



Rower a sprawa polska

68% gospodarstw domowych w dużych polskich miastach ma rowery, 92 proc. Polaków popiera budowę dróg rowerowych – w tym aż 40 proc. nawet kosztem dróg dla samochodów, rowerami jeździmy głównie rekreacyjnie, choć deklarujemy że do pracy też jeździlibyśmy na rowerach, gdyby były drogi rowerowe, a co czwartemu Polakowi ukradziono rower, przy czym ponad połowę – z piwnic, garaży i balkonów. Tak wygląda w skrócie rowerowa Polska w badaniach socjologicznych BBS Obserwator. *(Dokończenie na str. 2)*



O co walczą rowerzyści w rowerowym raj? Wywiad z Marjolein de Lange z amsterdamskiego oddziału Fietsersbond

Kiedy zreformujemy polskie przepisy ruchu drogowego

Wszystkiemu winni są cykliści?

Co dziesiąta śmiertelna ofiara wypadków drogowych w Polsce jest rowerzystą. Odmiennie niż w Holandii, Danii, Niemczech czy Wielkiej Brytanii, w Polsce nie ma żadnej polityki rządowej w stosunku do rowerzystów. Co gorsza, budowa infrastruktury rowerowej w Polsce przy obecnym Prawie o Ruchu Drogowym (PORD) i innych przepisach może wręcz spowodować wzrost liczby wypadków z udziałem rowerzystów! *(Dokończenie na str. 3)*

Polacy pomału oswajają się z rowerem na ulicy. Warszawa jest dumna ze swoich kurierów rowerowych, a hasło „ścieżki rowerowe” zaczyna pomału być tak nośne, że organizacje społeczne muszą czasem wręcz hamować zapędy decydentów, aby publiczne pieniądze były wydawane na rzeczywiste ułatwienia dla rowerzystów, a nie na widowiskowe drogi rowerowe do lasu, gdzie jazda rowerem i tak jest bezpieczna. Jak wynika z badań opinii publicznej, które przedstawiamy, ogromna większość mieszkańców wielkich miast Polski popiera wydatki na budowę ułatwień dla rowerów. Sporo osób uważa wręcz, że wydatki te powinny odbywać się wręcz kosztem dróg samochodowych. Przeważa opinia, że drogi rowerowe powinny przede wszystkim łączyć centra miast z osiedlami peryferyjnymi. Te wyniki badań opinii publicznej podajemy pod rozwagę decydentom, którzy coraz bardziej się muszą liczyć ze zdaniem wyborców.

Ale kiedy wybudujemy wymarzone drogi rowerowe, może się okazać, że prawdziwy problem leży gdzie indziej. Polskie przepisy o ruchu drogowym w zakresie dotyczącym rowerzystów są kuriozum, jeśli porównać je z odpowiednikami w krajach o dużo silniejszych tradycjach zarówno rowerowych, jak i samochodowych. Dlaczego polski rowerzysta – odmiennie niż jego kolega w Niemczech czy Holandii – nie ma pierwszeństwa na drodze rowerowej? W Polsce co dziesiąta śmiertelna ofiara wypadków drogowych, to rowerzysta. Uczmy się od krajów, gdzie wypadki zdarzają się znacznie rzadziej niż u nas. Budujmy drogi rowerowe – i zmieńmy wreszcie przepisy Prawa o Ruchu Drogowym tak, aby rowerzysta (i pieszy) nie był traktowany jak kierowca trzydziestotonowej ciężarówki, tylko jak słabszy uczestnik ruchu drogowego.

Marcin Hyła



W numerze m.in.:

- Velo.Info – rowerowe Miasto Przyszłości
- Michał Beim o rowerach w Norymberdze

Rower a sprawa polska

(Dokończenie ze str. 1)

W połowie grudnia 2002 roku na zlecenie projektu „Miasta dla rowerów” wykonane zostały kolejne badania socjologiczne, obrazujące stosunek mieszkańców największych miast Polski do roweru, jego wykorzystanie oraz oczekiwania co do ułatwień dla ruchu rowerowego. Badania objęły kwotowo-losową próbkę 1048 respondentów – mieszkańców 24 największych miast Polski.

Rowery rodzinne

Rowery znajdują się obecnie w 68 proc. gospodarstw domowych w dużych miastach. Średnio na gospodarstwo domowe przypada jeden rower. Ale jeśli pominąć gospodarstwa, w których nie ma roweru, to okazuje się, że najczęściej w domu mamy dwa rowery lub więcej – co wskazywać może, że jest to coraz bardziej „rodzinny” środek lokomocji. Najwięcej rowerów (przeciętnie 2,43 – pomijając gospodarstwa bez rowerów) jest w gospodarstwach domowych Trójmiasta, zaraz potem – Poznań (2,38), najmniej – w aglomeracji śląskiej. Średnia liczba rowerów w gospodarstwach domowych wzrosła o 12 proc. od poprzednich podobnych badań z roku 2000.

Łodzieje rowerów

Co czwartemu Polakowi z dużych miast ukradziono rower. Najwięcej kradzieży notuje się w Trójmieście (aż 44% respondentów twierdzi, że skradziono im rower) i Poznaniu (30,7%). Generalnie w większych miastach kradzieże rowerów zdarzają się częściej. Najniebezpieczniejsze jest przechowywanie rowerów w piwnicach, garażach czy balkonach – 56,4% kradzieży miało miejsce właśnie stamtąd. Na ulicach – pomimo założonego zabezpieczenia – skradziono 21 proc. rowerów. Rozbój to przyczyna 5,8 proc. przypadków utraty rowerów.

Jak widać, kradzieże rowerów można zasadniczo ograniczyć zmieniając sposób przechowywania rowerów – co drugi ginie ze słabo zabezpieczonych piwnic czy balkonów. Co piąta kradzież roweru ma miejsce na ulicy – tu szansą są lepsze (i niestety dużo droższe) kłódki szaklowe, czyli popularne U-locki.

Rower a samochód

Idealnym środkiem dojazdu do miejsca pracy lub nauki w Polsce 2002 roku jest – co nie zaskakuje – samochód (67% wskazań, wzrost o ok. 15% w stosunku do badań z roku 2000). Jednak rower zajmuje drugie miejsce z 12,9% wskazań (jednocześnie jest

to mniej, niż w badaniach z 2000 roku), trzecie – własne nogi (11,3%). Komunikacja zbiorowa jest wskazywana zdecydowanie rzadziej (8 proc.), choć to właśnie z niej korzysta obecnie 38 proc. respondentów. Z samochodu do dojazdu do pracy czy szkoły korzysta dziś 26 proc. respondentów, pieszo – 11 proc. a rowerem – 2,8% deklaracji, czyli poniżej błędu statystycznego (pozostali – nie uczą się, ani nie pracują). Badania były wykonywane w grudniu i niekorzystna aura mogła być jedną z przyczyn wyraźnie niższego odsetka wskazań roweru jako „idealnego” środka lokomocji w stosunku do badań z 2000 roku.

Ciekawa jest analiza czasu dostępu do szkoły czy pracy – najczęściej mieszkańców dużych miast (44,1 proc.) dojeżdża do pracy między 15 a 30 minut, 37,8% – do 15 minut, około godziny dojazd zajmuje 15,9 proc. Wskazuje to na duży potencjał przesiadki na rower – nawet, zakładając, że duża część podróży odbywa się obecnie samochodem, to jego prędkość podróżna w godzinach szczytu nie jest zbyt wielka, z kolei komunikacja zbiorowa wymaga oczekiwania na przystankach.

Wczoraj jeździłem na rowerze

2,6 proc. badanych twierdzi, że jeździło na rowerze „wczoraj”, 3,0 proc. „w tym tygodniu” a 9,5 proc. – „miesiąc temu”. Warto przypomnieć, że badanie zrealizowano w grudniu, czyli zupełnie poza tradycyjnym polskim sezonem rowerowym. 34,2 proc. respondentów twierdzi, że nie pamięta, lub nie jeździ na rowerze w ogóle. 2,6 proc. nie umie jeździć na rowerze. W sezonie codziennie na rowerze jeździ 21 proc. respondentów, a 34 proc. kilka razy w tygodniu. Poza sezonem deklaruje używanie roweru 28,5 proc. rowerzystów z dużych miast, przy czym w ogromnej większości robią to wówczas bardzo nieregularnie.

Jako środek transportu miejskiego rower wykorzystuje 13 proc. użytkowników. Dla ogromnej większości (73,6%) rekreacja i zdrowie to podstawowe powody użytkowania roweru. Ale kolejne deklaracje respondentów napawają dużym optymizmem.

Co można zmienić, co trzeba zmienić?

Ponad 42 proc. aktywnych rowerzystów deklaruje, że budowa drogi rowerowej spowoduje, że będą dojeżdżać na rowerze do pracy lub szkoły. Ale dla prawie połowy nie ma to znaczenia, 8,5% – nie ma zdania. Niemniej, widać wyraźnie ogromny potencjał, jaki może uwolnić budowa dróg rowerowych w miastach – nawet, gdyby tylko co

piąty ankietowany rowerzysta zrealizował swoje deklaracje, to ruch rowerowy w miastach wzrósłby kilkakrotnie.

Drogi rowerowe powinny przede wszystkim powstawać między peryferyjnymi dzielnicami a centrum miasta – tak uważa aż 67,1% respondentów. 14,6% uważa, że takie ścieżki powinny prowadzić za miasto. 2,8% uważa, że przede wszystkim należy budować stojaki rowerowe (badani mogli wskazać tylko jedną, najważniejszą ich zdaniem, odpowiedź). Ankietowani byli niemal jednomyślni – 92,8% popiera budowę dróg rowerowych, a 62 proc. uważa, że powinno wydawać się na to więcej pieniędzy, niż obecnie. 39,5% respondentów uważa wręcz, że budowa dróg rowerowych powinna odbywać się kosztem wydatków na drogi samochodowe – przeciwnego zdania jest 44,5% badanych. Jest to wyraźny sygnał dla decydentów, zwłaszcza dla tych, którzy promują „rekreacyjne” drogi rowerowe poza miasto, często całkowicie niedostępne dla ogromnej większości mieszkańców, którzy nie mają szans do nich przedostać się przez ruchliwe ulice.

Dużą popularnością cieszy się idea uspokajania ruchu samochodowego – za ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. w miejscu zamieszkania opowiada się 58,9% respondentów (w tym zdecydowanie – 29,6%) a przeciw – 43,5 (w tym tylko 10,4% zdecydowanie).

Rowerzysta – wzorcem

Bardzo obiecująco rysuje się też wizerunek rowerzysty – nie jest on w deklaracjach respondentów postrzegany ani jako osoba uboga, której np. nie stać na samochód (niemal 75 proc. respondentów nie zgadza się z taką opinią), ani też nie jest postrzegana jako „oszołom” (91,4 proc. nie zgadza się z taką oceną). Można wręcz powiedzieć, że rowerzysta staje się pewnego rodzaju pozytywnym wzorcem osobowym – tak wynika z opinii 67,1 proc. ankietowanych.

Badanie zostało wykonane w grudniu 2002 roku na próbie 1048 mieszkańców 24 największych polskich miast przez Biuro Badań Społecznych „Obserwator” (www.obserwator.com.pl) na zlecenie Polskiego Klubu Ekologicznego/Miasta dla rowerów przy pomocy dotacji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Całość badania jest dostępna na stronach internetowych www.rowery.org.pl w dziale „opinie”.

Marcin Hyła

Kiedy zreformujemy polskie przepisy ruchu drogowego

Wszystkiemu winni są cykliści?

(Dokończenie ze str. 1)

Kto ma pierwszeństwo?

Artykuł 27. punkt 3 PORD stwierdza, że „kierujący pojazdem przejeżdżając przez drogę (ścieżkę) dla rowerów poza jezdnią, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerów”. Jednocześnie art. 33 punkt 4 podpunkt 1 PORD twierdzi przeciwnie – „na przejeździe dla rowerzystów zabrania się wjeżdżania bezpośrednio pod jadący pojazd”, odbierając rowerowi pierwszeństwo na drodze rowerowej wzdłuż ulicy głównej (PORD nie precyzuje, kto ma pierwszeństwo w przypadku drogi dla rowerów w jezdni). Im więcej będzie dróg rowerowych, tym częstsze będą kolizje, wynikające z niejasnego prawa.

W Niemczech kierowca samochodu zmieniając kierunek jazdy zobowiązany jest ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się na wydzielonych pasach ruchu, a także rowerzystom, jadącym w tym samym kierunku (rozdz. 1 art. 9 punkt 3. niemieckiego kodeksu drogowego StVO). Kierowca, skręcając w prawo, musi więc ustąpić pierwszeństwa rowerzyście, poruszającemu się za nim, albo – nie zajeżdżając mu drogi – musi wcześniej zająć miejsce tuż przy krawędzi jezdni tak, aby rowerzysta nie mógł pojawić się między samochodem a krawędzią jezdni (część I, paragraf 9 punkt 1 StVO). Oczywiście, skręcając musi także ustąpić pierwszeństwa rowerzyście na równoległej do

jezdni wydzielonej drodze rowerowej. Duńskie przepisy mówią jasno (par. 26 punkt 6 duńskiego kodeksu drogowego): „kierowca, zmieniając kierunek ruchu, nie może spowodować żadnej niedogodności dla rowerzystów i motorowerystów, poruszających się na wprost”.

Daj się przejechać...

Podobnych szczegółów jest więcej. Np. artykuł 24 pkt 6 PORD mówi: “[...] Kierujący pojazdem wolnobieżnym, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem bez silnika jest obowiązany zjechać jak najbardziej na prawo i – w razie potrzeby – zatrzymać się w celu ułatwienia wyprzedzania”. A przecież rowerzysta, może się przewrócić na nierównej nawierzchni lub – w braku miejsca – zostać potrącony przez pojazd, któremu ustępuje miejsca. Wyjazd z drogi rowerowej jest wg PORD włączaniem się do ruchu. Rowerzysta musi więc zatrzymać się i ustąpić pierwszeństwa wszystkim pojazdom na drodze (art. 17. punkt 3a). Tymczasem istnieją rozwiązania inżynieryjne (choćby zdjęcie powyżej), umożliwiające bezkolizyjne włączanie się rowerzystów do ruchu.

Warto zwrócić uwagę, że rowerzyści zgodnie z niemieckimi przepisami (cz. I rozdział 5, punkt 8 niemieckiego kodeksu drogowego StVO) mogą wyprzedzać i wymijać samochody przed skrzyżowaniem z ich prawej strony. Jest to znaczne ułatwienie dla rowerzystów i motocyklistów, którzy nie muszą stać w korkach i jako pierwsi opuszczają tarczę skrzyżowania. Wbrew powtarzanej w Polsce opinii, jest to zachowanie bezpieczne, ponieważ jest możliwe wyłącznie przy niewielkich prędkościach.



Czy tu musimy się zatrzymać, jak chcą tego polskie przepisy?

Dobre pomysły

Nie ma przeszkód, aby w strefie zamieszkania (znak D-40) ruch rowerowy odbywał się w obu kierunkach bez względu na jedno- czy dwukierunkową organizację ruchu, a samochody ustępowały pierwszeństwa zarówno rowerzystom, jak i pieszym. Z kolei pojawiające się na rynku energooszczędne i doskonale widoczne oświetlenie diodowe każe zastanowić się nad dopuszczeniem migającego światła przedniego. Wreszcie polskie warunki klimatyczne sugerują bardziej elastyczne podejście do korzystania przez rowerzystów z chodników – zwłaszcza podczas gołoledzi, oczywiście przy zachowaniu absolutnego pierwszeństwa pieszych.

Ale nie tylko Kodeks Drogowy wymaga zmian. Niewystarczające jest rozporządzenie Ministra Transportu z 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zgodnie z nim powstają w Polsce drogi rowerowe nie tylko niewygodne, ale i niebezpieczne dla zdrowia i życia. Konieczne jest stworzenie wytycznych, czerpiących z dobrej praktyki i promujących rower, a nie spychających go na margines. Dobrym punktem wyjścia są Standardy Projektowe, dostępne na www.rowery.org.pl.

Marcin Hyła



Zamiast przymusu korzystania z dróg rowerowych, lepiej projektować infrastrukturę tak, aby rowerzyści sami wybierali bezpieczniejszą trasę.

Velo.Info

W połowie stycznia 2003 roku w Amsterdamie odbyła się konferencja EuroVelo z udziałem samorządowców, polityków, ekspertów i grup użytkowników rowerów z całej Europy. Jej celem było zapoznanie z projektem EuroVelo, który ma pomóc przebudować europejskie miasta w sposób przyjazny dla rowerów i stać się forum oraz rynkiem wymiany doświadczeń i usług konsultingowych dotyczących polityki rowerowej i praktycznych rozwiązań projektowych i inżynierskich w tym zakresie. W rozmowie z Marcinem Hyłą Roelof Wittlink, pomysłodawca EuroVelo przedstawia tę inicjatywę.

Marcin Hyła: Velo.Info – co to w ogóle jest?

Roelof Wittlink: Velo.Info to Europejska Sieć Ekspertów Rowerowych. Velo.Info będzie działać od wiosny 2004 roku jako oparte o Internet centrum eksperckie, promujące włączenie rowerów do planowania miast i pomagające miastom w tym wysiłku. Projekt jest w 100 proc. finansowany przez Unię Europejską jako część programu Miasto Przyszłości i Dziedzictwo Kulturowe. Przed rokiem 2004 użytkownicy są zapraszani do testowania systemu i zgłaszania potrzeb.

Czy europejskie miasta – oprócz holenderskich, niemieckich czy duńskich, gdzie rower jest bardzo popularny – są zainteresowane poprawą warunków jazdy na rowerze?

Tak, są zainteresowane. W pierwszej konferencji użytkowników, którą zorganizowaliśmy w styczniu tego roku w Amsterdamie, udział wzięli przedstawiciele



Paryża, Barcelony, Dublinu, Sztokholmu, Rzymu, Mariboru i innych miast. W ubiegłym roku zebrani w Lizbonie przedstawiciele rad miejskich stolic Europy zadeklarowali, że priorytety transportu muszą stać się zrównoważone. Tak więc planem na przyszłość może być mieszany system transportowy, który lepiej wyważy potrzeby samochodów, transportu publicznego, rowerzystów i pieszych.

Czy w Europie i na świecie jest rynek dla usług konsultingowych związanych z rowerami? Czy są miasta które rzeczywiście zakupiły takie usługi?

Rynek będzie się rozwijał, kiedy politycy, planiści i inżynierowie zobaczą korzyści ze współpracy z ekspertami, którzy dostarczają doświadczeń i dobrych przykładów rozwiązań technicznych oraz procesów. Eksperti z innych krajów będą wspierać ekspertów krajowych wiedzą o zasadach planowania i kryteriach projektowych oraz wiedzą o najefektywniejszych metodologiach. To może stać się na wiele sposobów: pomoc techniczna w projektach pilotażowych, wizyty studialne itp.

Dobrym przykładem jest wsparcie, jakie firma I-ce udziela miastu Dublin. Zorganizowaliśmy serię szkoleń dla różnych grup docelowych, takich jak zawodowcy związani z transportem publicznym, ucząc ich jak można integrować transport rowerowy z innymi działami transportu i inżynierią ruchu drogowego. Te szkolenia trwają 4-5 dni i są interaktywne, odbywają się głównie w Holandii. Uczestnicy biorą udział w wykładach i warsztatach, jeżdżą na rowerach i zwiędzają różne miasta, gdzie zapoznają się z konkretnymi przykładami. I-ce pomaga także poprawić irlandzki podręcznik planowania infrastruktury rowerowej.

Rządy Europy Środkowej i Wschodniej rzadko kładą nacisk na komunikację rowerową. Czy Velo.Info może odegrać aktywną rolę w tym rejonie?

To zależy – podobnie jak w całej Europie – od zakresu działań. Jeśli kraje są opóźnione w rozwoju ekonomicznym i tworzeniu infrastruktury, mogą liczyć na ogromne korzyści z integracji rowerów w system planowania. Koszty sprostania wszystkim potrzebom transportowym będą niższe, będzie można uniknąć problemów spowodowanych dominacją samochodów, podobnie jak błędów, których obecnie żałują najbardziej rozwinięte gospodarczo kraje – wszystko to przez szybkie uzyskanie równowagi między poszczególnymi rodzajami



Roelof Wittlink wszędzie zabiera ze sobą składany rower.

transportu. Proszę zwrócić uwagę, że około 50% wszystkich podróży miejskich znajduje się w zasięgu roweru i że w większości miast, te 50% podróży może odbywać się na rowerze, jeśli zostaną ku temu stworzone odpowiednie warunki.

Czy fundusze europejskie mogą być dobrą platformą współpracy w nowych państwach członkowskich UE? Czy Velo.Info może być w jakiś sposób zainteresowane i pomocne w opracowywaniu rowerowych projektów, finansowanych ze środków unijnych w regionie?

Taką mam nadzieję, ale wiele trzeba w tym kierunku zrobić. Inicjatywa musi wyjść z tych krajów. Ale dla rozwoju społecznego i ekonomicznego, rower może uczynić bardzo dużo. Inwestycje transportowe wymagają znacznych nakładów z budżetu państw. Ułatwianie komunikacji rowerowej wraz z innymi systemami transportu jest najbardziej efektywnym kosztowo podejściem.

No dobrze, ale jak przekonać decydentów do roweru?

Kwestie polityki rowerowej nie wynikają z zainteresowania rowerem jako takim. Uczynienie miast atrakcyjnymi, utrzymywanie przestrzeni dla pieszych i szerokiej publiczności, dla aktywności społecznej i dla samej radości przestrzeni, unikanie zanieczyszczeń i problemów bezpieczeństwa spowodowanych zbyt wielką liczbą samochodów, zapewnienie dostępności miasta dla wszystkich – młodych i starych, bogatych i biednych, jest bardzo ważne dla zrównoważonego rozwoju. Rower jest instrumentem dla samorządów w realizacji różnych celów. Ludzie uwielbiają jeździć na rowerze, jeśli mają

Velo.Info

gdzie i jak. Jestem bardzo optymistyczny co do rozwoju planowania rowerowej infrastruktury.

Mam nadzieję, że tak będzie. Dziękuję za rozmowę!

Roelof Wittink, Dyrektor Zarządzający I-ce – Interface for Cycling Expertise, Holandia. I-ce jest holenderską fundacją, działającą na rzecz ekspertyz z zakresu planowania rowerowego w różnych sytuacjach na całym świecie. Adres internetowy I-ce to www.cycling.nl

Marjolein de Lange, koordynator d/s polityki Fietsersbond Amsterdam – amsterdamskiego oddziału holenderskiego Związku Rowerzystów.



Marjolein na rowerze w Amsterdamie.

Marcin Hyla: Kampania rowerowa w światowej stolicy rowerów może niektórych dziwić. Ilu jest rowerzystów w Amsterdamie?

Marjolein de Lange: Rzeczywiście, Amsterdam liczy 800 tysięcy mieszkańców, z czego prawdopodobnie 60 procent używa roweru na codzień.

A ilu członków liczy Fietsersbond Amsterdam?

Pięć tysięcy

Jak ulepszyć „rowerowy raj”?

Prowadzimy kampanię na rzecz budowy nowych dróg rowerowych w niektórych miejscach. Uczestniczymy w spotkaniach z urzędnikami, politykami, decydentami,



Skuteczna walka – nowy parking dla rowerów w Amsterdamie.

które dotyczą planowanych inwestycji. Analiza planów inwestycyjnych na bardzo wczesnym etapie jest bardzo efektywna – można wprowadzić wówczas doskonałe ułatwienia dla rowerzystów niewielkim kosztem. Oczywiście, spotykamy się też z przedstawicielami prasy czy partii politycznych.

Czy wasza praca jest przez kogoś opłacana?

nasze pensje pokrywa dotacją miasto Amsterdam. Uznają, że robimy ważną, pożyteczną rzecz.

A co rowerowa stolica może zaoferować reszcie świata, która z zazdrością patrzy na wasze drogi rowerowe?

Podręcznik Sign Up for the Bike (polskie wydanie „Postaw na rower”, PKE,

1999) został opracowany w dużej mierze w oparciu o doświadczenia amsterdamskiego oddziału związku rowerzystów i rozwiązania opracowane w Amsterdamie. Ale to nie wszystko – na przykład skradzione rowery odzyskane przez policję, wyłowione z kanałów czy też pochodzące ze sprzątanania ulic są wysyłane do krajów III Świata, np. do Południowej Afryki, gdzie są naprawiane i służą ubogim mieszkańcom, którzy dzięki temu mogą podróżować znacznie taniej.

Dziękuję za rozmowę!

Internetowa strona Holenderskiego Związku Rowerzystów – www.fietsersbond.nl



Rowery w Niemczech,

Michał Beim, Sekcja Rowerzystów Miejskich, Poznań – www.poznan.rowery.org.pl i www.srm.eco.pl

1. Ogólnoniemieckie uwarunkowania ruchu rowerowego

18 kwietnia 2002 r. Bundestag przyjął uchwałę wspierającą rząd federalny w dążeniu do uczynienia Niemiec krajem przyjaznym rowerzystom. Dążenia te zostały wyrażone w Polityce Rowerowej Niemiec na lata 2002 – 2012 („Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012” [1]) stanowiącej załącznik uchwały. Dokument stawia sobie następujące cele:

- wzrost udziału ruchu rowerowego do poziomu porównywalnego z Holandią, Belgią czy Danią,
- uczynienie z roweru pełnoprawnego środka lokomocji obok komunikacji publicznej i samochodów,
- wpisanie potrzeb rowerzystów jako stałego elementu procesów planistycznych i decyzyjnych w drogownictwie i gospodarce przestrzennej,
- wdrożenie modelu „miasta krótkich dróg”, jako wzorca rozwoju przestrzennego miast,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Realizacja zamierzonych celów ma odbywać się nie tylko na płaszczyźnie drogowej czy planistycznej, ale ma obejmować szeroki wachlarz środków z zakresu gospodarki, systemu finansów i danin publicznych, ochrony środowiska, ochrony zdrowia i promocji zdrowego stylu życia i turystyki. Jednym z pierwszych takich działań było zastąpienie odpisu podatkowego kosztów dojazdów do pracy, które były różnej wysokości w zależności od środka lokomocji, zryczałtowanym odpisem uza-

leżnionym tylko od odległości drogi dojazdów. Zmiana ta sprzyja wyborowi bardziej przyjaznych środowisku środków lokomocji – roweru i komunikacji publicznej.

W kwestii działań urbanistycznych i drogowych polityka zakłada zapewnienie bezpiecznych i atrakcyjnych połączeń rowerowych w na każdej relacji poprzez rozbudowę istniejącej sieci dróg rowerowych, powierzchniowe stosowanie stref uspokojonego ruchu o maksymalnej prędkości 30 km/h; integrację ruchu rowerowego z innymi środkami lokomocji (m. in. Bike & Ride), rozwój infrastruktury parkingowej i serwisowej ruchu rowerowego (m. in. mobilna pomoc techniczna dla rowerzystów).

Jako, że główny ciężar rozwoju infrastruktury rowerowej ponoszą gminy i kraje związkowe, polityka przewiduje wsparcie finansowe projektów nawet w wysokości do 90% kosztów. Oprócz tego istnieją możliwości wsparcia z programu Unii Europejskiej Interreg III, do wysokości 50%. Rząd zagwarantował też środki w wysokości 1 mln EUR na realizację badań w zakresie ruchu rowerowego i wdrażania tych wyników w postaci modelowych rozwiązań. Zgodnie z założeniami Polityki zostały podwojone wydatki na infrastrukturę rowerową przy drogach federalnych i wynoszą ok. 100 mln EUR rocznie.

Polityka zakłada również wytyczne dotyczące procesów legislacyjnych. Proponuje pewne rozwiązania, które powinny znaleźć swoje odzwierciedlenia m. in. w nowelizacji ustaw o ruchu drogowym czy o standardach technicznych pojazdów drogowych.

Należy podkreślić, iż bardzo istotnym elementem realizacyjnym Polityki jest dialog społeczny. Ma on się przejawiać w stałej współpracy z organizacjami rowerowymi, ekologicznymi i transportowymi. Natomiast za pośrednictwem specjalnej platformy internetowej w de-



fot. Michał Beim

baty mają być włączeni wszyscy zainteresowani mieszkańcy. Twórcy Polityki mają świadomość, iż tylko dzięki szerokiemu konsensusowi społecznemu można osiągnąć realizację zamierzeń. Aby osiągnąć konsensus niezbędny jest publiczny dialog, szczegółowa prezentacja celów, dotychczasowych badań, analiz oraz stanowisk poszczególnych grup użytkowników przestrzeni.

2. Polityka transportowa Norymbergi

Polityka transportowa Norymbergi („Leitbild Verkehr” [2]) została przyjęta w 1992 r. jako odpowiedź na nasilające się problemy transportowe miasta i aglomeracji. Ten dwudziestostronicowy dokument zastąpił poprzednią politykę z 1975 r., która nie odpowiadała już oczekiwaniom społecznym. Nowa polityka przyjęła za dewizę transport zgodny z miastem i przyjazny środowisku, przez co ma łagodzić napięcia i konflikty społeczne związane z problemami komunikacyjnymi.

Celem nadrzędnym polityki transportowej jest zapewnienie ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, tak by wykluczyć zagrożenia dla zdrowia ludzkiego (ponadnormatywne obciążenia powietrza i akustyczne) przy jednoczesnym zabezpieczeniu koniecznego poziomu mobilności mieszkańców. Taki cel, zdaniem opracowania, można osiągnąć uzyskując następujący podział zadań transportowych: ruch pieszy 25% wszyst-



fot. Michał Beim

rowery w Norymberdze

kich podróży, ruch rowerowy 15%, ruch samochodowy i komunikacja publiczna po 30%. Oznaczało to, przy podziale zadań transportowych z 1989 roku (piesi 25%, rowerzyści 12%, komunikacja publiczna 19%, ruch samochodowy 44%), że największy wysiłek miasto musi włożyć w promocję i rozwój komunikacji publicznej, która powinna powiększyć liczbę pasażerów o ponad połowę, oraz ograniczanie ruchu samochodowego, który powinien zmaleć o połowę swojej wartości. Ruch rowerowy, wg założeń powinien wzrosnąć o jedną czwartą stanu z 1989 roku. Realizacji celu sprzyjać ma przyjęcie modelu „miasta krótkich dróg”, jako wytycznej rozwoju przestrzennego.

Realizacja założeń w zakresie ruchu rowerowego ma się odbywać przede wszystkim poprzez rozwój sieci dróg rowerowych przy ulicach z dużym natężeniem ruchu lub z dopuszczalną prędkością równą bądź wyższą niż 50 km/h, wprowadzanie na pozostałych obszarach stref uspokojonego ruchu „tempo 30” lub stref zamieszkania. Leitbild Verkehr wyraźnie podkreśla, iż realizacja dróg rowerowych nie powinna odbywać się kosztem ruchu pieszego oraz gwarantuje komunikacji publicznej, pieszym i rowerzystom wysoki, równy lub wyższy niż samochodom, priorytet na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

Dokument przywiązuje duże znaczenie do integracji ruchu rowerowego z komunikacją publiczną. Parkingi „Bike & Ride” mają powstawać przy wszystkich ważniejszych

przystankach oraz wskazuje na pewien potencjał związany z możliwością przewozu rowerów w pojazdach komunikacji publicznej.

Leitbild Verkehr zawiera również wytyczne dotyczące rozwiązań technicznych w zakresie infrastruktury rowerowej: precyzuje rodzaje nawierzchni dróg rowerowych, (wykluczając kostkę brukową, również betonową), stawia wymagania dotyczące kolorystyki przejazdów rowerowych (czerwone) czy wysokości krawężników poprzecznych do dróg rowerowych (0 cm). Ciekawostką jest, iż w wytycznych polityka wymaga uwzględniania takiej szerokości pasa ruchu pieszego, by mogły na nim jeździć na rowerach dzieci do ósmego roku życia.

Zgodnie z zapisami Leitbild Verkehr przy współpracy z organizacjami rowerowymi musiały powstać: aktualizacja koncepcji dróg rowerowych oraz opracowanie koncepcji rozwoju sieci parkingów rowerowych i uchwała zobowiązująca właścicieli nieruchomości do zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla rowerów.

W 1992 r. została przyjęta, a w 2000 r. znowelizowana, uchwała rady miejskiej dotycząca miejsc postojowych dla rowerów, które muszą posiadać właściciele posesji na terenie Norymbergi („Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder”[3]).

Uchwała nakłada obowiązek tworzenia i utrzymania przez właścicieli posesji miejsc parkingowych dla rowerów. Obowiązek obejmuje całe miasto i dotyczy wszystkich nowo wznoszonych budowli i tych, w których zmienia się przeznaczenie użytkowania. Zwolnić albo zmienić jej postanowienia mogą tylko odpowiedniki polskich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Bebauungsplan).

Uchwała ustala dla odpowiednich rodzajów budynków określone ilości miejsc parkingowych. Przykładowo 1 miejsce parkingowe powinno przypadać na 10 łóżek w domu starców, na 2 łóżka w akademiku, na 30 miejsc siedzących w kościele, na 150 m² powierzchni sklepowej, na 30 m² ogródka piwnego czy na każde 2 tory na kręgielni. Dla bu-



Miasto promuje rower pod hasłem „Norymberga mobilna inteligentnie”
fot. Michał Beim

dynków mieszkalnych liczba jest uzależniona od ilości i powierzchni mieszkaniowej, np. dla budynku z mieszkaniami do 50 m² powierzchni użytkowej powinno przypadać 1 miejsce parkingowe.

Miejsca parkingowe powinny znajdować się na terenie posesji lub w pobliżu niej, ale też na terenie prywatnym. Dojazd lub doprowadzenie rowerów z publicznej przestrzeni komunikacyjnej winno być łatwe – na parterze lub na innych poziomach, w przypadku gdy to nie stwarza problemów przy wnoszeniu, np. gdy są odpowiednie rampy itp. Uchwała różni miejsca parkingowe na miejsca dla użytkowników budynku, które muszą być zadane, i służące odwiedzającym, w wypadku których nie ma wymogu zadania. Proporcje obu tych rodzajów miejsc są też ściśle określone. Liczba miejsc dla odwiedzających wynosi dla budynków mieszkalnych ok. 20%, a dla nieruchomości usługowych ok. 80%.

Michał Beim



fot. Michał Beim

Norymberga:

- 292 km dróg rowerowych
- 1135 km dróg publicznych łącznie
- 4800 publicznych parkingów rowerowych
- stała współpraca gminy z organizacją rowerzystów ADFC
- roczny budżet dróg rowerowych: 300 000 EUR

Oferta dla samorządów

W ramach gdańskiego projektu Polski Klub Ekologiczny – Miasta dla rowerów prowadzi warsztaty adresowane do samorządów, decydentów, agencji finansujących rozwój regionalny i inwestycje ochrony środowiska, do projektantów oraz do członków organizacji społecznych.

Warsztaty prowadzić będzie zespół przygotowujący gdański projekt inwestycyjny. Marcin Hyła, dr Tadeusz Kopta (PKE), Roger Jackowski (OLE) oraz inne osoby związane z przygotowaniem i wdrożeniem projektu.

ERRATA

Zwrócono nam uwagę, że 12 numerze biuletynu, prezentującym wrocławskie środowisko rowerzystów pominęliśmy ważnego uczestnika koalicji Rowerowy Wrocław – Dolnośląskie Towarzystwo Cyklistów. Adres DTC to ul. Wolbromska 12, 53-148 Wrocław, a telefon – 071/338-00-09. Bardzo serdecznie przepraszamy za niezręczność!

Jednocześnie podajemy namiary internetowe Dolnośląskiego Okręgu Polskiego Klubu Ekologicznego: e-mail klub@eko.wroc.pl, a strona internetowa – www.ekoklub.wroclaw.pl.

Warsztaty w zakresie podstawowym są bezpłatne dla uczestników. Istnieje możliwość rozszerzenia zakresu wykładów, a dla organizacji społecznych zwrotu kosztów przejazdu (bilety PKP 2 klasy, PKS).

W zakres podstawowy warsztatów wchodzi:

- Prezentacja założeń gdańskiego projektu inwestycyjnego (M. Hyła)
- Uwarunkowania prawne i techniczne projektowania sieci rowerowych w miastach (T. Kopta)
- Udział pozarządowych organizacji społecznych w przygotowaniu i prowadzeniu projektu gdańskiego (Roger Jackowski).
- Wykorzystanie Najlepszej Praktyki i standaryzacja jako elementy zarządzania jakością (M. Hyła, przedstawiciele uczelni i Urzędu Miejskiego w Gdańsku).
- Prezentacja lokalnych/regionalnych organizacji społecznych
- Możliwości wspólnego przygotowywania programów inwestycyjnych oraz pozyskiwania środków zewnętrznych.
- Warsztaty interaktywne: analiza wybranego przypadku projektowania infra-



Wszystkie miasta Europy będą mogły od 2004 roku korzystać z programu Velo.Info.

struktury w oparciu o wytyczne podręcznika „Postaw na Rower” (PKE, 1999) oraz opinie użytkowników

- Inne propozycje, wynikające z zapotrzebowania uczestników

Przewidujemy około 8-12 godzin zajęć interaktywnych dla 15-30 osób. Zakres szkolenia będzie za każdym razem dopracowywany z przedstawicielami beneficjenta. Szkolenie będzie nakierowane na przekazanie najbardziej praktycznej wiedzy i umiejętności. Zainteresowane instytucje prosimy o kontakt z Polskim Klubem Ekologicznym (adres poniżej).

Kontakty:

Miasta dla rowerów – projekt Polskiego Klubu Ekologicznego
Ul. Sławkowska 26A, 31-014 Kraków
Tel. (0 prefiks 12) 4232047, fax 4232098
Internet: www.rowery.org.pl, e-mail: rowery@rowery.org.pl
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części: rozwój i replikacja projektu, program szkoleniowy, punkt kontaktowy)

Obywatelska Liga Ekologiczna

Ul. Zbyszka z Bogdańca 56A, 80-419 Gdańsk
Internet: gdansk.rowery.org.pl, e-mail: roger@ole.most.org.pl lub trojmiasto@fz.most.org.pl
(Agencja Wdrożeniowa projektu w części „program edukacji i informacji w Gdańsku”)

Ministerstwo Środowiska

dr Janusz Mięka, Dyrektor Krajowy Projektu
Departament Inwestycji i Rozwoju Technologii
Ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
Internet: www.mos.gov.pl, e-mail: krystyna.zydorowicz@mos.gov.pl
(Agencja Wykonawcza Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego)

Urząd Miejski w Gdańsku – Wydział Infrastruktury Miejskiej
Dyrektor Antoni Szczyt, z-ca Dyrektora Krajowego Projektu
Ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
0 prefiks 58 302 30 20; 302 30 41, faks 302 69 00
Internet: www.gdansk.pl, e-mail: swim@gdansk.gda.pl

Menadżer Projektu: Marek Sójka marcs@interecho.pl
(Agencja Wdrożeniowa, część inwestycyjna Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno-Promocyjnego, zarządzanie całością projektu)

United Nations Development Program UNDP

Al. Niepodległości 186 00-608 Warszawa
Tel. 0 prefiks 22 825 92 45, faks 825 49 58, 825 57 85
Internet: www.undp.org.pl, e-mail: ewelina.pusz@undp.org
(Nadzór nad projektem w imieniu Global Environment Facility)

Projekt Miasta dla rowerów/Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny jest finansowany ze środków **Global Environment Facility** (GEF, www.gefweb.org) oraz **Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska** www.nfosigw.gov.pl

Redakcja – Marcin Hyła, skład – Leszek Liskiewicz, nakład 2400 egz. bezpłatnych

