

Miasta rowerowe miastami przyszłości

Informacje i dystrybucja : Komisja Europejska, DG ENV, boulevard du Triomphe 174; B- 1160 Bruxelles.
Tel. (32 - 2) 295 50 10; fax. (32 - 2) 296 95 54; e-mail: Claude.Bochu@cec.eu.int

Tekst, redakcja: J. Dekoster, U. Schollaert
Korekta: C. Bochu (DG ENV), M. Lepelletier (DG TREN), M.C. Coppieters (EFC)

Opracowanie i realizacja graficzna: C. Hilgers, N. Munarriz (EUR-OP)
Zdjęcia: zdjęcia autorów i grafików; podziękowania dla Pro Velo, ECF, J.Bellier, T. Ledergerber,
PD Villiger Söhne AG (CH).

Wiele innych informacji na temat Unii Europejskiej jest dostępnych w Internecie z serwera Europa
(<http://europa.eu.int>).

Nota bibliograficzna znajduje się na końcu opracowania.

Luksemburg: Biuro oficjalnych publikacji wspólnot europejskich, 2000 r.

ISBN 92-828-5739-5

© Wspólnoty Europejskie, 2000
Reprodukcja dozwolona pod warunkiem podania źródła

Printed in Belgium

WYDRUKOWANO NA PAPIERZE WYBIELONYM, BEZ ZAWARTOŚCI CHLORU

Miasta rowerowe **miastami przyszłości**



KOMISJA EUROPEJSKA

Dyrekcja Generalna ds. Ochrony Środowiska



Wstęp

Na przykładzie miast europejskich widać na co dzień, że ograniczenie korzystania z samochodów prywatnych jest nie tylko pożądane, ale i możliwe. Amsterdam, Barcelona, Brema, Kopenhaga, Edynburg, Ferrara, Graz oraz Strasburg stosują system zachęt, który preferuje korzystanie z komunikacji miejskiej, wspólne korzystanie z samochodów oraz wykorzystanie rowerów, przy jednoczesnym wprowadzeniu restrykcji związanych z korzystaniem z samochodów prywatnych w centrum miasta. Działania podjęte przez ww. miasta nie wpływają ujemnie na ich rozwój ekonomiczny czy też dostęp do centrów handlowych. Miasta te podejmują takie kroki, ponieważ zdają sobie sprawę, że nieograniczone używanie samochodów prywatnych do indywidualnego podróżowania nie jest już, dla większości obywateli, kompatybilne z łatwością przemieszczania się.

Podjęcie takie jest w pełni zgodne z międzynarodowymi zobowiązaniami Unii Europejskiej w dziedzinie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz europejską legislacją odnośnie do czystości powietrza. Legislacja ta obliuguje do wprowadzania w życie lokalnych planów kontroli i poprawy czystości powietrza w aglomeracjach miejskich oraz do informowania obywateli w przypadku poważnego zanieczyszczenia powietrza. Sytuacja ta od kilku lat dotyczy warstwy ozonu. Sposób, w jaki miasta (a co za tym idzie, główne przedsiębiorstwa) organizują własne systemy komunikacyjne, stanie się zatem w nadchodzących latach kwestią nadrzędną, szczególnie wobec faktu, że Komisja Europejska będzie co roku publikować listę obszarów, w których powietrze nie spełnia odpowiednich kryteriów czystości.

W tym kontekście zdecydowałam się na nadzwyczajny krok w postaci bezpośredniego zwrócenia się do Was jako wybieralnych decydentów w miastach Unii Europejskiej. Przyczyną powstania broszury "Rower: przyszłość miast" jest przekonanie, że największymi wrogami roweru w aglomeracjach miejskich nie są samochody, ale utrwalone uprzedzenia. Broszura ta koryguje niektóre uprzedzenia związane z korzystaniem z roweru jako

regularnego środka transportu w środowisku miejskim. Oferuje ponadto szereg prostych i popularnych środków, które mogą być wprowadzone w życie niezwłocznie. Oczywiście zadanie to jest ambitne, jednak najważniejsze to zrobić pierwszy krok. Mimo że korzystanie z roweru jest indywidualnym wyborem, nieodzowne jest rozpoczęcie procesu, dzięki któremu Wasze miasto promować będzie takie inicjatywy i zwyczaję części Waszych współobywateli, które przyczynią się do tworzenia zdrowszego środowiska miejskiego.

Komisja Europejska, sama będąc pracodawcą, kontynuuje wysiłki na rzecz ograniczenia wpływu własnej działalności na środowisko miejskie Brukseli. W 1998 r. stowarzyszenia cyklistów w Brukseli wyróżniły Komisję jako to przedsiębiorstwo w mieście, które uczyniło najwięcej, by zachęcić swych pracowników do korzystania z rowerów. 22 września 1999 r. z wielką przyjemnością zaprosiłam Przewodniczącą Prodię oraz Ministra Transportu Belgii na krótką przejażdżkę rowerową na posiedzenie nowej Komisji. Zbiegło się to z pierwszą próbą Europejskiego Dnia bez Samochodu, planowanego na rok 2000.

Mam nadzieję, że podobnie jak mnie, spodoba Wam się niniejsza broszura, oraz że zachęci Was do niezwłocznego zastosowania jej podstawowych zaleceń, o ile są one nadal aktualne w przypadku waszego miasta.



Margot Wallström, komisarz ds. Ochrony Środowiska przy Komisji Europejskiej, Romano Prodi, przewodniczący Komisji Europejskiej oraz belgijska minister ds. Transportu, Isabelle Durant, spacerujący ulicami Brukseli 22-ego września 1999 roku

Margot Wallström

Europejski Komisarz ds. Ochrony Środowiska



1 ROWER: DLACZEGO?

W waszym mieście możliwości rozwoju ruchu rowerowego przerastają prawdopodobnie prognozy, które można by poczynić w oparciu o obecną sytuację. Jeżeli nie wszyscy jeszcze korzystają codziennie z roweru, to jest on jednak środkiem lokocji, który w przyszłości będzie ważnym środkiem przemieszczania się. Dlaczego miasta będące w sytuacji dość zbliżonej do waszej podjęły jednak takie wyzwanie? Czy rower może odegrać jakąś rolę w poprawie jakości życia w mieście i uatrakcyjnieniu komunikacji publicznej?

Strona 15

NOWA MENTALNOŚĆ

2

Rower, wolność, zdrowie i dobry humor idą w parze. Rower wszędzie kojarzy się z wolnością i zapalem. Budzi taką samą sympatię we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Czy doszło do prawdziwej zmiany mentalności na rzecz sposobów przemieszczania się uwzględniających poszanowanie środowiska miejskiego?

Strona 23

3 NOWE PRZYKŁADY MIAST ROWEROWYCH

Strona 27

W pewnym momencie swej historii rower był środkiem komunikacji par excellence w wielu krajach europejskich. Rower królował na drogach i ścieżkach od północy do południa Europy. A dziś? Czy jeździ się na rowerze w innych krajach niż Holandia i Dania? Czy jeździ się na rowerze tam, gdzie jest ciepło i sucho przez większą część roku, z dala od wiatrów północy? Jakie są miasta, w których rower jest częścią nowego podejścia do przemieszczania się?

4 BEZPIECZEŃSTWO: ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Niebezpieczeństwo wypadków jest jedyną teoretyczną wadą roweru. Jak to wygląda naprawdę? Zostało dowiedzione, że w odniesieniu do niektórych grup wiekowych, samochód jest ogólnie bardziej niebezpieczny niż rower. A pozytywny wpływ roweru na zdrowie i jakość życia jest znacznie większy niż lata życia utracone w wypadkach...

Tym niemniej, każda kampania na rzecz roweru powinna prowadzić do zmniejszenia ryzyka dla rowerzystów. W jaki sposób? Czy trasy rowerowe są zawsze synonimem bezpieczeństwa? Doświadczenie wielu miast i badania naukowe wskazują, że można zapewnić bezpieczeństwo rowerzystom także na jezdni. Jak?

Strona 33

ODWAŻYĆ SIĘ NA REDYSTRYBUCJĘ

5 PRZESTRZENI I ŚRODKÓW Strona 39

Często rowerzyści znajdują w sposób zupełnie naturalny miejsce w centrum miasta, przeznaczone dla pieszych. Tam, gdzie nie ma samochodów, pojawia się rower. Lecz tam, gdzie trzeba dokonywać wyborów między przestrzenią dla ruchu samochodowego a przestrzenią dla ruchu rowerowego, wybór jest często drakoński. Jak dokonać podziału między ułatwieniami dla rowerzystów a "wymaganiami" ruchu samochodowego? Jakie ograniczenia można narzucić jednemu środkowi komunikacji, a jakie szanse dać innemu ?

6 CO NALEŻY WIEDZIEĆ Strona 43

Jest wielu potencjalnych rowerzystów. Prawie wszyscy odczuwają przyjemność płynącą z jazdy na rowerze, przy zapewnieniu minimum dobrych warunków. Ponieważ przestaliśmy myśleć w kategoriach "rowerowych", należy sugerować i przypominać, że rower może być codziennym środkiem lokomocji - skutecznym i przyjemnym. Należy zachęcać do myślenia o rowerze. Jaki jest związek między jazdą na rowerze dla przyjemności a jazdą na rowerze na co dzień? Jakie istnieją poza tym elementy polityki rowerowej? Ile kosztowałaby kampania na rzecz roweru? Co trzeba wiedzieć, by postawić pierwsze (udane) kroki?

7 POMÓC WAM

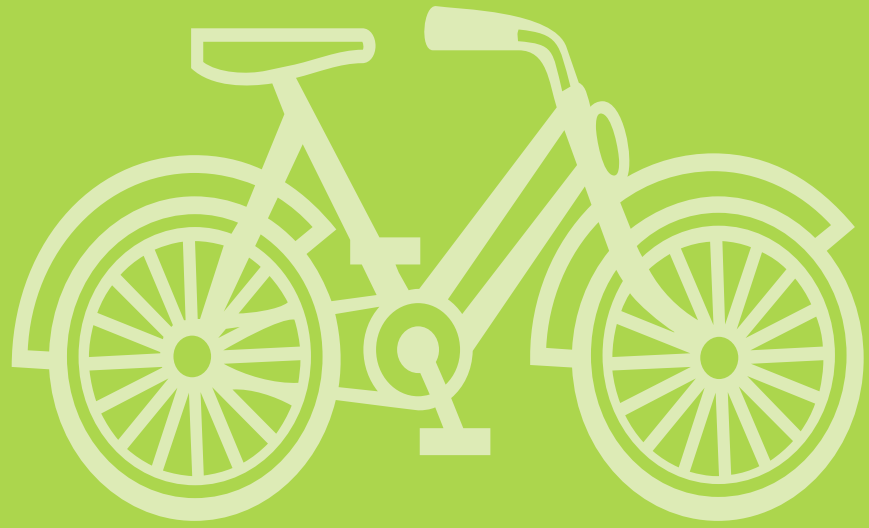
Jeżeli interesuje was rozwój komunikacji rowerowej, nie jesteście jedynymi, którzy o tym myślą. Grupy miast przyjaznych dla rowerzystów istnieją w kilku krajach. Prawie co roku, na kongresie lub konferencji, zbierają się wszyscy, którzy posiadają doświadczenie lub wiedzę i którzy mogliby wam pomóc. Bliżej was czekają rowerzyści gotowi wziąć udział w rozwoju miasta. Jakimi środkami dysponujemy i w jaki sposób możemy je lepiej wspólnie wykorzystać?

Strona 47

8 OD CZEGO ZACZAĆ

Co jest najważniejsze, aby jak najszybciej rozpocząć i działać? Najczęściej brakuje pełnomocnika lub koordynatora ds. rowerowych. "Pani rowerowa" czy też "Pan rowerowy" powinni pracować na tym stanowisku na pełnym etacie. Jakie zadania im przydzielić? Jaka struktura jest potrzebna? Jaki budżet? Za jakie sznurki należy najpierw pociągnąć?

Strona 55



Wstep



WSTĘP: NOWE ZADANIA W DZIEDZINIE ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO

Na was, jako na radnej lub radnym, spoczywa odpowiedzialność zapewnienia zdrowych warunków życia mieszkańcom waszego miasta. Powinniście także ułatwiać dojazdy do pracy po to, by zapewnić dobre warunki rozwoju dla przedsiębiorstw oraz dla sfery usług i handlu. Powinniście zagwarantować każdemu dobre warunki przejazdów do placówek handlowych, do szkół, służb publicznych i infrastruktury zbiorowej.

Część kierowców domaga się "prawa do mobilności", które często myślą z "prawem do używania samochodu bez względu na warunki". Tworzą obraz samochodu jako środka transportu "doskonałego i nie do zastąpienia".

A jednak w praktyce samochód często nie spełnia wszystkich potrzeb. W miastach znaczna część gospodarstw domowych nie posiada go, a wśród gospodarstw zmotoryzowanych wiele osób nie ma prawa jazdy, nie ma prawa do prowadzenia samochodu (dzieci, młodzież) lub nie ma dostępu do samochodu.

Z punktu widzenia zbiorowości, niedogodności płynące z nierozważnego korzystania z samochodu indywidualnego są bardzo poważne. Samochód uczestniczy w marnowaniu "przestrzeni miejskiej",

zużywa bardzo dużo paliwa i szkodzi środowisku. Zanieczyszczenie niszczy zabytki, lecz także i przede wszystkim jest zagrożeniem dla zdrowia (zanieczyszczenie powietrza i hałas). Cena ludzkiego życia i zdrowia oraz koszty rzeczowe obniżają się, lecz i tak pozostają olbrzymie i powszechnie ukrywane. Obecnie znaczenie ekonomiczne korków jest krytyczne.

Już w 1989, Prezes i Dyrektor Generalny Volvo doszedł do wniosku, że samochód indywidualny nie jest środkiem lokomocji dostosowanym do miasta.

Samochód ofiarą swego sukcesu

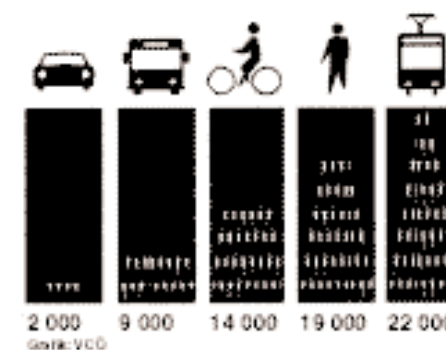
Cechą charakterystyczną miasta jest nierównane bogactwo wyboru i niespotykane możliwości. Łatwy dostęp do infrastruktury miejskiej (kultura, handel, nauka, usługi, działalność społeczna i polityczna) powinien być zagwarantowany wszystkim w poszanowaniu interesu ogółu.

Wierzone, że samochód zaspokoi tę potrzebę dostępności zarówno dla mieszkańców miast, jak i dla mieszkańców innych regionów. Widzimy, że sukces samochodu ma też inne strony. Na miliony przelicza się obecnie godziny stracone w korkach.

" MOBILNOŚĆ, KTÓRA KOJARZY SIĘ Z SAMOCHODEM INDYWIDUALNYM, ROZPŁYWA SIĘ OBECNIE W APOKALIPTYCZNYCH OBRAZACH PARALIŻU MIAST."

Liczba osób przemieszczających się w mieście w ciągu godziny po pasie o szerokości 3,5 m.

Samochód osobowy jest jednym z najmniej wydajnych środków przemieszczania się w mieście, nie licząc miejsca niezbędnego na zaparkowanie.



Źródło: Botma & Pependrecht, Traffic Operation of Bicycle Traffic, TU-Delft, 1991



"83% MIESZKAŃCÓW EUROPY ZGADZA SIĘ, BY KOMUNIKACJA PUBLICZNA BYŁA TRAKTOWANA PREFERENCYJNIE W STOSUNKU DO SAMOCHODU."

Mobilność, która kojarzy się z samochodem indywidualnym, rozplywa się obecnie w apokaliptycznych obrazach *paraliżu miast*.

Ograniczenie korzystania z samochodu stało się koniecznym warunkiem utrzymania mobilności samochodu. Jest to także warunek utrzymania łatwego dostępu do głównych punktów naszych miast. Większość społeczeństwa we wszystkich krajach europejskich pragnie, by tak się stało. Już w 1991 roku badanie przeprowadzone na reprezentatywnej grupie 1000 obywateli w każdym kraju członkowskim Wspólnoty Europejskiej przez Międzynarodową Unię Komunikacji Publicznej wykazało, że średnio 83% mieszkańców Europy jest za tym, aby transport zbiorowy był traktowany preferencyjnie w stosunku do samochodu. Na poziomie lokalnym wyniki podobnych badań, przeprowadzonych np. ostatnio we Francji.

"30% PRZEJAZDÓW ODBYWANYCH SAMOCHODEM JEST KRÓTSZYCH NIŻ 3 KM."



Miasta a rowery

Rezygnacja z samochodu nie musi łączyć się z wyborem komunikacji publicznej.

Automobile Association w Wielkiej Brytanii pozytywnie odnosi się do nakłaniania swoich członków do częstszego korzystania z roweru i przeprowadziło badanie na temat kierowców, którzy są także rowerzystami (*cycling motorists*).

Łącząc działania na rzecz roweru i komunikacji publicznej, władze miast przyczyniają się do zmniejszenia wykorzystania samochodu. Przy ogólnie zbliżonym stopniu zmotoryzowania, z samochodu korzysta się rzadziej niż w innych miastach.

Stwierdzono, że kierowcy zgadzają się na regularne korzystanie z roweru, zachowując samochód rodzinny, oraz że osoby wożone samochodami stają się samodzielne dzięki rowerowi.

W Ahrus (Dania) wykazała to operacja nosząca nazwę *Bikebusters* (rowerzyści - pasażerowie autobusów): nawet w kraju, w którym rezygnuje się z samochodu na rzecz innych środków komunikacji, istnieje jeszcze potencjał zmiany przyzwyczajzeń kierowców na rzecz środków lokomocji bardziej przyjaznych dla środowiska.

Niedawno Unia Europejska sfinansowała badanie dotyczące poruszania się na krótkich trasach. Wyniki wskazują na bardzo dużą liczbę przejazdów wykonywanych samochodem, które mogłyby być zastąpione innym środkiem lokomocji, bez znaczącej zmiany czasu przejazdu od drzwi do drzwi (Walcyng, projekt badawczy IV Programu ramowego Unii Europejskiej, DG VII, 1997).

Wraz z rozwojem techniki rowery stają się coraz lepsze i wygodniejsze. Nie zanieczyszczają środowiska, są ciche, ekonomiczne, dyskretne, dostępne dla wszystkich członków rodziny. Rowery są przede wszystkim szybsze niż samochód na krótkich trasach miejskich (5 km, a nawet więcej w miarę jak rosną trudności w ruchu). W Europie 30% tras pokonywanych samochodem jest krótszych niż 3 km, a **50% krótszych niż 5 km!** Rower może tu w znacznym stopniu zastąpić samochód, przyczyniając się bezpośrednio do rozładowania korków. Nie należy zatem pomijać potencjału roweru ani w odniesieniu do codziennych przejazdów do pracy lub do szkoły (40% wszystkich przejazdów dokonywanych jest w tym celu), ani w odniesieniu do innych typów przejazdów (60% przejazdów to wyjazdy na zakupy, korzystanie z usług i rozrywek, działalność socjalna itp.).



**"64% MIESZKAŃCÓW EUROPY
UWAŻA, ŻE ROWER POWINIEN
BYĆ TRAKTOWANY
PREFERENCYJNIE W
STOSUNKU DO SAMOCHODU."**



Jeżeli rower nie stanowi jedynej odpowiedzi na problemy ruchu drogowego i środowiska w mieście, to doskonale wpisuje się w ogólną politykę miasta i wymaga relatywnie niewielkich środków finansowych.

Europejczycy chcą zmian

W badaniu wcześniej opisanym dowiedziono, że 64% mieszkańców Europy uważa, że rower powinien być traktowany preferencyjnie w stosunku do samochodu (13% "nie ma zdania"). Rower jest więc postrzegany równie pozytywnie co komunikacja indywidualna.

I po raz kolejny badania lokalne potwierdzają te wyniki. Co więcej, badania lokalne dowodzą, że zarówno radni, jak i wyborcy, którzy są tego samego zdania co do konieczności zmiany polityki przemieszczania się, nie wiedzą, że występuje taka zgodność poglądów. Radni myślą, że natrafiają na masowy sprzeciw chcąc zmienić politykę przemieszczania się; wyborcy myślą, że radni nie chcą pójść za głosem opinii publicznej, pozytywnie nastawionej do innej polityki przemieszczania się...

Dlaczego? Grupy nacisku na rzecz samochodu, które reprezentują mniejszość, są bardzo dobrze zorganizowane i aktywne. W rzeczywistości władze miast, które nie zwracają uwagi na ich protesty, szybko znajdują poparcie ze strony ludności, a nawet ze strony byłych przeciwników. Polityka "tolerowania samochodów" w Fryburgu (Niemcy) jest obecnie popierana przez kupców, którzy sprzeciwiali się usunięciu ruchu samochodowego z centrum...

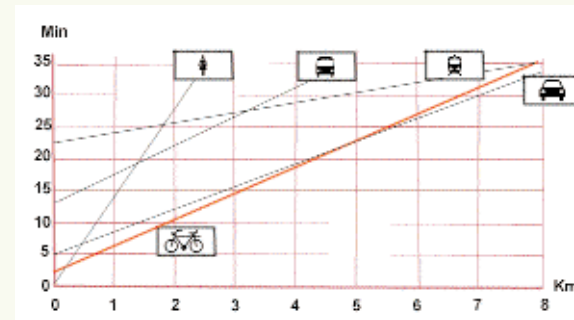
Oczywiście nie należy spodziewać się, że 64% Europejczyków jest gotowych korzystać codziennie z roweru. Mamy jednak dowód, że na wybór roweru jako alternatywy samochodu może wpłynąć szereg następujących po sobie działań i że rower może także przyczynić się do powszechnej polityki mobilności.

Rower w waszym mieście?

Ostatnie badania wykazały, że wybór takiego środka komunikacji jak rower zależy zarówno od czynników subiektywnych - ocena, akceptacja społeczna, poczucie bezpieczeństwa, uznanie roweru za pełnoprawny środek komunikacji, itp. - jak i od czynników obiektywnych - szybkość, topografia, klimat, bezpieczeństwo, aspekty praktyczne.

Tablica porównawcza szybkości poruszania się w środowisku miejskim

"W mieście bardzo często rower jest środkiem lokomocji równie szybkim co samochód (czas liczony od drzwi do drzwi)."



Wśród czynników obiektywnych, niekorzystnych dla użytkownika roweru, można wymienić tylko: dużą liczbę stromych wzniesień (powyżej 6 lub 8% na kilkudziesięciu metrach), silny wiatr, deszcz lub upały. W rzeczywistości obiektywne warunki korzystne dla użytkownika roweru występują znacznie częściej niż zwykle się uważa. Nawet w przypadkach ekstremalnych, dobre warunki wystę-



**"W LATACH 1990 - 1997,
EMISJA CO2 (EFEKT
CIEPLARNIANY)
ZMNIEJSZYŁA SIĘ WE
WSZYSTKICH DZIAŁACH
GOSPODARKI, Z WYJĄTKIEM
KOMUNIKACJI."**

**"82% MIESZKAŃCÓW
EUROPY STWIERDZA, ŻE
KWESTIE OCHRONY
ŚRODOWISKA SĄ
ZAGADNIENIEM PIERWSZO-
PLANOWYM."**

pują sezonowo (patrz użytkowanie roweru w krajach z opadami śniegu w zimie, gdzie jeździ się na rowerze szczególnie w sezonie).

Przemysłane działania nakierowane na zmniejszenie czynników negatywnych, istnieniem których wyjaśnia się słabe korzystanie z roweru w naszym mieście, mogłoby zmienić te proporcje w sposób bardzo znaczący. Stosunkowo niska stopa użytkowania roweru, tj. od 5 do 10%, może być osiągnięta w większości miast europejskich. Kiedy warunki geograficzne i klimatyczne są korzystne i dzięki przemysłanej polityce transportowej, stopa użytkowania roweru rzędu 20-25% jest całkiem możliwa w miastach od 50.000 do 500.000 mieszkańców. W miastach mających najlepsze wyniki, stopa użytkowania roweru przekracza 30% (patrz Groningen, Delft, Munster). W niektórych miastach procent ten został przekroczony. Na terenie landu Nadrenia w Północnej Westfalii (Niemcy) celem jest nawet 40%.

Inicjatywa Komisji

W nowym badaniu Eurobarometr w 1995 roku 82% Europejczyków oświadczyło, że zagadnienia środowiska stanowią pierwszoplanowy, pilny problem, a 72% uważa, że rozwój ekonomiczny i ochrona środowiska powinny iść w parze .

W odniesieniu do zmian klimatycznych, "Bilans pięciu pierwszych lat Akcji 21 we Wspólnocie Europejskiej" stwierdza, że należy "zwiększyć wysiłki z uwzględnieniem globalnego wzrostu gospodarczego, wzrostu zanieczyszczeń powstających w sektorze transportu i ograniczonych efektów programów oszczędności i ograniczenia zużycia energii". W latach 1990-1997 emisja CO2 zmniejszyła się we wszystkich gałęziach gospodarki poza sektorem komunikacji, w którym wzrosła o 9% (przypisywane głównie samochodom indywidualnym) . Użytkowanie samochodu wzrasta wszędzie, z wyjątkiem miast, które rozwiązały problem transportu.

Unia Europejska dąży do ustalenia norm emisji CO2 przez pojazdy osobowe oraz do wprowadzenia systemu podatkowego, który będzie sprzyjać zmniejszaniu emisji CO2 w przyszłości. Zostały zawarte porozumienia między Unią Europejską a producentami samochodów, których celem jest ograniczenie spalania przez samochody produkowane w Europie. Jednak w najlepszym razie będzie to tylko 15% ogólnego ograniczenia emisji CO2, do którego zobowiązała się Unia Europejska w Protokole z Kioto, bez uwzględnienia faktu, że ruch w strefach miejskich i korki przyczyniają się do zwiększenia spalania (w miastach średnie spalanie może być prawie dwukrotnie większe). Pilnie zatem nale-



Wykres jakości powietrza w Brukseli

Działania na rzecz poprawy jakości powietrza: Dyrektywa Unii Europejskiej w jednoznaczny sposób upoważnia miasta do podejmowania działań zawieszających ruch w przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości.

ży ograniczyć użytkowanie samochodu we wszystkich sytuacjach, kiedy równie skuteczne mogą być inne środki lokomocji.

W odniesieniu do jakości powietrza i ZDROWIA, Unia Europejska już przyjęła wytyczne dotyczące emisji różnych zanieczyszczeń, szczególnie po zakończeniu programu badawczego "Auto-Oil", realizowanego we współpracy z producentami samochodów i przemysłem naftowym.

Unia przyjęła także ramową wytyczną (96/62/CE, Dziennik Urzędowy L 296 z 21.11.1996), która nakłada na miasta powyżej 250.000 mieszkańców (lub inne strefy, gdzie występują problemy zanieczyszczeń) obowiązek informowania ludności o jakości powietrza i przyjęcia planów zmniejszenia trzynastu rodzajów zanieczyszczeń. Miasta są także upoważnione do podejmowania działań zawieszających ruch w przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości. Przyjęcie dalszych, wypływających z ww. dyrektywy, wytycznych określających dopuszczalną stopę zanieczyszczenia jest w toku. Przykładowo, w propozycji wytycznej dotyczącej benzenu mówi się o ograniczeniu, w krótkim czasie, koncentracji tego zanieczyszczenia do 5 g/m³.

Radni lokalni są więc bezpośrednio odpowiedzialni, a ramowa wytyczna zawiera propozycję, aby Komisja Europejska regularnie publikowała dane o stanie zanieczyszczenia powietrza w miastach.

Broszurka "Ramowa wytyczna dotycząca jakości powietrza - Czyste powietrze dla miast europejskich" przedstawia treść i ducha tej ważnej wytycznej (ISBN 92-828-1600-1).

Środki te, podjęte przez Unię Europejską, wyprzedzają działania, które zostaną podjęte na forum ONZ: przygotowując trzecią Konferencję Ministrów na temat środowiska i zdrowia, Europejskie Biuro Regionalne Światowej Organizacji Zdrowia zapowiada opracowanie Karty Komunikacji, Środowiska i Zdrowia, która określi cele ilościowe w zakresie komunikacji i strategię realizacji tych celów.

Do chwili obecnej podejmowano różne działania wyłącznie w dziedzinie zanieczyszczenia atmosferycznego. Zapowiadane jest też wzmocnienie przepisów ograniczających hałas. Ruch samochodowy bowiem jest głównym źródłem hałasu w mieście, a hałas jest szkodliwy dla zdrowia psychicznego i fizycznego, szczególnie z powodu zaburzeń snu .

"POZIOM ZANIECZYSZCZENIA WEWNĄTRZ SAMOCHODU JEST ZAWSZĘ WYŻSZY OD POZIOMU ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA NA ZEWNĄTRZ."

W tym kontekście staje się konieczne podjęcie działań na rzecz powrotu roweru jako środka służącego do przemieszczania się w mieście.

Twórcy ustawy o powietrzu, przyjętej w 1996 roku we Francji, nie pomylili się, mówiąc o prawie do zdrowego powietrza, narzucili promowanie roweru jako elementu planów przemieszczania się w mieście. We Francji zatem, od 1 stycznia 1998 roku, wszelkie naprawy lub budowy dróg miejskich, muszą obejmować także budowę udogodnień rowerowych. A począwszy od 1 stycznia 1999 roku każda aglomeracja francuska, licząca powyżej 100.000 mieszkańców, będzie musiała przyjąć plan transportu w mieście, którego celem jest zmniejszenie ruchu samochodowego, a tym samym ograniczenie zatrucia środowiska. Począwszy od 1 stycznia 2000 roku, nadzór nad jakością powietrza i jego skutkami dla zdrowia będzie wprowadzony w całej Francji. Pierwsi skorzystają na tym sami kierowcy, ponieważ poziom zanieczyszczenia wewnątrz samochodu jest nieodmiennie wyższy od poziomu zanieczyszczenia powietrza w środowisku (kierowca wdycha średnio dwa razy więcej CO i o 50% więcej tlenu azotu niż rowerzysta).

"HAŁAS JEST SZKODLIWY DLA ZDROWIA PSYCHICZNEGO I FIZYCZNEGO."



ROWER: DLACZEGO?

W waszym mieście, możliwości rozwoju ruchu rowerowego przerastają prawdopodobnie prognozy, które można by poczynić w oparciu o obecną sytuację. Jeżeli nie wszyscy jeszcze korzystają codziennie z roweru, to jest on jednak środkiem lokomocji, który w przyszłości będzie ważnym środkiem przemieszczania się. Dlaczego miasta będące w sytuacji dość zbliżonej do waszej podjęły jednak takie wyzwanie? Czy rower może odegrać jakąś rolę w poprawie jakości życia w mieście i atrakcyjności komunikacji publicznej?

Szansa dla miasta - Samochód (elektryczny lub nie) i rower: Dzięki nim i komunikacji publicznej, wszyscy będziemy bardziej mobilni.



Jakie korzyści dla społeczności lokalnej?

Lista korzyści płynących z używania roweru nigdy nie będzie wyczerpująca. Są one różnej natury:

- ekonomiczne (przykładowo: zmniejszenie wydatków na samochód w budżetach gospodarstw domowych, zmniejszenie liczby godzin pracy straconych w korkach, zmniejszenie wydatków na ochronę zdrowia dzięki efektom regularnego uprawiania ćwiczeń);
- polityczne (przykładowo: zmniejszenie uzależnienia energetycznego, oszczędność nieodnawialnych bogactw naturalnych);
- społeczne (przykładowo: demokratyzacja sposobów przemieszczania się, większa autonomia i dostępność całej infrastruktury dla dzieci, młodzieży i dla seniorów);
- ekologiczne - przy rozróżnieniu między krótkoterminowymi efektami lokalnymi (pojęcie ochrony środowiska) i długoterminowymi efektami trudnymi do zlokalizowania (pojęcie równowagi ekologicznej).

Trudność polega na ilościowym wyliczeniu korzyści, jakie społeczność osiąga używając roweru (szczególnie korzyści ekonomicznych i ekologicznych). Czynniki, które wchodzi w grę, są bardzo liczne i złożone. W odniesieniu do niektórych nie ma wiarygodnego modelu obliczenia korzyści płynących z roweru.



Każdy przejazd rowerem, zamiast samochodem przyczynia się do znacznych oszczędności i korzyści zarówno dla jednostki, jak i dla społeczności miejskiej:

- ➔ całkowity brak negatywnego wpływu na jakość życia w mieście (niema hałasu ani zanieczyszczeń);
- ➔ ochrona zabytków i roślinności;
- ➔ mniej zajętej przestrzeni zarówno do przemieszczania, jak i do parkowania, a więc jej lepsze wykorzystanie;
- ➔ mniejsze zniszczenie sieci drogowej i ograniczenie programu nowej infrastruktury drogowej;
- ➔ poprawa atrakcyjności centrum miasta (handel, kultura, rekreacja, życie społeczne);
- ➔ zmniejszenie korków i strat ekonomicznych, które powodują;
- ➔ zwiększona płynność ruchu samochodowego;
- ➔ większa atrakcyjność komunikacji publicznej;
- ➔ lepsza dostępność usług typowo miejskich dla całej społeczności (w tym nastolatków i młodzieży);
- ➔ oszczędność czasu i pieniędzy rodziców zwolnionych z obowiązku dowożenia dzieci do szkoły;
- ➔ znaczna oszczędność czasu rowerzystów na krótkich i średnich dystansach;
- ➔ brak ewentualnej konieczności posiadania drugiego samochodu przez gospodarstwo domowe (a więc zwiększenie części budżetu będącej do dyspozycji gospodarstwa domowego);
- ➔ itp.

Korzyści dla miast

W odniesieniu do miast, korzyści płynące z roweru dla społeczności związane są szczególnie z jakością życia, jakością środowiska i z oszczędnościami uzyskiwanymi w długim czasie:

- bezpośrednie zmniejszenie utrudnień ruchu przez ograniczenie liczby poruszających się samochodów (wybór roweru jako środka przemieszczania się przez kierowców jeżdżących na trasach "tam i z powrotem"); pośrednie zmniejszenie utrudnień ruchu przez zwiększenie atrakcyjności komunikacji publicznej dla kierowców jeżdżących na trasach "tam i z powrotem" dzięki połączeniu komunikacji publicznej i roweru (a więc położenie akcentu na inwestycje w komunikację zbiorową); zwiększenie płynności niezbędnego ruchu, a więc niższy poziom zanieczyszczeń;
- oszczędność przestrzeni (jezdnia i parkowanie), a więc zmniejszenie inwestycji w drogi miejskie i możliwość inwestycji publicznych zwiększających atrakcyjność centrum (mieszkania i handel, kultura i rekreacja); zmniejszenie kosztów inwestycji przez przedsiębiorstwa (parkingi) i władze publiczne (parkingi, konserwacja, nowa infrastruktura, itp.);
- ogólna poprawa jakości życia w mieście (zanieczyszczenie powietrza, hałas, miejsca

publiczne, bezpieczeństwo dzieci); większa atrakcyjność mieszkaniowa, szczególnie w zakresie mieszkań rodzinnych;

- mniejsze zniszczenie zabytków historycznych, mniejsze koszty utrzymania (przykładowo, rzadsza konserwacja).

Nawet jeżeli pozostaniemy przy ściśle ekologicznym punkcie widzenia (zanieczyszczenie), bez wchodzenia w szczegóły i obliczania "przeciwwagi ekonomicznej" korzyści i wad różnych środków transportu, to warto zwrócić uwagę na rower i odpowiednio w niego inwestować. Można w ten sposób wypracować kompromis między zaletami i wadami różnych środków komunikacji.

Przykład pozytywnych skutków

W Graz (Austria) obliczono, jakie byłyby pozytywne skutki ograniczenia ruchu samochodowego wynikające ze zmiany sposobu przemieszczania się.

W tablicy pokazano różne korzyści, jakie przyniosłoby ograniczenie o 1/3 używania samochodu indywidualnego. Rozładowanie ulic wynikające ze zmniejszenia liczby samochodów i obniżenie dopuszczalnej prędkości (ruch bardziej płynny) prowadzi do bardzo znacznego ograniczenia zanieczyszczenia atmosfery.



"Korzyści" obliczone w ten sposób są trudne do wyrażenia w liczbach (mniej chorób dróg oddechowych, zmniejszenie strat gospodarczych wynikających ze zwolnień lekarskich i świadczeń zdrowotnych, mniejsze zniszczenie roślinności i budynków, większa atrakcyjność centrum dzięki poprawie warunków życia w mieście, obniżenie rachunków za energię itp.).

Całościowa i systematyczna polityka Grazu była wprowadzana na przestrzeni kilku lat. Elementy polityki transportowej Grazu zostały wdrożone stopniowo, by uwzględnić czas konieczny do systematycznej zmiany mentalności. Wyniki te różnią się nieco od zakładanych, szczególnie ze względu na czynniki "peryferyjne" takie jak fakt, że między 1984 rokiem a chwilą obecną rzeczywista cena paliwa spadła, a Graz był pionierem w zastosowaniu tego typu rozwiązań.

W 1996 roku stwierdzono, że liczba użytkowników rowerów jest ponad dwa razy większa w porównaniu z okresem lat siedemdziesiątych, kiedy to spadła do 7%.

Przykład wyliczenia równowartości ekonomicznej

Niektóre korzystne rezultaty korzystania z rowerów zostały oszacowane w Groningue (Holandia, 199.000 mieszkańców; źródło: Bicycle and environment in the city - A quantification of some environmental effects of a bicycle oriented traffic policy in Groningen, w Radverkehrspolitik und Radverkehrsanlagen in Europa, ECF/DGVII, 1988).

Tablica 1.1

Porównanie różnych środków komunikacji z punktu widzenia ekologicznego w stosunku do samochodu indywidualnego przy identycznym przebiegu osobokilometrów.
Podstawa = 100 (samochód indywidualny bez katalizatora)

Zużycie powierzchni	100	100	10	8	1	6
Zużycie energii	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Tlenki azotu	100	15	9	0	290	4
Węglowodory	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Zatrucie atmosferyczne całkowite	100	15	9	0	250	3
Niebezpieczeństwo wypadków	100	100	9	2	12	3

* = **Należy przypomnieć**, że katalizator działa prawidłowo tylko przy rozgrzanym silniku. Na krótkich trasach w mieście nie można liczyć na prawdziwy efekt zmniejszający zanieczyszczenie.
Źródło: Rapport UPI, Heidelberg, 1989, cytowany przez niemieckiego Ministra Transportu.

Tablica 1.3

Przeciwwaga ekonomiczna roweru w Groningen
Obliczenie oszczędności, które umożliwiają korzystanie z roweru na trasie dom - praca w Groningen. Autor wychodzi z założenia, że udział samochodu w przejazdach na trasie dom - praca wzrasta z 22% do 37% (uważamy, że 1/3 rowerzystów porzuca rower dla samochodu udając się do pracy). Większość podanych tu kosztów byłaby pokryta z budżetu gospodarstw domowych, których dochody uległyby zmniejszeniu.

Pozycja	Podstawa oceny kosztu	Koszty roczne (€)
Zanieczyszczenie powietrza	Koszt katalizatorów	220 000
	Koszt benzyny bezołowiowej	25 000
Hałas	Oplata z tytułu hałasu pobierana od paliwa	10 000
Infrastruktura	Oplata z tytułu powierzchni koniecznej do parkowania	3 100 000
Zużycie energii	Zużycie średnie	400 000
Korki	Zużycie dodatkowe związane z małą płynnością ruchu średnio przez 5 min. na samochód	485 000
Zamrożenie zasobów	Zasoby potrzebne do produkcji 15.000 pojazdów dodatkowych, w podziale na lata	160 000

Tablica 1.2

Możliwa poprawa w stosunku do 1984 roku na podstawie badania skutków przejścia od samochodu do innych środków transportu
Ocena możliwych efektów długoterminowych polityki prorowerowej w Grazu (Austria, 252.000 mieszkańców).

Czas trwania przejazdów od drzwi do drzwi (kierowcy i nowi rowerzyści)	39 %	Zmniejszenie emisji tlenku węgla (CO) (dla wszystkich typów łącznie)	36 %
Koszt przejazdów (kierowcy i nowi rowerzyści)	30 %	Zmniejszenie emisji węglowodorów (CH, tylko samochody)	37 %
Bezpieczeństwo (CO) (liczba osób, które uległy wypadkom dla wszystkich środków komunikacji łącznie)	3 %	Zmniejszenie emisji dwutlenku azotu (NO2)	56 %
Rozładowanie ulic	30 %	Zmniejszenie zużycia benzyny (tylko samochody)	56 %
Zmniejszenie zanieczyszczenia przez pojazdy silnikowe	25 %	Zmniejszenie liczby osób cierpiących z powodu hałasu	9 %
		Zmniejszenie efektu zatory wielkich tras	42 %

(*). Obliczenia te zostały wykonane na podstawie obniżenia o 1/3 liczby przejazdów wykonywanych samochodem (1984: 44% przejazdów).



"SZACUNKI REALISTYCZNE 14-17% PRZEJAZDÓW NA ROWERZE."

W Groningen w latach 1987 - 1988 sposób pokonywania drogi dom - praca był następujący: 50% przejazdów było wykonywanych rowerem, a tylko 22% samochodem. Na teoretycznym przykładzie autor ocenił negatywne skutki, które wyniknęłyby z sytuacji, gdy tylko 5% przejazdów na trasie dom - praca byłoby wykonywanych rowerem (według szacunków - 33% rowerzystów przesiadło się na samochody, czyli ilość wszystkich przejazdów samochodem w Groningen wzrosłaby o 10 %).

Tylko niektóre koszty udało się wyliczyć:

- wzrost hałasu (koszt obliczany jako funkcja podatku od hałasu potrącanego od każdego litra paliwa i przeznaczonego na dotowanie konkretnych działań walki z hałasem);
- wzrost zużycia energii (koszt paliwa na pokrycie przejazdów, marnotrawstwo paliwa w korkach, koszt energii potrzebnej do produkcji około 15.000 dodatkowych pojazdów);
- koszt częściowego oczyszczenia spalin za pomocą dopalaczy katalitycznych i benzyny bezołowiowej;
- koszt "magazynowania" samochodów na postoju: powierzchnia konieczna do parkowania w pobliżu domu i w pobliżu miejsca pracy (łącznie 22 ha). Koszt parkowania został obliczony na podstawie rocznego kosztu, którego żądają władze miejskie za miejsce do parkowania, czyli

480 guldenów lub 240 EURO. Ewentualny koszt nowej infrastruktury drogowej lub częstszych napraw jezdnii nie jest wliczony.

Jakie korzyści mogą odnieść obywatele i sektor prywatny?

Nie wpływać negatywnie na racjonalne wybory ludzi

Zgodnie z logiką władze publiczne powinny przynajmniej powstrzymać się od zmniejszania roli jednego środka komunikacji względem innego. Wtedy byłoby rzeczą w pełni normalną, że rower ma swoje miejsce obok samochodu, i innych środków komunikacji zbiorowej w mieście. Minimum byłoby więc przyczynienie się w takim samym stopniu do rozwoju roweru, jak do rozwoju innych środków transportu - z uwzględnieniem potencjału każdego środka komunikacji i kosztów infrastruktury, która potrzebna jest mu do rozwoju. Przykładowo, jeżeli podróże rowerem stanowią 1% przejazdów, byłoby logiczne przyznanie mu 1% wszystkich wydatków ponoszonych na komunikację publiczną i na infrastrukturę drogową. Skończyłoby się w ten sposób negatywne oddziaływanie na środek komunikacji, który doceniony, znalazłby zwolenników.

Już opisane badanie Eurobarometr 1991 znajduje odbicie w badaniu przeprowadzonym w 1996 roku w miastach francuskich na osobach nie posiadających roweru. Wyniki badania są bardzo zachęcające (patrz tabela). Sekretarz Generalny Francuskiej Krajowej Rady Przemysłu Rowerowego uważa, że cel 14-17% przejazdów na rowerze jest realistyczny (biorąc pod uwagę, że średnia francuska udziału roweru w transporcie wynosi ok. 2%) .

Wśród osób, które używają samochodu (czyli 54% ankietowanych), tylko jedna na trzy uważa, że samochód jest idealnym środkiem komunikacji: świadczyć o tym może bardzo wysoki wskaźnik osób, które zadeklarowały chęć *pozostawienia samochodu, jeśli będą miały ciekawą alternatywę*.

Badania tego typu są jeszcze rzadkie. Są również inne wskaźniki świadczące o uznaniu, jakim cieszy się rower w Europie: kilometrą pokonany przez rok w różnych krajach europejskich, sprzedaż i ilość posiadanych rowerów. Tabele te wskazują także, że rower nie jest środkiem komunikacji rzadko używanym, jak mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Te dane wskazują również na istnienie potencjału, kiedy porównuje się kraje europejskie między sobą i kiedy uwzględnia się masę rowerów, które być może czekają tylko na bardziej regularne używanie.



SPRZEDAŻ ORAZ ILOŚĆ POSIADANYCH ROWERÓW

	Belgia	Dania	Niemcy	Grecja	Hiszpania	Francja	Irlandia	Włochy	Luksemburg	Holandia	Austria	Portugalia	Finlandia	Szwecja	Wielka Brytania
1996 Sprzedaż	425 000	415 000	4 600 000	240 000	610 000	2 257 000	120 000	1 550 000	20 000	1 358 000	630 000	380 000	230 000	420 000	2 100 000
Ilość posiadanych rowerów	5 000 000	5 000 000	72 000 000	2 000 000	9 000 000	21 000 000	1 000 000	25 000 000	178 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 000 000	17 000 000
Rowery / 1.000 mieszkańców	495	980	900	200	231	367	250	440	430	1010	381	253	596	463	294
Użytkowanie roweru według Barometru z 1991															
Osoby korzystające z roweru regularnie, przynajmniej 1-2 razy w tygodniu	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,8%	—	2,6%	—	—	13,6%
Osoby korzystające z roweru okazjonalnie, 1-3 razy w/miesiącu	7%	8%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4%	6,8%	9,7%	7,2%	—	2,8%	—	—	0,8%
Osoby korzystające z roweru przynajmniej 1-3 razy w miesiącu	2 947 000	2 489 000	29 585 000	779 000	2 613 000	6 584 000	553 000	9 900 000	44 000	9 031 000	—	430 000	—	—	6 727 000
Użytkowanie roweru wyrażone w km (1995, cała ludność wraz z osobami poniżej 15 roku życia)															
km na mieszkańca i na rok	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81



Źródło: ECF/UITP 1997

* = Stacja metra, przystanek autobusowy lub tramwajowy.

Tabela 1.4

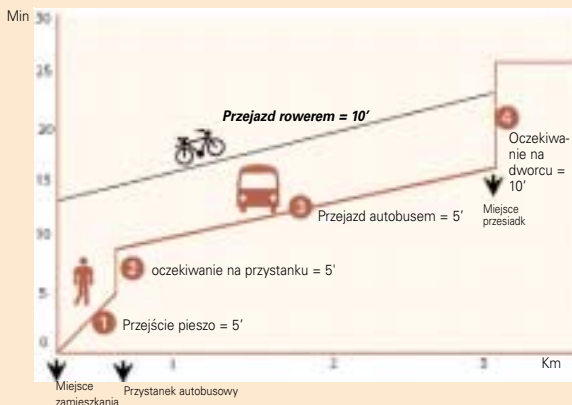
Strefa zasięgu transportu publicznego.

Dzięki większej dostępności, rower może przyczynić się do uatrakcyjnienia transportu publicznego. Bazując na stałej długości czasu przemieszczania się (10 min.) obliczono, że liczba klientów skłonnych do pokonania pierwszego odcinka trasy na rowerze piętnastokrotnie zwiększa strefę zasięgu przystanku transportu publicznego.

Sposób przemieszczania się	Średnia prędkość	Odległość pokonana w 10 min.	Strefa zasięgu
	5 km/h	0,8 km	2 km ²
	20 km/h	3,2 km	32 km ²

Czas zaoszczędzony przez rowerzystę

Zwiększenie liczby używanych środków transportu (przesiadki) jest prawdziwą wadą transportu publicznego (strata czasu, niepotrzebne czekanie). Rowerzysta może zaoszczędzić piętnaście minut, w porównaniu z autobusem, w czasie przejazdu do miejsca przesiadki na szybszy środek transportu (dworzec kolejowy, stacja metra, itd.)



Z drugiej strony nie należy zapominać, że rower jest sojusznikiem komunikacji publicznej, poszukującej możliwości zmniejszenia obecności samochodu w mieście. Nie tylko konkurencyjność każdego z dwóch środków musi zostać zwiększona, lecz należy także poszukiwać uzupełniającej możliwości funkcjonowania roweru w komunikacji publicznej. Oznacza to szczególnie możliwość bezpiecznego parkowania na przystankach komunikacji publicznej i możliwość przewożenia roweru w pojazdach komunikacji publicznej.

Korzyści dla przedsiębiorstw

Jest rzeczą oczywistą, że przedsiębiorstwa cierpią z powodu korków. Cierpią zarówno dostawcy, jak i klienci przedsiębiorstw. Korki kosztują ich bardzo dużo, jeśli policzy się czas stracony przez ich własnych dostawców, a szczególnie przez ich własnych pracowników. Confederation of British Industry obliczyła, że korki w okolicach Londynu kosztują ponad 10 mld EURO rocznie straconej produkcji i czasu...

Wiemy także, że rowerzyści są w lepszej formie fizycznej i psychicznej, a przedsiębiorstwa, w których pracownicy korzystają z roweru, są bardziej produktywne. To są korzyści, które może odnieść miasto z roweru.

UCiba Geigy od 20 lat zachęca swoich pracowników do przyjeżdżania do pracy na rowerze. Stosowane środki są proporcjonalne do zysków, które przedsiębiorstwo uzyskuje z tytułu używania roweru. W 1989 roku, spółka ofiarowała nowe rowery około 400 pracownikom, którzy zrezygnowali z miejsca zarezerwowanego dla nich na parkingu przedsiębiorstwa. Co roku przedsiębiorstwo organizuje dni poświęcone rowerowi, z przejazdem, informacją i warsztatami napraw rowerów. Ciba Geigy jest świadoma korzyści: oszczędności na parkowaniu, rozładowanie korków na ulicach wokół przedsiębiorstwa, lepszy wizerunek firmy według mieszkańców i władz dzielnicy, większa mobilność pracowników, lepsza forma pracowników i zmniejszenie ilości zwolnień chorobowych.

Rower a handel

Równanie "rozwoj handlu = dojazd samochodem" nie znajduje potwierdzenia w faktach. Udział klientów przybywających komunikacją publiczną, na rowerze i pieszo jest znacznie niedoceniony, podobnie jak nie docenia się ujemnego wpływu rozmieszczenia wielkich firm dystrybucyjnych i tysięcy miejsc parkingowych na przedmieściach.



Rowerzyści, którzy kupują mniejsze ilości za każdym razem, przychodzą do sklepu częściej niż kierowcy i ... częściej są wodzeni na pokuszenie.

"KIEROWCY NIE SĄ LEPSZYMI KLIENTAMI NIŻ ROWERZYŚCI, PIESI LUB UŻYTKOWNICY KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ."

Tablica 1.5

Ciba Geigy a rower

	1970	1995
Pracownicy	12.400 (100 %)	10 400 (100 %)
Dojeżdżający na rowerze	500 (4 %)	2 755 (26 %)
Rowerzyści przez cały rok	80 (1 %)	1 235 (12 %)
Zawodowe użytkowanie roweru	-	1 325 (13 %)
Liczba rowerów w przedsiębiorstwie	360	1 600
Miejsca postojowe dla rowerów	400	3 500
W tym miejsca zadane	350 (88 %)	3 350 (96 %)
Ścieżki rowerowe na terenie przedsiębiorstwa (km)	-	3

Źródło: Rower w przedsiębiorstwie (1996), IG Velo Szwajcaria

Badanie przeprowadzone w Munster (Niemcy) ukazuje kilka nieznanych faktów. Badanie dotyczyło trzech supermarketów i sklepów samoobsługowych (gdzie asortyment jest wystarczający do zrobienia "dużych zakupów" raz w tygodniu lub raz na dwa tygodnie) i domu towarowego, mającego różne działy (ubrania, księgarnia, artykuły luksusowe itp.).

- Kierowcy nie są lepszymi klientami niż rowerzyści, piesi lub użytkownicy komunikacji publicznej. W niektórych kategoriach, rowerzyści są nawet lepszymi klientami. Rowerzyści, którzy kupują mniejsze ilości za każdym razem, przychodzą do sklepu częściej (średnio 11 razy w miesiącu, kierowcy tylko średnio 7 razy) i ... są zachęceni do kupowania.
- W sklepach położonych w mieście kierowcy są mniejszością (od 25% do 40% klientów, w zależności czy jest to dzień powszedni czy sobota).
- Zaledwie 25% kierowców wychodzi ze sklepu z dwiema torbami zakupów lub więcej (w porównaniu z 17% rowerzystów). Trzy czwarte kierowców nie przewozi więc nic, co uniemożliwiłoby im korzystanie z innego środka komunikacji.
- Biorąc pod uwagę odległości, kierunki wybierane po zakupach i zakupione ilości towarów, badanie

potwierdza, że większość kierowców mogłoby się obyć bez samochodu przy robieniu zakupów.

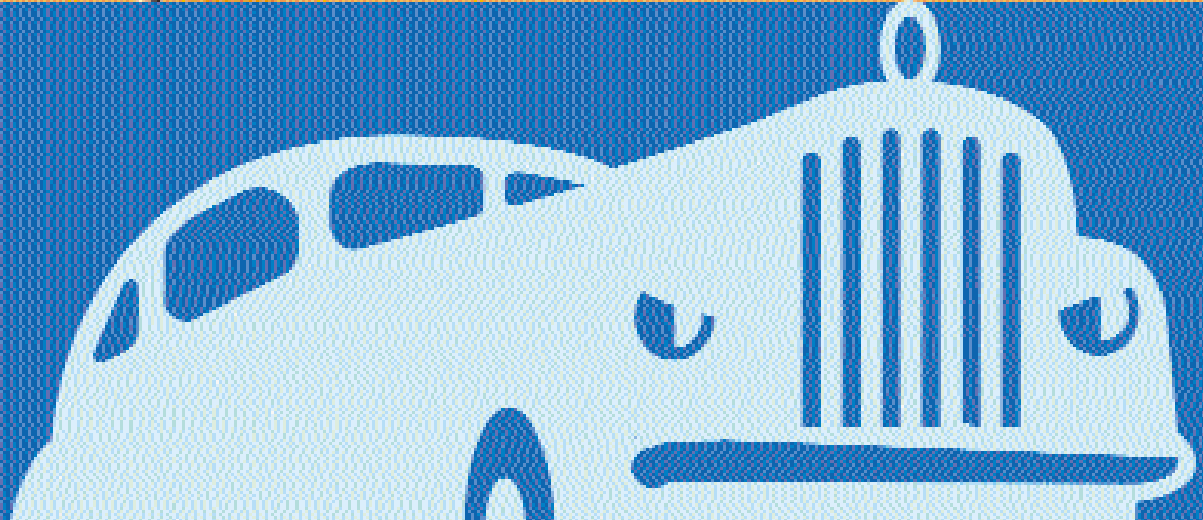
Należy podkreślić, że rozwój handlu jest powiązany z jakością środowiska. W Berlinie stwierdzono, że piesi i rowerzyści zaczęli poruszać się częściej wewnątrz dzielnic po wprowadzeniu ogólnego ograniczenia prędkości do 30 km/godz. poza głównymi drogami. Na trasie dom - sklep ten wzrost osiągał czasami 40%.

Podobnie badanie przeprowadzone w Strasburgu wskazuje, że w centrum miasta, po wprowadzeniu strefy pieszej i usunięciu ruchu tranzytowego, przy niezmiętej powierzchni - handel wzrósł o ponad 30%.

W Bernie, po przeprowadzeniu badania na grupie 1.200 konsumentów, określono stosunek pomiędzy średnioroczną wartością zakupów a powierzchnią parkingową używaną przez każdego klienta.

Wynik: "Rentowność parkingu" jest najkorzystniejsza dla rowerzystów: 7.500 EURO/m². Kierowcy są na następnej pozycji - 6.625 EURO/m².

Jak to jest możliwe, biorąc pod uwagę że rowerzyści nie mają bagażników do przewożenia swoich zakupów i są zmuszeni do kupowania mniejszych ilości?



**Zakup roweru poprzedza jego zwiększone użytkowanie.**

Większość społeczeństwa byłaby gotowa nabyć rower, gdyby władze miejskie zachęcały do użytkowania roweru. Inne badanie ukazuje, że sami rowerzyści, oczekują ułatwień rowerowych (58% stwierdza, że częściej jeździliby na rowerze, gdyby było więcej ułatwień).

Motywacja zachęcająca do zakupu roweru lub częstszego używania roweru

- ➔ Ułatwienia rowerowe, łatwy dostęp, skróty, "by-pass" dla rowerzystów **70 %**
- ➔ Ograniczenia ruchu samochodowego **28 %**
- ➔ Strzeżone parkingi rowerowe ... **21 %**
- ➔ Kampanie promocyjne **11 %**
- ➔ Wynajem lub wypożyczenie rowerów **8 %**

NOWA MENTALNOŚĆ

Rower, wolność, zdrowie i dobry humor idą w parze. Rower kojarzy się wszędzie z wolnością i zapałem i wzbudza taką samą sympatię we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Czy doszło do prawdziwej zmiany mentalności na rzecz polityki przemieszczania się, szanującej środowisko miejskie?

Dlaczego doszło do zmniejszenia zainteresowania rowerem?

Obserwatorium rowerowe zorganizowane w Brukseli i badania przeprowadzone we Francji w ramach planów przejazdów miejskich, których obowiązkiem wprowadziła ustawa o zanieczyszczeniu powietrza, podkreślają oczekiwania potencjalnych rowerzystów, a co za tym idzie przyczyny, dla których w chwili obecnej jeździ się mało na rowerze. Głównie chodzi tu o brak (lub zlikwidowanie) udogodnień dla rowerzystów, które uniemożliwiają wzrost potencjalnego popytu. Natężenie ruchu samochodowego, nadmierna prędkość i nieuwzględnianie rowerzystów przez kierowców są też bardzo ważnymi przyczynami. Dużą rolę odgrywa także ryzyko kradzieży roweru.

Poprzez wpływ na te trzy czynniki, zdobędziemy środki zwiększające zainteresowanie rowerem wśród osób, które myślą o rowerze, lecz nie mają odwagi wybrać tego rozwiązania.

By przyciągnąć znaczną grupę tych, którzy nigdy nie brali pod uwagę możliwości korzystania z roweru, ponieważ go nie znają, potrzebne są jednak inne środki. Ta grupa ludzi skorzysta z roweru tylko wtedy, gdy zostanie zachęcona poprzez aktywną promocję, której podstawą jest polityka informacyjna i poprawa wizerunku roweru jako środka transportu.

Opinia publiczna jest mniej korzystnie nastawiona do samochodu

We wszystkich krajach europejskich większość ludności uważa, że kiedy dochodzi do konfliktu między potrzebami rowerzystów a potrzebami kierowców, to rowerzyści zasługują na preferencje kosztem kierowców .

W rzeczywistości takie stanowcze kroki rzadko są potrzebne. Bardzo często środki stosowane przy promocji roweru nie stanowią prawdziwego zagrożenia dla samochodu indywidualnego. Zmniejszenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości tylko w niewielkim stopniu wpływa na średni

1 Kiedy dochodzi do konfliktu między potrzebami rowerzystów/piesznych/komunikacji publicznej a potrzebami kierowców w zarządzaniu ruchem, czy zasługują na preferencje bardzo wyraźnie lub raczej rowerzyści/piesi/komunikacja publiczna lub samochody?

Belgia	27,5	50,3	77,8	86,7	74,3
Dania	27,4	58,6	86	87	78,6
Niemcy	25,2	46,9	72,1	81,1	85,1
Grecja	20,2	51,3	71,5	85,4	85,7
Hiszpania	27,3	39	66,3	88,9	90,5
Francja	23,1	46,1	69,2	81,2	75,8
Irlandia	20,2	48,1	68,3	75,4	67
Włochy	49,4	29	78,4	89,5	89,5
Luksemburg	30,2	40,9	71,1	82,1	84,8
Holandia	23,3	63,3	86,6	85,5	84,9
Portugalia	20,5	34,3	54,8	86,4	90,1
Wielka Brytania	23	52	75	86,8	82,6
Europa (12)	29	44,1	73,1	85,1	83,8

= bardzo wyraźnie rowerzyści
 = raczej rowerzyści
 = Rowerzyści (razem)
 = piesi (razem)
 = komunikacja publiczna (razem)

2 Dwa razy po dwa pasy na całkowitej szerokości 10,40 m. Samochody ciężarowe mogą się wyprzedzać jedynie przy ograniczonej prędkości. Zaoszczędzona przestrzeń w stosunku do normalnej drogi to 3,60 m.

			razem
	15,1	47,8	62,9
	11,7	15,3	27
	18	35,9	53,9
	43,6	29,5	73,1
	29	33,8	62,8
	17,5	33,8	51,3
	20,8	20,5	41,3
	46,1	37,9	84
	24,3	46	70,3
	17,9	39,9	57,8
	22,9	30,8	53,7
	22,5	26,3	48,8
	24,8	33,2	58

= ...nie do zniesienia
 = ..trudne do zniesienia

3 Dwa razy po dwa pasy na całkowitej szerokości 9 m. Samochody ciężarowe nie mogą wyprzedzać. Ponieważ udział samochodów ciężarowych wynosi zazwyczaj od 5 % do 10 %, to ograniczenie wydolności drogi osiąga podobną wartość. Zaoszczędzona przestrzeń w stosunku do normalnej drogi to 5m, czyli 30 %.

			razem
	27,1	51	78,1
	21,3	37,7	59
	39,9	38,9	78,8
	25,5	38,8	64,3
	32,2	46,6	78,8
	25,4	47,1	72,5
	23,3	33,9	57,2
	51,4	44,1	95,5
	29,6	45	74,6
	19,7	50,3	70
	31,8	43	74,8
	30,4	44	74,4
	34,2	43,6	77,8

= ...głównie przez ruch samochodowy
 = ...w dużej części przez ruch samochodowy

prędkość; poprawia nawet płynność ruchu i zmniejsza niebezpieczeństwa, na które narażeni są sami kierowcy. Podobnie – udostępnienie rowerzystom ulic jednokierunkowych jest niebezpieczne dla kierowców tylko w niektórych przypadkach, kiedy konieczne są dodatkowe przystosowania - i nie przeszkadza w żaden sposób w normalnym ruchu samochodów.

Są jednak takie chwile, kiedy należy podjąć decyzje polityczne, by podkreślić rolę, którą pragniemy dać środkom lokomocji przyjaznym dla otoczenia, a szczególnie rowerzystom.

Nawet jeżeli hałaśliwe reakcje ze strony lobby samochodowego mogą budzić obawę, bardziej niebezpieczne jest ignorowanie milczącej większości, która nie wypowiada się poprzez swoje

grupy nacisku, lecz która w badaniach reprezentacyjnych dla całości społeczeństwa daje wyraz oczekiwaniom na bardziej zrównoważoną politykę mobilności.

Przeprowadzono szereg badań, które miały wykazać stopień akceptacji działań nakierowanych na zmniejszenie korzystania z samochodu. Radni i technicy są bardziej nieśmiali niż jakkolwiek inna grupa badanych osób, włączając w to kierowców. Być może dlatego, że myślą własne potrzeby związane z przemieszczaniem się z potrzebami ogółu obywateli. Społeczeństwo dojrzało więc do zmiany postawy władz, która została w tyle w stosunku do opinii publicznej.

Nawet Brytyjskie Stowarzyszenie Samochodowe traktuje obecnie rower bardzo poważnie. Po

przeprowadzeniu badania wśród swych członków (cycling motorists) Stowarzyszenie stwierdziło, że "rower jest środkiem lokomocji przyjaznym dla otoczenia (...) i na pewnych trasach stanowi alternatywę dla samochodu."

Sektor gospodarczy odnosi się do samochodu indywidualnego w sposób zróżnicowany. Wszystkie miasta, które pomyślnie rozwiązują problemy komunikacyjne, są atrakcyjne dla inwestorów i ich pracowników. Dyrektor Generalny Konfederacji Przemysłu Brytyjskiego oświadczył, że "CBI akceptuje ideę i będzie przyczyniać się do rozwoju ruchu rowerowego, we współpracy z innymi podmiotami, ułatwiając dostępność roweru w miejscu pracy."

4 Jak oceniasz działanie władz w zakresie ograniczenia ruchu?

	Zadawalające	zbyt przychylny dla samochodów	zbyt przeciwny samochodom
Belgia	21,5	53	25,5
Dania	44,9	35,4	19,7
Niemcy	22,5	49,3	28,1
Grecja	21,9	54,3	23,8
Hiszpania	28,4	50,6	21
Francja	32,5	47,1	17,7
Irlandia	36,2	48,3	15,5
Włochy	16	56,7	27,3
Luksemburg	33,2	48	18,8
Holandia	30,2	43,7	26,1
Portugalia	36,3	46,2	17,5
Wielka Brytania	29,7	49,4	20,9
EUR (12)	26,9	49,5	23,6

5 Skuteczne rozwiązania, których celem jest zmniejszenie ruchu...

...silne ograniczenie dostępu do centrum	...silne ograniczenie parkowania w centrum	utworzenie większej liczby stref pieszych w centrum
69,1	45,7	82,6
84,2	68,8	61,2
75	67,6	73,7
72,1	74,3	83
77,3	64,5	87,1
67,5	42	82
79,8	83,7	82,8
81,8	40,8	84,8
75,2	77,8	76,3
77	55,1	76,5
79,3	75,9	87,7
79,4	69,2	83,2
75,8	57,3	80,7



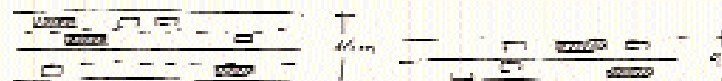
- Większość obywateli domaga się zmian na rzecz środków lokomocji, które mniej niszczą środowisko naturalne.
- Istnieje powszechne przekonanie o szkodliwości samochodu. Kierowcy skorzystaliby jako pierwsi z zmniejszenia zanieczyszczenia, które powodują, gdyż powietrze wewnątrz samochodu jest znacznie bardziej zanieczyszczone niż powietrze na zewnątrz.
- Już w 1991 roku opinia publiczna była przekonana o konieczności prowadzenia innej polityki komunikacyjnej. Tendencja ta wzrasta pod wpływem zwiększania natężenia ruchu samochodowego oraz silnego nagłośnienia i uświadomienia sobie kwestii środowiskowych i zdrowotnych.

Źródło: Eurobarometr 1991 (1.000 osób w każdym kraju; poza Austrią, Szwecją, Finlandią)

Potrzeba niewiele miejsca, by zagospodarować przestrzeń dla rowerów.

W mieście można zaproponować rozsądne ograniczenie szerokości ponadwymiarowych jezdni, które pozwalają na osiągnięcie wysokich prędkości i utrudniają przejście pieszym.

Przebieg potrzebny rowerom można zagospodarować bez szkody dla ruchu samochodowego.



Normalna droga czteropasmowa. Jeździ się szybko, przejście jest bardzo niebezpieczne dla pieszych.



Dwa razy po dwa pasy na całkowitej szerokości 10,40 m. Samochody ciężarowe mogą się wyprzedzać jedynie przy ograniczonej prędkości. Zaoszczędzona przestrzeń w stosunku do normalnej drogi to 3,60 m.

Dwa razy po dwa pasy na całkowitej szerokości 9 m. Samochody ciężarowe nie mogą wyprzedzać. Ponieważ udział samochodów ciężarowych wynosi zazwyczaj od 5 % do 10 %, to ograniczenie wydolności drogi osiąga podobną wartość. Zaoszczędzona przestrzeń w stosunku do normalnej drogi to 5m, czyli 30 %.



Doświadczenie miast, które stosują "jazdę pod prąd" dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych dowodzi skuteczności tego działania w zachęcaniu do roweru i jego korzystnych skutków w dziedzinie bezpieczeństwa. Tylko niektóre skrzyżowania należy przebudować. Konieczna jest kampania informacyjna, by przyzwycząić rowerzystów do nowej sytuacji.



NOWE PRZYKŁADY MIAST ROWEROWYCH

Na pewnym etapie swej historii w wielu państwach rower był środkiem komunikacji par excellence. Tam, gdzie tylko była droga lub ścieżka, od północy do południa Europy rower był królem. A dziś? Czy jeździ się na rowerze w innych krajach niż Holandia i Dania? Czy jeździ się na rowerze tam, gdzie jest ciepło i sucho przez większą część roku, z dala od wiatrów północy? Jakie są miasta, w których rower jest częścią nowego podejścia do mobilności?

Sposób lokomocji w krajach zimnych i nizinnych?



Tylko w krajach nizinnych?

W większości przypadków rower jest łączony z dwoma krajami i dwiema stolicami: Holandią i Danią, Amsterdamem i Kopenhagą.

Idea jest prosta: rower wymaga wysiłku mięśni. Musi być więc używany w krajach nizinnych.

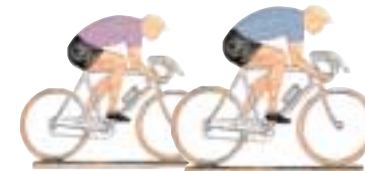
A przecież rower jest używany regularnie w całej Europie. Przyczyny rzadszego stosowania w krajach południowych wynikają w dużej części z tego, że rower często jest uważany za przestarzały środek komunikacji, zabawkę dla dzieci lub sprzęt sportowy.

A jednak kto by pomyślał, że w takim południowym mieście jak Parma (Włochy) równie często korzysta się z roweru jak w Amsterdamie? W Parmie (176.000 mieszkańców) 19% wszystkich przejazdów odbywa się na rowerze. Dla porównania w Amsterdamie (trochę poniżej miliona mieszkańców) 20% to przejazdy rowerowe. W Ferrarze (132.222 mieszkańców) na rowerze wykonywanych jest nawet 31% przejazdów na trasie dom - praca.

Szwecja jest krajem chłodnym, a jednak 33% wszystkich przejazdów w Vasteras (115.000 mieszkańców) wykonywanych jest na rowerze. W krajach południowych w pewnych okresach roku przeszkodą w korzystaniu z roweru mogą być upały. Lecz za to w pozostałej, dłuższej części roku, korzysta się z łagodnego klimatu.

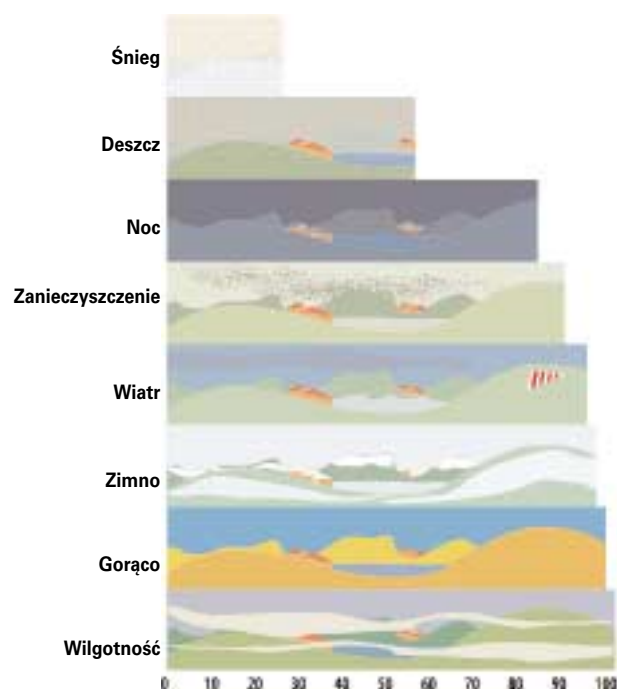
Szwajcaria nie jest krajem nizinnym, a w Bazylei (230.000 mieszkańców) położonej z dwóch stron Renu, na rowerze wykonywanych jest do 23% wszystkich przejazdów, i wreszcie 15% w Bernie, gdzie wiele ulic ma 7% nachylenie.

Wielka Brytania jest krajem wilgotnym: jednak w Cambridge (100.000 mieszkańców), 27% przejazdów to przejazdy rowerowe.



Wpływ warunków atmosferycznych na użytkowanie roweru (Waszyngton):

Jedynie deszcz i śnieg mają znacząco negatywny wpływ.



Bardzo często rower jest używany w sposób intensywny, gdy tylko pogoda na to pozwala (bez deszczu, bez śniegu, patrz przykład Szwecji). W rzeczywistości, mało jest sytuacji obiektywnie nie do pogodzenia z częstym używaniem roweru. Jedyne czynniki klimatyczne, które wpływają w sposób prawdziwie zniechęcający na rowerzystów, to ulewny deszcz lub palące słońce. Na krótkich trasach w mieście właściwe ubranie i odpowiednia infrastruktura w punkcie docelowym w sposób znaczący ograniczają niekorzystny wpływ czynników atmosferycznych, które o wiele mniej przeszkadzają użytkownikom rowerów niż nam się wydaje.

Pochyłości stanowią prawdziwą przeszkodę dla rowerzystów bez odpowiedniego przygotowania, używających starych i niedostosowanych rowerów w miastach, gdzie występuje wiele długich wzniesień o kącie nachylenia ponad 5%. Jednak nawet w takich warunkach, jak wskazuje na to przykład miast walońskich, rowery są wykorzystywane. W Trondheim (Norwegia), które gościło konferencję Velo Borealis w 1998 roku, rower jest wykorzystywany w 8%. Jednak to miasto jako pierwsze na świecie posiadało wyciąg dla rowerzystów.

Należy także dodać, że w krajach nizinnych - Holandii i Danii, często występują gwałtowne wiatry. Wymagają one dużego wysiłku fizycznego od rowerzysty, który z nimi walczy.

Ferrara

Ferrara liczy 132.222 mieszkańców i ... 100.000 rowerów. Ponad 30% przejazdów do szkoły lub pracy odbywa się na rowerze.

Tym niemniej miasto kontynuuje wysiłki zmierzające do utrzymania, a nawet zwiększenia korzystania z roweru i ograniczenia korzystania z samochodu.

Centrum (5 ha) jest w ogóle zamknięte dla samochodów, a dostępne dla rowerzystów. Wokół tego miejsca dodatkowo 50 ha dostępne jest dla ruchu samochodowego, jednakże istnieje wiele ograniczeń.

Ferrara rozwija stopniowo sieć rowerową na głównych osiach komunikacyjnych, zwiększa liczbę osiedli mieszkaniowych, w których roweryści i piesi mają przewagę nad ruchem samochodowym, zamienia wszystkie ulice jednokierunkowe na dwukierunkowe dla rowerzystów i poprawia warunki parkowania rowerów (2.5000 miejsc bezpłatnych, 330 miejsc strzeżonych, 800 miejsc na dworcu).

By zwiększyć atrakcyjność roweru oraz spacerów w historycznym centrum, miasto nie zawahało się zastąpić starego, niewygodnego bruku nowoczesnym płaskim brukiem o szerokości 80 cm!



Co więcej, w Ferrarze niektóre ulice jednokierunkowe zostały utworzone nie po to, by ułatwić ruch samochodowy lub stworzyć więcej miejsc parkingowych, lecz specjalnie, by zdobyć przestrzeń przeznaczoną dla rowerzystów do tworzenia dwukierunkowych ścieżek rowerowych. Na innych ulicach ograniczono ruch tranzytowy, by umożliwić rowerzystom poruszanie się wśród ruchu samochodowego, który stał się tym samym czysto lokalny.

Rozwijają się również turystyka i rekreacja - 163 km trasa wzdłuż rzeki Po i zwiedzanie Ferrary na rowerze.

Z punktu widzenia gospodarki lokalnej oraz małych i średnich przedsiębiorstw zatrudniających się roboczą o profilu technicznym, popularność roweru umożliwia współistnienie co naj mniej 31 warsztatów.

Bilbao i Biskaje

W prowincji Biskaje w Kraju Basków jest kilka wielkich miast, w tym Bilbao. Niedawno prowincja wprowadziła w życie projekt sieci rowerowej o długości 200 km, która docelowo zapewni połączenia nie tylko między wszystkimi wielkimi ośrodkami miejskimi prowincji, lecz także między mniejszymi miastami i miasteczkami.

Głównym bowiem celem jest ochrona środowiska (ograniczenie korzystania z samochodu) i jakości

życia (infrastruktura rekreacyjna). Ten projekt będzie miał także skutki gospodarcze (turystyka).

Sieć jest oparta na ogólnym schemacie struktury terytorialnej prowincji, na którego podstawie opracowano system przyszłych połączeń. Opracowano w ten sposób dziewięć tras, które częściowo będą wykorzystywać nieużywane linie kolejowe (50 km), częściowo będą biec drogami asfaltowymi (80 km) czy też leśnymi (40 km). Aby połączyć wszystkie odcinki, zostanie zbudowanych około 20 km dróg rowerowo-piesznych. Trasy te będą wykorzystywane przez rowerzystów codziennie, ponieważ łączą one aglomeracje położone blisko siebie i zapewniają bardzo liczne połączenia z siecią komunikacji publicznej. Służyć też będą do celów rekreacyjnych (spacery piesze lub przejażdżki rowerowe).

Dublin

W Dublinie 11% osób jeżdżących do pracy oświadcza, że rower jest ich głównym środkiem lokomocji. Łącznie 5% wszystkich przejazdów odbywa się na rowerze (co odpowiada około 1/5 wykorzystania roweru w 1960 roku). Wyliczenia wskazują na spadek korzystania z roweru między 1978 a 1991 rokiem. Postawiony cel zakłada podwojenie korzystania z roweru, tak aby współczynnik wykorzystania roweru wzrósł do 10% w ciągu 10 lat.

18% mieszkańców Dublina twierdzi, że byliby gotowi do regularnego korzystania z roweru, gdyby stworzone zostały odpowiednie udogodnienia. Z drugiej strony, 16% mieszkańców Dublina, którzy wykorzystują rower okazjonalnie twierdzi, że używaliby częściej roweru, gdyby tych udogodnień było więcej. Ogółem 34% ludności oczekuje, że administracja podejmie kroki na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej.

By zwiększyć wykorzystanie roweru, służby administracyjne odpowiedzialne za komunikację w Dublinie przeanalizowały sieć tras rowerowych. Za zaleceniem wyrażonym w budżecie rocznym wydatkowania na ten cel 3.000.000 EURO nastąpiły decyzje polityczne. Budżet całkowity na lata 1994 - 1999 wynosi 18 mln EURO i korzysta z wsparcia unijnego funduszu kohezyjnego.

Miasto powołało do życia specjalną komórkę odpowiedzialną za rozwój komunikacji rowerowej. Na jej forum spotykają się regularnie przedstawiciele administracji i użytkownicy. Zaplanowano, iż w ciągu 5 lat zrealizowanych zostanie 120 km tras rowerowych. W 1996 i 1997 roku wykonano 50 km ścieżek rowerowych.

Dublin pragnie także, żeby parkingi publiczne oferowały miejsca parkingowe dla rowerów w liczbie równej 15% liczby miejsc parkingowych dla samochodów.



Cypr

Za pośrednictwem programu Life (instrument finansowy w rękach Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska), Unia Europejska finansuje badanie sieci rowerowych w czterech miastach Cypru: Nikozja, Larnaka, Limassol i Pafos.

Celem ogólnym jest zmniejszenie ruchu samochodowego, poprawa jakości dróg i jakości życia w tych miastach.

Projekt obejmuje program promocji roweru wśród szerokiego społeczeństwa. Ten program jest rozłożony na trzy lata (konferencje, dyskusje, zebrania grup nacisku, itp.) i obejmuje dwa badania dotyczące sposobu postrzegania roweru przez społeczeństwo.

Łączny budżet projektu wynosi 330.000 EURO, a każde z miast wyda ok. 18.000 EURO.

Z okazji rozpoczęcia projektu merowie zainteresowanych miast objechali na rowerze całą Nikozję.

Fryburg

We Fryburgu (Czarny Las, Niemcy) stopniowo usunięto ruch samochodowy z centrum. Początkowo silnie sprzeciwiali się handlowcy. Po otwarciu pierwszych ulic dla pieszych doszło do radykalnej zmiany ich nastawienia i w końcu sami handlowcy zaczęli domagać się szybszego usuwania ruchu samochodowego.

Podobnie postąpił Strasburg. Udostępnienie centrum tylko rowerzystom wyraźnie przyczyniło się do rozwoju tego typu komunikacji w tych dwóch miastach

We Fryburgu polityka na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej rozpoczęta w 1976 roku (stworzono sieć tras rowerowych o długości 135 km, zainwestowano 13 mln EURO, wprowadzono ograniczenie 30 km/h w dużej części miasta) wykorzystwała proces zmniejszania ruchu samochodowego oraz dążenie do poprawy komunikacji. Dzięki temu korzystanie z roweru wzrosło dwukrotnie między 1976 a 1992 rokiem i przekroczyło 20%.

Strasburg

W Strasburgu, który prowadzi promocję roweru, zamykając jednocześnie centrum dla ruchu samochodowego i wprowadzając tramwaj, uzyskano wzrost przejazdów rowerowych z 8% w 1988 roku do 12% w 1994 roku.

Wyniki: wzrost o 33% wszystkich przejazdów do sklepów w centrum (przy niezmiętej powierzchni handlowej). Niedawne badanie przeprowadzone wśród kierowców wskazuje, że 63% uważa, że "już minęły czasy samochodu w mieście". Co więcej, 80% uważa, że "aby poprawić ruch w mieście, należy ograniczyć korzystanie z samochodu."



Strasburg posiada 77 km tras i ścieżek rowerowych, 12 km ograniczonych ulic jednokierunkowych, 15 km "chodników otwartych dla rowerzystów". Niektóre korytarze dla autobusów są też udostępnione dla rowerzystów.

Ambitnym celem działań na rzecz pojazdów jednośladowych i przyjęcie karty rowerzysty (ułatwienia dla rowerzystów, walka z kradzieżą, informowanie, rowery służbowe) jest osiągnięcie 25% przejazdów na rowerze.

Genewa

Plan budowy sieci trzynastu tras rowerowych w Genewie, przyjęty został w 1987 roku. Docelowo długość tych tras powinna osiągnąć 100 km i będzie kosztować około 4 mln EURO.

W ciągu 10 lat udział roweru wzrósł z 2% do 4%. Obecnie wzrasta około 0,5% rocznie. Dowodem na potrzebę ułatwień rowerowych jest to, że cyfry te są niższe w dzielnicach, gdzie trasy nie są jeszcze gotowe.

W latach 1995 - 1996 miasto przeprowadziło kampanię informacyjną za 100.000 EURO. Co roku wydaje nową wersję planu tras rowerowych.

Walonia

W Belgii rower jest raczej charakterystyczny dla północy kraju. Na około 5 mln rowerów belgijskich, 4 mln przypadają na Flandrię.

Jednakże region waloński podjął niedawno dość rzadką inicjatywę. Finansuje badania pilotażowe sieci tras rowerowych w czterech głównych miastach (Liege, Charleroi, Namur i Mons) i w kilku gminach wiejskich.

Władze lokalne opracowały plan działań na najbliższe lata. Na podstawie projektu trzeba zacząć realizować zamierzenia, budować sieć tras rowerowych przy współdziałaniu władz regionalnych, które dotują prace na szczeblu lokalnym i zarządzają siecią dróg regionalnych, z których korzystają trasy rowerowe lub je przecinają.

Walonia rozwija też sieć tras, które będą wykorzystywać ścieżki, które służyły do przeciągania łodzi wzdłuż kanałów i rzek, jak również nieużywane linie kolejowe. "RAVEL" (autonomiczna sieć wolnych dróg) wykorzystywana czasami do codziennych przejazdów, nastawiona głównie na rekreację, łączy większość dużych miast.





BEZPIECZEŃSTWO: ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Niebezpieczeństwo wypadków stanowi jedyną teoretyczną wadę roweru. Jak to wygląda naprawdę? Zostało dowiedzione, że w odniesieniu do niektórych grup wiekowych samochód jest generalnie bardziej niebezpieczny niż rower. A pozytywny wpływ roweru na zdrowie i jakość życia znacznie przekraczają lata życia utracone w wypadkach...

Tym niemniej, celem polityki na rzecz roweru powinno być zmniejszanie ryzyka dla rowerzystów. W jaki sposób? Czy ścieżki rowerowe są zawsze synonimem bezpieczeństwa? Doświadczenie wielu miast i badania naukowe wykazują, że na jezdni można także zapewnić bezpieczeństwo rowerzystom. Jak?



*Trasy rowerowe:
jeden ze sposobów
zapewnienia
bezpieczeństwa.*

Bronić roweru: racjonalny wybór

Z pewnością zdarza się zbyt wiele wypadków z udziałem rowerzystów. Lecz popełnia się też wiele błędów w porównaniach statystycznych i w działaniach, które mają poprawiać bezpieczeństwo rowerzystów.

Niebezpieczeństwo: pojęcie względne

Problem bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu jest problemem rzeczywistym. Jeżdżąc często ze znaczną prędkością wśród jeszcze szybciej jeżdżących samochodów, rowerzyści nie mają żadnej ochrony i dlatego są bardzo narażeni na wypadki.

Statystyki pozwalają na zróżnicowanie utartych opinii. Na przykład, kiedy obliczamy stopień zagrożenia dla różnych grup wiekowych i według milionów godzin trwania tego zagrożenia, stwierdzamy, że osoba w wieku od 18 do 30 lat jest w mniejszym stopniu narażona na niebezpieczeństwo jeżdżąc na rowerze niż jeżdżąc samochodem.

Nasuwa się jeden wniosek: młodzi rowerzyści (szczególnie chłopcy) są bardziej narażeni, gdyż nie znają przepisów drogowych, ograniczających nadmierny zapał nastolatków.

**Tablica 4.1****Ryzyko wypadku na milion kilometrów**

W tej przykładowej statystyce holenderskiej dane podstawowe zostały skorygowane o dwa czynniki:

- czynnik odpowiadający **usunięciu kilometrów przejechanych na autostradach** (1/3 odległości pokonywanych samochodem), gdyż ryzyko jest tam 10 razy mniejsze niż w pozostałej części sieci drogowej, a nie odnosi się to do rowerzystów
- czynnik **uwzględniający zagrożenie, jakim są kierowcy dla pieszych i rowerzystów** (zagrożenie ze strony rowerzysty dla osoby trzeciej jest prawie zerowe).

Uwaga: wskaźnik całkowitego ryzyka średniego jest zachwiany na niekorzyść rowerzystów, ponieważ uwzględnia dwie kategorie wiekowe, które nie występują wśród kierowców, a które dotyczą rowerzystów, którzy nie są ostrożności ani tak doświadczeni jak osoby starsze.

Kategoria wiekowa	Kierowcy	Rowerzyści
12 - 14	-	16,8
15 - 17	-	18,2
18 - 24	33,5	7,7
25 - 29	17,0	8,2
30 - 39	9,7	7,0
40 - 49	9,7	9,2
50 - 59	5,9	17,2
60 - 64	10,4	32,1
> 64	39,9	79,1
Razem	20,8	21,0



Motorowerzyści i motocykliści są narażeni na większe niebezpieczeństwo niż rowerzyści, gdyż jeżdżą ze znacznie większą prędkością, nie mając większej ochrony niż rowerzyści (kask chroni tylko głowę, lecz przy dużej prędkości w sposób niedoskonały, a cała reszta ciała jest wystawiona na zranienia prowadzące do kalectwa lub śmierci; rany są tym groźniejsze im wyższa jest prędkość).

Należy podkreślić, że nie można porównywać rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów i nie powinno się ich nigdy sprowadzać do wspólnej kategorii statystycznej "jednoślądów".

Ze wszystkich użytkowników drogi, kierowcy mają najlepszą ochronę. Stanowią największe zagrożenie dla pieszych i rowerzystów. Zagrożenie, jakim są dla innych użytkowników dróg, rośnie w sposób wykładniczy wraz z prędkością.

Uwzględnić korzyści dla zdrowia

W raporcie analizującym wszystkie formy ćwiczeń fizycznych, które mogą być uprawiane przez każdego w sposób regularny w życiu codziennym (biegi, jogging, pływanie i kolarstwo), Stowarzyszenie Lekarzy Brytyjskich zarzuca władzom brak promowania roweru. Stowarzyszenie Lekarzy Brytyjskich oświadcza, że nie podejmując działań, rząd stwarza niebezpieczeństwo dla zdrowia publicznego kraju.

"STOWARZYSZENIE LEKARZY BRYTYJSKICH ZARZUCA WŁADZOM BRAK PROMOWANIA KORZYSTANIA Z ROWERU."

Sprawozdanie odrzuca stare alibi często wykorzystywane przez posłów i radnych ("należałoby zachęcać do korzystania z roweru, gdyby nie był on niebezpieczny"), gdyż *korzyści płynące z roweru dla zdrowia publicznego (higiena życia dzięki regularnym ćwiczeniom) wydatnie przekraczają jego wady (ryzyko wypadków)*. W rzeczywistości, dla wielu osób rower stanowi jedyny sposób regularnego uprawiania umiarkowanych ćwiczeń, bez konieczności zmiany przyzwyczajęń życiowych. Dla osoby, która nie uprawia regularnej aktywności fizycznej, ryzyko choroby wieńcowej jest na tym samym poziomie co dla palacza, który wypala 20 papierosów dziennie. Równie korzystna jak pływanie, jazda rowerem jest zdecydowanie łatwiejsza do codziennego uprawiania. Rower nie wymaga rezerwowania specjalnych godzin, a konieczna infrastruktura publiczna (ulice) już wszędzie istnieje i wymaga tylko pewnego dostosowania. Dwa przejazdy dziennie na rowerze po 15 minut wystarczą, by serce było w dobrym stanie. Co do zanieczyszczenia środowiska, to wiemy już, że kierowcy cierpią z tego powodu znacznie bardziej niż rowerzyści!

Raport przedstawiony przez Stowarzyszenie Lekarzy Brytyjskich zaleca zwiększenie liczby tras rowerowych i parkingów dla rowerów, zmniejszenie ruchu i promocję kształcenia tak, by kierowcy mieli więcej szacunku dla rowerzystów.

**“ROWERZYŚCI SĄ W
LEPSZEJ FORMIE
FIZYCZNEJ I UMYSŁOWEJ
NIŻ CI, KTÓRZY NIE
JEŹDZĄ NA ROWERZE.”**

Badanie przeprowadzone w Waszyngtonie na grupie 600 kobiet i mężczyzn w wieku od 18 do 56 lat, którzy co najmniej cztery razy w tygodniu jeżdżą tam i z powrotem na rowerze na trasie długości 16 km lub więcej wykazało, że są oni w lepszej formie fizycznej i psychicznej niż osoby nie jeżdżące na rowerze. Stwierdzono, że współczynnik chorób serca u tych osób wynosi tylko 42,7 promila, podczas gdy u osób nie jeżdżących na rowerze kształtuje się on na poziomie 84,7 promila (choroby serca są główną przyczyną zgonów w naszych krajach). Równie godny uwagi spadek zaobserwowano u rowerzystów w odniesieniu do nadciśnienia, chronicznego bronchitu, astmy, dolegliwości ortopedycznych, chorób gruczołów łojowych i żyłaków kończyn dolnych. Badanie wykazuje także, że prawdopodobieństwo, iż rowerzyści uważają się za "szczęśliwych" lub "bardzo szczęśliwych" jest cztery razy wyższe niż w grupie porównawczej.

Angielskie badanie wykazało, że z powodu dowożenia samochodem do szkoły wzrasta liczba dzieci, które uprawiają za mało regularnych ćwiczeń fizycznych. Autorzy badania podkreślają, że wychowujemy pokolenia osób otyłych o delikatnych kościach, gdyż nie wyrabiamy nawyku ćwiczeń fizycznych u młodzieży (*The School Run - Blessing or Blight, Child Health Monitoring Unit, Child Health Institute*).

Połączyć środki bezpieczeństwa

Promocja roweru jako codziennego środka lokomocji w waszym mieście łączy się ściśle ze zwiększeniem poczucia bezpieczeństwa rowerzystów. Duża część potencjalnych rowerzystów już dziś myśli o rowerze. Lecz oczekują oni na znak ze strony władz publicznych, by przesiąść się na rower: "rower jest bezpieczny - wasze miasto dba o to".

Stosunek bezpieczeństwo / prędkość

W większości przypadków, rowerzyści muszą dzielić jezdnię z samochodami. Przy zarządzaniu naszymi ulicami należy więc uwzględnić zarówno kierowców, jak i rowerzystów.

Ulice są przestrzenią wielofunkcyjną, którą należy podzielić sprawiedliwie między wszystkich użytkowników. Pomysł ograniczenia prędkości ruchu wynika z konieczności dostosowania ruchu samochodowego do innych użytkowników ulicy: strefa tranzytowa dla pieszych, przestrzeń handlowa (sklepy, kawiarnie), przestrzeń społeczna (tereny zabaw dla dzieci, rozmowy na chodniku) i wreszcie część mieszkalna.

Prędkość 30 km/godz. jest do pogodzenia z wieloma funkcjami, które nakładają się na siebie w mieście. Przy tej prędkości, jazda samochodem trwa niewiele dłużej niż kiedy się ją odbywa,

**“WYCHOWUJEMY POKOLENIA
OSÓB OTYŁYCH O DELIKATNYCH
KOŚCIACH, GDYŻ NIE WYRABIAMY
NAWYKU ĆWICZEŃ FIZYCZNYCH U
MŁODZIEŻY.”**

Tablica 4.2

Maksymalne średnie koncentracje zanieczyszczeń wdychanych w ciągu godziny przez rowerzystów i kierowców na tej samej trasie o tej samej porze

Badanie to, podobnie jak kilka innych, wskazuje, że kierowcy są narażeni na skutki dużego zatrucia środowiska. Nawet po uwzględnieniu wysiłku (rowerzysta wdycha średnio 2,3 razy więcej powietrza niż kierowca) rowerzysta wychodzi zwycięsko z porównania, tym bardziej, że wysiłek fizyczny zwiększa jego odporność na skutki zanieczyszczenia.

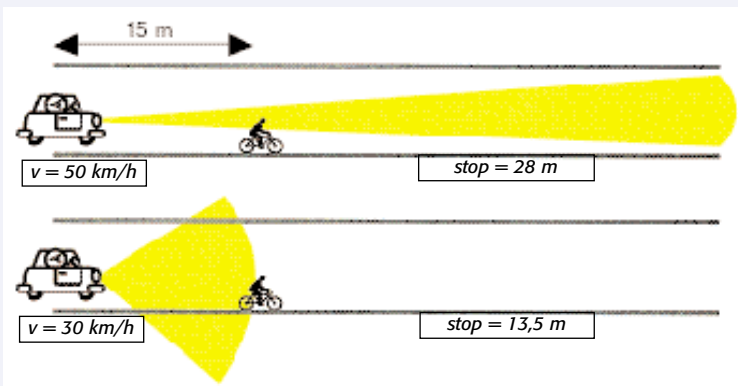
	Rowerzyści (g/m ³)	Kierowcy (g/m ³)
Tlenek węgla (CO)	2.670	6.730
Dwutlenek azotu (NO ₂)	156	277
Benzen	23	138
Toluen	72	373
Ksylen	46	193

Źródło: *The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 187-193)*

Tablica 4.3

Umiarkowana prędkość gwarancją bezpieczeństwa.

Dla pieszego lub rowerzysty różnica między 30 km/h a 50 km/h może być różnicą między życiem a śmiercią (lub trwałym kalectwem). Dla kierowcy, na średniej trasie 15 min., ograniczenie do 30 km/h na wszystkich drugorzędnych ulicach przedłuża czas jazdy o jedną minutę.



Tablica 4.4

Prędkość a ryzyko dla pieszego lub rowerzysty, pojawiającego się w odległości 15 m przed samochodem.

Ograniczenie prędkości jest gwarancją bezpieczeństwa. Dla pieszego lub rowerzysty, różnica między 30 km/h, a 50 km/h może stanowić różnicę między życiem a śmiercią (lub trwałym kalectwem). Dla kierowcy samochodu ograniczenie prędkości 15 minutowego przejazdu do 30 km/h, oznacza na drugorzędnych ulicach wydłużenie czasu przejazdu o 1 minutę

Prędkość początkowa	Droga hamowania	Siła uderzenia	Ryzyko śmierci	Siła uderzenia równa upadkowi z wysokości..
30 km/h	13,5 m	—	—	—
40 km/h	20m	31 km/h	10%	3,6m
50 km/h	28m	50 km/h	80%	10,0m



Średnio, trasa, która zajmuje 15 minut samochodem w mieście z maksymalną dopuszczalną prędkością 50 km/h wydłuża się średnio zaledwie o 1 minutę, kiedy większość ulic należy do strefy 30.

rozwijając od czasu do czasu większą prędkość. Poziom hałasu znacznie spada. Kierowcy lepiej postrzegają otoczenie, mogą lepiej reagować na nieprzewidziane sytuacje, wypadki drogowe są mniej groźne, a ruch jest spokojniejszy.

Ograniczenie prędkości ma wyraźny wpływ na postrzeganie przestrzeni miejskiej przez pieszych i rowerzystów (wolny ruch jest mniej stresujący niż szybki).

Ma też bardzo wyraźny wpływ na bezpieczeństwo. 65% wypadków ma miejsce w aglomeracjach. Istnieje zależność między prędkością z jednej strony, a ryzykiem wypadku i jego skutkami z drugiej. Przy różnicy prędkości pozornie bez znaczenia 30 km/h i 40 km/h, droga hamowania wzrasta z 13.5 m do 20 m.

N.B. Na trasach miejskich często się zwalnia, a okazje do szybkiej jazdy są ograniczone (światła, pierwszeństwo z prawej, manewry parkowania ze strony innych kierowców, przechodzący przez jezdnię piesi, samochody stojące w dwóch rzędach, autobusy ruszające z przystanku itp.). Przy maksymalnej prędkości 30 km/godz ruch jest zaledwie nieco wolniejszy niż ruch przy maksymalnej prędkości 50 km/godz (potrzeba 4 minut na przejechanie 2 km z prędkością 30 km/godz bez przeszkód, 3 minut z prędkością 40 km/godz i 2,5 minuty z prędkością 50 km/godz).

Edukacja a bezpieczeństwo: rowerzyści i kierowcy

Rowerzysta jest stosunkowo powolny, stosunkowo źle widoczny i stosunkowo słaby w stosunku do "ciężkich" użytkowników (samochody, autobusy, ciężarówka, pociągi). Jego bezpieczeństwo zależy oczywiście od charakterystyki trasy (dobra nawierzchnia, dobre oznakowanie, wyróżnienie, a nawet rozdzielenie ruchu). Zależy także w dużym stopniu od jego możliwości fizycznych, umiejętności i doświadczenia (jazda "z przewidywaniem"). Zależy również od zachowania kierowców.

Umiejętności dotyczą zarazem panowania nad rowerem ("technika") jaki i znajomości pewnych danych "teoretycznych", szczególnie *możliwych do przewidzenia wypadków między rowerami a samochodami i znajomości charakteru niebezpieczeństw, które mogą pojawić się na drodze.*

Z drugiej strony, kierowcy samochodów lub ciężarówek powinni w czasie nauki jazdy uczyć się uwzględniać specyfikę i zachowania rowerzystów.

Udogodnienia

W zależności od swych możliwości fizycznych, zrównoważenia, zręczności, szybkości, refleksu, jasności percepcji, dorosły rowerzysta wybiera



instynktownie trasę (główne lub boczne ulice, jezdnia lub ścieżka rowerowa, bezpośrednia zmiana kierunku lub przejście przez jezdnię). Należy więc umożliwić rowerzystom poruszanie się wszędzie, zarówno na bocznych ulicach, jak i na głównych trasach komunikacyjnych.

Dzieci stanowią oddzielną kategorię. Słabiej niż dorośli dobierają trasę do swych możliwości. Muszą więc być kierowane i są im potrzebne specjalne udogodnienia na całej długości trasy. Droga do szkoły wymaga więc specjalnej uwagi (i rodzice i uczniowie są dobrymi doradcami w sprawach możliwych udogodnień).

W mieście Courtrai (Belgia), władze miejskie otaczają te trasy szczególną troską i nie wahają się podejmować specjalnych działań w godzinach nasilenia przejazdów uczniów (niektóre ulice są zamknięte dla ruchu w jednym kierunku, policjanci stoją na trudnych skrzyżowaniach, gdzie nie ma specjalnych udogodnień). Wynik: 60% przejazdów uczniów ma miejsce na rowerze.

Rola policji: stosowanie zasad

Przy zapewnianiu udogodnień dla rowerzystów, należy przewidywać, w miarę możliwości, taką konfigurację, by kierowcy nie mogli blokować udogodnień przez niedbalstwo (czasami może

“DROGA DO SZKOŁY WYMAGA SPECJALNEJ UWAGI.”

wystarczy postawienie słupków w miejscach strategicznych).

We wszystkich sytuacjach, gdzie żadna ochrona przed nadużyciami nie jest możliwa, policja musi systematycznie interweniować, by były przestrzegane udogodnienia dla rowerzystów. W przeciwnym razie jest to *inwestycja nietrafiona*. W przypadku zniszczenia ścieżek rowerowych (niewłaściwe parkowanie, zniszczona nawierzchnia), straty mogą być duże, zarówno jeśli chodzi o względy finansowe, jaki i dobry wizerunek „roweru”.



Szkoła rowerowa przeznaczona jest zarówno dla dorosłych, jak i dla dzieci. Jest to podstawowy instrument zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów.



Policja musi systematycznie interweniować, aby przestrzegane były udogodnienia dla rowerzystów, gdyż w przeciwnym razie jest to inwestycja nietrafiona.





5



ODWAŻYĆ SIĘ NA REDYSTRYBUCJĘ PRZESTRZENI I ŚRODKÓW

Rowerzyści często i w sposób zupełnie naturalny znajdują miejsce w centrum miasta przystosowanym do potrzeb pieszych. Tam, gdzie nie ma samochodów, pojawiają się rowery. Jednak tam, gdzie trzeba dokonywać wyborów między przestrzenią dla ruchu samochodowego a przestrzenią dla ruchu rowerowego, wybór jest często drakoński. Jak dokonać podziału między ułatwieniami dla rowerzystów a "wymaganiami" ruchu samochodowego? Jakie ograniczenia można narzucić jednemu środkowi komunikacji kosztem innego?

Większość społeczeństwa jest pozytywnie nastawiona do udogodnień dla rowerzystów

W niektórych miastach jest mało przestrzeni, nawet na głównych trasach komunikacyjnych. Podjęcie decyzji politycznej o ograniczeniu miejsca przeznaczonego dla samochodu (zarówno dla ruchu samochodowego, jak i na potrzeby parkowania), by stworzyć udogodnienia dla rowerzystów, wymaga pewnej zręczności, wyjaśnień udzielanych społeczeństwu i stopniowej realizacji.

Przypomnijmy, że wcześniej opisane badanie Eurobarometr wykazuje, że przeważająca większość osób akceptuje rower we wszystkich krajach Unii Europejskiej.



Miejsce dla miejskiego życia.

Badania o charakterze bardziej lokalnym dają podobne wyniki. We Francji, w powiązaniu z przyjęciem i stosowaniem nowej ustawy o ochronie powietrza, stwierdzono, że:

- ponad sześciu na dziesięciu Francuzów uważa, że ruch samochodowy w mieście jest trudny do zniesienia,
- ponad siedmiu na dziesięciu Francuzów oświadcza, że jest pozytywnie nastawionych do zamknięcia centrum miasta dla samochodów, przynajmniej w niektóre dni,
- ponad dziewięciu na dziesięciu Francuzów pragnie stworzenia udogodnień dla rowerzystów.

Należy podkreślić, że nawet wśród kierowców niewielu uważa, że samochód powinien za wszelką cenę pozostać priorytetowym środkiem lokomocji. Bardzo często sami kierowcy są czuli na argumenty dotyczące bezpieczeństwa i jakości życia.

Inwestować w dobre informowanie społeczeństwa

Duża część sukcesu i akceptacji nowatorskiej polityki przemieszczania się spoczywa na strategii informowania.



Kierowcy, którym wyjaśniono argumenty na rzecz redystrybucji przestrzeni lub argumenty na rzecz pewnych ograniczeń, akceptują zmniejszenie ruchu lub prędkości i są odporni na wpływy ewentualnych lobby samochodowych.

Przykładowo, przed wprowadzeniem działań zmniejszających prędkość, miasto Graz (Austria) przeprowadziło kampanię informacyjną trwającą kilka miesięcy.

Kierowcy dowiedzieli się, na jakie ryzyko narażają innych, gdy jeżdżą z prędkością 50 km/godz po drogach lokalnych i jak niewiele czasu tracą, kiedy prędkość 50 km/godz będzie dopuszczalna tylko na głównych trasach.

Ograniczenie do 30 km/godz zostało wprowadzone jednorazowo w dniu rozpoczęcia roku szkolnego, po przerwie wakacyjnej (by podkreślić aspekt bezpieczeństwa). Jedynymi podjętymi środkami było ustawienie tablic informacyjnych i wyrysowanie na jezdni znaków przypominających o maksymalnej dopuszczalnej prędkości na drogach lokalnych. Kontrole są konieczne, by przypomnieć o ograniczeniu do 30 km/godz i karać niektórych kierowców. Jednak większość społeczeństwa i kierowców przyjmuje i akceptuje ograniczenie szybkości.

Stosować rozwiązania stopniowe i alternatywne

Utworzenie infrastruktury rozwijającej zainteresowania rowerem nie musi prowadzić do powstania wielu trudnych do rozwiązania dylematów dotyczących podziału przestrzeni.

Niezależnie od utworzenia oznakowanych strzałkami tras, na ulicach o zmniejszonym lub słabym ruchu tranzytowym, niektóre *udogodnienia zrealizowane w wybranych miejscach* mogą w dużym stopniu przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa *rowerzystów*:

- *jakość nawierzchni* (zmniejszenie niebezpieczeństwa upadku lub gwałtownego skrętu, rowerzysta koncentruje uwagę na ruchu),
- *dobrze oznakowane i zrozumiałe skrzyżowania* (mniej konfliktów),
- *zmiana faz sygnałów świetlnych* (mniej konfliktów),
- *częste budowanie małych rond* (mniej konfliktów i mniejsza strata czasu dla rowerzystów),
- *korytarze rowerowe*.

Uwzględnienie codziennych doświadczeń rowerzystów, wyobrażenia i precyzja analizy ze strony autorów projektów są najlepszą gwarancją

“NAWET WŚRÓD KIEROWCÓW, NIEWIELU UWAŻA, ŻE SAMOCHÓD POWINIEN ZA WSZELKĄ CENĘ POZOSTAĆ PRIORYTETOWYM ŚRODKIEM LOKOMOCJI.”

inteligentnych rozwiązań, które często muszą być dostosowane do istniejącej infrastruktury.

Tylko analiza sieci tras pozwala na poznanie sytuacji, czarnych punktów i działanie w sposób skoncentrowany i skuteczny .

Istnieje pewien nakaz, jeżeli chodzi o definicję tras rowerowych: trasy muszą być zarazem jednolite, bezpośrednie, przyjemne, a unowocześnienia zrealizowane na tych trasach muszą być również bezpieczne i wygodne.

W zależności od wielkości i struktury waszego miasta jest w pełni możliwe, że wyznaczenie tras rowerowych nie stanowi większego problemu przy podziale przestrzeni publicznej. W istocie trasy rowerowe, które neofici bardzo sobie cenią, są najczęściej oddzielone od dużego ruchu samochodowego (kryterium przyjemności) i mogą biec równoległe do dróg o charakterze raczej lokalnym, o ile trasa jest prosta, bez niepotrzebnych lub nadmiernych objazdów.

Gdy trasy będą biegły wzdłuż dróg lokalnych, można opierać się głównie na działaniach związanych z ograniczeniem szybkości i w miarę możliwości - ograniczeniem ruchu. W takim przypadku, występuje niewiele ograniczeń ruchu samochodowego, a ewentualna opozycja ze strony lobby samochodowego może być łatwo pokonana dzięki



dobrej kampanii informacyjnej i procesowi uczestnictwa.

Stworzenie specjalnych udogodnień wymagających ewentualnego zmniejszenia jezdni (nawet czasowe zniesienia parkowania) jest konieczne tylko wtedy, gdy sieć rowerowa pokrywa się z trasą komunikacyjną lub pokonuje przeszkody (mosty, tunele).

Często rozsądne działania zmniejszające ruch, nakierowane na przestrzeganie maksymalnej dopuszczalnej prędkości (najczęściej 50 km/godz.), pozwalają na zmniejszenie szerokości pasm ruchu i na utworzenie dzięki temu przestrzeni niezbędnej dla rowerzystów.

Uwzględnić kierowców

Przy opracowywaniu udogodnień rowerowych, należy uwzględnić fakt, że kierowcy są słabo przyzwyczajeni do dzielenia ulicy z pojazdami dużo mniejszymi i których ruchy trudno jest przewidzieć. Udogodnienia mogą w znacznym stopniu przyczynić się do wyeliminowania elementu zaskoczenia w spotkaniach między samochodami a rowerami.

Jedną z wad ścieżek rowerowych jest właśnie to, że rowerzysta i kierowca zapominają o sobie nawzajem aż do skrzyżowania, gdzie ponowne włączenie się rowerzystów do ruchu jest

nieuniknione. By rowerzyści byli lepiej widoczni dla kierowców i by uniknąć efektu zaskoczenia, należy stworzyć miejsce na skrzyżowaniu - co najmniej 20 m, lub też stworzyć pas na jezdni dla rowerzystów.

Fakt wzajemnego uwzględniania potrzeb kierowców i rowerzystów powinien być podkreślany w strategii informacji.

Stosunek bezpieczeństwo / udogodnienia rowerowe

Ścieżki rowerowe (pomyślane jako przestrzeń zarezerwowana dla rowerzystów, oddzielona od jezdni, zwykle tworzona na chodnikach idących wzdłuż drogi) wymagają przestrzeni. Nie można ich upowszechnić (jest rzeczą niemożliwą zbudowanie pełnej sieci ścieżek rowerowych w istniejącym mieście). Należy je budować świadomie, w zależności od połączeń, które chcemy zapewnić i zgodnie z zasadami sztuki:

☛ jeżeli są źle pomyślane, ścieżki rowerowe dają fałszywe poczucie bezpieczeństwa zarówno kierowcy, jak i rowerzyście (każdy się czuje "u siebie" i wymusza szacunek drugiej strony, w takim przypadku istnieje niebezpieczeństwo pomylenia pierwszeństwa domyślnego i oczywistego). Dzisiaj wiemy. Wiemy dzisiaj, że ścieżki rowerowe stanowią dobre rozwiązanie

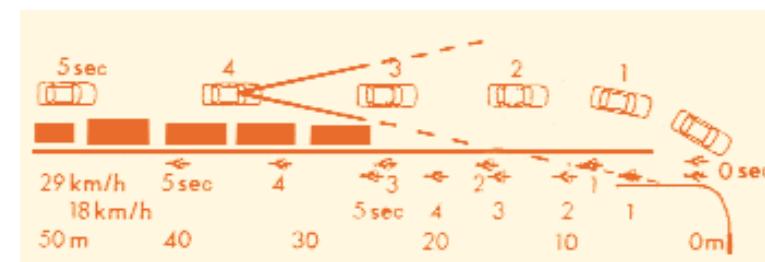
"TYLKO ANALIZA SIECI TRAS POZWALA NA POZNANIE SYTUACJI."

tylko w niektórych sytuacjach i że poprawiają bezpieczeństwo rowerzystów tylko pod pewnymi, bardzo ścisłymi warunkami. Żle pomyślane ścieżki rowerowe *zwiększają ryzyko wypadków*.

- ☛ ścieżki rowerowe można budować tylko wtedy, gdy posiada się środki na starannie ich zaprojektowanie (w razie popełnienia błędu, ścieżki nie są wykorzystane, a przestrzeń przez nie zajmowana jak i zainwestowane środki są stracone).

Dojazd tras rowerowych do skrzyżowania

By zapewnić bezpieczeństwo rowerzystów i zapewnić im korzystanie z pierwszeństwa, należy stworzyć miejsce na każdym skrzyżowaniu, aby zapewnić maksymalną widoczność, nawet przy sporej prędkości przejazdu.



Źródło: KASSACK/OHRNBERGER



CO NALEŻY WIEDZIEĆ

Jest wielu potencjalnych rowerzystów. Gdy zapewni się minimum warunków - prawie wszyscy odczuwają przyjemność płynącą z jazdy na rowerze. Ponieważ zanikł nawyk rozumowania w kategoriach "rowerowych", należy sugerować i przypominać, że rower może stanowić codzienny środek lokomocji - skuteczny i przyjemny. By skłonić do myślenia o rowerze, trzeba pokazywać przykłady. Jaki jest związek między jazdą na rowerze dla przyjemności a jazdą na rowerze na co dzień? Pomijając te dwie części składowe, jakie są pozostałe elementy polityki rowerowej? Ile kosztowałaby kampania na rzecz roweru? Co trzeba wiedzieć, by postawić pierwsze (udane) kroki?



Części składowe polityki rowerowej i ich wzajemne oddziaływanie

Ludzie tym chętniej będą korzystać z rowerów, im częściej w polityce komunikacyjnej będzie się podkreślać walory takiego sposobu poruszania się. Uzmysławiać, że rower jest spokojnym środkiem lokomocji, przyjaznym dla otoczenia i handlu, dla pieszych, dla komunikacji publicznej. Podróż nim odbywa się w odprężonej, miejskiej atmosferze, gdzie samochody mają swoje miejsce.

"Działania na rzecz roweru" są najczęściej traktowane jak sprowadzające się do działań, które przyczyniają się do ułatwienia przemieszczania się na rowerze.

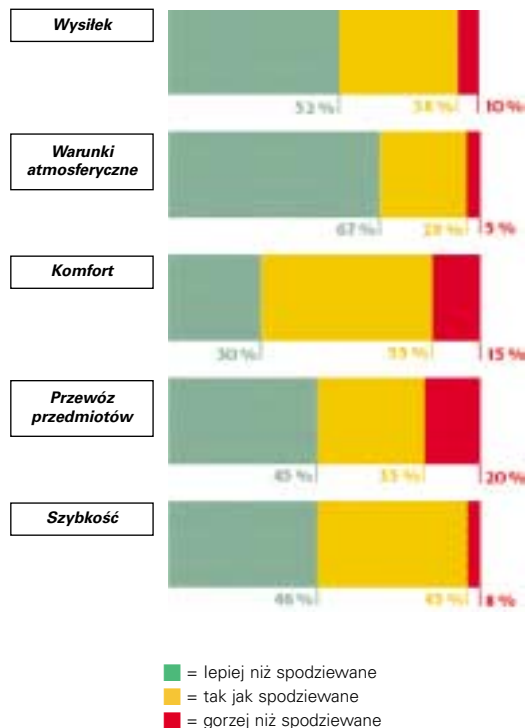
A przecież te ostatnie dotyczą tylko aspektów materialnych zagadnienia, tzn. działań o charakterze technicznym (ułatwienia techniczne i wzajemne uzupełnianie się roweru i komunikacji publicznej).

Należy także podjąć wszystkie działania towarzyszące, które są nie tylko konieczne same z siebie, lecz które także znacznie poprawiają efekt działań technicznych. *Działania inwestycyjne przyniosą większy wpływ i odniosą większy sukces, jeżeli będą im towarzyszyć kampanie promocyjne roweru, organizowane przez władze publiczne.*

Ponieważ rower jest często postrzegany jako instrument rekreacji, nie należy przede wszystkim zaniedbywać równoległej pracy nad promocją tras rekreacyjnych i tras codziennych. Oba te aspekty uzupełniają się i wzajemnie napędzają.

“KIEROWCY ZMUSZENI DO KORZYSTANIA Z ROWERU W CZASIE NAPRAWY ICH SAMOCHODU OŚWIADCZYLI, ŻE BYLI PRZYJEMNIE ZASKOCZENI OBIEKTYWNYMI ZALETAMI ROWERU.”

Ponowna ocena niektórych uprzedzeń odnoszących się do rowerów, dokonana przez kierowców samochodów zmuszonych do jazdy rowerem z powodu unieruchomienia samochodu. Ten wykres przedstawia, jak uprzedzenia wynikające z braku praktyki mogą hamować użycie roweru: odkrycie roweru jest zazwyczaj miłą niespodzianką. Ludzie występujący jako „króliki doświadczalne wbrew sobie”, którzy uznali, że rower jest czymś znacznie gorszym niż się spodziewali, byli w mniejszości.



Prawa rynku: aby dobrze wybrać, trzeba mieć wiedzę

Badania prowadzone wśród osób nie będących rowerzystami wskazują, że społeczeństwo jest ogólnie niedoinformowane jeśli chodzi o rower.

W trakcie badania przeprowadzonego w Holandii, kierowcy zmuszeni do korzystania z roweru w trakcie naprawy ich samochodu oświadczyli, że byli przyjemnie zaskoczeni obiektywnymi zaletami roweru, o którym mieli, przed wypróbowaniem najwyraźniej złą opinię. Dotyczy to szczególnie warunków atmosferycznych, wysiłku fizycznego i przewożenia przedmiotów.

Zgodnie z tą samą logiką, rower jest jeszcze często traktowany jak ciężka maszyna, trudna do kierowania, nieskuteczna i nie podlegająca żadnej ewolucji technicznej.

W rzeczywistości nowoczesne rowery stały się lżejsze, nowoczesne przerzutki nie stanowią żadnych trudności, opony i dętki są bardziej odporne na przebicie, hamulce i oświetlenie są lepsze itp.

Podobnie bardzo niewielu kierowców wie dokładnie, ile ich kosztuje samochód i na jakie znaczące oszczędności pozwala rower.

Nieznajomość zalet i obiektywnych korzyści płynących z roweru jest jedną z pierwszych

przeszkód, z którą trzeba się zmierzyć w trakcie kampanii informacyjnej.

Relatywnie łatwo można przekazywać informacje obiektywne (fakty), które mogą wpłynąć na wybory dokonywane przez osoby poruszające się samochodem. Różne praktyczne rozwiązania mogą być wybierane w zależności od możliwości (materiały, informacje na odwrocie mapy rowerowej, afisze, ulotki w skrzynkach pocztowych, informacja dołączona do przesyłek informujących o opłatach, ulotki rozdawane w zakładach pracy itp.).

Pragmatyczne podejście

Organizacja polityki na rzecz roweru zakłada więc współpracę kilku sektorów administracji (urbanistyka, roboty publiczne, komunikacja publiczna, szkolnictwo, policja) i w idealnej sytuacji, współpracę sektora prywatnego (handlowcy, przedsiębiorstwa, sklepy i warsztaty rowerowe).

W sytuacji idealnej, władze polityczne decydują się na wdrożenie polityki na rzecz roweru, przeznaczają specjalny budżet na tę politykę, zlecają pracownikom prowadzenie konkretnych działań i na wszystkich szczeblach administracji wybierają rozwiązania korzystniejsze dla roweru.



“ODWOŁAĆ SIĘ DO WYOBRAŹNI, ZASOBÓW LOKALNYCH I DOŚWIADCZEŃ.”

Jednakże, niemożność wypracowania w danym momencie porozumienia politycznego, przeznaczenia środków budżetowych lub oddelegowania pracowników – nie przeszkadza w uwzględnieniu rowerzystów w ruchu.

Zgodnie ze swoją charakterystyką i swoimi środkami, każde miasto powinno wybrać priorytety lub specyficzne środki działania. Powtarzanie działań, które okazały się skuteczne w innym miejscu, mogłoby mieć negatywne konsekwencje, jeżeli nie uwzględni się całości programu, z którego te działania pochodzą. Przeciwnie, lepiej ostrożnie wykorzystywać znane przykłady i mając w pamięci wymogi dobrze rozumianej polityki rowerowej, odwoływać się do wyobraźni, zasobów lokalnych i ostrożnych doświadczeń. W następnym rozdziale podanych zostało kilka kierunków działania.

Ile was to będzie kosztować

Obliczenie kosztu utrzymania zespołu pełnomocników ds. rowerowych jest stosunkowo proste, ponieważ polega przede wszystkim na dodaniu kosztu stanowisk pracy (minimum jeden koordynator na pół etatu).

Z drugiej strony, koszt inwestycji może być bardzo różny. W każdym razie prace realizowane tylko na potrzeby roweru są bez porównania tańsze niż

prace prowadzone na rzecz innych środków komunikacji. Ponadto w wielu sytuacjach niewielkie koszty ponoszone na rzecz roweru są jeszcze mniejsze, *jeżeli myśli się o rowerzystach już na etapie projektowania sieci dróg*. Kosztowne zagospodarowanie jest rzadkością (dotyczy szczególnie ścieżek rowerowych i świateł ze specjalnym sterowaniem). Koszt innych aspektów polityki rowerowej (głównie edukacja i informacja) może być także bardzo zmienny, w zależności od stosowanych technik edukacji i informacji.

Na przykład w stanie Oregon (USA) i w innych stanach, prawo zobowiązuje miasta do przeznaczania na rower co najmniej 1% dotacji otrzymywanych od państwa na drogi. Te minimalne kwoty pozwalają na zaspokojenie sporej liczby potrzeb, uwzględniając bardzo niski koszt większości udogodnień przeznaczonych dla rowerzystów.

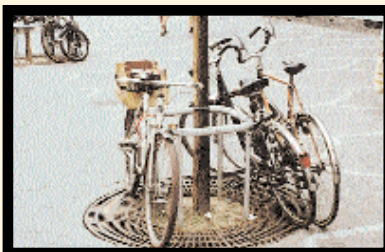
Za inną możliwą podstawę obliczeń można przyjąć kwotę wynikającą z analizy kwot przeznaczonych przez kilka miast niemieckich. Całkowita wysokość kwot może być obliczona na podstawie wydatkowania co roku 5 EURO na jednego mieszkańca przez okres od 5 do 7 lat (w zależności od wielkości miasta) przy wdrażaniu całościowej polityki prorowerowej (sieć, informacja, promocja).

Korzyści z powołania pełnomocnika ds. rowerowych

Jednym z zadań koordynatora ds. rowerowych musi być oczywiście znalezienie wszelkich możliwych źródeł dotowania przez nadrzędne władze publiczne.

Niektóre budżety stwarzają czasami nieoczekiwane perspektywy prowadzenia polityki prorowerowej.

Chodzi tu przede wszystkim o inwestycje na zagospodarowanie. Tym niemniej, z wielu dotacji można finansować inne aspekty globalnej polityki rowerowej (edukacja i informacja / zachęta). Programy dotyczące roweru mogą być dotowane w ramach krajowej lub regionalnej polityki bezpieczeństwa, edukacji, młodzieży, sportu, zdrowia, rekreacji, turystyki, ochrony środowiska, odnowy miast, ochrony zabytków, walki z bezrobociem (na przykład zadania badawcze) lub tworzenia miejsc pracy.



*Za jednym razem
dwie korzyści.*



*Ulica jest zamknięta dla
ruchu tranzytowego,
ale rowerzyści
przejadą.*



*Tam gdzie ruch jest
intensywny, przejazd w
przeciwnym kierunku
odbywa się pomiędzy
parkingiem a chodnikiem.*



*Ulica „dla
rowerzystów”, którą
mogą jeździć autobusy.*



*Rowerzyści nie muszą
zjeżdżać tak nisko jak
samochody.*



*Dwukierunkowy ruch
rowerowy oznaczony
przerywaną linią.*



*Ścieżka rowerowa
płynnie łączy się z
ulicą.*



*Rower i autobus
razem na szerokim
jednokierunkowym
pasie.*



*Proste i estetyczne
rozwiązanie.*



*Rowerzyści jadący
prosto są wyraźnie
oddzieleni od
skręcających w prawo.*

7

POMÓC WAM

Jeżeli interesuje was polityka na rzecz roweru, nie jesteście jedynymi, którzy o tym myślą. Sieci miast rowerowych istnieją w kilku krajach. Prawie co roku, na kongresie lub konferencji, zbierają się wszyscy, którzy mają doświadczenie lub wiedzę, które mogłyby być wam pomocne. Bliżej was, rowerzyści gotowi są do okazania pomocy, by ich miasto żyło dla nich i wraz z nimi. Gdzie są zasoby, które można wykorzystać i jak to wspólnie robić?

Dokumentacja



Dokumentacja będąca do dyspozycji znacznie się wzbogaciła. Kilka podanych poniżej tytułów jest tylko przykładową listą publikacji, których użyteczność jest tym większa, im są dostępne w ogólnie znanych językach i w jednym tomie zawierają duży zakres informacji.

Strony internetowe opracowane przez Unię Europejską lub z inicjatywy Dyrekcji Generalnych VII i XI Unii Europejskiej:

- Baza danych na temat dobrych praktyk stosowanych w miastach europejskich została udostępniona w Internecie: [HTTP://EUROPA.EU.INT/COMM/URBAN](http://EUROPA.EU.INT/COMM/URBAN)
- Baza danych na temat komunikacji lokalnej: [HTTP://WWW.ELTIS.ORG](http://WWW.ELTIS.ORG)
- Baza danych na temat zarządzania energią: [HTTP://WWW.ICLEI.ORG/EUROPA/LAR EM](http://WWW.ICLEI.ORG/EUROPA/LAR EM)
- Baza danych na temat projektów badawczych: [HTTP://](http://)

Europejska Federacja Rowerzystów ma także swoją stronę internetową: <http://www.dcf.dk/ecf/>

Pisma i publikacje:

- Europejska Federacja Rowerzystów wydaje pismo informacyjne *European Cyclist* i streszczenia badań *Bicycle Research Report* (adres poniżej)
- Francuski klub miast rowerowych wydaje biuletyn miesięczny xxx
- Sieć Car Free Cities wydaje własne pismo łącznikowe xxx
- Narodowe federacje rowerowe wydają pisma lub pisma łącznikowe (adresy udostępni ECF)

- W Wielkiej Brytanii Sustrans wydaje Network News, kwartalnik, który śledzi ewolucję National Cycle Network, oraz Safe Routes to School, kwartalnik, który ilustruje postępy kampanii promocyjnej dotyczącej wykorzystania roweru i marszu w drodze do szkoły (Sustrans, 35 King Street, Bristol BS1 4DZ, tel. +44.117.92.68893, fax. +44.117.9294173)

Bibliografia:

- *Best Practice to Promote Cycling and Walking*, 1998 (310 stron) ADONIS (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking), projekt badawczy Programu Komunikacja Unii Europejskiej Danish Road Directorate - P.O. box 1569 - DK 1020 Kopenhaga K - tel. +45.33933338; fax. +45.33156335; e-mail. vd@vd.dk



- **Sign up for the bike**, 1993-1996
Podręcznik projektowania sieci ścieżek rowerowych (320 stron)
CROW - P.O. box 37 - NL-6710 BA Ede
- tel. +31.318.620410; fax.
+31.318.621112; e-mail. crow@pi.net
- **"National Cycling Strategy"**, 1996
Motywy i treść polityki promocji roweru
Departament Komunikacji, DITM
Division - Zone 3/23 Great Minster
House - 76 Marsham Street - Londyn
SW IP 4DR
tel. +44.171.2715175
- **Cycle-friendly Infrastructure**, 1996
(100 stron)
Cyclists Touring Club - 69 Meadow,
Godalming - Surrey, GU7 3HS, Wielka
Brytania,
tel. +44.1483.417217
- **The National Cycle Network -
Guidelines and Practical Details**,
1997 (180 stron)
Sustrans, 35 King Street, Bristol BS1
4DZ, Wielka Brytania, tel.
+44.117.92.68893, fax.
+44.117.92.94173
- **Vademecum udogodnień
rowerowych**, 1999 (150 stron)
Ministerstwo Regionu Walonii -
Ministerstwo Gospodarki
Przestrzennej i Transportu - Pion

Wydawnictwo i Dokumentacji - Namur
(Belgia) - tel. +32.81.308684

- **Koncepcje integracji lekkich
pojazdów jednośladowych**, 1988
Zagospodarowanie, wykorzystanie i
organizacja powierzchni
przeznaczonych do ruchu (53 strony).
Urząd Dróg i Mostów w kantonie Brna
- Reiterstrasse 11 - CH-3011 Berno
- **Zagospodarowanie przestrzeni
przeznaczonej dla rowerzystów i
motorowerystów** (16 stron)
(Federalny Departament
Sprawiedliwości i Policji)
Szwajcarskie Biuro ds. Zapobiegania
Wypadkom - Skrzynka pocztowa 8236
- CH-3001 Berno
- **Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen** 1995 (90 stron)
(Niemieckie Ministerstwo Federalne
Transportu)
FGSV Verlag - Konrad-Adenauer-
Strasse 13 - D-50996 Kolonia



Car Free Cities

Sieć wymiany informacji, doświadczeń i praktyk. Car Free Cities obejmuje kilka dziedzin działalności i regularnie organizuje seminaria.

Jedną z dziedzin działalności jest rower.
Car Free Cities - square de Meeus 18 -
B-1050 Bruksela - tel. 552.08.74
cfc@eurocities.be

Kampania tzw. trwałych miast

Ponad czterysta miast europejskich przystąpiło do kampanii trwałych miast zapoczątkowanej w Aalborg w 1994 roku. Pięć wielkich sieci samorządów lokalnych pomaga sygnatariuszom Karty z Aalborg w realizacji Agendy 21 na poziomie lokalnym (karta miast europejskich na rzecz trwałości).

Biuro ds. kampanii trwałych miast europejskich
Rue de Trèves 49-51 - B-1000 Bruksela -
tel. +32.2.2305351
e-mail. : campaign.office@skynet.be

Cities for cyclists

Ten międzynarodowy klub miast rowerowych grupuje około trzydziestu miast.

Adres kontaktowy - Duńska Federacja Rowerowa

Dansk Cyclist Forbund, Rømersgade 7, DK
- 1362 Kopenhaga K, tel. +45.1.33323121,
fax: +45.1.33327683,
e-mail. dcf@inet.uni2.dk

Narodowe kluby miast rowerowych:

- **Francja**
Klub miast rowerowych, tel.
+33.1.40563060,
fax: +33.1.456778039
- **Włochy**
Associazione italiana delle citta ciclabili,
ANCMA, Via Mauro Macchi 32,
I-20124, Mediolan,
Tel. +39.2.66.981818,
fax: 39.2.66.982072



- Belgia

Adres kontaktowy:

P. Bérard, Miasto Charleroi,

tel. +32.71.237126

P. De Boeck, Miasto Bruksela,

tel. +32.2.2794315

P. De Cabouter, radny ds.

bezpieczeństwa, Courtrai, tel. +32.56

Szwajcarski klub pełnomocników ds. ułatwień rowerowych: CORAC

Konferencja pełnomocników ds. ułatwień rowerowych

Policja kantonalna Bazylea-Miasto,

P. A. Staheli,

skrzynka pocztowa

4001 Bazylea

Europejskie stowarzyszenie zielonych dróg

xxx

Europejska Federacja Rowerzystów

Europejska Federacja Rowerzystów grupuje 52 organizacje z 31 krajów. Ma ponad 400.000 członków. Jej bezpłatny biuletyn "European Cyclist" zawiera bardzo wiele skrótowych informacji o publikacjach, konferencjach, sympoziach i badaniach itp.

Europejska Federacja Rowerzystów publikuje także w języku francuskim, angielskim i niemieckim streszczenia badań naukowych (prenumerata: 50 EURO rocznie).

Europejska Federacja Rowerzystów koordynuje, przy wsparciu Unii Europejskiej, projekt dwunastu tras europejskich łączących miasta Euro Velo.

Pełna lista stowarzyszeń i członków stowarzyszonych z Europejską Federacją Rowerzystów zawiera wszystkie potrzebne adresy *kluby miast rowerowych, federacje zawodowe, stowarzyszenia narodowe, stowarzyszenia rowerowe, itp.).

Europejska Federacja Rowerzystów (ECF)
Rue de Londres 15
B-1050 Bruksela
tel. +32.2.512 98 27;
fax.: +32.2.511 52 24;
e-mail. ecf_brussels@compuserve.com

Konferencje

Konferencje Velo City odbywają się co dwa lata i mają wymiar europejski. Są organizowane przez Europejską Federację Rowerzystów przy współpracy władz lokalnych. W pozostałych latach mają miejsce konferencje międzynarodowe (Velo Mondiale) lub regionalne.

Dziesiąta i jedenasta konferencja Velo City miały miejsce w Barcelonie i w Grazu/Maribor (Austria i Słowenia).

Materiały z konferencji w Barcelonie można uzyskać na CD-ROMie pod następującym adresem:

AproB : fax. +34.93.4315379;

e-mail. deritja@pangea.org

Organizacja konferencji jest scentralizowana na poziomie Europejskiej Federacji Rowerzystów pod następującym adresem kontaktowym:

ECF Conference Directorate -
M. Oliver Hatch -
31 Arodene Road -
Londyn SW2 2BQ
e-mail. : oh@velo-city.org

Różne wydarzenia



Regularnie są organizowane imprezy na skalę europejską lub krajową, do których wasze miasto może się przyłączyć. Poniżej podana została krótka przykładowa lista. Tylko od was zależy podjęcie inicjatywy w waszym mieście lub w waszym regionie, jak to zrobiło wiele miast organizując doroczne wydarzenia.

Przykłady imprez organizowanych wokół tematyki rowerowej:

- Europejski Dzień Roweru (Europejska Federacja Rowerzystów)
- Dni bez samochodu (Francja)
- Tydzień roweru (Wielka Brytania)
- Rajd międzyszkolny Vel'USEP (Ardeny francuskie).



Poznajmy osobiste doświadczenia rowerzystów

Odwołanie się do opinii stowarzyszeń rowerzystów miejskich może być bardzo pomocne. Ich znajomość miasta, doświadczenie, trudności, życzenia, ocena działań podjętych na ich rzecz - są cennymi informacjami, stosunkowo łatwymi do uzyskania. Udział grup rowerzystów w realizacji projektu może stanowić źródło oszczędności (prowadzenie ankiet, liczenie, praca koncepcyjna nad projektami, opinie, sprawdzanie w terenie, znajomość dzielnic, dokumentacja, informacja...).

Wykorzystać współdziałanie

W idealnej sytuacji wasze miasto powinno posiadać specjalny budżet na promocję roweru i realizację udogodnień dla rowerzystów.

Doświadczenie kilku miast pozwala na określenie punktu odniesienia przy decydowaniu o wielkości takiego budżetu: należy przyjąć około 5 EURO na mieszkańca rocznie przez okres od 5 do 7 lat (w zależności od znaczenia miasta).

Jednak niektóre miasta prowadziły politykę rowerową (lub przynajmniej zaczęły ją prowadzić) bez specjalnego budżetu. W istocie wszystko, co jest realizowane jako udogodnienia dla rowerzystów, może być włączone systematycznie do planu prac drogowych i do budżetu ogólnego.

Po sporządzeniu planu sieci, wystarczy stworzyć odpowiedni system kontroli, by upewnić się, że za każdym razem, kiedy prace są zaplanowane, obejmują realizację pożądaných udogodnień dla rowerzystów. Przykładowo alfabetyczna lista nazw ulic,

których dotyczą trasy rowerowe, może być rozpowszechniona we wszystkich działach lub odwrotnie - osoba oddelegowana do spraw rowerowych będzie informowana z wyprzedzeniem o wszystkich planowanych pracach i sama sprawdzi, czy nie zapomniano o udogodnieniach dla rowerzystów.

Z drugiej strony, często występują szczególne źródła finansowania, które mogą być wykorzystane do realizacji udogodnień dla rowerzystów lub "miłośników rowerów". Przykładowo budżet przeznaczony na zwiększenie bezpieczeństwa wokół szkół może być wykorzystany do wykonania ścieżek rowerowych na pobliskich trasach ruchu lub do otwarcia dla rowerzystów ulic jednokierunkowych, prowadzących do szkoły.

Jak o tym świadczy podany powyżej przykład Cypru, pewne budżety Unii Europejskiej także pozwalają na finansowanie badań związanych z ruchem rowerowym. Można z nich skorzystać przy analizie sieci rowerowej w waszym mieście.



Wykorzystać popularność roweru jako środka rekreacji

Bardzo często rower jest najpierw postrzegany jako środek rekreacji. Przyczynia się to do kreowania pozytywnego wizerunku roweru - odprężenie, dobry humor, aktywność.

Badania francuskie często potwierdzają, jak bardzo popularny jest rower. Prawie 60% badanych osób łączy rower z rekreacją.

Rekreacja jest więc wspaniałym sposobem mogącym pomóc przywrócić zainteresowanie rowerem. Sieci tras rowerowych powinny być planowane w części jako środek dojazdu do tras rekreacyjnych (drogi wzdłuż rzek, drogi leśne, nie używane i przystosowane linie kolejowe).



"ZIELONY" PRZEMYSŁ TURYSTYCZNY LUB SPORTOWY, KTÓRY PRZEŻYWA PEŁEN ROZKWIŁ."

Tak czy inaczej, pierwszymi użytkownikami tras będą niedzielni rowerzyści. Po kupieniu roweru i poznaniu przyjemności jazdy na rowerze łatwiej jest wypróbować sieć rowerową na co dzień.

Z drugiej strony, połączenie sieci tras codziennych i sieci tras rekreacyjnych, dzięki turystyce, może mieć pozytywne skutki ekonomiczne. W Holandii obliczono, że sieć tras rowerowych o znacznej długości przynosi dochody przynajmniej w wysokości 7 milionów EURO rocznie.

Z takich obliczeń wynika, dlaczego Szwajcaria, Wielka Brytania lub Hiszpania stawiają na rozwój sieci tras turystycznych.

W Wielkiej Brytanii, National Cycle Network będzie miała długość 10.000 km i powinna zostać ukończona w roku 2005. Ten gigantyczny program prowadzi ponad 400 miast, instytucji publicznych i prywatnych, jak również Sustrans, który jest jego głównym ogniwem. Jest mu w całości poświęcona publikacja, Network News. Sieć ta biegnie przez cały kraj i przecina miasta, w których przyczynia się do wzrostu zainteresowania rowerem. Należy podkreślić, że równolegle Wielka Brytania przyjęła projekt, którego celem jest dwukrotne zwiększenie korzystania z roweru w latach 1996 - 2005.

W Szwajcarii wykonanie dziewięciu narodowych rowerostrad ma na celu rozwinięcie zielonej turystyki, która mniej niszczy środowisko naturalne. Około 650 hoteli i zajazdów dla rowerzystów zostało wybranych na 3.300 km znakowanych tras. W Szwajcarii, w chwili obecnej, spółka, która zajmuje się wynajmowaniem rowerów na dworcach, wykonuje ponad 120.000 zleceń rocznie.

W Hiszpanii istnieje ponad 30 tras oznakowanych "Vias Verdes" na długości 150 km. Pięćdziesiąt innych tras jest w przygotowaniu na dodatkowych 250 km. A jest jeszcze ponad 6.500 km nie używanych linii kolejowych, które oczekują na renowację. Będzie to z pewnością korzyść dla miejscowej ludności i "zielonego" przemysłu turystycznego lub sportowego, który przeżywa pełen rozkwit. Na płaszczyźnie europejskiej Europejska Federacja Rowerzystów promuje, przy pomocy Unii Europejskiej, sieć dwunastu tras transeuropejskich zwanych "Euro Velo". Większość stowarzyszeń, które biorą w tym udział, działa na szczeblu krajowym i mogą służyć wam pomocą, jeżeli sieć dotyczy waszego miasta.





Rękojmia samodzielności, rower zawsze znajduje swych adeptów wśród młodzieży.

Wykorzystać popularność roweru wśród uczniów

Dowożenie dzieci do szkoły samochodem może stanowić w mieście do 20% przejazdów w godzinach szczytu.

Okolo 50% uczniów twierdzi, że ich ulubionym środkiem dojazdu do szkoły byłby rower. Ponieważ odległość dom - szkoła jest przeważnie mniejsza niż 3 km (czyli 10 minut na rowerze), ta zdrowa chęć powinna częściej się przejawiać. Młodzież manifestuje w ten sposób potrzebę realizacji swej autonomii i niezależności, a dzieci w wieku 10 - 16 lat są bardzo nośną grupą odbiorców. Wybierając szkoły na punkty docelowe tras rowerowych lub udogodnień rowerowych i dzięki dodatkowym działaniom, takim jak bezpieczeństwo roweru w punkcie docelowym i praca informacyjna z rodzicami i dziećmi, można być pewnym, że dokonane inwestycje dadzą natychmiastowe wyniki w

postaci wzrostu liczby użytkowników roweru.

Wyniki mogą być jeszcze bardziej zaskakujące. Chociaż częstotliwość korzystania z roweru w Wielkiej Brytanii jest bardzo niska (2% wszystkich przejazdów), w szkole średniej położonej na przedmieściu Ipswich (130.000 mieszkańców), do której uczęszcza około 1.000 uczniów, aż 61% z nich korzysta z roweru w drodze do szkoły. Kiedy z roweru korzystało 45% uczniów, podjęto dodatkowe działania, żeby zwiększyć tę liczbę aż do uzyskania wyniku, który osiąga rower w badaniach prowadzonych wśród uczniów. Wzrost wykorzystania roweru miał miejsce w odniesieniu do wszystkich kategorii wiekowych. Nawet wśród uczniów w wieku 16 - 18 lat, zwykle mniej zainteresowanych rowerem, ponad 50% korzysta z roweru codziennie. Pełna sieć ścieżek i tras rowerowych łączy szkołę z miejscem zamieszkania. W jednej z okolicznych szkół podstawowych również doszło do wzrostu ilości uczniów korzystających z roweru.

Jazda na rowerze to dobry sposób na zachęcenie młodzieży do uprawiania codziennych ćwiczeń.

OKOŁO 50% UCZNIÓW TWIERDZI, ŻE ICH ULUBIONYM ŚRODKIEM DOJAZDU DO SZKOŁY BYŁBY ROWER."

Kilka badań wykazało, że nawyk aktywności fizycznej wyrabia się głównie w okresie szkolnym. W Stanach Zjednoczonych, gdzie uzależnienie od samochodu jest krańcowe, jedno dziecko na pięcioro cierpi na otyłość z braku aktywności fizycznej, a 33% całej ludności cierpi na otyłość (dla porównania w Europie - 10%). Badanie przeprowadzone w Wielkiej Brytanii dowodzi, że ćwiczenia fizyczne zwiększają wytrzymałość kości, co zmniejsza niebezpieczeństwo złamań w wieku dorosłym. Główną przyczyną dwukrotnego wzrostu liczby złamań szyjki udowej w ciągu ostatnich 30 lat jest prawdopodobnie znaczny średni spadek aktywności fizycznej wśród ludności Wielkiej Brytanii.

By zachęcić rodziców do wyrażenia zgody na dojazd dzieci do szkoły na rowerach, niektóre szkoły organizują "dowożenie do szkoły" na rowerze: korzystając z pomocy rodziców lub nauczycieli pracujących społecznie, organizują trasy, wzdłuż których dorosły Sektor prywatny może działać na różne sposoby.

Należy zwracać się do miejscowych przedsiębiorstw i nakłonić je aby zachęcały pracowników do korzystania

Oprzeć się na przedsiębiorstwach

z roweru (kampanie informacyjne, budowa parkingów z prysznicami i szatniami, korzyści materialne, jakie odnoszą pracownicy codziennie dojeżdżający do pracy, dzięki którym można zaoszczędzić na inwestycjach w miejsca parkingowe).

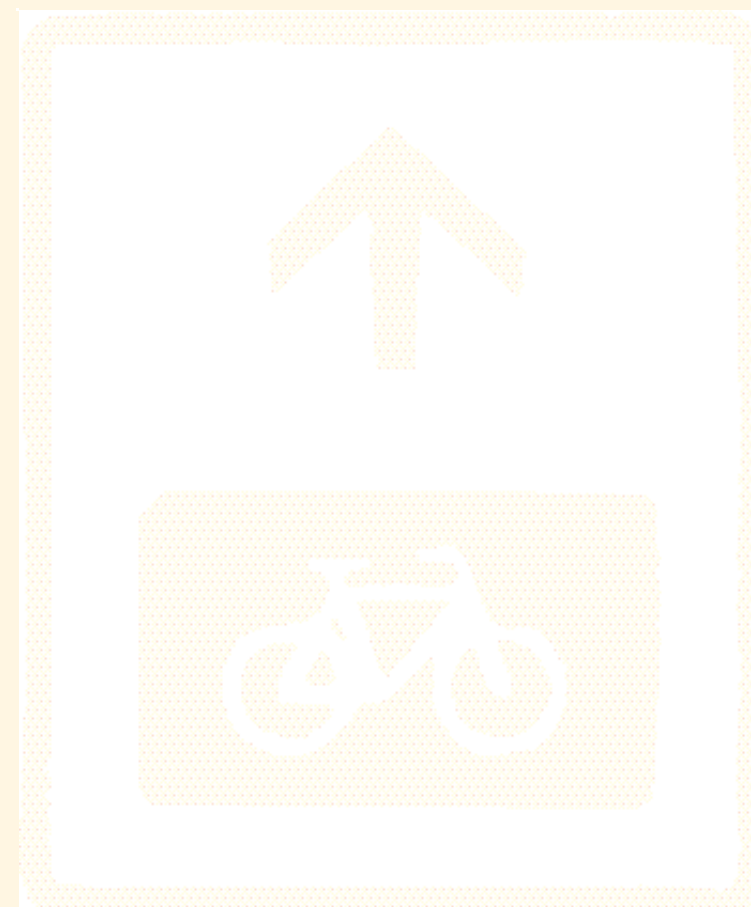
Przemysł rowerowy, sklepy i warsztaty mogą na przykład sfinansować mapę rowerową lub materiały informacyjne, płacąc za zamieszczoną reklamę.

Są również inne możliwości: sponsorowanie tablic informacyjnych (trasy lub strzałki) lub sponsorowanie publikacji przez towarzystwa ubezpieczeniowe czy też banki, sponsorowanie szkolenia rowerowego w szkole przez wydawnictwo lub producenta artykułów szkolnych, sponsorowanie mapy rowerowej przez wydawnictwo kartograficzne, parkingi lub wynajem rowerów w pobliżu sklepów lub na przystankach

komunikacji publicznej opatrzone reklamami itp.

Tylko koordynator ds. rowerowych lub członkowie komórki rowerowej mogą wykorzystać wszystkie możliwości w tej dziedzinie.

Sieć warsztatów i sklepów rowerowych ma podstawowe znaczenie, by rowerzyści mieli do swej dyspozycji wyspecjalizowaną infrastrukturę handlową, odpowiednią do ich potrzeb. Władze publiczne mogą przyłączyć się do sektora prywatnego (handlowcy), by zapewnić stworzenie lub utrzymanie sklepów z rowerami (szczególnie dokonując zakupu rowerów dla służb publicznych - policja, administracja, poczty, szkoły).





OD CZEGO ZACZAĆ?

Gdyby trzeba było zrobić tylko jedną rzecz, by rozpocząć działanie lub robić to szybciej, co by to było? Najczęściej najbardziej brakuje pełnomocnika lub koordynatora ds. rowerowych. "Pani rowerowa" czy też "Pan rowerowy" powinni pracować na tym stanowisku na pełnym etacie. Jakie zadania im przydzielić? Jaka struktura jest potrzebna? Jaki budżet? Z kim trzeba się kontaktować?

Podstawowe narzędzie: pełnomocnik (lub komórka rowerowa) i komisja

Od strony organizacyjnej, powołanie zespołu pełnomocników ds. rowerowych jest warunkiem sine qua non rozwoju *realistycznej i skutecznej polityki rowerowej*.

Minimum działania tego zespołu to mianowanie koordynatora w strukturze administracji. Zadaniem koordynatora będzie przypomnienie o aspekcie rowerowym i ewentualnie doradztwo dla wszystkich szczebli władz miejskich (poziom polityczny, decyzyjny, wykonawczy i kontrolny) i we wszystkich komórkach organizacyjnych związanych bezpośrednio i pośrednio z zagadnieniem przejazdów rowerowych (urbanistyka, ochrona środowiska, roboty publiczne, finanse, szkolnictwo i młodzież, policja, komunikacja itp.).

Idealnie gdy jest to rowerzysta, a w każdym razie ktoś, kto dostanie służbowy rower dobrej jakości i będzie z niego korzystał w ramach swych obowiązków lub podczas dojazdów do pracy.

Zaczynając od minimalnego poziomu organizacji, można wzmocnić znaczenie zespołu pełnomocników ds. rowerowych lub rozbudować go na różne sposoby w zależności od specyfiki miasta i możliwości. Przykładowo, można wprowadzić obowiązkowe przedkładanie wszystkich projektów koordynatorowi lub zgoda koordynatora będzie obowiązkowa w odniesieniu do wszystkich projektów w zakresie urbanistyki, komunikacji i robót publicznych. Z drugiej strony, można stworzyć dla niego sekretariat.

Można także wyznaczyć stałych współpracowników pracujących na część lub na cały etat w urbanistyce lub w robotach publicznych i wyznaczyć członków zespołu w innych zainteresowanych komórkach organizacyjnych i w policji.

Wszyscy powinni być oczywiście pozytywnie nastawieni do roweru lub, jeszcze lepiej, codziennie korzystać z roweru przynajmniej w celach rekreacyjnych.

Na tym etapie działanie zespołu ds. rowerowych może być niesłychanie złożone (harmonogram pracy i zebrania, obowiązkowe zatwierdzanie wszystkich projektów urbanistycznych i robót publicznych przez zespół, możliwość

Koordinatorka ds. rowerowych, niezbędna prawa ręka.





Tablica 8.1

**Jak uwzględnić rower
W zagospodarowaniu przestrzeni
publicznej?**

Sieć rowerowa: jak podejść do tematu?
Sieć może być stopniowo wdrażana;
punktem wyjścia jest spojrzenie
całościowe (wcześniejszy plan). W ideal-
nej sytuacji, punktem wyjściowym
tworzenia planu powinna być analiza
tras rowerowych; można się także
oprzeć na istniejącej hierarchii dróg i
dokonać korekt (patrz sekcja 2.1.1.A.c.).
W braku możliwości systematycznego
modelowania całości sieci, można
działać punktowo, za każdym razem
kiedy mają być podjęte prace, tak aby
lepiej zaspokoić potrzeby rowerzystów.
W większości przypadków, zaspokojenie
potrzeb rowerzystów powoduje
tylko stosunkowo niewielkie
zwiększenia kosztów.



PODEJŚCIE OD GÓRY

**Polityka
woluntarystyczna**



Podejście globalne

analiza i wdrożenie
zaplanowanej sieci w śred-
nim czasie
(5 - 10 lat)



- ➔ Analiza tras punkt początkowy /
punkt docelowy (liczenie,
obliczenie, statystyka,
wywiady)
- ➔ Planowanie sieci
- ➔ Konkretyzacja sieci na
podstawie działań
priorytetowych i
harmonogramu

PODEJŚCIE OD DOŁU

**Polityka
pojednawcza**



Mikro-działania

poprawić konkretne
rozwiązania



- ➔ Analiza sytuacji (rodzaj dróg, natężenie
ruchu, częstotliwość wypadków,
bliskość infrastruktury itp.)
- ➔ Włączenie rowerzystów do
projektowania zmian
zagospodarowania na podstawie
następujących kryteriów:

a. Sieć miejscowa lub gminna

- ➔ Nie przeszkadzać w swobodzie
ruchu
(otwierać połączenia,
kontynuacja tras)
- ➔ Ruch rozdzielony w małym
stopniu lub wcale
- ➔ Unikać ograniczeń,
niekorzystnych dla rowerzystów
- ➔ Zmniejszyć prędkość ruchu
samochodowego
- ➔ Ułatwić parkowanie rowerów

b. Sieć miejska

- ➔ Zapewnić kontynuację tras na
długich trasach przy pomocy
mikro-działań (korytarze
rowerowe, korytarze wysunięte
itp.)
- ➔ Zmniejszyć prędkość ruchu
samochodowego
- ➔ Wprowadzać ostrożnie ciężkie
formy zagospodarowania (ścieżki
rowerowe), na podstawie
projektu sieci powiązanej

występowania z inicjatywami, własny budżet na działanie tego zespołu w zakresie public relations, ewentualnie własny budżet inwestycyjny lub przeznaczenie części budżetu robót publicznych, konsultacje z grupami rowerzystów itp.).

Obok komórki administracyjnej trzeba stworzyć komisję rowerową złożoną z radnych, przedstawicieli administracji i stowarzyszeń reprezentatywnych dla rowerzystów. Powinno to pozwolić na dobre kierowanie polityką rowerową w waszym mieście.

**Ostrożne podejście: minimalny zakres
działań**

Bez zespołu ds. rowerowych i jego pełnomocnika nie może być jeszcze mowy o polityce rowerowej w ścisłym tego słowa znaczeniu. *Jednak nawet w takim przypadku istnieje możliwość pomocy rowerzystom.*

Z tabeli zatytułowanej "Przewodnik działań ogólnych i specyficznych roweru", wszelkie działania wprowadzające udogodnienia, które wymagają niewielkiego przeplanowania, mogą być wprowadzone bez wielkiego niebezpieczeństwa popełnienia błędu czy spowodowania strat. Większość działań wprowadzających udogodnienia, ujętych w ramce 1, 2 i 3 jest tania, prosta w realizacji, prosta do zbadania, stosunkowo niezależna od pojęcia sieci rowerowej.

“W MIEŚCIE, LICZNE SĄ SYTUACJE, W KTÓRYCH MOŻNA USUNĄĆ PRZESZKODY OGRANICZAJĄCE RUCH ROWEROWY.”

Biorąc pod uwagę ich niski koszt, niewielki nakład pracy, którego wymagają, i możliwość wniesienia poprawek w razie błędów, takie działania powinny być podejmowane z urzędu. Nawet jeżeli ich efekt nie jest wielki, a jest realny (poprawa wygody rowerzystów, zwiększenie świadomości kierowców, zachęcenie części osób nie jeżdżących na rowerze, które są najbardziej skłonne powrócić do korzystania z roweru).

Ponadto, jeżeli plan sieci rowerowej i rzeczywista polityka zachęcania do korzystania z roweru są później przyjęte, to wszelkie udogodnienia będą stanowiły konkretne elementy przyczyniające się do zwiększenia skuteczności wdrażania sieci.

Analiza sieci ma podobne znaczenie jak wdrożenie zespołu ds. rowerowych lub wyznaczenie koordynatora ds. rowerowych. Jeżeli przeprowadzenie analizy planu rowerowego jest rzeczywiście niemożliwe z braku środków, punktowe działania wprowadzające udogodnienia powinny zostać zrealizowane na podstawie czysto pragmatycznej. Takie podejście może być wystarczające w sytuacji gdy na początku nie posiada się znacznych środków. By zapewnić pewną jednolitość podejścia i zagwarantować sukces, należy powołać koordynatora ds. rowerowych, nawet jeżeli będzie to tylko osoba, której zadaniem będzie konsultowanie wszystkich projektów prac. W ten sposób można wykonać sporo pracy bez specjalnego budżetu, przy

Tablica 8.2
Działania ogólne i działania specyficzne dla roweru

1 Działania ogólne niezależne od wszelkiego planowania rowerowego

(prace konieczne dla wszystkich użytkowników)

ograniczenie prędkości ruchu samochodowego	●					●	
poprawa nawierzchni	●					●	
poprawa oświetlenia		●					●
ograniczenie wprowadzania nowych ulic jednokierunkowych do koniecznego minimum	●					●	

2 Działania ogólne uwzględniające rower

(prace, które należy wykorzystać, by lepiej uwzględnić rowerzystów)

odnowienie znaków malowanych na jezdni po ponownym wyasfaltowaniu (prawy pas szerszy, korytarz rowerowy)	●					●	
ustawienie / zmiana świateł (wybór faz)	●					●	
ustawienie / zmiana świateł (specjalne światła dla rowerzystów, pętla indukcyjna)		●					●
zmiana dróg (zmiany na skrzyżowaniach, wybór nawierzchni, szerokość dróg lub pasy ruchu)		●				●	
rodzaj parkingów dla samochodów	●					●	
pasy wspólne autobus / rower		●				●	
analiza ulic jednokierunkowych (umożliwić przejazd rowerem, by uniknąć wzniesień i objazdów)	●					●	
utworzenie pętli ruchu w centrum z większym dostępem dla rowerów	●					●	
ulice piesze (umożliwić przejazdu rowerem)	●					●	

3 Działania specyficzne dla roweru nie wymagające planowania

(prace realizowane specjalnie, by poprawić sytuację rowerzystów)

parkowanie (stojak uniwersalny: dworce, przystanki komunikacji publicznej, szkoły, ulichandlowe lub centra handlowe, ośrodki kulturalne itp.)	●						●
zmiana istniejącego oznakowania nawierzchni (korytarze rowerowe, poszerzony prawy pas)	●					●	
oznakowanie korytarzy zbliżania i szerszych pasów na ruchliwych skrzyżowaniach	●					●	
otwarcie ulicy jednokierunkowej dla rowerzystów (ulica lokalna)	●					●	
zmiana istniejących świateł	●					●	

4 Działania specyficzne dla roweru w odniesieniu do których planowanie jest konieczne

(prace wymagające planowania, przeznaczone specjalnie dla rowerzystów)

wdrożenie sieci tras rowerowych						●	●
budowa ścieżek rowerowych						●	●
wdrożenie skrótów				●			●
pas w przeciwnym kierunku dla rowerzystów na ulicy drugorzędnej lub głównej jednokierunkowej (przykładowo w połączeniu z korytarzem dla autobusów)						●	●
zmiana niebezpiecznych skrzyżowań (wypadki)				●			●

= planowanie konieczne / trudne w realizacji lub w korygowaniu

= niezależne od planowania / łatwe w realizacji lub w korygowaniu

= w zależności od sytuacji, planowanie konieczne lub nie i realizacja lub korygowanie trudne lub łatwe

= brak dodatkowych kosztów w odniesieniu do roweru lub koszt bardzo niski i włączony do całości

= konieczny specjalny budżet, działanie kosztowne

= od niskiego do wysokiego kosztu, w zależności od sytuacji, dodatkowy koszt włączony do całości lub specjalny budżet w zależności od sytuacji

“MAPA ROWEROWA ŁĄCZY KILKA ZALET.”

Mapa rowerowa, wydawana corocznie lub co dwa lata, podaje istniejące sprytnie trasy lub trasy znakowane i przedstawia stan zaawansowania prac.”



włączaniu za każdym razem aspektu rowerowego do planowania najdrobniejszych prac:

- analiza dróg lub skrzyżowań, gdzie wypadki miały miejsce;
- działania prowadzone w pobliżu szkół w ramach działań zwiększających bezpieczeństwo okolic szkół;
- wyznaczanie korytarzy rowerowych, zawsze kiedy zachodzi potrzeba odnowienia znaków rysowanych na nawierzchni głównych arterii;
- uwzględnienie rowerzystów przy ponownym zagospodarowaniu skrzyżowań ;
- systematyczne tworzenie parkingów w miejscach często odwiedzanych;
- itp.

Myśleć o "sieci"

W sytuacji idealnej, na wstępie ma miejsce analiza sieci rowerowej pod kątem nowych i wahających się rowerzystów ("zółwie"), lecz która powinna także zadowolić rowerzystów szybkich i doświadczonych ("zające").

Rezultaty takiej analizy prowadzą dużo dalej niż podejście czysto pragmatyczne i punktowe, a istnienie planu, dzięki efektowi wzajemnego

wzmocnienia różnych kroków lub ułatwieniom, zwiększa skuteczność każdego działania na rzecz roweru.

Na podstawie starannie opracowanego planu można przeanalizować możliwości zamknięcia ulic dla ruchu samochodowego, stworzenia pętli ruchu, lub porównać różne opcje zniesienia przeszkód w przemieszczaniu się rowerzystów.

Ekologiczny aspekt roweru oraz jego wielkość pozwalają z łatwością rowerzystom "wyjść z utartych ścieżek". Trasy sieci rowerowej mogą więc z łatwością przebiegać skrótami, nawet małymi objazdami, niedostępnymi dla ciężkich pojazdów.

W mieście, liczne są sytuacje, dzięki którym można ominąć przeszkody ograniczające ruch rowerowy : kładki i ulice piesze, pasy centralne, przejazdy przez parki, parkingi i ulice bez wyjazdu, ulice jednokierunkowe, drogi idące wzdłuż rzek, schody z podjazdami itp.

Informacja

Public relations

O ile nie zawsze można brać pod uwagę wielkie kampanie informacyjne służące poprawie wizerunku rowerzystów w małym lub średnim mieście, o tyle społeczeństwo musi być

“NALEŻY PODKREŚLIĆ ŻE ROWER JEST INTERESUJĄCY DLA PRZEDSIĘBIORSTW ZA EKOMICZNEGO PUNKTU WIDZENIA.”

informowane o wszelkich działaniach i wszelkich udogodnieniach podjętych na rzecz przemieszczania się na rowerze.

Efekt pracy informacyjnej o ułatwieniach dla rowerzystów lub innych działaniach technicznych jest podwójny: zwiększa szanse wykorzystania istniejących udogodnień (wzmocnienie korzystania z udogodnień i rentowność podjętych prac), a dając dodatkowy dowód na uwzględnianie rowerzystów przez administrację, przyczyni się do wzmocnienia pozytywnego wizerunku roweru.

Nie ma jednak potrzeby korzystania z udogodnień: na początku organizowanie przejazdów rowerowych po mieście może mieć na celu tylko wyeksponowanie roweru i umożliwienie każdemu zakosztowania przyjemności jazdy rowerem po mieście. W Montrealu taka impreza nosząca nazwę “Naokoło wyspy” gromadzi co roku 45.000 rowerzystów! A doskonały efekt w mediach odnosi “Wycieczka dziecięca”, która gromadzi 10.000 przyszłych rowerzystów w wieku od 6 do 12 lat. Te dwie imprezy odbywają się na zamkniętej trasie, z dala od ruchu samochodowego. Na siodełko wskoczy każdy, sportowiec czy amator spacerów.

Główne narzędzie informowania: mapa rowerowa

Do informowania społeczeństwa mogą być wykorzystywane najróżniejsze środki (regularne wydawanie gazety, artykuły w prasie lokalnej i w wydawnictwach przeznaczonych dla wybranych grup odbiorców, programy radiowe i telewizyjne, materiały, ulotki, afisze, imprezy inauguracyjne, linie telefoniczne itp.).

Mapa rowerowa łączy kilka zalet:

- jest to narzędzie, którego praktyczny wydzźwięk jest natychmiastowy;
- mapa rowerowa prawdopodobnie zostanie przechowana aż do następnego wydania;
- druga strona mapy może być wykorzystana na dodatkowe informacje i ogłoszenia;
- mapa może być narzędziem dydaktycznym w szkołach;
- jeżeli zawiera sieć komunikacji publicznej, ma podwójne zastosowanie.

Na samym początku, nawet jeżeli żadne działania nie miały jeszcze miejsca, publikacja specjalnej mapy dla rowerzystów łatwo daje się usprawiedliwić. Mapa może zawsze przedstawiać trasy już wykorzystywane przez rowerzystów. Może wskazywać miejsca, których należy unikać lub zalecane trasy (trasy pewniejsze obejmujące mały

objazd, skróty, wygodniejsze objazdy, złą nawierzchnię).

Zaznaczenie pochyłości, których zazwyczaj nie ma na zwykłych mapach, jest cennym elementem dla każdego rowerzysty. Ważny dla każdego, kto pragnie opracować trasę, jest też podział na kwadraty, który pozwala na przybliżone obliczenie odległości. Przeszkody nie do pokonania, sklepy i warsztaty rowerowe powinny być także zaznaczone na mapie. Trzeba także pamiętać, by przedstawić sieć komunikacji publicznej i postoje taksówek (uzupełnianie się rowerem i komunikacji publicznej).

Mapa może być następnie aktualizowana, kiedy powstaną nowe trasy oznaczone strzałkami, parkingi, korytarze i ścieżki rowerowe itp.

Kiedy zespół ds. rowerowych jest niewielki, pomoc doświadczonych grup rowerzystów będzie szczególnie cenna (praktyczne rady, doniesienia, sprytne trasy, miejsca niebezpieczne, adresy sklepów i warsztatów, zła nawierzchnia itp.).

Włączenie sektora prywatnego

Sektor prywatny może także przyczynić się do rozwoju polityki rowerowej. Przykładowo, zobowiązanie przedsiębiorstw do tworzenia planu przejazdów pracowników jest skutecznym sposobem propagowania jazdy rowerem wśród

pracowników. Niektórzy pracodawcy rozwijają cały wachlarz zachęt w stosunku do pracowników-rowerzystów (dopłaty w zależności od przejechanych kilometrów, ułatwienia zakupu roweru, prysznic i szatnie, bezpłatne napoje, specjalne nagrody w konkursach dla rowerzystów itp.).

Należy podkreślić interes ekonomiczny, jaki dla przedsiębiorstw przedstawia rower. Oszczędności uzyskane przez zaniechanie budowy parkingów samochodowych są znaczne (ok. 4.000 EURO za miejsce pod gołym niebem, 8.000 EURO na parkingu krytym i 16.000 EURO na parkingu podziemnym). Wynajęcie miejsc parkingowych, które nie są już zarezerwowane dla pracowników, może być źródłem przychodu i ułatwia dostęp klientów. Zmniejszenie absencji chorobowej (poprawa zdrowia, poprawa formy psychicznej) jest też zyskiem nie do pogardzenia.

W Brukseli małe przedsiębiorstwo proponuje władzom publicznym bezpłatne miejsca na parkingi rowerowe. Wyposażenie i konserwacja są opłacane z reklam o treści kulturalnej umieszczanych na stojakach rowerowych. Parkingi rowerowe są więc łatwe do odnalezienia przez rowerzystów (dzięki tablicy ogłoszeń o charakterze kulturalnym), a władze publiczne nie ponoszą żadnego ryzyka i kosztów. Znosi to poważną przeszkodę na pierwszym etapie promowania roweru. W ramach lokomocyjnego

planu pilotażowego Komisja Europejska zastosowała takie właśnie rozwiązanie przed niektórymi swoimi biurami.

W Strasburgu do interesujących inicjatyw popieranych przez miasto należy 150 służbowych rowerów (przykład dla przedsiębiorstw) oraz 800 rowerów wypożyczanych w 4 punktach (w 1998 roku, 31.000 abonamentów studenckich i 4.500 abonamentów pracowniczych na łączną liczbę 63.000 wypożyczeń). Wypożyczanie rowerów to dobry sposób na umożliwienie dużej liczbie osób wypróbowania roweru przed jego zakupem. Takie usługi mogą być generalnie organizowane przez sektor prywatny, lecz rzadko są rentowne dla miasta, gdzie rower nie stał się jeszcze codziennym środkiem lokomocji. Często jest więc potrzebna współpraca między władzami publicznymi a sektorem prywatnym.

Osoba odpowiedzialna za koordynację rowerową jest niezbędna, by pobudzać zainteresowanie prywatnych przedsiębiorstw celami polityki rowerowej. Powinna nawiązywać kontakt z kierownictwem przedsiębiorstw i przedstawiać korzyści, które mogą czerpać z częstszego wykorzystania roweru przez ich pracowników.

Włączenie sektora pozarządowego

Istnieje wiele przykładów współpracy między władzami publicznymi a sektorem pozarządowym: organizowanie dowożenia do szkoły na rowerze, współpraca przy opracowaniu mapy, współpraca przy opracowaniu sieci, uczenie przyszłych rowerzystów, organizowanie imprez masowych przy wsparciu finansowym władz publicznych itp.

INDEKS

Bezpieczeństwo i higiena życia, 34

Bezpieczeństwo i nauka jazdy, 36

Bezpieczeństwo i prędkość, 35, 36

Bezpieczeństwo, wiek i doświadczenie, 34

Budżet, 17, 18, 45, 57

Ekonomiczna wartość roweru, 17

Handel / ekonomia, 20, 53, 59

Ilość rowerów, 19

Informacje i ilustracje, 39, 43, 47, 58

Kilometraż / rok (użytkowanie roweru), 19

Koordinacja, 45, 50, 55

Liczba rowerzystów, 19

Możliwości roweru, 11, 18

Oczekiwania potencjalnych rowerzystów, 23

Opinia publiczna, 12, 24, 39

Policja, 37

Porównanie samochodów / inne środki transportu, 11, 17

Przedsiębiorstwa / ekonomia, 20, 54, 59

Ruch samochodowy, 10, 25

Rozrywki, 51

Sieci, 51, 58

Sprzedaż, 19

Szkoły, 52

Transport publiczny, 20

Użytkowanie roweru, 11, 19

Zagospodarowanie terenu, 37, 40, 43, 46, 57

Zanieczyszczenie w samochodzie, 13, 35

Zanieczyszczenie powietrza, 12, 24, 35

Komisja Europejska

Miasta rowerowe miastami przyszłości

Luksemburg: Biuro oficjalnych publikacji wspólnot europejskich

2000 — 61 p. — 29,7 x 21 cm

ISBN 92-828-5739-5

12

inicjatyw, które należy podjąć w ciągu najbliższych kilku minut, by zapoczątkować politykę prorowerową lub nadać jej nowy rozmach...

- 1 Wyszukać stowarzyszenia reprezentatywne dla rowerzystów (na szczeblu lokalnym, regionalnym lub narodowym) i zaproponować pierwsze spotkanie
- 2 Uzyskać informacje o sieciach miast, ich programach działania, publikacjach, warunkach przynależności
- 3 Zamówić materiały podstawowe (bibliografia, prenumerata pisma, prenumerata na publikacje Europejskiej Federacji Rowerzystów)
- 4 Zdobyć informacje dotyczące zapisów na następną konferencję Velo-City
- 5 Zlecić przejrzanie stron internetowych związanych z tematem
- 6 Sporządzić listę wszystkich podmiotów, które mogą być pomocne w ramach polityki promowania roweru (profesjonaliści roweru, stowarzyszenia rowerzystów, ugrupowania zainteresowane zieloną turystyką, ugrupowania zajmujące się sportem szkolnym, organizacje regionalne, krajowe czy międzynarodowe)
- 7 Przeprowadzić wywiady na temat kandydatów na stanowisko pełnomocnika ds. rowerowych, który będzie zatrudniony na pół etatu
- 8 Zorganizować zebrania różnych zainteresowanych działów (roboty publiczne, urbanistyka i planowanie, szkolnictwo, policja, turystyka, komunikacja publiczna) celem nawiązania pierwszego kontaktu i przeprowadzenia pierwszej dyskusji na ten temat
- 9 Uzyskać informacje dotyczące zakupu rowerów służbowych dla działu robót publicznych i urbanistyki
- 10 Zorganizować spotkanie z komendantem policji celem przedyskutowania utworzenia brygady rowerowej
- 11 Zlecić sporządzenie pierwszego poglądowego raportu (10 - 15 stron) w terminie 3 miesięcy
- 12 **Upowszechnić tę broszurkę...**



BIURO OFICJALNYCH PUBLIKACJI
WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-5739-5



9 789282 857397



KOMISJA
EUROPEJSKA

miasta rowerowe miastami przyszłości