



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Dokąd zmierza rower?

W ramach prac Transportowego Obserwatorium Badawczego, 28 stycznia 2020 r. CUPT zorganizował spotkanie eksperckie pod hasłem *Dokąd zmierza rower*. W wydarzeniu udział wzięli teoretycy i praktycy, przedstawiciele administracji rządowej i samorządowej, środowiska naukowego, beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz biznesu.

Spotkanie rozpoczęło się wystąpieniami przedstawicieli Centrum Unijnych Projektów Transportowych – Joanna Lech, p.o. Dyrektora powitała uczestników, a jako kolejny głos zabrał **Paweł Engel**, Dyrektor Departamentu Analiz Transportowych przedstawiając główny cel dyskusji - przyszłość roweru jako środka transportu osobowego i towarowego.

Kolejny prelegent, **Rafał Glazik** - Sekretarz Generalny - Polska Unia Mobilności Aktywnej, wygłosił prezentację pt. *Polski klimat rowerowy w Europie*. Zdaniem przedstawiciela PUMA, „rowerownictwo” rozwija się ale jednostki samorządu terytorialnego nie używają narzędzi mierzalnych, pozwalających na ustalenie obecnego poziomu rozwoju i porównania go z innymi. W związku z powyższym, konieczne jest przygotowanie strategii, w której wskazane są mierzalne cele. W dalszej części przedstawione zostały założenia badań klimatu rowerowego. Badania te są próbą zebrania opinii o jakości warunków korzystania z roweru w Polsce. Wyniki umożliwią stworzenie wielowymiarowego obrazu sytuacji osób korzystających z rowerów w poszczególnych miastach i gminach kraju, dając możliwość wsparcia argumentów na rzecz poprawy warunków jazdy rowerem i jakości przestrzeni publicznych. Kolejnym narzędziem do badania realizacji celów związanych z rozwijaniem transportu rowerowego jest certyfikacja „Pracodawca przyjazny rowerzystom”. Certyfikacja ta została wprowadzona przez Europejską Federację Cyklistów, aby ustanowić europejski standard dla pracodawców przyjaźnie nastawionych do pracowników i wykorzystujących rower jako środek transportu do pracy. Badania i obserwacje udowodniły, że stosowanie roweru jako środka transportu do pracy pozytywnie wpływa na wiele czynników, a pracodawcy są w tym procesie ważnym ogniwem. Certyfikacja umożliwia weryfikację istniejących warunków w firmie i pomaga w mądry sposób wprowadzić nowe udogodnienia dla pracowników.

Kolejną prezentację pt. *Warszawski rower - przeszłość – teraźniejszość - przyszłość* przedstawił **Tamás Dombi** – Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie ds. technicznych. W 2010 r. w Warszawie było ok. 275 km dróg rowerowych, co plasowało ją na pierwszym miejscu pod względem długości sieci dróg rowerowych w Polsce. W 2020 r. jest już 635 km tras, z czego 70 % to drogi asfaltowe. Kolejne 50 km dróg rowerowych jest w budowie. Dyrektor pokazał jak zmieniała się Warszawa w kontekście infrastruktury rowerowej m.in. dzięki funduszom europejskim w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej. Przedstawił także plany na przyszłość, których ważnym elementem jest edukacja rowerzystów, jak również opowiedział o problemach dotyczących zaspokojenia potrzeb wszystkich mieszkańców miasta.

Trzecia prezentacja pt. *Miejski rower dla osób z niepełnosprawnościami* została wygłoszona przez **Piotra Todysa** – Prezesa Zarządu Fundacji TUS. Zwrócił on uwagę, że więcej niż w co piątym gospodarstwie domowym mieszkają osoby z niepełnosprawnościami – wśród mieszkańców Warszawy ok. 11,9% to osoby z orzeczoną niepełnosprawnością. Dlatego też bardzo ważne jest znoszenie barier: dostosowanie infrastruktury drogowej, chodników, przejść podziemnych i przez



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



ulicę. Prezes podkreślił, że musimy pamiętać, że jesteśmy społeczeństwem starzejącym się, a starość to również ograniczona mobilność. Seniorzy także jeżdżą na rowerach, a rowery elektryczne znoszą barierę związaną z wydolnością organizmu.

Na koniec tej części odbył się panel dyskusyjny pn. **W jakim kierunku zmierza mobilność rowerowa w Polsce?** Dyskusja moderowana była przez **Pawła Engela** – Dyrektora Departamentu Analiz Transportowych w CUPT, a udział w niej wzięli:

- **Tamás Dombi** – Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie ds. technicznych,
- **Krzysztof Gubański** – socjolog miasta, autor bloga „Jeden samochód mniej”,
- **Remigiusz Kitliński** - Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej,
- **Joanna Woźniak** - Zespół Transportu i Inżynierii, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu,
- **Marcin Wójcik** – Oficer rowerowy, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Dyskusja rozpoczęła się serią pytań - „czy obecnie w mieście rower to jest ten sam rower co 20 lat temu? Czy widoczna jest zmiana funkcji rowerów? Oraz czy idą za tym zmiany w funkcjonowaniu miasta? Zdaniem Krzysztofa Gubańskiego to nie rower się zmienił, tylko nasze postrzeganie. Aktualnie rower stał się modny z uwagi na zmianę pokoleniową. Zmieniły się w związku z tym również poglądy na jego temat, co ma odzworowanie w działaniach samorządów. Wskazana jest jednak ewaluacja ich efektów przy czym wybrane wskaźniki pokazujące cele i rezultaty powinny być wysublimowane.

Zdaniem Joanny Woźniak rower teraz to jednak nie to samo co kiedyś. 20 lat temu nie był on wykorzystywany w celach biznesowych. Stał się też załącznikiem do powstawania ruchów społecznych, które mają wpływ na planowanie przestrzenne. Poważny problem pojawia się gdy interesariuszy jest zbyt dużo, a ich interesy wzajemnie się wykluczają. Niezwykle ważne jest umiejętne współdzielenie przestrzeni (tzw. sharing space). Jest to zadanie dla samorządów. Przy potrzebach użytkowników dróg (pieszych i zmotoryzowanych w różny sposób) konieczna jest także pamięć o zieleni.

Tamás Dombi twierdzi, że najważniejsze jest projektowanie uniwersalne, które pozwala godzić interesy wszystkich zainteresowanych. Niemniej jednak podkreślił, że planowanie przestrzenne jest tematem trudnym i wymaga spojrzenia wielowarstwowego i uwzględnienia wielu czynników, w tym również politycznych.

Marcin Wójcicki zwrócił uwagę, że pracujemy na istniejącej tkance miejskiej dlatego konieczne jest dostosowywanie działań do możliwości jakie daje przestrzeń. W Krakowie w śródmieściu nie buduje się ścieżek rowerowych, a jedynie wprowadza się rozwiązania uspokajające ruch.

W Gdańsku przeprowadzono audyt Bypad i na jego podstawie konieczne było przededefiniowanie polityki rowerowej. Opowiedział o tym Remigiusz Kitliński. Na podstawie audytu zmieniono organizację ruchu i uspokojono ruch, a także zlikwidowano część ścieżek rowerowych. Niemniej jednak w Gdańsku nadal budowane są nowe ścieżki rowerowe. Udział ruchu rowerowego w ciągu 6 lat potroił się (2009 r. – 2%, 2015 r. – 6%) mimo wspomnianej likwidacji ścieżek i braku instytucji roweru miejskiego.

Zdaniem Tamása Dombi, rower miejski w Warszawie stanowi mniejszość w ruchu rowerowym (ok. 12-13%). Ekspert zwrócił uwagę na problem z obowiązującymi przepisami, np. nakaz korzystania z drogi dla rowerów przez osoby, które jeżdżą na co dzień rowerem i mają profesjonalny sprzęt, nie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



odpowiada tym osobom z uwagi na korzystanie z niniejszych dróg również przez osoby mniej sprawnie poruszające się na rowerze.

Krzysztof Gubański poproszony został przez moderatora o odpowiedź czy uważa, że w polskich miastach możliwe jest wprowadzenie rowerów cargo. Ekspert wskazał, że na świecie rowery trójkołowe są wykorzystywane zarówno do przewozu osób (dzieci) jak i towarów. Jego zdaniem 1/3 dostaw przy dystansie do 5 km może być dokonywana za pomocą rowerów cargo, podobnie jak 1/3 dostaw drobnicowych (do 3,5 t) może być realizowana za pomocą rowerów elektrycznych. Takie działania zwiększają bezpieczeństwo pieszych, zmniejszają zanieczyszczenie środowiska i ilość hałasu w mieście. Niestety na początek jest to dość duży wydatek dla firmy (około 20 000). Duże firmy kurierskie dopóki nie będą miały nakazu prawnego, nie będą takiego rozwiązania wdrażać.

Podczas dyskusji zastanawiano się też nad przyszłością roweru elektrycznego. Zdaniem Remigiusza Kitlińskiego rower elektryczny będzie wykorzystywany w transporcie indywidualnym. W systemie roweru miejskiego raczej się nie sprawdzi. Tamás Dombi wskazał jednak, że rower elektryczny w systemie miejskim znalazłby zastosowanie w przypadku daleko odsuniętych dzielnic jak np. Warszawska Białołęka.

W Gdańsku sytuacja jest specyficzna - wyniki badań społecznych wykazują, iż właściciele rowerów jest więcej niż posiadaczy aut, ale w mieście ruch samochodowy jest znacznie większy niż rowerowy. Remigiusz Kitliński został zapytany o system miejski system rowerowy MEVO, który mimo, że zakończył się ostatecznie niepowodzeniem to wykazał, że ruch rowerowy jest stosunkowo duży. Ponadto zaznaczyć należy, że z systemu MEVO korzystał znaczny odsetek ludzi starszych. Problemem w Trójmieście jest duża różnica poziomów. W Urzędzie Miasta Gdańsk aktualnie pracuje się nad tym, aby przywrócić system roweru miejskiego.

Zdaniem Krzysztofa Gubańskiego ryzykiem dla wprowadzenia rowerów elektrycznych mogą być problemy z przeznaczonymi do nich bateriami.

Na pytanie o ewentualne korzystanie z funduszy europejskich w nowej perspektywie finansowej (jeśli taka możliwość będzie) przedstawiciele wszystkich 3 miast odpowiedzieli twierdząco. Marek Wójcik zaznaczył jednak, iż w przyszłym programie operacyjnym wskazane byłoby umożliwienie budowania nie tylko dróg rowerowych ale również ulic rowerowych z niewielkim ruchem samochodowym.

Druga część spotkania odbywała się w międzynarodowym kontekście. Na początku przedstawione zostały dwie prezentacje:

- **Rowerem po Francji** - Olivier Schneider - Prezes Francuskiego Stowarzyszenia Użytkowników Rowerów
- **Rowerowa Holandia** - dr Lucas Harms - Managing Director - The Dutch Cycling Embassy

Prelegenci przedstawili drogi rozwoju polityki rowerowej w swoich państwach, obecnie obowiązujące przepisy oraz bariery i wyzwania dla mobilności rowerowej. Warto zaznaczyć jednak, że Holandia zaczęła zmiany w latach 70 XX w. Aktualnie, 17 mln państwo posiada 23 mln rowerów. W miastach holenderskich system rowerowy jest bardzo rozwinięty i pod wieloma innymi względami w porównaniu do innych państw (np. w Utrechcie jest największy na świecie parking rowerowy pod dworcem kolejowym, na którym zmieści się 12,5 tys. rowerów). W tej chwili rower jest głęboko umiejscowiony w świadomości Holendrów, choć początki też były różne.



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Jeśli chodzi o Francję, to mimo rozwiniętego systemu prawa, nadal boryka się z wieloma barierami w rozwoju ruchu rowerowego.

Po prezentacjach odbył się drugi panel w którym udział wzięli:

- **dr Lucas Harms** - Managing Director - The Dutch Cycling Embassy
- **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto
- **Olivier Schneider** - Prezes Francuskiego Stowarzyszenia Użytkowników Rowerów

Wstępem do dyskusji było pytanie o porównanie Polski do realiów zagranicznych. Zdaniem Oliviera Schneidera sytuacja roweru w Polsce jest dość podobna do francuskiej. W dużych miastach rower stanowi wybór racjonalny. W mniejszych miejscowościach i na wsiach nadal jest marginalizowany. Trzeba zastanawiać się co zrobić, aby rower służył całemu społeczeństwu.

Adam Jędrzejewski podkreślił, że w Polsce prawie 100 miejscowości ma lub zaraz będzie miało system roweru publicznego. W 2019 r. zaobserwowany został jednak spadek wykorzystania roweru miejskiego (w porównaniu do roku 2018). Ekspert wskazał jednak trudność w mierzeniu wykorzystania roweru. Nie ma badań, które weryfikowałyby to zjawisko i dawały możliwość porównywania sytuacji w różnych miastach. Odpowiedzią na ten problem może być metodyczne zbieranie danych. We Francji przeprowadzono podobne badanie, w którym zebrano 113 tys. ankiet. Zbieranie danych historycznych, pozwala poznać tendencję i umożliwia interpretację obserwowanych zjawisk.

Zdaniem dr Lucasa Harmsa ruch rowerowy zaczął się rozwijać dzięki inicjatywom oddolnym, wspartym przez działania rządowe. Jego zdaniem, bardzo istotną rolę odgrywają badania pokazujące czy realizowane działania przynoszą założone efekty. W Holandii największym wyzwaniem jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa cyklistom. Ważne jest, aby w ten aspekt nadal dużo inwestować zarówno czasu jak i środków finansowych. Z rowerów korzystają ludzie w różnym wieku: od dzieci po starsze osoby i wszyscy mają jednakowe prawa i muszą być i czuć się bezpiecznie. Innym priorytetowym celem jest usprawnianie połączeń rower – kolej – rower, co wiąże się z planem postawienia kolejnych parkingów przy stacjach kolejowych.

Adam Jędrzejewski wskazał, że Holandia jest niesamowitą inspiracją do dalszych działań, ponieważ cechuje się zupełnie innym podejściem i filozofią w kontekście zastosowania roweru. Jeśli mamy brać przykład to właśnie z miast holenderskich.

Olivier Schneider został zapytany o to jakie rozwiązania administracyjne są stosowane w kontekście koordynacji polityki rowerowej. W Polsce, w wielu miastach powołani zostali oficerowie rowerowi. We Francji takiej funkcji nie ma. Kwestie rowerowe są elementem całego systemu transportowego, a nie celem samym w sobie. W Polsce nadrzędną rolą oficerów rowerowych powinno być pokazanie jakie są potrzeby. Ekspert zwrócił również uwagę, że nie powinniśmy mówić o dwóch grupach społecznych: rowerzystach i kierowcach samochodów. W wielu przypadkach są to te same osoby, dlatego powinniśmy myśleć uniwersalnie.

Podsumowując dyskusję powrócono do tematu spotkania - Dokąd zmierza rower? Zdaniem ekspertów rower będzie coraz bardziej popularny w miastach, jednak konieczne są wysiłki ze wszystkich stron by mądrze wprowadzać zmiany. Dzięki rowerowi wizja życia w mieście stanie się bardziej atrakcyjna, bezpieczna i zdrowsza.