

Anna LISZKA*

RUCH ROWEROWY JAKO INTEGRALNA CZĘŚĆ EKOLOGICZNEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO – POLITYKA ROWEROWA MIASTA POZNANIA NA TLE NAJLEPSZYCH PRAKTYK EUROPEJSKICH

Celem tego artykułu jest przedstawienie ruchu rowerowego jako ważnej składowej zrównoważonego transportu miejskiego. Zaprezentowano w nim korzyści dla środowiska, samorządów i społeczeństwa wynikające ze zwiększenia udziału transportu rowerowego w transporcie miejskim. Przytoczono przykłady najlepszych praktyk w zakresie wdrażania polityki rowerowej w miastach Europy Zachodniej. Rozwiązania wdrażane w miejskich systemach transportowych na zachodzie Europy są ilustracją proekologicznych tendencji występujących coraz powszechniej nie tylko w transporcie, lecz także w innych dziedzinach gospodarki. Kopenhaga, Barcelona, Londyn i Groningen zostały opisane jako miasta wzorcowe, wyznaczające właściwy kierunek rozwoju. Stanowią one także punkt odniesienia dla polityki rowerowej miasta Poznania, poddanej w tym artykule szczegółowej analizie. Przedstawiono obecny stan ruchu rowerowego w mieście, jak również plany rozwoju do roku 2020.

Słowa kluczowe: polityka rowerowa, zrównoważony transport miejski, ekologia

1. WPROWADZENIE

Temat ekologii pojawia się coraz częściej w różnych dziedzinach, w tym również wśród zagadnień związanych z transportem. Potrzeba zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, troska o zdrowie publiczne, wyczerpywanie złóż paliw kopalnych oraz urbanizacja to czynniki wymuszające zmiany w systemach transportowych, które w wyniku tego stają się bardziej przyjazne

* Studentka Politechniki Poznańskiej, kierunek logistyka, Koło Naukowe „Logistyka”.

środowisku, bezpieczniejsze i łatwiej dostępne [7]. Coraz popularniejsza jest koncepcja transportu zrównoważonego – przyjaznego środowisku i zapewniającego maksimum mobilności przy minimalnym zużyciu surowców [27]. Stąd też rośnie zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu alternatywnym wobec pojazdów samochodowych w regionach zurbanizowanych. Według Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu jazda na rowerze jest bezpieczniejsza niż poruszanie się piechotą bądź motocyklem, jednak mniej bezpieczna od jazdy samochodem, autobusem czy pociągiem [21]. Wynika to stąd, że ryzyko śmierci na skutek wypadku drogowego dla rowerzysty jest siedem razy większe niż dla użytkownika samochodu [21]. Dla porównania – ryzyko śmierci pieszego jest dziewięć razy większe niż kierowcy samochodu [21]. Rowery nie wymagają zasilania paliwem tak jak samochody, motocykle czy autobusy, są więc bardziej ekologicznym środkiem transportu. W wielu krajach rozwiniętych w miejskiej gospodarce przestrzennej uwzględnia się rozwiązania dla ruchu rowerowego, który stanowi integralną część miejskich systemów transportowych [4]. Na przykład w Holandii udział ruchu rowerowego w podróżach ogółem przekracza 25% [4]. Niezwykle trudno jest przedstawić Polskę na tym tle, gdyż brak kompleksowych opisów i analiz statystycznych ruchu rowerowego [20]. Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA w 2010 r. można stwierdzić jedynie, że średni dzienny ruch rowerów na drogach krajowych stanowił mniej niż 0,5% średniego dziennego ruchu pojazdów silnikowych [22].

2. KORZYŚCI Z RUCHU ROWEROWEGO

2.1. Środowisko

Negatywne skutki motoryzacji są odczuwalne szczególnie na terenach zurbanizowanych w związku z dużym natężeniem ruchu oraz większą od średniej krajowej gęstością zaludnienia. Gdy ulice są zakorkowane, a liczba miejsc parkingowych jest ograniczona, samochód przestaje być efektywnym środkiem transportu [27]. Na dystansach poniżej 5 km rower jest znacznie bardziej efektywny, głównie dzięki możliwości ominięcia korków drogowych [8].

Powszechnie wiadomo, że pojazdy silnikowe emitują spaliny, które przyczyniają się do nasilenia efektu cieplarnianego oraz zanieczyszczają otoczenie – powietrze, tereny zielone i budynki. Co więcej, pojazdy te są źródłem hałasu i w większości napędzane są paliwem produkowanym z nieodnawialnych zasobów naturalnych. W celu ograniczenia negatywnego wpływu gazów cieplarnianych na środowisko do 2030 r. Unia Europejska chce zmniejszyć ich emisję w sektorze transportu o 20% w stosunku do 2008 r. [11]. Tylko w 2007 r. sektor transportowy w 27 państwach członkowskich UE odpowiadał za emisję 982,5 milionów ton CO₂ [9].

Zmniejszenie liczby pojazdów w miastach jest niezwykle istotne, zważywszy, że transport miejski emituje 25% dwutlenku węgla pochodzącego z operacji transportowych ogółem [11].

Strategia promowania ruchu rowerowego jest w pełni zgodna z polityką zrównoważonego rozwoju. Nie jest możliwe całkowite uwolnienie miasta od samochodów, ale stosunek podróży odbywanych samochodami i środkami transportu publicznego (autobusami, tramwajami itp.) do podróży na rowerach przez odpowiednie działania może zostać zmieniony na korzyść tych ostatnich. Rowery są ciche i nie emitują spalin, przez co nie zanieczyszczają środowiska. Zachęcenie osób dojeżdżających do szkoły czy pracy, aby zamiast samochodu wybrały rower, przyczyni się do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a co za tym idzie, do poprawy czystości powietrza. Dzięki ekologicznym środkom transportu, takim jak rower, miasta mogą się stać znacznie mniej zatłoczone, a także bardziej czyste i ciche. Umożliwi to poprawę jakości życia ludności z zachowaniem wymaganego poziomu mobilności. Gdy ulice są zakorkowane, a liczba miejsc parkingowych jest ograniczona, samochód przestaje być efektywnym środkiem transportu [27]. Kierowcy tracą czas, stojąc w korkach, lub krążą wokół miasta, poszukując bezpiecznego miejsca parkowania. Aby został zachowany wymagany poziom mobilności, uważanej za nieodłączny atrybut samochodu, liczba pojazdów na drogach musi się zmniejszyć [8].

2.2. Zdrowie

W 2005 r., w odpowiedzi na alarmujące informacje o stale rosnącej liczbie ludzi otyłych Unia Europejska rozpoczęła akcję mającą na celu stymulowanie do aktywności fizycznej [15]. Promowanie ruchu rowerowego na dużą skalę może zaowocować wzrostem aktywności fizycznej w społeczeństwie. Ogólne korzyści zdrowotne zostały oszacowane np. przez The Transport Health and Environment, Pan-European Program (THE PEP) [15]. Z badań wynika, że regularna jazda na rowerze zmniejsza ryzyko przedwczesnej śmierci [2].

Poruszanie się rowerem jest korzystne, ale też w pewnym stopniu ryzykowne ze względu na ekspozycję na zanieczyszczenia oraz wypadki drogowe [2]. Jednak Rojas-Reuda i in. w swojej pracy nad systemem rowerów miejskich w Barcelonie dowodzą, że korzyści zdrowotne wynikające ze zwiększenia aktywności fizycznej są znacznie większe niż ewentualne ryzyko związane z incydentami na drogach, czy też z działaniem zanieczyszczeń [15].

2.3. Finanse

Ekologiczne rozwiązania nie muszą być kosztowne. Wręcz przeciwnie, często najbardziej ekologiczne projekty okazują się jednocześnie najbardziej ekonomiczne. W założeniach polityki zrównoważonego rozwoju UE do 2020 r. mówi się

o „gospodarce efektywnie korzystającej z zasobów” i przez to budującej swoją przewagę konkurencyjną [10]. Zachęcenie mieszkańców terenów zurbanizowanych do poruszania się rowerami i umożliwienie im tego prowadzi do zmniejszenia ruchu pojazdów samochodowych. To z kolei powoduje zmniejszenie popytu na paliwo, a także odciąża infrastrukturę drogową, której utrzymanie jest dla samorządów bardzo kosztowne. Może się więc okazać, że zainwestowanie funduszy w infrastrukturę rowerową w dłuższej perspektywie może przynieść oszczędności.

Oczywiście, przed zainwestowaniem publicznych pieniędzy w projekt samorządy muszą gruntownie go przeanalizować celem upewnienia się, że w długiej perspektywie rzeczywiście przyniesie on społeczeństwu korzyści. Współcześnie do dyspozycji jest wiele narzędzi umożliwiających ocenę projektu pod względem finansowym. Jednym z nich jest analiza kosztów i zysków. W odniesieniu do ruchu rowerowego łatwo jest oszacować koszty infrastruktury, lecz nie wszystkie czynniki są policzalne, np. oszczędność czasu czy zdrowie. Niemniej jednak na potrzeby analizy wszystkim korzyściom i kosztom przypisana zostaje wymierna pieniężna wartość. Pierwszym miastem, które zastosowało metodykę kosztów i zysków do oceny projektu, była Kopenhaga. Wyniki analizy potwierdziły, że społeczeństwo skorzysta na inwestycji w rozwój infrastruktury rowerowej. Okazało się bowiem, że koszty społeczne przypadające na 1 km trasy pokonany samochodem wynoszą 3,74 DK, podczas gdy koszt pokonania takiego samego odcinka rowerem wynosi jedynie 0,60 DK [3].

Kolejny przykład możliwości poczynienia oszczędności budżetowych przez inwestycje w infrastrukturę rowerową pochodzi z Wielkiej Brytanii. Firma SQW Consulting oszacowała korzyści ze zwiększenia ruchu rowerowego. Jeżeli wzrośnie on o 20%, to społeczeństwo zaoszczędzi 300 mln GBP, co oznacza, że zainwestowanie 1 £ przyniesie 3 £ (200% stopy zwrotu z inwestycji) na przestrzeni 30 lat [3].

3. NAJLEPSZE PRAKTYKI W EUROPIE

Aby transport miejski mógł się rozwijać w sposób ekologiczny (zrównoważony), co zapewni mieszkańcom miast niezbędną mobilność, samorządy muszą się zmierzyć z pewnymi wyzwaniami. Spośród najistotniejszych barier utrudniających wdrożenie polityki rowerowej należy wymienić:

- zintegrowanie rowerów z istniejącym systemem transportowym, opartym najczęściej na autobusach i tramwajach, a także wypracowanie rozwiązania umożliwiającego sprawną i wygodną zmianę jednego środka transportu na drugi;
- ukształtowanie terenu i inne przeszkody naturalne uniemożliwiające lub znacznie utrudniające budowę infrastruktury rowerowej bądź powodujące, że podróż rowerem wymaga wiele wysiłku;
- nastawienie społeczeństwa do ruchu rowerowego; często przekonanie ludzi do zmiany środka transportu wymaga prowadzenia wieloletniego programu promocyjnego.

Jednak trudności te można pokonać. Na zachodzie i północy Europy można znaleźć wiele przykładów sprawnie funkcjonujących systemów transportowych, w których ruch rowerowy odgrywa istotną rolę. W tym rozdziale zostanie omówionych kilka ciekawszych przykładów wdrożonej z sukcesem polityki rowerowej.

3.1. Kopenhaga

Kopenhaga jest przykładem wzorowej infrastruktury rowerowej, która jest podstawą rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego [27]. W stolicy Danii, „pierwszym rowerowym mieście świata” [18], istnieje spójna sieć ścieżek rowerowych łączących wszystkie części miasta. Rowerzyści mają swoją przestrzeń, nie muszą lawirować między samochodami czy pieszymi. Poruszanie się po stolicy Danii rowerem jest szybkie, łatwe i bezpieczne [19]. Aż 37% osób pracujących bądź studiujących w Kopenhadze najchętniej dojeżdża rowerem, co czyni z niego najpopularniejszy środek transportu [19]. Codziennie w samej stolicy Danii rowerzyści pokonują dystans 1,2 mln kilometrów [19]. Mają oni na uwadze nie tylko troskę o środowisko naturalne, lecz przede wszystkim wygodę – dla mieszkańców Kopenhagi jazda rowerem jest najszybszym i najbardziej komfortowym sposobem poruszania się po mieście [19]. W najbliższych latach prędkość, z jaką rowerzyści będą poruszać się po mieście, ma wzrosnąć o 10% [3], m.in. za sprawą traktowania priorytetowo właśnie rowerzystów, a nie kierowców samochodów. Ruch rowerowy w Kopenhadze zostanie usprawniony przez regulowanie świateł drogowych, tak aby rowerzysta podróżujący ze średnią prędkością 20 km/h widział tylko kolor zielony [19]. Dodatkowo kierowcy są zniechęceni wysokimi podatkami na paliwo, limitami prędkości oraz opłatami za miejsca parkingowe [3]. Wszystko to sprawia, że liczba samochodów na drogach maleje, a więc jest więcej miejsca dla rowerzystów.

3.2. Barcelona

W tym mieście wprowadzono sprawnie działający system rowerów miejskich o nazwie „Bicing”, który zaowocował 30-procentowym wzrostem podróży rowerowych [15]. System składa się z 6000 rowerów oraz 420 tzw. stacji dokujących, rozmieszczonych na terenie całego miasta. Jest bardzo dobrze wkomponowany w system transportowy Barcelony, co umożliwia łatwą zmianę środka lokomocji na inny [16]. Rower miejski jest promowany jako najlepszy środek transportu na krótkich dystansach. Po wniesieniu całorocznej opłaty abonamentowej w wysokości 45,11 euro można korzystać z rowerów przez cały rok bez dodatkowych opłat, pod warunkiem, że czas jednorazowego wypożyczenia nie przekroczy 30 min [16]. Specyficzne dla Barcelony jest to, że miasto zlokalizowane jest w dolinie. Mieszkańcy bardzo chętnie wykorzystują więc rowery miejskie, by poruszać się w dół, lecz

nie chcą jeździć pod górę. Postawiło to więc Biuro Bicing przed koniecznością redystrybucji rowerów ze stacji dokujących położonych na dnie doliny do tych zlokalizowanych na większych wysokościach. Wykorzystywane są w tym celu specjalne samochody użytkowe [13]. Użytkowanie systemu Bicing w Barcelonie od 2007 r. umożliwiło zmniejszenie zanieczyszczenia dwutlenkiem węgla o 9000 t, co wg badaczy jest równoznaczne z ocaleniem ponad dwunastu ludzkich istnień [23].

3.3. Londyn

W 2001 r. w Londynie został wprowadzony plan „Cycling Revolution”, oparty na założeniu, że do 2026 r. liczba podróży rowerowych w mieście wzrośnie o 400%. W mieście przeprowadzono kompleksowe analizy, na których podstawie wyłoniono trasy najbardziej odpowiednie na ścieżki rowerowe oraz grupy społeczne, do których należy skierować kampanie promocyjne [28]. W polityce rowerowej Londynu można wyróżnić trzy zasadnicze programy, które mają doprowadzić do wzrostu liczby cyklistów [29].

Pierwszy z nich to „Cycle hire Scheme”, czyli system rowerów miejskich, obecnie składający się z 5000 rowerów, 361 stacji dokujących (docelowo 6000 rowerów i 400 stacji) oraz systemu informatycznego umożliwiającego rejestrację, wypożyczanie rowerów i zdobycie najważniejszych informacji [29]. System rowerów miejskich w Londynie, podobnie jak ten w Barcelonie, jest dobrze skoordynowany z pozostałymi środkami transportu miejskiego.

Kolejny program, nazwany „Cycling Superhighways”, to plan działań prowadzących do rozwoju infrastruktury rowerowej. „Rowerowe autostrady” mają zapewnić rowerzystom potrzebną im przestrzeń i bezpieczeństwo oraz zachęcać mieszkańców do zamiany samochodu na rower. Do 2015 r. ma powstać 12 takich autostrad [29].

Trzeci z programów, „Biking Boroughs”, składa się z inicjatyw promocyjnych realizowanych na poziomie lokalnym (dzielnice miasta) w porozumieniu z takimi partnerami, jak szkoły, policja itp. Program ten ma zachęcać do jazdy na rowerze, zwiększać świadomość cyklistów i promować współpracę między dzielnicami w zakresie transportu rowerowego [29].

Uzupełnieniem tych programów są inicjatywy na mniejszą skalę, takie jak ulepszenie ścieżek rowerowych, poprawa bezpieczeństwa czy planowanie tras [29].

3.4. Groningen

Podróże rowerowe stanowią w Groningen 40% podróży ogółem i pod tym względem miasto to wiedzie prym nie tylko w Holandii, lecz także w całej Europie [14]. Transport rowerowy ma w Holandii długą tradycję, ale w Groningen jego popularność jest także owocem konsekwentnie realizowanej polityki „miasta kom-

paktowego”, odnoszącej się nie tylko do systemu transportowego, lecz także do całej gospodarki przestrzennej. Centralna część Groningen, gdzie koncentruje się 90% miejsc pracy, centra handlowe, a także życie kulturalne, została wydzielona jako „miasto wewnętrzne” (*inner city*) i podzielona na cztery strefy. Najłatwiej jest poruszać się po nich właśnie rowerem lub pieszo, gdyż ruch samochodowy jest tam niemożliwy. Wszystkie samochody muszą zostać zaparkowane poza centrum i to z ograniczeniem czasu parkowania [14]. Oczywiście w mieście istnieje rozwinięta infrastruktura pozwalająca rowerzystom poruszać się po mieście bezpiecznie i wygodnie. W Groningen znajdują się liczne miejsca postojowe ze stojakami dla rowerów, także w pobliżu węzłów komunikacyjnych. Dzięki koncepcji „Park and Ride” mieszkańcy mogą podróżować, przesiadając się z jednego środka transportu na drugi, np. zaparkować samochód na parkingu, stamtąd dojechać rowerem na dworzec i po zaparkowaniu tam roweru przesiąść się na pociąg do innego miasta [17].

3.5. Najlepsze praktyki – podsumowanie

Jak wynika z powyższych przykładów, każde miasto jest inne i wymaga indywidualnego podejścia [27]. Jednak lista dostępnych rozwiązań jest długa: rozwinięty system rowerów miejskich, gęsta sieć dróg rowerowych, uprzywilejowanie rowerzystów w stosunku do kierowców samochodów czy inicjatywy promocyjne to tylko niektóre z propozycji. Lista wciąż się powiększa. Tak więc miasta, które dopiero zaczynają swoją drogę ku zrównoważonemu transportowi, mogą korzystać z wielu wzorców, lecz przede wszystkim mogą wypracowywać własne, oryginalne rozwiązania, najodpowiedniejsze do lokalnych potrzeb.

4. POLITYKA ROWEROWA MIASTA POZNANIA

4.1. System transportowy w Poznaniu

System komunikacyjny w Poznaniu opiera się głównie na autobusach i tramwajach. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu zarządza taborem 320 autobusów oraz 227 składów tramwajowych¹ [25], które regularnie kursują na 18 liniach tramwajowych (w tym jednej nocnej) oraz 52 liniach autobusowych dziennych i 19 nocnych [25]. Ze względu na wpływ transportu miejskiego na środowisko w MPK podejmuje się działania, aby usługi transportowe świadczone były w sposób jak najmniej szkodliwy dla otoczenia [25]. Pojazdy eksploatowa-

¹ Stan na dzień 01.01.2013.

ne przez MPK są zgodne z wymogami normy EURO5 i napędzane są olejem napędowym, a kierowcy przechodzą szkolenia z zakresu eco-drivingu [25]. Poznańskie MPK jest też właścicielem pierwszego w Polsce autobusu hybrydowego oraz pionierem wśród polskich przedsiębiorstw transportowych w zastosowaniu rekuperacji – zjawiska pozwalającego na ponowne wykorzystanie energii wytworzonej w procesie hamowania. Dzięki temu tramwaj zużywa o 20–30% mniej energii [25]. Zadaniem MPK oraz Zarządu Transportu Miejskiego jest także utrzymanie infrastruktury. W ostatnim czasie wykonuje się liczne remonty nawierzchni dróg oraz torowisk tramwajowych, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach oraz komfortu podróży, a także ograniczenie hałasu, tak uciążliwego dla mieszkańców miasta [25].

4.2. Poznański Rower Miejski

Od kwietnia 2012 r. w Poznaniu działa system rowerów miejskich. Podmiotem odpowiedzialnym za jego funkcjonowanie jest Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu. Obowiązkiem ZTM jest utrzymanie stacji rowerowych (dokujących) i samych rowerów w odpowiednim stanie, a także ustalenie cennika za wypożyczenie [30].

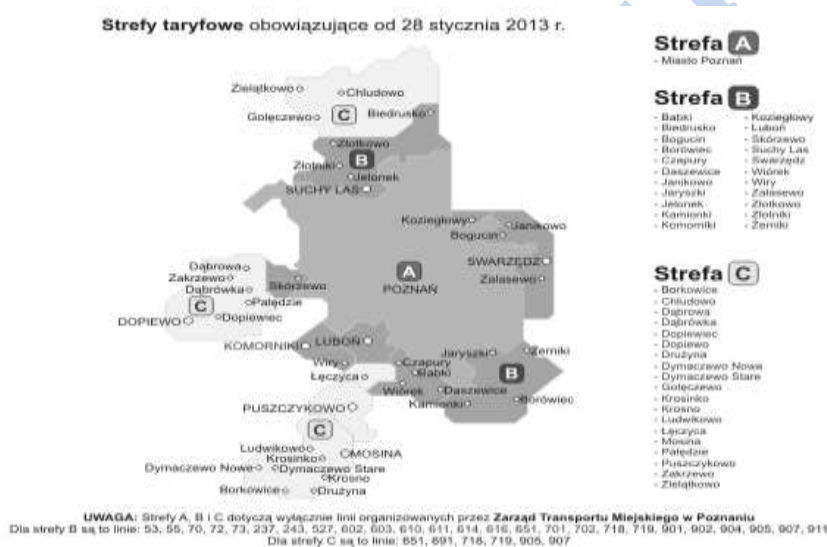
Obecnie w Poznaniu istnieje siedem stacji dokujących, gdzie można wypożyczyć rowery miejskie. Chętni muszą się zarejestrować na portalu www.nextbike.pl. Posiadanie swojego konta upoważnia do wypożyczania rowerów nie tylko w Poznaniu, lecz także w innych miastach, gdzie system Nextbike jest obecny, takich jak Wrocław czy Warszawa [26].

Stacje dokujące PRM są zlokalizowane wokół ścisłego centrum miasta, w niewielkich odległościach od siebie. Dzięki temu dystans między stacjami można pokonać w ciągu 20 min (tyle wynosi czas bezpłatnego korzystania z roweru). Rozmieszczenie stacji PRM zaprezentowano na rys. 1.



Rys. 1. Lokalizacja stacji rowerowych PRM [30]

Niestety, stacji tych jest zdecydowanie za mało jak na miasto o liczbie mieszkańców wynoszącej ponad 550 000 i powierzchni 261,9 km² [12]. Stacje nie tworzą sieci obejmującej całe miasto. Aby dostać się z centrum do peryferyjnej części Poznania, należy wypożyczyć rower na czas zdecydowanie dłuższy niż 20 min, co nie jest rozwiązaniem ekonomicznym. Obowiązujący cennik PRM nie stanowi zachęty dla potencjalnych użytkowników i jest zdecydowanie niekonkurencyjny w porównaniu z cenami środków komunikacji miejskiej. Gdy czas wypożyczenia roweru przekroczy pierwsze bezpłatne 20 min, pierwsza godzina użytkowania kosztuje 2 PLN, a każda kolejna – 4 PLN [30]. Do tych kosztów należy doliczyć także opłatę wstępną w wysokości 10 PLN, którą każdy użytkownik PRM musi uiścić przy rejestracji w systemie [30]. Dla porównania – godzinny bilet tramwajowo-autobusowy w strefie A kosztuje 4,2 PLN [30]. Mapę stref taryfowych w Poznaniu zaprezentowano na rys. 2.



Rys. 2. Mapa stref taryfowych w Poznaniu [30]

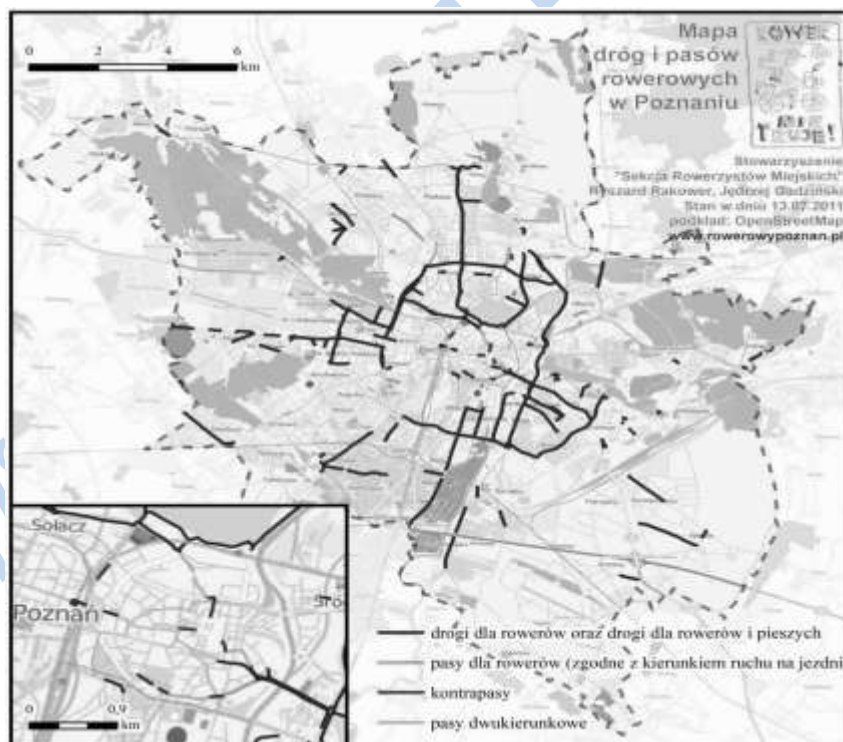
MPK oferuje także bilety tygodniowe, miesięczne i roczne, korzystne dla użytkowników komunikacji miejskiej. W systemie PRM nie ma jednak odpowiednika biletów długoterminowych, co mogłoby być rozwiązaniem zachęcającym do regularnego korzystania z rowerów miejskich. Jak widać, transport miejski jest znacznie korzystniejszy, szczególnie dla osób upoważnionych do korzystania z biletów ulgowych. W ciągu godziny tramwajem czy autobusem można bez wysiłku fizycznego pokonać większą odległość niż rowerem.

Jedynie wypożyczalnia rowerów na osiedlu Sobieskiego, również zarządzana przez ZTM, oferuje swoim klientom abonament miesięczny i sezonowy w wysokości, odpowiednio, 20 PLN i 100 PLN [30]. Poza tym wypożyczenie roweru na

1 godzinę kosztuje 2 PLN, a na od 5 do 24 godzin – 10 PLN [30]. Osoby posiadające imienny bilet miesięczny komunikacji miejskiej mogą z wypożyczalni na os. Sobieskiego korzystać jeszcze taniej, gdyż wypożyczenie roweru na jedną dobę jest bezpłatne, a opłata za każdą kolejną dobę wynosi 10 PLN [30]. Wypożyczalnia jest czynna każdego roku od 1 kwietnia do 31 października [30].

4.3. Analiza ruchu rowerowego w Poznaniu

Miejski system transportowy może się stać bardziej ekologiczny za sprawą wzrostu ruchu rowerowego, jednak nie tylko dzięki rowerom miejskim. Wielu mieszkańców Poznania posiada własne rowery (wg badań BBS Obserwator z 2002 r. ok. 67,3% ankietowanych) [1], którymi może się poruszać, jednak z różnych względów tego nie robi. Obecnie udział ruchu rowerowego w podróżach ogółem na terytorium Poznania szacuje się na 1–3% [6]. Przez zidentyfikowanie przeszkód w rozwoju ruchu rowerowego oraz zaprojektowanie i wdrożenie dogodnych rozwiązań samorząd miejski może zachęcić mieszkańców terenów miejskich do rezygnacji z jazdy prywatnymi samochodami na rzecz poruszania się rowerami. Wymaga to prowadzenia spójnej i skutecznej polityki rowerowej.



Rys. 3. Mapa dróg rowerowych na terenie Poznania [6]

Poznańska Sekcja Rowerzystów Miejskich (SRM) corocznie publikuje raport zawierający analizę tendencji w ruchu rowerowym, a także polityki rowerowej miasta Poznania. Z raportu SRM z 2011 r. oraz z badań BBS Obserwator z 2002 r. wynika, że główną przeszkodą w rozwoju ruchu rowerowego w Poznaniu jest brak odpowiedniej infrastruktury, która umożliwiałaby bezpieczną i komfortową jazdę. Obecnie w Poznaniu istnieje 90 km ścieżek rowerowych [6]. Jest to za mało, aby połączyć wszystkie części miasta. Co więcej, jedynie 62,8% tych dróg ma nawierzchnię odpowiedniej jakości (asfalt) [6]. Sekcja Rowerzystów Miejskich opracowała mapę dróg rowerowych w Poznaniu (rys. 3).

Według BBS Obserwator dla 40,8% ankietowanych wybudowanie większej ilości ścieżek rowerowych stanowiłoby zachętę do regularnego podróżowania rowerem do pracy lub szkoły [1]. W tym samym badaniu ankietowani z Poznania wskazali na konieczność wybudowania ścieżek rowerowych łączących centrum miasta z osiedlami (70,3% ankietowanych) oraz prowadzących za miasto (11,9% ankietowanych) jako najistotniejsze działanie ułatwiające poruszanie się rowerem po mieście [1]. Podobne są wyniki badań Gadzińskiego z 2009 r.: wg ankietowanych, by wzrosła liczba podróżujących rowerami, powinno przede wszystkim powstać więcej dobrej jakości dróg rowerowych, a także parkingów i stojaków na rowery, co zapobiegałoby kradzieżom [5]. Zarówno Gadziński, jak i SRM na podstawie badań wskazują także na problem skrzyżowań ścieżek rowerowych z ruchliwymi drogami samochodowymi oraz na niski priorytet dla rowerzystów [5, 6]. Według pomiarów z 2009 r. przeciętnie 14,1% czasu podróży rowerzysta spędza, nie poruszając się, np. ze względu na sygnalizację świetlną [5].

Wskazywane przez ankietowanych problemy z infrastrukturą i wynikające stąd utrudnienia dla rowerzystów są typowe dla miast o małym udziale ruchu rowerowego. Według ekspertów Presto Project (inicjatywy mającej na celu promowanie transportu rowerowego), aby ruch rowerowy mógł się rozwijać, najpierw należy zadbać o odpowiednią infrastrukturę. Dopiero w następnej kolejności poprzez różnego rodzaju działania promocyjne można zachęcać mieszkańców miasta do zamiany samochodu na rower [27].

4.4. Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej

Plany samorządu lokalnego względem rozwoju ruchu rowerowego w Poznaniu i jego okolicach są zawarte w dokumencie o nazwie „Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej. Metropolia Poznań 2020”. W dokumencie tym określono kierunki rozwoju w regionie Poznania: „ma charakter integracyjny i zawiera programy rozwoju w odniesieniu do tych dziedzin, które są szczególnie istotne dla funkcjonowania i rozwoju całej aglomeracji w perspektywie najbliższych lat” [24]. W strategii przyjęto pięć głównych osi działania, do których zalicza się infrastrukturę i organizację transportu. [23]. W tym punkcie z kolei wyróżniono następujące programy [24]:

- „Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy”,
- „Kolej metropolitalna”,
- „Zintegrowany transport publiczny”,
- „Infrastruktura i ruch rowerowy”.

W ramach tego ostatniego programu mają powstać: spójna sieć infrastruktury rowerowej, system „*bike & ride*” (zintegrowanie infrastruktury rowerowej z transportem zbiorowym), kompleksowy system informacji na temat ruchu rowerowego oraz Metropolitalne Forum Rowerowe. Co więcej, mają zostać sformułowane jednolite zasady projektowania infrastruktury rowerowej, a sam ruch rowerowy ma być częściej i intensywniej reklamowany przez wiele akcji promocyjnych [24]. Głównym celem tego szeroko zakrojonego planu jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem do 10% do 2020 r. [24]. W porównaniu z zachodnioeuropejskimi miastami opisywanymi we wcześniejszych rozdziałach ten cel nie wydaje się szczególnie ambitny, jednak wzrost udziału ruchu rowerowego do 10% i tak byłby znaczny w porównaniu z 2000 r., kiedy przeprowadzono kompleksowe badania ruchu [6]. Wtedy udział podróży rowerowych w podróżach pieszych wynosił ok. 2,5% [6]. Działania związane z infrastrukturą mają na celu poprawę jej jakości, a co za tym idzie, poprawę komfortu poruszania się rowerem. Poznań i tereny podmiejskie ma pokryć spójna sieć dróg rowerowych, poprawie ma ulec także ich oznakowanie [24].

W programie „Metropolia Poznań 2020” zakłada się także poprawę komunikacji i ściślejszą współpracę samorządów z organizacjami społecznymi [24]. Zaangażowanie mieszkańców miasta w projektowanie rozwiązań sprawi, że szybciej zaadaptują się oni do zmian i będą przychylniej nastawieni do polityki rowerowej.

W strategii zdefiniowano zakres odpowiedzialności poszczególnych organizacji i instytucji, sposoby finansowania inwestycji oraz mierniki i efekty programu. program „Infrastruktura i ruch rowerowy” jest powiązany także z innymi programami [24]. Oznacza to, że samorządy nie będą projektowały rozwiązań dla ruchu rowerowego w oderwaniu od innych projektów. Wszystkie projekty muszą się mieścić w długoterminowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego.

Z raportu SRM wynika jednak, że planowane udogodnienia dla rowerzystów nie zawsze są wdrażane, nawet jeśli rozwiązanie jest wypracowane wspólnie przez przedstawicieli samorządów, instytucji i organizacji społecznych. Jako przykład podaje się plan strefy uspokojonego ruchu z infrastrukturą rowerową w okolicach Garbar czy na Jeźcach. Terminy realizacji tych inwestycji są wciąż przesuwane [6].

5. PODSUMOWANIE

Artykuł ten przygotowano, by zaprezentować zainteresowanie ruchem rowerowym jako tendencję w usprawnianiu systemu transportowego na terenach zurbanizowanych. Opisano w nim i porównano miasta Europy Zachodniej: Kopenhagę,

Barcelonę, Londyn i Groningen, mające doświadczenie i odnoszące sukcesy we wdrażaniu polityki rowerowej, oraz Poznań – aglomerację będącą na początku drogi do tytułu „miasta rowerowego”.

Nie można podważyć korzyści wynikających z ruchu rowerowego. Miejski system transportowy, w którym ruch rowerowy ma duży udział, jest sprawny i przyjazny środowisku. W Europie Zachodniej jest wiele przykładów miast, w których transport rowerowy stanowi realną alternatywę dla prywatnych samochodów czy środków komunikacji miejskiej. Choć nie ma dwóch takich samych miast i polityka rowerowa każdego z nich jest inna, można dostrzec element wspólny: wyraźną wizję sukcesu. Samorządowcy konsekwentnie realizują plany, które prowadzą do określonych wcześniej efektów.

W polityce rowerowej miasta Poznania daje się zauważyć brak takiej wizji. Samorząd nie zawsze realizuje inwestycje rowerowe zgodnie z założonym harmonogramem. Można odnieść wrażenie, że polityka rowerowa ma w Poznaniu niewystarczające znaczenie. Transport rowerowy wciąż nie jest traktowany jako forma alternatywna wobec innych środków transportu. Można więc stwierdzić, że bardziej konsekwentne prowadzenie przez samorząd miejski polityki rowerowej pozwoliłoby w stosunkowo krótkim czasie zmienić strukturę transportu miejskiego i zwiększyć udział ruchu rowerowego w podróżach ogółem.

LITERATURA

- [1] BBS Obserwator. Raport z badań ilościowych odnośnie rowerzystów wykonany dla Polskiego Klubu Ekologicznego, Kraków 2002-2003.
- [2] Cavill. N. Rutter H. London cycle hire scheme. Will it do more harm than good?, Student BMJ 2010.
- [3] Cycling Embassy of Denmark. Collection of cycling concepts 2012, Nederland 2000.
- [4] Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University 2012. The Geography of Transport Systems, New York 2009.
- [5] Gadziński J., Ruch rowerowy-konkurencja dla samochodów i komunikacji publicznej. Poznań 2009.
- [6] Kaźmierczak A., Kulupa R., Rakower R., Społeczny raport na temat polityki rowerowej Poznania, Poznań 2011.
- [7] Komisja Europejska, A sustainable future for Transport. Towards an integrated, technology – led and user-friendly system, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2009.
- [8] European Commission, Cycling: the way ahead for towns and cities, Belgique, 1999.
- [9] European Commission, EU energy and transport in figures, Belgique, 2010.
- [10] European Commission, Komunikat Komisji Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela 2010.
- [11] European Commission]. White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, 2011.
- [12] Miasto Poznań. Fakty i liczby, Wyd. Miejskie Poznania, Poznań 2012.

- [13] Midgley P. Bicycle sharing schemes: enhancing sustainable mobility in urban areas. Commission on sustainable development, New York 2011.
- [14] Ministerie van Verkeer en Waterstraat. Cycling in the Netherlands, Nederland 2009.
- [15] Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Tainio M., Nieuwenhuijsen M.J., The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study, BMJ 2011.
- [16] <http://www.barcelonayellow.com/bcn-transport/78-bicing-city-bikes> (6.02.201).
- [17] <http://carbusters.org/2009/11/03/groningen-the-worlds-cycling-city/v> (25.01.2013).
- [18] <http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture> (25.01.2013).
- [19] <http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/cycling-in-copenhagen---the-easy-way/> (25.01.2013).
- [20] <http://edroga.pl/drogi-i-mosty/raport/2740-ruch-rowerowy-w-polsce?showall=1&limitstart=> (21.01.2013).
- [21] <http://www.etsc.eu> (21.01.2013).
- [22] http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/g/GENERALNY_POMIAR_RUCHU_2010/0.1.1.5_Synteza_GPR_2010.pdf (21.01.2013).
- [23] <http://www.guardian.co.uk/environment/bike-blog/2011/aug/05/bike-hire-schemes-save-lives> (25.01.2013).
- [24] <http://metropolia2020.poznan.pl> (21.01.2013).
- [25] <http://www.mpk.poznan.pl> (22.01.2013).
- [26] <http://www.nextbike.pl> (22.01.2013).
- [27] <http://www.presto-cycling.eu/pl/home> (6.02.2013).
- [28] <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/analysis-of-cycling-potential.pdf> (26.01.2013).
- [29] <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/roadusers/Cycling/cycling-revolution-london.pdf> (26.01.2013).
- [30] www.ztm.poznan.pl (22.01.2013).

**CYCLING AS AN INTEGRAL PART OF AN ECOLOGICAL URBAN
TRANSPORTATION – CYCLING POLICY OF POZNAN AGAINST EUROPEAN
BEST PRACTICES**

Summary

The purpose of this article is to present cycling as an integral part of sustainable urban transportation system. The paper shows how the environment, municipalities and society can benefit from the increased share of cycling in urban transportation. There are examples of the best practices regarding cycling policy in Western European cities quoted. The solutions implemented in urban transportation systems in Western Europe illustrate pro-ecological tendencies which are more and more common not only in relation to transportation but also the other branches of economics. Copenhagen, Barcelona, London and Groningen are described as model cities which determine the right course of action. The aforementioned cities are also points of reference for Poznan cycling policy. The cycling policy of city of Poznan is thoroughly analyzed in this article. Both, present situation related to cycling and perspectives of development until 2020 are described.