo Doświadczzeń, przy ulicach Tynieckiej, Królewskiej, Andersa oraz montaż 100 stojaków rowerowych typu „ucho”. Szacunkowy koszt inwestycji miałyby wynieść 5 mln 270 tys. zł w 2013 i 8 mln 597 tys. zł w 2014 r. Propozycja budowy tras rowerowych została zgłoszona do Banku Projektów Kluczowych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, skupiającego projekty mogące ubiegać się o wsparcie z funduszy Unii Europejskiej w nowej perspektywie finansowej na lata 2014 – 2020.

Kraków nie jest Gdańskiem

Ważnym punktem dyskusji była prezentacja Marka Radzikowskiego – przedstawiciela Urzędu Miasta Gdańska z Wydziału Programów Rozwojowych. Zaprezentował tamtejsze doświadczenia z wykorzystywaniem środków unijnych. Wszyscy uczestnicy dyskusji przyznawali, że Trójmiasto



należy uznać za lidera w inwestowaniu w infrastrukturę rowerową.

Marcin Hyła - prezes stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów, jeden z najbardziej znanych popularyzatorów tego rodzaju komunikacji - mówił o długofalowych potrzebach inwestycyjnych. Krytycznie odniósł się do niektórych spośród przedstawionych statystyk (wedle urzędowych wyliczeń 3 % mieszkańców Krakowa to rowerzyści, wedle innych statystyk z dwóch kółek korzysta aż 40%), podkreślił potrzebę połączenia centrum z peryferyjnymi dzielnicami, przytoczył ostatnie zmiany w prawie.

Co dalej?

Czy seminarium przyczyniło się tylko do wymiany informacji i sugestii wśród reprezentujących różne środowiska fachowców, czy można uznać je za punkt zwrotny w zamianie Krakowa w miasto rowerów? Radny Paweł Ścigalski jest dobrej myśli.

- Udało nam się ustalić nowe kierunki, poznać taktykę Gdańska, z którego powinniśmy brać przykład w tej dziedzinie i przygotować grunt pod kolejne spotkania. Podobnego zdania jest Marcin Hyła.

- Sukcesem jest przede wszystkim fakt, że nie spotykamy się zbyt późno, że zrywamy z tradycją przesypiania szans na unijne dotacje. To spotkanie miało charakter techniczny. Na kolejnych powinny zapaść decyzje w sprawie podziału środków. Przed nami długa droga, ale wykonaliśmy już pierwszy krok – kwituje Marcin Hyła. JB