

Michał Beim¹

POLITYKA ROWEROWA MONACHIUM

Raport koncernu Siemens na temat zrównoważonego rozwoju miast plasuje Monachium, ex aequo z Wiedniem, na pierwszym miejscu pod względem jakości infrastruktury rowerowej [8]. Osiągnięcie pozycji lidera nie byłoby możliwe, gdyby nie konsekwentne, wieloletnie działania na rzecz infrastruktury, których istotnym punktem są konsultacje z organizacjami reprezentującymi użytkowników rowerów. Monachium jednak nie chce spocząć na laurach, chce się stać rowerowym liderem wśród miast liczących od miliona do dwóch milionów mieszkańców. Służyć temu ma nowatorska kampania społeczna „Radlhauptstadt München” będąca uzupełnieniem działań inwestycyjnych. Ruch rowerowy postrzegany jest przez władze samorządowe nie tylko jako skuteczny sposób redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego, ale również jako forma promocji miasta.

Wprowadzenie

Monachium (niem. München) jest stolicą i największym miastem niemieckiego kraju związkowego Bawarii, a równocześnie jednym z najbogatszych miast Niemiec i stanowi ośrodek gospodarczy, naukowy i kulturalny o znaczeniu ponadkrajowym. Miasto charakteryzuje się unikalną specyfiką społeczną. Przenikają się tu grupy o różnych systemach wartości i poglądach politycznych, co tworzy unikalny klimat społeczny. Stolica Bawarii jest znaczącym ośrodkiem uniwersyteckim – funkcjonują tu trzy duże publiczne uniwersytety (Uniwersytet Ludwiga Maximiliana, Uniwersytet Techniczny i Uniwersytet Bundeswehry). Łącznie ze studentami mniejszych szkół, w Monachium nauki pobiera blisko 100 tysięcy żaków. Miasto zmienia swój profil gospodarczy. Choć wciąż istotną rolę odgrywa sektor motoryzacyjny, którego symbolem są mające siedzibę w Monachium koncerny BMW i MAN – Pojazdy Użytkowe, to na znaczeniu zyskują usługi finansowe oraz nowe technologie, w szczególności związane z informatyką i biotechnologią. Pracująca w tych sektorach tzw. klasa kreatywna ma szczególne oczekiwania odnośnie jakości życia. Miasto, chcąc utrzymać pozycję lidera w tym zakresie,

zmuszone jest do szczególnej dbałości o stan środowiska, wysoką jakość przestrzeni miejskiej, wysoki poziom kultury i zapewnienie mobilności mieszkańcom.

Monachium dzięki swojej otwartości z jednej strony i wysokiemu poziomowi gospodarki z drugiej bardzo intensywnie przyciąga nowe podmioty gospodarcze oraz nowych mieszkańców. Bawarska stolica jest jednym z nielicznych dużych miast niemieckich, w których następuje przyrost liczby mieszkańców. Sytuacja taka wymusza na władzach poszukiwanie rozwiązań zapewniających mobilność mieszkańców przy jednoczesnym poszanowaniu tych elementów, które przyczyniły się do dotychczasowego sukcesu. Rozwiązaniem wychodzącym naprzeciw tym potrzebom jest rozwój ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego – form mobilności przyjaznych środowisku.

Ze względu na bardzo specyficzną sytuację w transporcie publicznym, który jest już na granicy swojej pojemności, miasto jest zmuszone kłaść szczególny nacisk na rozwój ruchu rowerowego, zwłaszcza do czasu ukończenia działań podnoszących pojemność sieci transportu publicznego. Priorytetem w zakresie działań na rzecz transportu publicznego jest budowa drugiego tunelu kolei aglomeracyjnej (S-Bahn) pod ścisłym śródmieściem – na odcinku pomiędzy dworcem głównym (München Hauptbahnhof) a dworcem wschodnim (München Ostbahnhof). Istniejący tunel stanowi połączenie zapewniające dojazd do centrum mieszkańców aglomeracji. Obecnie kursuje w nim 7 linii S-Bahn, przez co w godzinach szczytu, gdy pociągi kursują nawet w takcie dziesięciominutowym, natężenie ruchu wyczerpuje pojemność sieci kolejowej. Również popyt na miejsce w pociągach jest na granicy możliwości technicznych. Koszt budowy drugiego tunelu szacowany jest na kwotę około 2 miliardów EUR, przez co rozpoczęcie inwestycji odsuwane jest w czasie. Działania władz muszą koncentrować się więc na odciążeniu transportu publicznego, zwłaszcza centralnego odcinka kolei aglomeracyjnych, a najprostszą metodą jest zachęcanie mieszkańców Monachium, którzy udają się do śródmieścia, aby wybierali rower w swych codziennych podróżach.

Należy nadmienić, że przewóz rowerów transportem publicznym w Monachium, właśnie ze względu na dużą liczbę pasażerów, jest mocno ograniczony. Rowery wolno przewozić tylko w metrze i kolejach regionalnych, przy czym w dni robocze obowiązują dwa okresy, w których rowerów nie wolno przewozić: od 6:00 do 9:00 oraz od 16:00

¹ Dr, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, stypendysta Fundacji Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern, michal.beim@imove-kl.de

do 18:00. W czasie ferii szkolnych zakaz dotyczy tylko ww. godzin porannych. Przewóz rowerów jest płatny. Opłata (wg cennika związku komunikacyjnego MVV) wynosi 2,50 EUR i bilet obowiązuje od momentu skasowania do godz. 6:00 dnia następnego. W metrze i kolejach aglomeracyjnych honorowane są też bilety na rower sprzedawane przez Deutsche Bahn (jako dopłata do biletu landowego). W autobusach i tramwajach obowiązuje całkowity zakaz przewozu rowerów. Wyjątkiem są rowery składane, które nie podlegają opłacie za przewóz.

Tabela 1

Ogólna charakterystyka Monachium	
Liczba mieszkańców (styczeń 2010)	1 330 440
Długość sieci drogowej (2010)	2380 km w tym: 216 km ulic głównych
Strefy uspokojonego ruchu (2010)	Uspokojenie ruchu na ponad 85% sieci ulicznej, w tym: strefy „tempo 30” na ponad 80% sieci ulicznej, ok. 5 km ulic w strefach ruchu pieszego.
Infrastruktura rowerowa w liczbach (2010)	ok. 1200 km infrastruktury przyjaznej rowerzystom w tym: 942 km dróg rowerowych (liczonych oddzielnie dla każdego kierunku, jeśli są zlokalizowane po obu stronach ulicy). Drogi rowerowe dzielą się na: a) wydzielone fizycznie – zlokalizowane po jednej stronie ulicy – 57 km, – zlokalizowane po obu stronach ulicy – 2 x 341 km b) poza siecią uliczną wydzielone fizycznie – drogi dla rowerów – 16 km, – drogi dla pieszych i rowerzystów – 105 km, c) wydzielone tylko oznakowaniem z chodników lub jezdni – po jednej stronie ulicy – 10 km, – po obu stronach ulicy – 2 x 36 km. Statystyka ochronnych pasów rowerowych (niem. Radschutzstreifen) nie jest prowadzona.
Modal-split (2008)	transport publiczny: 21% samochód – kierowcy: 27% samochód – pasażerowie: 10% rower: 14% ruch pieszcy: 27%
Współczynnik motoryzacji (2009)	464,6 samochodów osobowych / 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Monachium (Stadtamt München), *Mobilität in Deutschland* [5], Statistische Ämter des Bundes und Länder

Infrastruktura rowerowa dedykowana

W Monachium znajduje się 942 km dróg rowerowych (liczonych oddzielnie dla każdego kierunku, jeśli są zlokalizowane po obu stronach ulicy). Dominującym rozwiązaniem są drogi rowerowe zlokalizowane po obu stronach ulicy – jest ich łącznie 682 km. Dróg rowerowych biegnących tylko po jednej stronie ulicy jest tylko 57 km i zazwyczaj znajdują się przy takich ulicach, gdzie źródła i cele podróży zlokalizowane są tylko po jednej stronie ulicy. Dróg rowerowych biegnących poza siecią uliczną (np. przez tereny zielone) jest łącznie 121 km, z czego zdecydowaną większość (105 km) stanowią drogi współdzielone z pieszymi (drogi dla pieszych i rowerów). Poza wydzielonymi fizycznie drogami rowerowymi są też wydzielone tylko za pomocą oznakowania, zarówno z jezdni, jak i z chodników. Wśród tej kategorii dominują również drogi rowerowe biegnące po obu stronach ulicy (jest ich łącznie 72 km), a biegnących tylko po jednej stronie ulicy jest 10 km. Lokalizowanie dróg rowerowych po obu stronach ulic jest więc standardem, podobnie jak nawierzchnia bitumiczna czy obniżone do poziomu 0 cm krawężniki.

W przypadku przechodzenia drogi rowerowej w okolicach drzew stosuje się specjalne płyty betonowe długie na ok. 4 m, o wysokim stopniu równości, które wyposażone są w specjalne otwory umożliwiające dostęp powietrza i wody pod płytę. Płyta ta osadzona jest na obu końcach na specjalnych ławach tak, aby nie przygniatała ziemi pod nią (fot. 1).

Część z dróg rowerowych wyznaczanych z chodników tylko za pomocą oznakowania są to drogi rowerowe dwukierunkowe wydzielone z części stref ruchu pieszego, zwłaszcza na odcinkach ważnych z punktu widzenia spójności sieci. Drogi rowerowe są wydzielone nie tylko za pomocą oznakowania pionowego i poziomego, ale również koloru nawierzchni (czerwony dywanik z masy chemo-utwardzalnej). Jeśli na danej ulicy występują obiekty małej architektury, rozlokowuje się je tak, aby ich umiejscowienie również sprzyjało rozdzieleniu ruchu pieszego i rowerowego (fot. 2). Władze miejskie wychodzą z założenia, iż przy dużym ruchu pieszym oraz rowerowym lepsza jest separacja niż mieszanie powodujące ewentualne konflikty. Większość stref ruchu pieszego jest jednak niedostępna dla rowerzystów ze względu na bardzo duże natężenie ruchu pieszego.



Fot. 1. Specjalna płyta betonowa w okolicy drzewa zapewnia ochronę systemu korzeniowego, jednocześnie – przez sposób realizacji – nie stanowi pogorszenia warunków jazdy rowerem (fot. Michał Beim).



Fot. 2. Dwukierunkowa droga rowerowa przechodząca przez strefę ruchu pieszego w śródmieściu Monachium (fot. Michał Beim).

Należy podkreślić, że wiele z dróg rowerowych przebiega przez strefy „tempo 30” i korzystanie z nich, w świetle niemieckich przepisów, nie jest obowiązkowe. Większość z dróg rowerowych zlokalizowanych w strefach „tempo 30” przeznaczona jest do likwidacji, a pozyskane w ten sposób miejsce ma z zasady służyć poprawie warunków ruchu pieszego. Likwidacja nie odbywa się szybko, gdyż władze Monachium uwzględniają dość powolny proces zmiany przyzwyczajęń osób, które boją się jeździć rowerami po jezdni. Niemniej, wraz z remontami chodników tego typu drogi rowerowe są likwidowane. Miasto natomiast kładzie duży nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej zlokalizowanej przy głównych ulicach, zwłaszcza na uzupełnianie luk w sieci tras rowerowych oraz likwidację miejsc niebezpiecznych czy wąskich gardeł.

W Monachium wyznaczono 14 tras miejskich oznaczonych kolorami, prowadzących z dzielnic peryferyjnych do centrum miasta, w tym jedną łączącą centrum ze stadionem Allianz-Arena. Łączna długość oznakowanych tras rowerowych wynosi około 350 km. Przebiegają one zarówno dedykowaną, jak i niewidzialną infrastrukturą rowerową [7]. Dla każdej z tych tras została wydana osobna mapka, na której, oprócz przebiegu, wymieniono najważniejsze obiekty znajdujące się wzdłuż trasy, a także przystanki szybkiego transportu szynowego (metro, kolej aglomeracyjna). Przesłanką do stworzenia tego systemu oznakowania było ułatwienie orientacji mniej doświadczonym rowerzystom oraz zachęcanie osób, które na co dzień nie korzystają z rowerów, do wyboru tego środka lokomocji. System czternastu specjalnie oznakowanych promienistych tras rowerowych uzupełniają dwa ringi rowerowe: wewnętrzny (wokół śródmieścia) i zewnętrzny (łączący główne osiedla leżące z dala od centrum) zapewniające połączenia między dzielnicami z pominięciem centrum.

Na razie w Monachium funkcjonuje tylko 17 ulic rowerowych. Ich wprowadzenie potraktowano jako swoisty eksperyment. Pozytywne doświadczenia z pierwszych lat spowodowały, iż miasto planuje w kolejnych latach rozszerzenie tej formy poprawy warunków ruchu rowerowego, a jednocześnie uspokajania ruchu samochodowego.



Fot. 3. Oznakowanie tras rowerowych w Monachium. U góry znajduje się tradycyjna tablica kierunkowa, na dole są szyldy kolorowych szlaków rowerowych (fot. Michał Beim).

Statystyka ochronnych pasów rowerowych (niem. Radschutzstreifen; Schutzstreifen für den Radverkehr) nie jest prowadzona. Niemniej znaczenie tego rozwiązania rośnie. Sprzyja temu dość wysoka kultura jazdy kierowców, dzięki czemu ta forma ochrony rowerzystów jest w wielu miejscach wystarczająca. Ochronne pasy rowerowe są specyficznym niemieckim rozwiązaniem prawnym różniącym się od pasów rowerowych tym, iż wydzielone są linią przerywaną, a kierowca może na nie wjeżdżać, jednak tylko w sytuacji, gdy nie będzie przeszkadzał ruchowi rowerowemu. W praktyce przyjmuje się, iż wjazd możliwy jest tylko w sytuacji, gdy w pobliżu nie ma rowerzystów. Natomiast podobnie jak na drogach lub pasach rowerowych obowiązuje zakaz zatrzymywania.

Należy nadmienić, iż szczególna uwaga jest zwracana na zapewnienie bezpiecznej jazdy rowerem podczas remontów ulic. W tym celu zapewnia się ciągłość infrastruktury rowerowej, nawet kosztem zawężenia pasów ruchu samochodowego (fot. 4).



Fot. 4. Objazd dla rowerów remontowanego fragmentu chodnika i drogi rowerowej odbywa się kosztem zajęcia jednego z pasów ruchu (fot. Michał Beim).

Niewidzialna infrastruktura rowerowa

Monachium jest, obok Berlina, niemieckim liderem w zakresie strefowego uspokajania ruchu samochodowego. Uspokojenie ruchu obejmuje ponad 85% długości sieci ulicznej. Najczęstszą formą są strefy „tempo 30”, które zlokalizowane są na ponad 80% długości sieci ulicznej. Monachium, podobnie jak Berlin, rozważa zamianę ról: wprowadzenie strefy „tempo 30” jako generalnej zasady obowiązującej na obszarze miasta, a prędkości 50 km/h i wyższych jako odstępstwo od tej reguły, jednak obecnie nie ma woli politycznej w tym zakresie wśród radnych. Jediną frakcją popierającą tego typu rozwiązanie są Zieloni. Argumentem za zmianą reguł miały być również oszczędności. Zamiast około 12 tys. tablic strefy „tempo 30” wystarczyłoby tylko około 4 tys. tablic „tempo 50” (i wyższych prędkości). Idea jednak staje się coraz bardziej popularna, i być może w najbliższej przyszłości nastąpi odwrócenie ról. Temat zajmuje ważne miejsce w debacie publicznej w Monachium.

W mieście spośród ponad 600 ulic jednokierunkowych dla rowerzystów jadących pod prąd otwartych jest 227. Założeniem władz miejskich jest, aby do 2015 roku ruch rowerowy dopuszczony był w obu kierunkach na ponad połowie ulic jednokierunkowych. Uzasadnieniem dla tej inicjatywy jest skrócenie dróg, jakie muszą pokonywać rowerzyści. Otwieranie ulic jednokierunkowych dla rowerzystów jadących pod prąd stanowi ważny element kampanii „Radlhauptstadt München” („Rowerowa Stolica Monachium”).

Parkowanie rowerów

Na terenie miasta zlokalizowanych jest około 29 tys. publicznych miejsc parkingowych dla rowerów. Na tę liczbę składają się również parkingi „Bike&Ride” zlokalizowane na obszarze miasta [13]. Wszystkie miejsca umożliwiają przypięcie przynajmniej jednego koła roweru oraz ramy. W kolejnych pięciu latach planuje się realizację dodatkowych 2 tys. miejsc postojowych dla rowerów zlokalizowanych w przestrzeni ulicznej.

Miasto nie posiada jeszcze swojej stacji rowerowej – specjalnego parkingu dla rowerów w pobliżu głównego dworca kolejowego. Taki obiekt znajduje się w planach na najbliższą przyszłość. Planowana stacja ma mieć około 900 zadaszonych i strzeżonych miejsc parkingowych. W stacji rowerowej mają się jeszcze znajdować warsztat rowerowy oraz sklep z częściami i akcesoriami rowerowymi. Adresatem stacji mają być przede wszystkim osoby zamożniejsze, które na co dzień przemieszczają się na droższych rowerach, a wydatek kilkunastu euro opłaty za parkowanie nie będzie dla nich stanowić problemu.

Na początku 2011 roku władze miasta przygotowały projekt uchwały rady miasta o standardach parkingowych dla rowerów, która po przyjęciu stanie się prawem miejscowym. Uchwała ma określać minimalną liczbę miejsc parkingowych dla rowerów, którą należy zapewnić przy nowych inwestycjach budowlanych czy przy zmianie przeznaczenia istniejących obiektów.

Rowery publiczne

W Monachium działają dwa systemy rowerów publicznych: NextBike München i DB Call-a-Bike należący do Kolei Niemieckich (niem. Deutsche Bahn).

System Call a Bike – rowery publiczne Kolei Niemieckich [6] – wystartował w Monachium w 2001 roku. Cena najmu wynosi 0,08 EUR za minutę lub 15 EUR za dzień (posiadacze kart rabatowych kolei „BahnCard” płacą za dobę 9 EUR). Rowery nie parkują w specjalnych stacjach, można je odstawiać przy dowolnych skrzyżowaniach w obrębie śródmieścia. Rejestracja w systemie (ważna w około 100 miast na terenie całych Niemiec) kosztuje 12 EUR (9 EUR dla posiadaczy kolejowych kart rabatowych). W Monachium jest 1200 rowerów, które można wypożyczać przez całą dobę. Zazwyczaj w okresie zimowym rowery nie są dostępne – przechodzą konserwację.

NextBike wystartował na początku czerwca 2011 i oferuje 250 rowerów rozlokowanych w 30 stacjach. Koszt najmu wynosi 1 EUR za każdą rozpoczętą godzinę lub 8 EUR

za 24 godziny. Oprócz tego w mieście działają wypożyczalnie turystycznych i nietypowych rowerów. Na mieszkańców i turystów czekają również taksówki rowerowe (VeloTaxi) oraz rowery piwne (BierBike).

Rowery publiczne działają od czerwca 2011 w warunkach silnej konkurencji. Koncern BMW przy współpracy z siecią wypożyczalni samochodów Sixt uruchomił system samochodów publicznych „DriveNow” wynajmowanych w cenie 0,29 EUR za minutę, jednak nie więcej niż 14,90 EUR za godzinę. Mieszkańcy mają do dyspozycji łącznie około 300 samochodów BMW 1 i MINI Cooper.

Infrastruktura turystyki rowerowej

Monachium posiada bardzo bogatą sieć turystycznych tras rowerowych. Z miasta wychodzi lub przez nie przebiega kilkanaście tras rowerowych łączących się z bawarską siecią tras rowerowych („Bayernnetz für Radler”). Przez miasto nie przebiega natomiast żadna z tras EuroVelo. Do najciekawszych tras rowerowych można zaliczyć:

- M-Wasserweg – (j. pol.: Monachijską Trasę Wodną) o długości 82 km przybliżającą rowerzystom gospodarkę wodno-ściekową miasta (takie obiekty jak: las ochronny, ujęcia wody, obiekty hydrotechniczne) i prowadzącą do jeziora Tegern;
- Issarradweg – (j. pol.: Trasę Rowerową Rzeki Izary) prowadzącą od Alp po granicę z Czechami;
- Via Bavarica-Tyrolensis łączącą Monachium z austriackim Tyrolem.

Na obszarze miasta trasy turystyczne w zdecydowanej większości bieżą dedykowanymi drogami, pasami rowerowymi albo drogami dla pieszych i rowerzystów.

Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

Według danych monachijskiego prezydium policji na terenie miasta w 2010 doszło do 39 440 zdarzeń drogowych. obrażenia odniosły 5613 osoby, a śmierć poniosło 14 osób. Wśród osób rannych rowerzyści stanowili 32,9% (1844 osób), a wśród zabitych 7,1% (zginął jeden rowerzysta).

Liczba zdarzeń drogowych oraz osób rannych i zabitych w 2010 jest najniższą w ciągu ostatniej dekady. W 2009 roku było to odpowiednio: 40 163 zdarzeń, 6202 osób rannych i 16 osób zabitych. obrażenia odniosło 2138 rowerzystów (34,5% ogółu rannych), a śmierć 5 (31,3%). W 2008 roku – 41 449 zdarzeń, 6020 rannych i 20 zabitych, w tym 2119 rowerzystów rannych (35,2%) i 6 zabitych (30,0%).

Liczba zdarzeń drogowych, rannych i zabitych generalnie spada w ciągu ostatniej dekady. W najtragiczniejszym roku – 2003 na monachijskich drogach zginęło 38 osób, w tym 11 rowerzystów (28,9% śmiertelnych ofiar), a obrażenia ciała odniosło 7226 osób, w tym 1925 rowerzystów (26,6% rannych). W ostatniej dekadzie głównymi ofiarami wśród zabitych rowerzystów były osoby powyżej sześćdziesiątego roku życia, natomiast wśród rannych dominowali rowerzyści w przedziale wiekowym 25–34 lata.

Spadek ogólnej liczby rannych i zabitych jest przede wszystkim wynikiem rozwoju strefowego uspokajania ruchu. Również wzrost liczby rowerzystów przekłada się na poprawę bezpieczeństwa tej grupy użytkowników dróg – kierowcy są bardziej świadomi obecności rowerzystów na drogach, a przez to zwracają na nich większą uwagę.

Dokumenty strategiczne

Polityka transportowa Monachium (Verkehrsentwicklungsplan) [11] jest jednym z elementów zrównoważonego rozwoju miasta. Realizuje ona więc nie tylko cele związane z szeroko rozumianą mobilnością mieszkańców, ale odzwierciedla inne polityki: prorodzinna, ekologiczną, zdrowotną itp. Stolica Bawarii rozwija się pod hasłem: „Miasto kompaktowe, miejskie i zielone”. „Kompaktowość” miasta przejawia się w wykorzystaniu rezerw terenów w obrębie miasta, tworzeniu takich struktur urbanistycznych, które tworzą „miasto krótkich dróg” (np. mieszanie funkcji, dość wysoka gęstość zabudowy). „Miejskość” realizowana poprzez charakter zabudowy nawiązujący do najlepszych tradycji urbanistycznych, bogatą ofertę usług wyższego rzędu (np. kulturalnych), a „zieloność” polega na utrzymaniu i rozwoju terenów zielonych pomiędzy głównymi osiami rozwoju miasta, a także na tworzeniu drobnych obszarów zielonych (np. skwery, place zabaw) w istniejących i planowanych obszarach zabudowy. Realizacja tych celów sprzyja bardzo rozwojowi ruchu rowerowego. Z drugiej strony, ruch rowerowy idealnie wpisuje się w te założenia rozwojowe miasta (por. [3]).

Najważniejszym celem polityki zrównoważonego rozwoju miasta jest ograniczenie emisji CO₂ o 40% w stosunku do emisji z roku 1990, kiedy wynosiła ona 6,3 t/mieszkańca rocznie. Dekadę później – 8,0, a w 2006 r. – 7,1. Wyniki te są bardzo dalekie od oczekiwań władz miejskich [4].

Monachium wspiera ruch rowerowy systemowo i systematycznie od 1986 roku, kiedy został przyjęty pierwszy plan rozwoju transportu rowerowego (niem. „Verkehrsentwicklungspläne – Radverkehr, VEP-R) [10]. Plan ten koncentrował się na budowie wydzielonych dróg rowerowych wzdłuż ulic. Działania te jednak okazały się niewystarczające dla uczynienia z roweru popularnego środka lokomocji służącego codziennym podróżom. Obecny plan pochodzi z 2002 i stanowi już zintegrowane podejście do problematyki rozwoju ruchu rowerowego. Uwzględnia zarówno potrzeby codziennej mobilności, jak i wykorzystanie roweru w rekreacji i turystyce. Zintegrowane podejście zakłada jako nadrzędny cel potrzebę zapewnienia wygodnego i bezpiecznego przemieszczania się rowerem od progu domu do celu.

Zalecenia programu biorą pod uwagę najnowsze osiągnięcia nauki, wiedzę praktyczną użytkowników i ich oczekiwania, cele polityczne rozwoju miasta, a także najlepszą praktykę innych miast. Wpłynęło to na zmianę podejścia do infrastruktury rowerowej: większy nacisk został położony na niewidzialną infrastrukturę rowerową, zwłaszcza na realizację stref „tempo 30”, natomiast realizację dróg rowerowych traktuje się jako swoistą osta-

teczność – powstają tam, gdzie nie można zapewnić bezpiecznej jazdy rowerem po jezdni poprzez właściwe uspokojenie ruchu. Drogi rowerowe realizuje się więc przy najważniejszych ulicach. Wydzieloną infrastrukturę rowerową realizuje się też na terenach zielonych, jednak jej głównym przeznaczeniem jest uatrakcyjnienie rekreacji i turystyki rowerowej.

VEP-R porusza też kwestie związane z parkowaniem rowerów oraz sprawę systemu identyfikacji wizualnej najważniejszych tras rowerowych. Wprawdzie w 2006 roku rada miasta przyjęła nowy plan rozwoju transportu (Verkehrsentwicklungsplan 2006 – VEP 2006 [9]), to VEP-R jest nadal obowiązującym programem – stanowi załącznik do nowego dokumentu.

Standardy dróg rowerowych

Miasto w planowaniu infrastruktury rowerowej kieruje się ogólnymi standardami, takimi jak Zalecenia dla Infrastruktury Rowerowej (niem. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2009) oraz Wytyczne Budowy Ulic Miejskich (niem. Richtlinien Stadtstraßen, RASt 2006) Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Budowy Dróg i Transportu (Die Forschungsgesellschaft für Straßen-und Verkehrswesen, FGSV). Powyższe dokumenty odnoszą się do kwestii organizacji i planowania infrastruktury rowerowej.

Wytyczne do części budowlanej infrastruktury rowerowej doprecyzowane są natomiast poprzez Dodatkowe Przepisy Techniczne dla Robót Drogowych w Monachium (niem. Die Zusätzlichen Technischen Vorschriften für Straßenbauarbeiten in München – ZTV-Str-Mü). Dokument ten precyzuje przede wszystkim rodzaje materiałów wykorzystywanych w poszczególnych elementach infrastruktury rowerowej, sposób tworzenia podbudowy, sposób prowadzenia robót. Jednym z nielicznych elementów bezpośrednio dotyczących spraw organizacji ruchu jest określenie sposobu realizacji wyjazdów bramowych. Swoistą ciekawostką jest fakt, że dokument ten nie jest powszechnie publikowany, ale sprzedawany na CD zainteresowanym biuram projektowym, wykonawcom itp.

Pewnym standardem infrastruktury rowerowej było przyjęcie przez władze miejskie systemu oznakowania kierunkowego szlaków rowerowych. Standardy oznakowania są wytycznymi wewnętrznymi urzędu miasta i dotyczą tylko urzędu i podległych mu jednostek. Dotychczas stosowane drogowskazy rowerowe były bardzo małe i nieczytelne – w większości ich format odpowiadał kartce A4. Nowe znaki kierunkowe mają wymiary 800 x 270 mm lub 800 x 200 mm. Jedynie tzw. znaki kompaktowe (bez informacji o celach podróży, tylko wskazanie zmiany kierunku) mają wielkość 300 x 300 mm. Znaki kierunkowe wykonane są na białym tle, a napisy są koloru zielonego. Pełne znaki zawierają:

- nazwę dzielnicy lub obiektu, do którego prowadzą,
- nazwy dzielnic i obiektów zlokalizowanych po drodze,
- odległości do tych obiektów,
- symbol trasy rowerowej (jeśli takowy posiada),
- strzałkę kierunkową nad sygnaturą roweru.

Zmienione zostały też zasady montażu tych znaków. Dotychczas zawieszane były na wysokości 1,60 m nad poziomem drogi rowerowej, teraz wiszą na wysokości minimum 2,25 m, dzięki czemu został ukrócony wandalizm. Obecne zasady oznakowania tras rowerowych są zharmonizowane z zasadami obowiązującymi w Bawarii – z „Bawarską koncepcją oznakowania regionalnych tras rowerowych” (niem. „Wegweisungskonzept des Freistaats für das Bayernnetz”).

Wydanie okólnika związane było z krytyką dotychczasowego oznakowania. W przygotowywaniu wytycznych dla nowego oznakowania uwzględniono zarówno głosy samych rowerzystów, jak i wyniki badań („Broszura o oznakowaniu kierunkowym dla ruchu rowerowego”, niem. „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr”) Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Budowy Dróg i Transportu (Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV) przeprowadzonych w 1998 roku na terenie Niemiec. Partnerem przy tworzeniu koncepcji nowego systemu oznakowania dróg rowerowych był koncern BMW.

Organizacje społeczne

Najważniejszą organizacją społeczną zabiegającą o uczynienie z Monachium miasta przyjaznego rowerzystom jest monachijski oddział Ogólnego Niemieckiego Klubu Rowerowego (niem. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – ADFC). Oprócz ADFC w mieście działa oddział Niemieckiego Klubu Transportowego (Verkehrsclub Deutschland, VCD), jednak wykazuje on dużo mniejsze zaangażowanie w sprawy rowerowe niż oddziały VCD w innych miastach. W rezultacie ADFC jest najważniejszym partnerem dla urzędu miasta przy konsultacjach społecznych.

Omawiając organizacje działające na rzecz ruchu rowerowego w Monachium, nie można pominąć stowarzyszenia Green City e.V., które od lata 2006 roku prowadzi warsztaty na temat korzystania z rowerów przeznaczone dla seniorów. Ponadto spółka zależna od stowarzyszenia Green City Projekt GmbH jest współautorem kampanii rowerowej stolicy Bawarii.

Konsultacje społeczne

Ruch rowerowy odgrywa ważną rolę dla władz miejskich Monachium. W strukturach wydziału ds. transportu urzędu (niem. Kreisverwaltungsreferat) działają dwie komórki odpowiedzialne za działania na rzecz ruchu rowerowego (ds. infrastruktury oraz ds. marketingu i zarządzania mobilnością), poza tym zatrudnione są osoby odpowiedzialne za ruch rowerowy również w wydziałach planowania przestrzennego, ochrony środowiska i polityki zdrowotnej oraz w wydziale budownictwa. Przedstawiciele tych komórek spotykają się, przy współudziale przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych miasta, jak i spółek miejskich (np. MVV – miejskiego przewoźnika) w siedmiu grupach roboczych pracujących nad danym zagadnieniem ruchu rowerowego. Grupy te zajmują się następującą tematyką:

- działaniami promocyjnymi, informacyjnymi i edukacyjnymi na rzecz ruchu rowerowego;
- organizacją ruchu rowerowego w węzłach transportowych (np. na skrzyżowaniach);
- likwidacją wąskich gardeł i luk w sieci dróg rowerowych w mieście;
- utrzymaniem zimowym infrastruktury rowerowej;
- otwieraniem ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach;
- realizacją parkingów „Bike&Ride”;
- realizacją pozostałych parkingów rowerowych oraz przygotowaniem standardów parkingowych dla nowych obiektów oraz w przypadku zmiany przeznaczenia istniejących budynków.

Podział działań pomiędzy grupy robocze wewnątrz urzędu umożliwia sprawną realizację zadań oraz ułatwia przebieg informacji pomiędzy różnymi wydziałami, jednostkami organizacyjnymi czy spółkami miejskimi. Przedstawiciele odpowiednich grup roboczych uczestniczą w stosownych spotkaniach ze stroną społeczną.

Władze Monachium, będąc świadome, iż realizacja wysokiej jakości infrastruktury rowerowej nie jest możliwa bez udziału użytkowników w procesie decyzyjnym, prowadzą regularne konsultacje społeczne z organizacjami rowerowymi. Podobnie jak w przypadku Mannheim, władze miejskie zdecydowały się na podział konsultacji społecznych na dwie płaszczyzny: strategiczną i organizacyjną (rys. 1).

Cele strategiczne dyskutowane są ze stroną społeczną w Komitecie Sterującym działaniami na rzecz ruchu rowerowego, który spotyka się zazwyczaj dwa razy do roku. W tym Komitecie poza organizacjami społecznymi uczestniczą przedstawiciele rady ds. osób niepełnosprawnych, lokalni politycy itp.

Drugim ciałem jest grupa robocza ds. ruchu rowerowego, która zbiera się 2 do 4 razy w roku. Jej prace poświęcone są kwestiom technicznym – budowie dróg rowerowych i organizacji ruchu i uczestniczą w nich również przedstawiciele policji. Osoby niepełnosprawne reprezentowane nie są przez cały komitet, ale tylko przez pełnomocnika ds. miasta bez barier. W grupie roboczej stronę społeczną reprezentuje ADFC, gdyż jest to organizacja społeczna, która posiada największą wiedzę fachową spośród wszystkich stowarzyszeń działających w Monachium.

Podczas prac grupy roboczej nie omawia się wszystkich projektów zmiany organizacji ruchu, przebudowy lub rozbudowy sieci drogowej. Władze miejskie nie dzielą też omawianej infrastruktury na „rowerową” i „nierowerową”, gdyż każda inwestycja w sieci drogowej jest w mniejszym lub większym stopniu inwestycją „rowerową”, tj. mającą wpływ na ruch rowerowy. Podczas prac grupy roboczej omawiane są natomiast:

- generalne wytyczne odnośnie rozwoju ruchu rowerowego,
- projekty najbardziej skomplikowane lub kontrowersyjne,

- funkcjonowanie świeżo zrealizowanych inwestycji (ewaluacja),
- szczegółowy harmonogram programu inwestycyjnego.

Strona społeczna, darząc przedstawicieli instytucji samorządowych zaufaniem, nie postuluje też, aby każdy z projektów przechodził przez ręce działaczy rowerowych. Ważniejsze jest wypracowywanie w grupie roboczej przykładów dobrej praktyki, które będą przy obopólnej zgodzie wykorzystywane podczas innych realizacji. Wszystkie szczegółowe projekty konsultowane są natomiast z radami dzielnic (niem. Bezirksausschuss).

Należy nadmienić, że władze Monachium, zapraszając do prac nad ruchem rowerowym przedstawicieli środowisk osób niepełnosprawnych, pragną nie tylko uzyskać synergię w działaniach inwestycyjnych, ale również podkreślić, że miasto przyjazne rowerzystom jest również przyjazne niepełnosprawnym.



Rys.1. Schemat konsultacji społecznych działań na rzecz ruchu rowerowego oraz grupy zadaniowej w urzędzie miasta działającej na rzecz ruchu rowerowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji Urzędu Stolecznego Miasta Monachium

Komunikacja społeczna

W marcu 2010 roku została zatwierdzona przez radę miasta kampania promocyjna „Radlhauptstadt München” (pol. „Rowerowa stolica Monachium”). Zleceniodawcą kampanii są władze miasta, a jej wykonanie powierzono konsorcjum firm Green City Projekt GmbH, Helios – Agentur für audiovisuelle Kommunikation i SportKreativWerkstatt. Green City Projekt GmbH jest spółką należącą do stowarzyszenia Green City zaangażowanego w promocję ruchu

rowerowego wśród seniorów. Helios jest agencją PR, która swoje doświadczenie zdobyła, robiąc kampanię rowerową dla Bolzano. Ostatni partner jest typową agencją PR, której dotychczasowe doświadczenie koncentrowało się na klientach komercyjnych.

Konsorcjum zostało wybrane w ogólnoeuropejskim przetargu ogłoszonym przez władze miejskie. Ofertę konsorcjum wybrano spośród nadesłanych 62 zgłoszeń. Decyzję o przetargu poprzedziły przygotowania. W połowie 2008 roku powierzono przygotowanie katalogu działań na rzecz ruchu rowerowego oraz samego przetargu wydziałowi odpowiedzialnemu za organizację ruchu (niem. Kreisverwaltnungsreferat). Pierwszy etap przetargu został rozstrzygnięty we wrześniu 2009 roku – wybrano sześciu oferentów, których zaproszono do złożenia wiążących ofert. Spośród sześciu propozycji poproszono tylko czterech oferentów o przedstawienie władzom miejskim swoich koncepcji kampanii rowerowej. Prezentacje odbyły się w lutym 2010 roku i po nich wybrano ofertę konsorcjum.

Równocześnie, tj. w 2009 roku, została potrójona kwota z budżetu miasta, która jest co roku przeznaczana na rzecz ruchu rowerowego (w tej kwocie nie uwzględnia się inwestycji związanych z innymi inwestycjami transportowymi) – z 1,5 mln EUR do 4,5 mln EUR. Spośród tej kwoty aż 1 milion EUR przeznaczony został na kampanię „Radlhauptstadt München”. Wynagrodzenie oferenta ustalono na poziomie 250 tys. EUR rocznie. Roczne wydatki na kampanię ustalono na poziomie nie większym niż 950 tys. EUR, przy czym od roku 2011 planuje się ich ograniczenie do poziomu około 700 tys. EUR. Rada miasta zatwierdziła realizację kampanii na okres dwóch lat i zobowiązała zarząd miasta do dokonania ewaluacji jej przebiegu i efektów, od której wyników rada miasta uzależniła podjęcie decyzji o przedłużeniu kampanii na kolejne lata.

Miasto chwali się, że kampania jest bardziej widoczna i tańsza w przeliczeniu na jednego mieszkańca niż kampania „Kopf an” (pol. włącz myślenie), która prowadzona była pod auspicjami Ministerstwa Środowiska, na rzecz ruchu pieszego i rowerowego w niektórych miastach Niemiec. Koszt kampanii w Monachium wynosi rocznie około 0,70 EUR na mieszkańca, natomiast „Kopf an” kosztowała uczestniczące miasta (m.in. Berlin, Fryburg Bryzgowijski, Karlsruhe i Kilonię) około 1 EUR od mieszkańca. Na rzecz monachijskiej kampanii zatrudnionych jest na stałe 11 osób.

Kampania stawia przed sobą dwa powiązane ze sobą cele: wzrost ruchu rowerowego i wzrost bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Powyższe cele zamierza osiągnąć poprzez:

- zwrócenie uwagi na transport rowerowy,
- wzrost identyfikacji mieszkańców z ruchem rowerowym,
- wzrost zaangażowania społecznego w ruch rowerowy.

Zwrócenie uwagi na ruch rowerowy realizowane jest poprzez prezentowanie tej formy przemieszczania się jako istotnego dla rozwoju miasta systemu, na który składają

się drogi rowerowe, parkingi, strefy uspokojonego ruchu, systemy informacji przestrzennej, rowery publiczne itp. Podejście systemowe ma pokazywać spójność infrastruktury rowerowej (widzialnej i niewidzialnej) – dostępność rowerem całego miasta. Ma to być zachętą do wyboru roweru w codziennych podróżach oraz w rekreacji i turystyce. Autorzy kampanii liczą też, iż liczne informacje o ruchu rowerowym przyczynią się do zwiększenia świadomości wśród kierowców, a to przełoży się na poprawę bezpieczeństwa.

Ruch rowerowy prezentowany jest jako przyjazny użytkownikom i innym mieszkańcom, wpasowujący się w metropolitalny charakter, a także w tradycję stolicy Bawarii. Taki wizerunek ma uczynić z roweru element tożsamości miasta, a równocześnie przyczynić się do identyfikacji mieszkańców z tym sposobem przemieszczania się. Symbolem kampanii stał się fotomontaż przedstawiający statwę Bawarii (jednej z najbardziej rozpoznawalnych rzeźb w Monachium) prowadzącą rower (fot. 5). Przekaz kampanii nie jest adresowany więc do wąskich grup mieszkańców, chodzi o to, aby „wyciągnąć rower z ekologicznego kąta” – aby przestał być kojarzony z wąskimi grupami osób przykładających bardzo wielką wagę do problemów ekologicznych, a stał się w powszechnym odbiorze środkiem lokomocji dla każdego.

Kampania nie podnosi ewentualnych problemów, na które rowerzysta może natrafić. Te kwestie są poruszane podczas konsultacji społecznych. Przekaz kampanii ma być jasny: „Warto korzystać z roweru; to jest nie tylko zdrowe, wygodne czy przyjazne środowisku, ale również modne”. Zatem, także poprzez aspekt mody, władze dążą do zwiększenia zaangażowania mieszkańców w działania na rzecz ruchu rowerowego. Służyć temu miał przede wszystkim element kampanii pt. „München sucht den Radlstar” („Monachium szuka gwiazdy rowerowej”). Mieszkańcy mogli pozować z rowerami w różnych częściach miasta, a zdjęcia wykonywali profesjonalni fotografowie. Były one poddane głosowaniu w Internecie, a wybrani przez internautów finaliści zostali nagrodzeni. Przez 25 dni, w których można było wykonać sobie fotografię, zgłosiło się ponad tysiąc osób. Spośród nich wybrano dwudziestu finalistów, a ich wizerunki wykorzystywano później w plakatach i innych materiałach reklamowych. Pierwsza nagroda wynosiła 4 tys. EUR. Wręczenie nagród i upominków dwudziestce finalistów odbyło się na Marienplatz – głównym placu w Monachium.

Do mody, w sensie dosłownym, odwołuje się inny element kampanii: „Radl&Fashion-Show”. Stanowi on pokaz mody rowerowej. Profesjonalne modelki i modele prezentowali ubiory na rower, a także same rowery różnego rodzaju: od typowych miejskich damek po rowery cargo. Autorami projektów odzieży i rowerów były monachijskie szkoły designu. Autorzy tego pokazu pragnęli podkreślić również fakt, że Monachium uważane jest za niemiecką stolicę mody. Pokaz rowerów był zwieńczeniem tygodnia rowerowego „RadlSchau Woche München”, podczas którego omawiane były kwestie bezpieczeństwa rowerów i rowe-

Tabela 2

Plan i budżet kampanii „Radlhauptstadt München” w pierwszym roku (w 2010 r.)		
Etap kampanii	Podejmowane działania	Koszty [EUR]
Start kampanii	– konferencja otwierająca (23 kwiecień 2010) – ogłoszenia i reklamy inicjujące start kampanii – start sezonu rowerowego – I Noc Rowerowa Monachium (1. Radlnacht München, 24.04.2010) – organizacja jarmarku rowerowego (25.04.2010)	120 000
Pozycjonowanie kampanii	– plakaty na budynkach – wydanie kartek pocztowych – ogłoszenia reklamowe w prasie – mobilne reklamy (np. na rikszach) – reklamy malowane na placach, chodnikach itp.	150 000
Obecność w Internecie	– stworzenie koncepcji, realizacja (w tym bieżąca aktualizacja) i utrzymanie strony kampanii oraz strony – stworzenie koncepcji, realizacja (w tym bieżąca aktualizacja) i utrzymanie konkursu „Radlstar” – stworzenie profili na portalach społecznościowych – wykorzystanie Web 2.0 (Facebook, Twitter, Youtube itp.)	80 000
Kampania na rzecz zaangażowania w ruch rowerowy	Przygotowanie, przeprowadzenie i reklama kampanii „München sucht den Radlstar” („Monachium szuka gwiazdy rowerowej”)	170 000
Obecność w przestrzeni publicznej i podczas akcji	– gadżety – honoraria dla pracowników punktów informacyjnych (w mieście i podczas imprez) – infrastruktura kampanii (w tym namioty informacyjne, rowery kampanii, riksze reklamowe itp. – fot. 5)	90 000
Działania na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów	– mobilna stacja kontroli rowerów pod względem wyposażenia w elementy mające walny wpływ na bezpieczeństwo ruchu – broszura informacyjna o bezpieczeństwie – „Joker Bezpieczeństwa” – poradca ds. bezpiecznej jazdy – kursy bezpiecznej jazdy rowerem adresowane do różnych grup użytkowników – zarządzanie informacjami o zagrożeniach dla rowerzystów – kalendarz imprez rowerowych – broszura: „Münchener Radlszene” (rowerowa książka adresowa), – inne ulotki	200 000
Zakończenie kampanii w 2010 r.	Zakończenie sezonu rowerowego w listopadzie festiwalem filmów rowerowych („Bicykle Film Festival”)	50 000
Razem	wydatki wg preliminarza	860 000

Źródło: Urząd Miasta Monachium [12]



Fot. 5. Riksza z plakatem wizerunkowym kampanii przedstawiającym Bawarię z rowerem (fot. Michał Beim).

rzystów, prezentowane rowery transportowe (tzw. cargo), rowery elektryczne i inne rozwiązania dla seniorów czy rowerowa oferta rekreacyjna, turystyczna i sportowa. W 2011 roku po prezentacji mody odbyła się II Noc Rowerowa Monachium (2. Radlnacht München).

Sprawy bezpieczeństwa prezentowane są podczas różnych akcji. Do najważniejszych działań należą „Sicherheitscheck” („Kontrola bezpieczeństwa”) – bezpłatna kontrola wszystkich elementów wyposażenia roweru odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo. Są one przeprowadzane na specjalnych stoiskach podczas imprez, ale również bez specjalnych okazji w najważniejszych punktach miasta (fot. 6). Kontrola bezpieczeństwa odbywa się też w monachijskich szkołach – uczniowie dojeżdżający na co dzień rowerami, a także ci, którzy sporadycznie dosiadają bicykli, mogą sprawdzić ich stan.

Drugą akcją jest „Sicherheitsjoker” („Joker Bezpieczeństwa”), który doradza monachijskim rowerzystom i innym użytkownikom dróg zachowania mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. Osoba przebrana za klauna m.in. zwraca uwagę przejeżdżającym rowerzystom na wyposażenie ich rowerów, pieszym – na chodzenie po drogach rowerowych czy kierowców zachęca do dokładnego spoglądania w lusterko podczas manewru skręcania (fot. 7).

Należy podkreślić, że obie akcje kampanii poświęcone bezpieczeństwu odbywają się bez negatywnych konotacji. Władze miejskie chcą zachęcać do bezpiecznej jazdy rowerem – pokazywać korzyści z niej płynące, jak i z wyboru roweru w codziennych podróżach. Celem nie jest odstraszenie rowerzystów zdjęciami z wypadków czy zniechęcanie ich powtarzaniem, iż bez kasku czy kamizelki nie można być bezpiecznym. Władze bawarskiej stolicy, jak i autorzy kampanii są świadomi, iż odrzucenie kultury strachu jest ważnym elementem zarządzania mobilnością.

Bardzo interesującym aspektem kampanii są filmy zamieszczane na portalu Youtube, w których prezentuje się zmiany, jakie czynione są w przestrzeni ulicznej na rzecz rowerzystów. Filmy przedstawiają stan przed zmianami, wraz z omówieniem głównych problemów, jakie napotykali rowerzyści, prace na rzecz poprawy oraz efekt końcowy. Filmy mają nie tylko wymiar promocyjny, ale również edukacyjny (pokazują, jak korzystać z nowych udogodnień) i informacyjny – rowerzyści dowiadują się, co jest celem zmian i na tej podstawie mogą później wyrażać swoje opinie, czy założony cel został osiągnięty. Takie przedstawianie informacji o inwestycjach bardzo ułatwia ewaluację infrastruktury rowerowej.

Należy nadmienić, że w ramach kampanii zostało opracowane logo – stylizowana na rower litera M (będąca nie tylko pierwszą literą nazwy miasta, ale oznaczeniem tablic rejestracyjnych Monachium), której kolory: błękit i jasny popiel nawiązują do tradycji miasta, a równocześnie świadczą mają o lekkości, z jaką porusza się rowerem. Logo wykorzystywane jest na wszystkich materiałach poświęconych ruchowi rowerowemu, a także stanowi element ładu korporacyjnego we wszystkich pięciu wydziałach urzędu mia-



Fot. 6. Punkt kontroli bezpieczeństwa na jednym z głównych placów miasta (Odeonsplatz) (fot. Michał Beim).



Fot. 7. „Joker Bezpieczeństwa” z lekkim humorem udziela pieszym, rowerzystom i kierowcom porad odnośnie bezpiecznego poruszania się na drodze (fot. Michał Beim).

sta zajmujących się ruchem rowerowym. W tych wydziałach logo kampanii wykorzystywane jest wraz z oficjalnym znakiem graficznym miasta złożonym z herbu i nazwy „Landeshauptstadt München” („Stolica kraju związkowego Monachium”). Nazwa kampanii nawiązuje też do oficjalnego logotypu. Władze Monachium pisząc „Radlhauptstadt München” („Rowerowa stolica Monachium”) deklarują, iż celem jest osiągnięcie pozycji lidera ruchu rowerowego wśród miast świata o podobnej wielkości (ok. 1–2 mln mieszkańców).

Pierwsze doświadczenia z realizacji kampanii są dość pozytywne. Pierwszy jej tydzień – rozpoczęcie – przyciągnął ponad dziesięć tysięcy monachijczyków. W uroczystym otwarciu sezonu 2010 wzięło udział siedem tysięcy osób, z czego w uroczystym przejeździe przez miasto brało udział ponad cztery tysiące rowerzystów. Jarmark przyciągnął ponad trzy tysiące odwiedzających. Gadżety kampanii szybko zyskały taką popularność, że zdecydowano się je sprzedawać w sklepach z pamiątkami i w punktach informacji turystycznej [12]. Rzeczywisty wpływ kampanii pokażą jednak wyniki ewaluacji i kolejnych badań ruchu. Najważniejszym pytaniem jest, czy uda się zrealizować główny cel

– wzrost ruchu rowerowego przynajmniej do poziomu 17% wszystkich podróży w 2015 roku.

Miasto od dłuższego czasu wydaje co kilka lat mapę rowerową Monachium („Münchener Radstadtplan”), a od 2000 roku mapa dostępna jest również w wersji elektronicznej w Internecie. Papierowe wydanie mapy jest bezpłatnie kolportowane wśród potencjalnych i obecnych użytkowników rowerów. Można ją też otrzymać podczas imprez rowerowych, w punktach informacyjnych kampanii (rozstawianych w różnych częściach miasta), czy też w urzędzie miasta. Bardzo ciekawą inicjatywą jest kolportaż mapy wśród osób przeprowadzających się do Monachium. Jest to element szerszej inicjatywy związanej z zarządzaniem mobilnością mieszkańców – nowi mieszkańcy mogą skorzystać z porad na temat mobilności w nowym miejscu zamieszkania [1] i otrzymują wówczas informacje o poruszaniu się rowerem, pieszo i transportem publicznym. Wprawdzie projekt główne korzyści przynosi transportowi publicznemu (częściowo również kosztem ruchu rowerowego), jednak doradztwo sumarycznie sprzyja zrównoważonej mobilności.

Poza tym władze miejskie wydają liczne broszury, np. poświęcone przepisom, które w szczególności dotyczą rowerów czy bezpieczeństwu jazdy na rowerze. Wśród tych wydawnictw szczególną uwagę zwraca książka adresowa „Münchener Radlszene. Alles rund um's Rad” (pol. „Monachijska scena rowerowa. Wszystko o rowerach”). Zawiera ona adresy i podstawowe informacje o sklepach rowerowych, organizacjach, kurierach, riksach, klubach oferujących wycieczki rowerowe po mieście czy o rowerowych przewodnikach turystycznych. Miasto wydaje także kalendarz imprez rowerowych, zarówno organizowanych przez siebie, jak i inne podmioty – stowarzyszenia, kluby czy firmy.

Swoistą osobliwością jest również fakt, że miasto wydało również rowerowy przewodnik po nowych inwestycjach w Monachium („Rund um die Innenstadt. Stadtentwicklung mit dem Rad”). Książka poświęcona jest rozwojowi stolicy Bawarii, jednak zaprezentowanie tych obiektów w formie szlaku rowerowego, a nie przykładowo skorowidzu inwestycji, ma podkreślać znaczenie tej formy mobilności dla rozwoju miasta.

Miasto oferuje też internetowy planer podróży rowerowych. Aplikacja umożliwia wybór drogi dojazdu rowerem według preferowanych przez użytkownika cech:

- najkrótszej trasy,
- jak najbardziej przez tereny zielone,
- głównymi trasami turystycznymi,
- bocznymi ulicami lub ulicami głównymi z infrastrukturą rowerową,
- samymi bocznymi ulicami,
- bocznymi ulicami, gdy to jest możliwe,
- samymi głównymi ulicami,
- głównymi ulicami, gdy to jest możliwe.

Ponadto rowerzysta, deklarując swoją maksymalną prędkość, z którą porusza się w ruchu miejskim, może osza-

cować czas przejazdu, który uwzględnia nie tylko długość podróży, ale i średnie opóźnienia na trasie wynikające np. z sygnalizacji świetlanych.

Polityki rowerowej nie można realizować bez wsłuchania się w głos użytkowników. Oprócz regularnych spotkań w ramach grup roboczych miasto ma też inne sposoby pozyskiwania opinii użytkowników rowerów. Należą do nich specjalny e-mail oraz telefon, na które można zgłaszać uwagi odnośnie stanu infrastruktury, pomysły poprawy itp. Miasto raz na kilka lat (zazwyczaj co dwa lata) prowadzi również badania ankietowe wśród użytkowników rowerów. Przy najważniejszych drogach rowerowych stoją ankieterzy, którzy proszą rowerzystów o udzielenie kilku najważniejszych odpowiedzi o stan infrastruktury i preferencje transportowe.

Ostatnie badania przeprowadzone jesienią 2010 roku na próbie ponad 700 rowerzystów pokazują pozytywny odbiór działań na rzecz ruchu rowerowego. Warunki jazdy rowerem jako dobre lub bardzo dobre określiło 73% rowerzystów. Należy podkreślić, że ponad połowa z ankietowanych rowerzystów podczas badań była w drodze do pracy lub z pracy. 82% pytanych zadeklarowało, że z roweru korzysta również w okresie zimowym (źródło: Radverkehrsbefragung 2010). Najwyższe oceny wśród zagadnień technicznych uzyskały możliwości parkowania w miejscu zamieszkania, strefy „tempo 30” oraz informacja miejska. Najgorzej zostały ocenione jakość i liczba miejsc parkingowych „Bike&Ride”. Wytyczne te stanowią wskazówkę dla dalszych prac nad ulepszeniem systemu rowerowego miasta.

Współpraca naukowa

Najciekawszym przykładem współpracy naukowej w zakresie rozwiązań na rzecz ruchu rowerowego była debata ekspercka poświęcona kwestii oznakowania tras rowerowych zarówno o charakterze komunikacyjnym, jak i rekreacyjnym, a także oznakowania objazdów dla ruchu rowerowego. Podsumowaniem prac było spotkanie ekspertów z całych Niemiec zajmujących się organizacją ruchu rowerowego, które odbyło się 14 października 2005 roku, a zwieńczeniem prac była publikacja broszury pt. „Dokumentation des Expertenhearings »Wegweisung für den Radverkehr« der Landeshauptstadt München” [2] (pol. „Dokumentacja spotkania ekspertów nt. oznakowania kierunkowego w stołecznym mieście Monachium”). W spotkaniu, podobnie jak w pracach nad systemem oznakowania, brali udział przedstawiciele świata nauki (np. psychologzy transportu), przedstawiciele organizacji reprezentujących użytkowników rowerów, przedstawiciele firm doradczych oraz urzędnicy miejscy i regionalni, a także przedstawiciele świata polityki.

Władze miasta zaprosiły również do Monachium konferencję VeloCity, która odbyła się w czerwcu 2007 roku. Celem zaproszenia była nie tylko chęć promocji miasta, ale również stworzenie impulsu dla wymiany wiedzy i doświadczeń pomiędzy miastem Monachium a innymi miastami oraz instytucjami badawczymi. Władze

miejskie są otwarte również na inne formy współpracy ze światem nauki.

Od sierpnia 2008 do czerwca 2011 roku Monachium uczestniczyło w programie AENEAS – Attaining Energy–Efficient Mobility in an Ageing Society (pol. Osiągnięcie energooszczędnej mobilności w starzejącym się społeczeństwie). Program realizowany był w ramach programu The Intelligent Energy Europe – IEE (Inteligentna Energia dla Europy). Partnerami stolicy Bawarii były Kraków, Salzburg, Odense oraz Donostia – San Sebastian. Władze Monachium w ramach części aplikacyjnej poświęconej ruchowi rowerowemu prowadziły we współpracy ze stowarzyszeniem Green City e.v. szkolenia z jazdy rowerem dla seniorów. Odbywały się one w różnych dzielnicach Monachium, a ich celem było umożliwienie osobom w podeszłym wieku korzystania z rowerów w codziennych podróżach. Szczególny akcent został położony na zachowanie się w sytuacjach krytycznych w ruchu miejskim. Poza tym stowarzyszenie prowadziło promocję modeli rowerów, które mogą być szczególnie przydatne seniorom (np. trójkołowych czy wyposażonych w silniki elektryczne). Należy nadmienić, że szkolenia Green City odbywały się już wcześniej (od połowy 2006), jednak realizacja projektu badawczo-wdrożeniowego umożliwiła rozszerzenie zakresu działań.

31 maja 2011 roku, m.in. z inicjatywy Monachium, powołano Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (Grupę Roboczą Bawarskich Samorządów Przyjaznych Rowerzystom). Jest to trzecia tego typu inicjatywa w Niemczech, po Północnej Nadrenii–Westfalii i Badenii–Wirtembergii. W inicjatywie bierze udział szesnaście samorządów oraz bawarskie związki: gmin, miast oraz powiatów ziemskich. Inicjatywa jest wspierana finansowo przez władze Bawarii kwotą 50 tys. EUR rocznie. Celem inicjatywy jest wymiana doświadczeń w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, wypracowywanie standardów jakościowych, a także współpraca przy projektach realizacyjnych, badawczych oraz lobbying na rzecz ruchu rowerowego.

Podsumowanie

Sytuacja Monachium znacząco odbiega od innych miast niemieckich. Intensywny wzrost liczby mieszkańców, dążenie do zachowania pozycji lidera gospodarczego, zwłaszcza w kreatywnych sektorach, a także specyficzna sytuacja, z będącym na krawędzi pojemności transportem publicznym, wymuszają działania na rzecz ruchu rowerowego. Bez zachęcania kolejnych mieszkańców do wyboru roweru w codziennych podróżach nie jest możliwym zapewnienie mobilności przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów środowiskowych.

Władze bawarskiej stolicy z jednej strony rozwijają infrastrukturę rowerową, w szczególności tę niewidzialną oraz podnoszą jakość istniejących dróg rowerowych, co bez zaangażowania w proces decyzyjny przedstawicieli użytkowników byłoby bardzo trudne. Nie dziwi więc fakt, że

konsultacjom społecznym poświęca się dużo uwagi. Z drugiej strony władze miejskie podjęły się realizacji jednej z największych w Europie kampanii na rzecz popularyzacji rowerów. Jest ona prowadzona w dość osobliwy sposób – koncentruje się na wymiarze emocjonalnym – na przekazie, iż jazda na rowerze jest elementem wielkomiejskiego stylu, stylu dostępnego dla ogółu mieszkańców. Kampania ponadto umiejętnie łączy elementy monachijskiej i bawarskiej tradycji. Kolejne lata pokażą, na ile skuteczna była ta forma promocji. Być może uda się powtórzyć sukces z lat 2002–2008, kiedy udział ruchu rowerowego wzrósł w Monachium o 40% – z poziomu 10% do 14% wszystkich podróży.

Literatura

1. Blume-Beyerle W., *Nachhaltige Mobilität besser vermarkten! München–Gscheid MobilDas Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement der Landeshauptstadt München*, Referat wygłoszony na konferencji 2. Regionalkonferenz Mobilitätsmanagement, w dniu 23.10.2009 w Monachium.
2. *Dokumentation des Expertenhearings „Wegweisung für den Radverkehr“ der Landeshauptstadt München*. Landeshauptstadt München. Monachium 2006.
3. Koppen G.F., *Erfolgreiche Maßnahmen zur Steigerung des städtischen Radverkehrs*. Referat wygłoszony na sympozjum „Stadttradeln”, w dniu 05.05.2009 r. w Monachium.
4. Mentz H., *Die Bedeutung des Radverkehrs in München – Velocity-Konferenz 2007 setzt neue Impulse*. Referat wygłoszony na konferencji 3. Fahrradkommunalkonferenz, w dniach 18–19.11.2009 w Poczdamie.
5. *Mobilität in Deutschland (MiD) Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MIV-Verbundraum*. Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Monachium 2010.
6. *Radverkehr in München/Bicycle Traffic in Munich*. Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Monachium 2007.
7. *Radverkehr in München/Bicycle Traffic in Munich*. Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Monachium 2010.
8. *Sustainable Urban Infrastructure Vienna Edition – Role Model for Complete Mobility*. Siemens AG, Erlangen 2009.
9. *Verkehrsentwicklungsplan Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 15. März 2006*. Landeshauptstadt München – Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Monachium 2008.
10. *Verkehrsentwicklungspläne–Radverkehr 1986*. Landeshauptstadt München, Monachium 1986.
11. *Verkehrsentwicklungspläne–Radverkehr 2002*. Landeshauptstadt München – Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Monachium 2002.
12. von Sassen, W., *Eine neue Mobilitätskultur ist möglich – Die „Radlhauptstadt München“*. Referat wygłoszony na konferencji „Nationaler Radverkehrskongress 2011”, odbywającej się w dniach 30–31.05.2011 r. w Norymberdze.
13. Zorn E., *B+R–Förderung in der Landeshauptstadt München und ihrem Umland – ein Projekt im Rahmen der INZELL-Initiative*. Referat wygłoszony na konferencji „Kommunales Nachbarschaftsforum” w dniu 11.05.2011 w Berlinie.