

Michał Beim¹

POLITYKA ROWEROWA MANNHEIM

Mannheim stanowi przykład miasta, które dopiero od niedawna zaczęło postrzegać ruch rowerowy jako system i wykorzystywać liczne korzyści, jakie miastom stwarza ta forma mobilności. Dotychczasowy, wysoki udział ruchu rowerowego w strukturze podróży i stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego był wypadkową dobrej praktyki projektowej i planistycznej oraz warunków topograficznych i społecznych. Zwiększenie ruchu rowerowego ponad poziom kilkunastu procent wymaga jednak podejścia systemowego. W tym celu miasto postanowiło skorzystać z metodologii programu BYPAD. Efektem prac było przygotowanie w 2010 strategii rozwoju ruchu rowerowego obejmującej nie tylko działania inwestycyjne, ale również komunikację społeczną, dialog z użytkownikami czy działania promocyjne.

Wprowadzenie

Mannheim jest ponad trzystutysięcznym miastem zlokalizowanym w północnej części kraju związkowego Badenia-Wirtembergia (Niemcy). Wraz z leżącym po przeciwnej stronie Renu Ludwigshafen nad Renem (niem. Ludwigshafen am Rhein) tworzy jeden organizm miejski – tzw. duopolis. Obydwa miasta są częścią Regionu Metropolitalnego Ren-Neckar, w skład którego wchodzi jeszcze m.in. Heidelberg, Frankenthal, Mosbach, Nowe Miasto na Drodze Winnej (Neustadt an der Weinstraße), i który to sąsiaduje z aglomeracją miasta Karlsruhe, tworząc jedną z większych niemieckich konurbacji. Lokalizacja w takiej strukturze osadniczej powoduje specyficzne wymagania transportowe – w strukturze ruchu dużo ważniejszą rolę, niż w przypadku tradycyjnych aglomeracji miejskich, pełnią przepływy pomiędzy miastami. Odpowiedzią na te specyficzne potrzeby jest wspólna sieć tramwajowa łącząca Mannheim, Ludwigshafen i Heidelberg (a także kilka innych mniejszych miast) obsługiwana przez jednego przewoźnika (Rhein-Neckar Verkehrsgesellschaft, RNV), wspólny związek komunikacyjny oraz innowacyjna koncepcja kolei aglomeracyjnej

(S-Bahn Rhein-Neckar). S-Bahn pozwala na bezpłatny przewóz roweru poza godzinami porannego szczytu – po 9:00, a w weekendy przez cały czas. W szczytce porannym (między 6:00 a 9:00) w pociągach S-Bahn obowiązuje opłata za przewóz roweru w wysokości odpowiadającej bileto- wi jednorazowemu dla dziecka. Ponadto istnieje możliwość wykupu rocznego biletu na przewóz rowerów. Zbliżona sytuacja obowiązuje w tramwajach i autobusach RNV: przewóz rowerów jest poza szczytem bezpłatny, jednak w czasie porannego szczytu w dni robocze (6:00–9:00) obowiązuje zakaz przewozu rowerów.

Miasto położone jest u ujścia Neckaru do Renu, na płaskim obszarze. Tworzy to wręcz idealne warunki do przemieszczania się rowerem. Historycznie miasto było założone na planie kwadratowych kwartałów zabudowy zlokalizowanych przed pałacem i otoczone fortyfikacjami. Ulice w historycznym centrum Mannheim nie posiadają swoich nazw. Nazwane są natomiast kwartały zabudowy, a ich nazwa składa się z kombinacji liter i cyfr, niczym określenia pól na szachownicy. Motyw kwadratu pojawia się we wszystkich materiałach promocyjnych, nawet w nazwie akcji promocyjnej na rzecz ruchu rowerowego: „Rad im Quadrat”, co można tłumaczyć „rower w kwadracie”, ale również jako „koło w kwadracie”.

Odbudowane po poważnych zniszczeniach wojennych centrum pełni głównie funkcje usługowe i jest ważnym ośrodkiem handlowym w aglomeracji. Mannheim posiada stosunkowo zwartą zabudowę, pogrupowaną w kilku dzielnicach zlokalizowanych wokół centrum. Ponadto w granicach administracyjnych znajdują się też dawne miejscowości z własnymi strukturami urbanistycznymi. Układ urbanistyczny sprzyja więc rozwojowi ruchu rowerowego. W 2005 roku miasto zostało wyróżnione przez ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Ogólny Niemiecki Związek Rowerowy) za dobry dojazd rowerem do centrum, ale w dużej mierze była to zasługa dobrego układu urbanistycznego.

Mannheim stanowi ważny ośrodek przemysłowy – blisko 1/3 mieszkańców pracuje w przemyśle. Głównymi branżami są przemysł elektromaszynowy (m.in. EvoBus, Bombardier Transportation, Alstom, ABB) oraz przemysł farmaceutyczny i chemiczny (m.in. Roche, Unilever). Mannheim posiada też drugie ważne oblicze – jest znaczącym ośrodkiem akademickim Niemiec, w którym studiuje

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, michael.beim@imove-kl.de

Tabela 1

Ogólna charakterystyka Mannheim	
Liczba mieszkańców (styczeń 2010)	311 969
Długość sieci drogowej (2010)	859 km sieci drogowej, w tym 667 km dróg gminnych
Strefy uspokojonego ruchu (2009)	– 430 km ulic w strefach „tempo 30” – ok. 30 km ulic, gdzie wprowadzono zwykłe ograniczenie prędkości do 30 km/h – 25 km ulic w strefach zamieszkania – strefy ruchu pieszego zajmują powierzchnię 98 872 m ²
Infrastruktura rowerowa w liczbach (2009)	265 km infrastruktury rowerowej w tym: – 118 km dróg dla pieszych i rowerzystów – 133 km wydzielonych dróg rowerowych – 14 km pasów rowerowych lub pasów ochronnych dla rowerzystów (niem. Radschutzstreifen)
Modal-split (2008)	samochody – 43,6% transport publiczny – 15,8% rowery – 12,8% pieszo – 27,8%
Współczynnik motoryzacji (2009), wyposażenie w motocykle i motorowery oraz rowery (2008)	435 samochodów osobowych / 1000 mieszkańców, 52 motocykle lub motorowery / 1000 mieszkańców 766 rowerów / 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Mannheim (Stadtamt Mannheim), Mobilität in Deutschland, Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV” [1]

około 25 tys. studentów, najwięcej na Uniwersytecie – 9300, na Akademii Zawodowej (Duale Hochschule Baden-Württemberg Mannheim) – 5500 i w Wyższej Szkole Zawodowej (Hochschule Mannheim) – 4500. Akademicki charakter miasta stanowi również istotny potencjał sprzyjający rozwojowi ruchu rowerowego.

Infrastruktura rowerowa dedykowana

Jak na niemieckie warunki Mannheim nie posiada długich tradycji budowy infrastruktury rowerowej. Ułatwienia dla rowerzystów przez długi czas powstawały właściwie tylko przy okazji innych działań inwestycyjnych i nie były traktowane systemowo, jak przykładowo we Fryburgu Bryzgowijskim. Mimo wszystko, wysoka kultura projektowa i planistyczna owocowała w miarę solidnie zrealizowanymi drogami rowerowymi, które w połączeniu z dogodną topografią terenu i wysokim odsetkiem studentów zaowocowały wysokim udziałem ruchu rowerowego w strukturze podróży.

Mannheim posiada 265 km dedykowanej infrastruktury rowerowej. Składają się na nią wydzielone fizycznie drogi rowerowe o długości 133 km, pasy rowerowe (w tym ochronne pasy rowerowe) o łącznej długości 14 km oraz drogi dla pieszych i rowerzystów o długości 118 km. Drogi rowerowe i drogi pieszo-rowerowe w zdecydowanej większości posiadają nawierzchnię bitumiczną. Tylko taka nawierzchnia realizowana jest przy nowych inwestycjach. Mała liczba pasów rowerowych może dziwić, jednak miasto dopiero od niedawna prowadzi politykę rowerową bazującą na najnowszych osiągnięciach wiedzy z zakresu organizacji ruchu oraz korzysta z doświadczeń najlepszych praktyk innych miast. Pasy rowerowe realizowane są więc coraz częściej. Oprócz tego ruch rowerowy dozwolony jest na większości pasów autobusowych w mieście (fot. 1).

Należy nadmienić, że w 2005 roku Mannheim zostało wyróżnione przez ADFC za jakość i konsekwencję w prowadzeniu infrastruktury rowerowej poza głównymi trasami samochodowymi. Głównym argumentem za przyznaniem



Fot. 1. Pas autobusowy z dopuszczonym ruchem taksówek i rowerów, fot. Michai Beim.

nagrody użytkowników były wysokiej jakości trasy zlokalizowane wzdłuż rzek. Trasy te służą nie tylko turystyce i rekreacji, ale przede wszystkim codziennym dojazdowi. Osobliwością śródmieścia Mannheim jest stosunkowo duża liczba skrótów rowerowych umożliwiających przejazd rowerem przez ulice ślepe (fot. 2). Skróty powstały przy realizacji programu uspokojenia ruchu samochodowego w śródmieściu i pozwalają rowerzystom wygodnie i bezpiecznie omijać szlaki dla samochodów.

Ważnym elementem programu inwestycyjnego w zakresie ruchu rowerowego w Mannheim była identyfikacja luk w infrastrukturze. Za priorytetowe przyjęto działania na głównych kierunkach przemieszczania się rowerzystów, gdzie równocześnie natężenie ruchu samochodowego wynosi więcej niż 10 tys. pojazdów dziennie. Takich miejsc wyznaczono 32, z czego około 1/3 dotyczyła problemów rowerzystów jadących tylko w jednym kierunku.

Jednym z ciekawszych przykładów likwidacji luk w systemie infrastruktury rowerowej i pieszej była realizacja ramp umożliwiających bezpośrednie połączenie dróg dla pieszych i rowerzystów z chodnikami i drogami rowerowymi na mostach (fot. 3). Dotychczasowy, specyficzny układ wynikający z obecności bezkolizyjnego torowiska oraz różnic wysokości znacząco utrudniał przejazd. Rampy, poza poprawą konkurencyjności ruchu pieszego i rowerowego, mają ułatwić poruszanie się osobom niepełnosprawnym.



Fot. 2. Skrót rowerowy umożliwiający przejazd rowerem przez ulicę ślepa, fot. Michai Beim.



Fot. 3. Budowa rampy łączącej drogę dla pieszych i rowerzystów biegnącą wzdłuż Neckaru z mostem, fot. Michał Beim.

Choć Mannheim w 2005 roku wyróżnione zostało przez ADFC również za otwieranie ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego w obie strony, to jednak działania wytraciły w ostatnich latach impet w porównaniu z innymi miastami Niemiec. W 2010 było tylko 42% ulic otwartych dla ruchu rowerowego pod prąd. Należy nadmienić, że sprawa dopuszczenia ruchu rowerowego pod prąd stała się polityczną kością niezgody: CDU uczyniła z walki z tym udogodnieniem element rozpoznawczy, choć za realizacją kontrapasów opowiada się pozostałych pięć ugrupowań będących w radzie miasta. W 2007 roku przedstawiciele CDU zahamowali realizację kompleksowego programu otwierania ulic jednokierunkowych, który miał obejmować po kolei poszczególne dzielnice.

Osobliwością centrum Mannheim są pasy rowerowe w ulicach jednokierunkowych, na których ruch rowerzystów odbywa się w tę samą stronę, co ruch samochodów na jezdni. Wydawać by się mogło, iż rozwiązanie to przeczy stanowi wiedzy i najlepszej praktyce, jednak w śródmieściu Mannheim znajduje to swoje uzasadnienie. Ulice równoległe do deptaków stanowią miejsce intensywnego ruchu samochodów, zwłaszcza dostawczych oraz manewrów związanych z parkowaniem. Przed realizacją tych pasów, często rowerzyści mieli kłopoty z przejazdem przez zastawione pojazdami ulice i w skrajnych przypadkach musieli czekać razem z kierowcami w korku lub łamać przepisy, jadąc po chodniku. Wyraźne wydzielenie jezdni ruchu ogólnego, pasów rowerowych, miejsc postojowych dla pojazdów dostawczych oraz chodników, pozwoliło udroźnić ruch, a rowerzystom zapewnić większą wygodę. Realizacja kontrapasów w takich warunkach, zdaniem władz miejskich, była niemożliwa. Nie postulowały o nią też organizacje społeczne.

Niewidzialna infrastruktura rowerowa

Ponad połowa z 859 km ulic znajduje się w strefach uspokojonego ruchu „tempo 30”. Do tego dochodzi około 30 km ulic, na których za pomocą zwykłych ograniczeń prędkości uspokojono ruch do 30 km/h. Dodatkowo, około 25 km (3%) ulic wprowadzone zostały do stref zamieszkania (Spielstraße). Wszystko to tworzy przyjazne warunki

dla ruchu rowerowego. Ponadto Mannheim posiada blisko 100 tys. m² powierzchni ulic przekształconych w deptaki. W strefie ruchu pieszego jazda rowerami jest zabroniona podczas dni roboczych i sobót w godzinach od 8:00 do 20:00. Zakaz pokrywa się z godzinami handlowymi sklepów zlokalizowanych przy strefie ruchu pieszego. Dopuszcza się tylko przejazd poprzeczny rowerów przez strefę w kilku wyznaczonych miejscach (fot. 4). Deptak w Mannheim cieszy się taką popularnością, że dopuszczenie ruchu rowerowego przez cały dzień mogłoby wywołać więcej szkód niż pożytku. Miasto w ramach rekompensaty wykonało wspomniane pasy rowerowe w ulicach równoległych do wyłączanego z ruchu kołowego fragmentu śródmieścia. Należy nadmienić jednak, że po deptaku przemierzają się tramwaje, a liczba kolizji z pieszymi jest znikoma.



Fot. 4. Specjalne oznaczenie przejazdu przez strefę ruchu pieszego podkreśla, iż nie tylko tramwaje, ale przede wszystkim piesi mają pierwszeństwo przed rowerzystami, fot. Michał Beim.

Parkowanie rowerów

Ważnym elementem systemu rowerowego są parkingi rowerowe „Bike&Ride” zlokalizowane przy wszystkich dworcach i stacjach kolejowych w Mannheim. Realizacja większości z nich następowała stosunkowo niedawno – w 2003 roku, wraz z uruchomieniem systemu kolei aglomeracyjnej S-Bahn Rhine Neckar. Parkingi znajdują się również przy ważniejszych przystankach komunikacji miejskiej (fot. 5). System „Bike&Ride” w analizie BYPAD został uznany za silną stronę, niemniej planowana jest dalsza rozbudowa systemu, zwłaszcza przy przystankach tramwajowych i autobusowych. W planach przewidzianych jest 21 działań inwestycyjnych w tym zakresie: w trzech punktach nastąpi poprawa jakości istniejących parkingów (zadaszenie, zmiana modelu stojaków na umożliwiających przypięcie ramy itp.), w 13 nastąpi rozbudowa istniejących stojaków, a w 9 miejscach powstaną nowe parkingi „Bike&Ride”.

Przy dworcu głównym działa strzeżony i zadaszony parking rowerowy (tzw. stacja rowerowa) prowadzony przez spółkę użyteczności publicznej „Biotopia”, której głównym celem jest aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych. Parkowanie kosztuje 1 EUR za dobę. W sprzedaży są również abonamenty miesięczne (10 EUR) i roczne (60 EUR). Parking działa przez całą dobę. Na terenie stacji działa też punkt naprawy rowerów oraz istnieje możliwość zakupu podstawowych akcesoriów rowerowych. „Biotopia” przyjmuje także chętnych do wolontariatu ekologicznego (niem. *Freiwilliges Ökologisches Jahr*).



Fot. 5. Parking rowerowy „Bike&Ride” przy linii tramwajowej łączącej Mannheim z Heidelbergiem, fot. Michał Beim.

Władze miejskie za priorytet uważają również rozbudowę miejsc parkingowych dla rowerów wokół strefy ruchu pieszego. Planuje się realizację ponad 500 nowych miejsc parkingowych. Lokalizacja parkingów ma zachęcać do niewprowadzania rowerów na bardzo popularny i zatłoczony deptak. Należy nadmienić, że stojaki realizowane przez władze miasta oraz przewoźników umożliwiają przypięcie ramy, zazwyczaj są to tzw. bramki.

Mannheim nie posiada własnego normatywu odnośnie liczby miejsc parkingowych dla rowerzystów, które muszą być zrealizowane wraz z nową inwestycją lub zmianą przeznaczenia istniejącego budynku. W tym zakresie miasto korzysta z przepisów krajowych Badenii-Wirtembergii (*Landesbauordnung Baden-Württemberg*, LBO-BW). Należy nadmienić, że przepisy krajowe podkreślają, iż miejsca postojowe dla rowerów muszą być łatwo dostępne (najlepiej zlokalizowane na poziomie gruntu) i chronić rowery przed warunkami atmosferycznymi.

Rowery publiczne

Miasto Mannheim nie posiada własnego systemu rowerów publicznych. W przyjętej strategii nie uważa się rozwoju tej formy mobilności za priorytet. Brak pilnej potrzeby rozwoju wypożyczalni rowerowych wynika z kilku faktów: dobrej komunikacji publicznej, dużej zwartości miasta, a także z faktu funkcjonowania rowerów publicznych Deutsche Bahn – Call-a-Bike. Mannheimskie wydanie systemu Call-a-Bike różni się tym od innych miast, iż rowery są do wypożyczenia tylko przy głównym dworcu kolejowym. W tym miejscu należy je też oddawać, co w przypadku dość wysokich opłat za czas korzystania z nich (cena najmu wynosi 0,08 EUR za minutę lub 15 EUR za dzień; posiadacze kart rabatowych kolei „BahnCard” płacą za dobę 9 EUR znacząco obniża ich atrakcyjność).

Specyficzne rozwiązanie w Mannheim wynika z faktu, iż Koleje Niemieckie z jednej strony reklamują się, że zapewniają rowery publiczne na każdej stacji, na której zatrzymują się pociągi InterCityExpress, z drugiej – coraz częściej starają się przerzucić koszty utrzymania na władze miejskie. Miasta, które nie godzą się na partycypację w kosztach, zazwyczaj posiadają tylko jedną wypożyczalnię zlokalizowaną przy głównym dworcu.

Infrastruktura turystyki rowerowej

Turystyka rowerowa stanowi ważny element strategii rozwoju oraz promocji Regionu Metropolitalnego Ren-Neckar. Przez miasto przebiegają dwa ważne szlaki rowerowe:

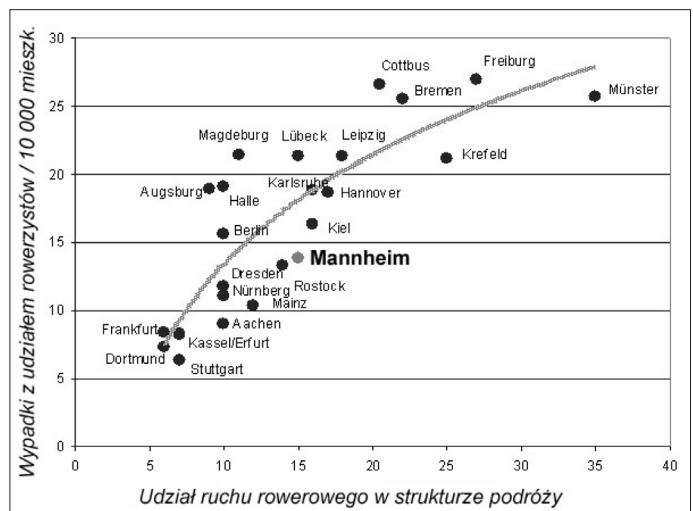
- Szlak Doliny Neckaru (tzw. Szlak Bobrów) – trasa prowadząca nad rzeką Neckar. Na odcinku od przedmieść Mannheim do Heidelbergu przebiega wydzielonymi trasami, omijając bezkolizyjnie większość skrzyżowań. Autorzy projektu szczytują się, że na tym odcinku rowerzyści nie napotykają żadnych świateł;
- Trasa Rowerowa Renu – jest to transeuropejski szlak łączący Bazyleę z Rotterdamem. W mieście trasa służy też celom komunikacyjnym, łącząc północne dzielnice z centrum i dzielnicami południowymi.

Na terenie samego miasta wyznaczone zostały dwa szlaki kulturalne: Szlak Friedricha Schillera łączący najważniejsze pamiątki związane z tym niemieckim dramaturgiem, poetą i filozofem, a także Szlak Karla Draisa – wynalazcy drezyny Draisa, która była protoplastą roweru.

W 2008 roku została poprawiona czytelność oznakowania szlaków rowerowych, a także drogowskazów służących przemieszczaniu się po mieście. System rekreacyjnych tras rowerowych pełni też, ze względu na specyficzny układ urbanistyczny konurbacji, ważną rolę w ruchu codziennym, pozwalając na dojazd do sąsiednich miejscowości.

Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

W świetle porównań dokonanych dla lat 2000–2002 Mannheim charakteryzuje się bardzo korzystnym stosunkiem odsetka wypadków z udziałem rowerzystów do udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży (por. rys. 1). Niepokojącym jest jedynie fakt, że jeśli zdarzają się wypadki, w Mannheim, częściej niż średnio w innych miastach niemieckich, dochodzi do ciężkich uszkodzeń ciała. Wśród analizowanych 23 miast Niemiec gorzej było tylko w Dreźnie, Akwizgranie, Krefeld i Stuttgarcie.



Rys. 1. Udział ruchu rowerowego a wypadki z udziałem rowerzystów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w miastach Niemiec, w latach 2000–2002.

Źródło: materiały Urzędu Miasta Mannheim

W ostatnich latach bezpieczeństwo rowerzystów poprawia się coraz bardziej. Spada też ogólna liczba wypadków. W 2010 na 3048 osób, które uczestniczyły w wypadkach, rowerzyści stanowili 279 osób (9,2% ogółu uczestników wypadków), podczas gdy w 2006 w wypadkach uczestniczyło 3562 osób, w tym 366 rowerzystów (10,3%).

Na poprawę bezpieczeństwa wpływa przede wszystkim rozwój niewidzialnej infrastruktury rowerowej, zwłaszcza stref „tempo 30”, a także poprawa stanu technicznego istniejącej dedykowanej infrastruktury rowerowej.

Proces tworzenia strategii rozwoju ruchu rowerowego

Najważniejszą kwestią udziału społecznego w rozwoju ruchu rowerowego w Mannheim było przygotowanie na początku 2010 programu pt. „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom” („Mannheim – Fahrradfreundliche Stadt”). Władze miejskie, przygotowując tę strategię, skorzystały z metodologii programu BYPAD (*Bicycle Policy Audit*; audyt polityki rowerowej) prowadzonemu pod auspicjami Europejskiej Federacji Cyklistów (*The European Cyclists' Federation*, ECF). Realizacja strategii odbywała się w czterech zasadniczych etapach, w których zawsze uczestniczył zewnętrzny audytor – osoba posiadająca wiedzę o metodologii BYPAD (por. rys. 2).

W pierwszym etapie nastąpił przegląd wszystkich dostępnych polityk, strategii, planów itp. mających bezpośredni lub pośredni wpływ na funkcjonowanie ruchu rowerowego. Informacje te uzupełnione zostały o wszelkie dostępne dane statystyczne odnoszące się do ruchu rowerowego i transportu w ogóle. Pozwoliło to na stworzenie rzetelnego zbioru informacji, który był dostępny dla wszystkich uczestników procesu planistycznego w dalszych etapach prac nad strategią. Realizacja pierwszego etapu spoczywała przede wszystkim na barkach urzędu miasta oraz współpracujących z nim innych organów publicznych, takich jak urzędy statystyczne, zarządy dróg czy policja.

W drugim etapie przygotowani do opracowania strategii poproszono wszystkie zainteresowane strony do wypełnienia ankiety według kwestionariusza BYPAD. Zainteresowane strony miały prawo też przygotowywać stanowiska czy oświadczenia według własnej, nienarzucanej metodologii. Celem tego etapu było z jednej strony poszerzenie wiedzy o funkcjonowaniu ruchu rowerowego w Mannheim – o jego potencjałach i barierach – a z drugiej – umożliwić poznanie oczekiwań odnośnie ruchu rowerowego w mieście. Kwestionariusz BYPAD został skierowany do trzech zasadniczych grup: przedstawicielei lokalnej polityki, zwłaszcza reprezentowanej w radzie miasta, do organizacji społecznych zrzeszających użytkowników rowerów, działaczy na rzecz zrównoważonego rozwoju, a także do innych użytkowników przestrzeni ulicznej (np. środowisk osób niepełnosprawnych, przedstawicielei izb handlowych). Ostatnią grupą ankietowanych były poszczególne jednostki samorządu miejskiego.

Kwestionariusz BYPAD składał się z zestawu pytań odnoszących się do różnych aspektów działań na rzecz ruchu rowerowego. Obejmował swym zakresem pytania o:

- oczekiwania rowerzystów,
- kształt i realizację polityki rowerowej,
- dokumenty strategiczne i koncepcje,
- stronę finansową rozwoju ruchu rowerowego oraz o kwestie doboru odpowiednich kadr,
- infrastrukturę rowerową (tę widzialną i niewidzialną),
- kwestie bezpieczeństwa rowerzystów,
- działania informacyjne i edukacyjne względem mieszkańców,
- komunikację społeczną i partnerstwo z innymi podmiotami,
- działania uzupełniające (np. o plany rozwoju innych gałęzi transportu),
- sposoby weryfikacji celów i ewaluacji działań na rzecz rowerzystów.

Każdy z tych aspektów składał się z kilku lub kilkunastu pytań szczegółowych. Uczestnicy procesu, jeśli nie posiadali w danym zakresie doświadczeń, mogli pomijać niektóre odpowiedzi.

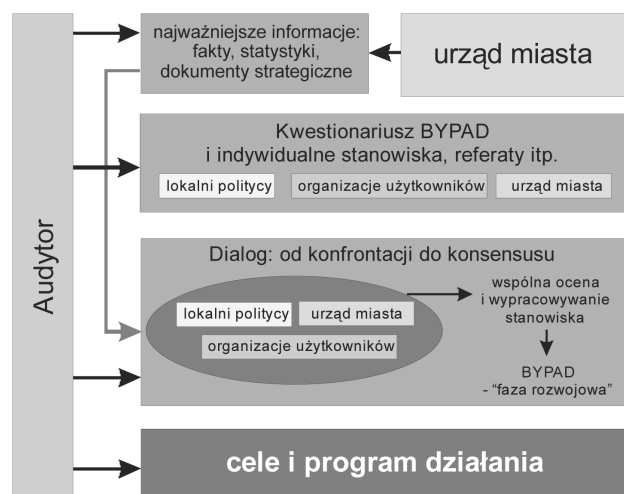
W trzecim etapie audytor, na podstawie danych pochodzących z analiz dokumentów oraz analiz statystycznych, a także znając stanowiska poszczególnych aktorów, musiał przygotować punkt wyjścia do debaty. W tym punkcie wskazane były obszary, w których:

- strony są zgodne w kierunkach rozwoju,
- występują rozbieżności pomiędzy poszczególnymi aktorami procesu planowania,
- brakuje rzetelnych informacji,
- istnieją potrzeby najpilniejszych działań.

Ta wstępna analiza pozwalała na podjęcie dialogu, który zaczynał się wprawdzie konfrontacją pomiędzy poszczególnymi stronami, jednak prowadził do wypracowywania konsensusu. Wyraźny akcent kładziony był na słowo „konsensus”, który miał być czymś więcej niż kompromisem, bo stworzeniem powszechnie akceptowalnej strategii i wypracowaniem nowej jakości. Osiągnięcie konsensusu nie byłoby możliwe, gdyby nie praca wszystkich stron nad mniejszymi zagadnieniami polegająca na wspólnym rozpatrywaniu problemu, próbie stworzenia jednolitej oceny sytuacji i wypracowywaniu rozwiązań. W rezultacie powstawała „faza rozwojowa” strategii, którą następnie poddawano dalszym dyskusjom, aż do wypracowania zgodnego stanowiska na temat całego projektu.

Ostatnią fazą przygotowywania strategii było postawienie celów oraz sporządzenie programu działań prowadzących do osiągnięcia tych celów. W Mannheim program ten przyjął postać 21 postulatów, które składają się na pięć podstawowych obszarów działań: (I) promocji ruchu rowerowego, (II) rozwoju infrastruktury rowerowej, (III) komunikacji społecznej, (IV) organizacji procesu planowania i wdrażania strategii i (V) monitoringu realizacji. Treść programu prezentują poniższe punkty.

Program „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom”
Część pierwsza (punkty 1–6) programu „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom” zawiera wykaz podstawowych



Rys.2. Schemat prac nad strategią rozwoju ruchu rowerowego w Mannheim.

Źródło: Urząd Miasta Mannheim

działań na rzecz promocji ruchu na rowerowego oraz promocji wizerunku Mannheim, jako miasta przyjaznego rowerzystom. Dokument w pierwszej części zawiera następujące cele:

1. Mannheim rozwija się jako jedno z miast najbardziej przyjaznych dla rowerzystów, a jego rozwój następuje zgodnie z hasłem „Ruch rowerowy jako system”, które zawarte jest w Krajowym Planie na Rzecz Ruchu Rowerowego Rządu Federalnego (*Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012 – FabrRad! – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland* [4]);
2. Promocja miasta na zewnątrz odbywa się również przy wykorzystaniu faktu, iż Mannheim stanowi miejsce, gdzie rower został wymyślony (tzw. dreżyna Karla Draisa z 1817);
3. Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży do poziomu 20% w 2014 roku;
4. Do 2012 ma nastąpić poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego polegająca na obniżeniu o 25% liczby wypadków, w których rowerzysta jest ranny, w stosunku do poziomu z 2009;
5. Władze miasta podejmą współpracę z policją w celu rozwiązania problemu kradzieży rowerów. Działania na rzecz zmniejszania ryzyka kradzieży mają polegać na montażu bezpieczniejszych stojaków rowerowych (umożliwiających przypięcie ramy) i na prewencji (m.in. za pomocą oznakowania rowerów). Celem jest, aby do roku 2014 liczba kradzionych rowerów na terenie miasta była mniejsza niż 1000 pojazdów rocznie;
6. Miasto będzie angażować się w prace Grupy Roboczej Gmin Przyjaznych Rowerzystom w Badenii-Wirtembergii (*Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. – AGFK*) oraz w inicjatywy rowerowe Regionu Metropolitalnego Ren-Neckar (*Metropolregion Rhein-Neckar*).

Część druga (punkty 7–16) zawiera cele związane z tworzeniem i utrzymaniem przyjaznej rowerzystom infrastruktury. Wysokiej jakości infrastruktura stanowić ma filar promocji i rozwoju ruchu rowerowego. W celu zapewnienia

jak najlepszych warunków jazdy rowerem będą stosowane wymagania techniczne (standardy) zgodnie z obecnym stanem wiedzy, najlepszą praktyką techniczną oraz przepisami prawa.

7. Standardami infrastruktury rowerowej obowiązującymi w Mannheim stają się Wytyczne Budowy Ulic Miejskich (*Richtlinien Stadtstraßen*, RAST 2006) i Zalecenia dla Infrastruktury Rowerowej (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*, ERA 2009) Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Budowy Dróg i Transportu (*Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, FGSV);
8. Podczas wszystkich prac drogowych na głównej sieci ulicznej Mannheim, niezależnie od ich charakteru (np. przebudowy, rozbudowy sieci tramwajowej, działań na rzecz przyspieszania transportu publicznego, rewitalizacji, budowy nowych ulic), zapewnia się realizację infrastruktury rowerowej (dedykowanej i niewidzialnej). W sytuacjach, gdy to jest niemożliwe, np. ze względu na ograniczenia terenowe, realizuje się udogodnienia dla rowerzystów w ulicach równoległych;
9. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego na wszystkich ważnych z punktu widzenia ruchu rowerowego głównych ulicach Mannheim zakłada się realizację wydzielonej infrastruktury rowerowej (dróg rowerowych, pasów rowerowych [*Radfahrstreifen*], pasów ochronnych dla rowerzystów [*Radschutzstreifen*]), a w przypadku, gdy nie jest to możliwe, wprowadza się takie rozwiązania, w których rowerzysta będzie czuć się bezpiecznie w ruchu mieszanym (np. strefowe ograniczenia prędkości);
10. Ruch rowerowy będzie priorytetowo uwzględniany na skrzyżowaniach: preferowanymi rozwiązaniami będą bezpośrednie przejazdy przez skrzyżowania na jednym cyklu świateł (redukcja czasu przejazdu i minimalizacja konieczności zatrzymywania się) oraz osobne grupy sygnalizacyjne dla rowerzystów;
11. Do 2020 roku planowane jest stworzenie systemu tras rowerowych (składających się z dróg rowerowych i ulic o uspokojonym ruchu), łączącego wszystkie źródła i cele podróży o ogólnomiejskim znaczeniu. Rocznie powstawać będzie co najmniej jedna trasa rowerowa biegnąca od centrum do granic miasta;
12. Główne trasy rowerowe będą uroczyście otwierane, a informacja o oddaniu ich do użytku będzie również popularyzowana przez miasto. Celem tych zabiegów jest promocja nowych rozwiązań na rzecz rowerzystów;
13. Obszar centrum będzie dostępny dla rowerzystów. Wyjątkiem będą jedynie najbardziej popularne strefy ruchu pieszego. Poprawiony zostanie przejazd tranzytowy rowerem przez centrum oraz warunki ruchu rowerowego na obwodnicy śródmieścia;
14. Zostanie poprawiona przejezdność dla rowerzystów ulic dojazdowych (zlokalizowanych głównie w strefach „tempo 30”). W granicach możliwości stwarzanych przez prawo, rowery zostaną wyłączone z systemu szkan tworzonych w celu uspokajania ruchu samochodowego;

15. Rozbudowa parkingów rowerowych w kluczowych punktach miasta będzie dalej kontynuowana. Miejsca postojowe dla rowerów będą uwzględniane przy wszystkich przebudowach i zmianach aranżacji przestrzeni ulicznych. W przypadku prywatnych miejsc postojowych dla rowerów będą konsekwentnie stosowane normatywy parkingowe zawarte w krajowym prawie budowlanym Badenii-Wirtembergii i dotyczyć będą zarówno nowych inwestycji, jak i zmiany użytkowania dotychczasowych budynków;
16. Utrzymanie wysokiej jakości głównych dróg rowerowych oraz czystości na nich jest priorytetem. Podczas prac drogowych należy uwzględnić Wytyczne Dotyczące Zabezpieczenia Robót Drogowych (*Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen*, RSA) Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Budowy Dróg i Transportu (*Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, FGSV). Wytyczne te będą interpretowane w świetle broszury wydanej przez kraj związkowy Północną Nadrenię-Westfalię nt. zabezpieczenia interesu pieszych i rowerzystów podczas robót drogowych.

Wytyczne odnośnie promocji ruchu rowerowego zawarte są w kolejnym podrozdziale programu (w punktach 17–19). Władze miejskie podkreślają fakt, iż popularność roweru jako środka lokomocji zależy w dużej mierze od znajomości zalet tej formy przemieszczania się, od udogodnień dla rowerzystów, a także od odbioru społecznego jazdy na rowerze.

17. Promocja ruchu rowerowego powinna zawierać informacje o działaniach na rzecz poprawy warunków jazdy rowerem (o nowej infrastrukturze), informacje o wzroście natężenia ruchu rowerowego (poprawa klimatu wokół tej formy przemieszczania się), a także o imprezach rowerowych (np. o Dniu Pamięci o Draisie – wynalazcy protoplasty roweru, którego dzieło powstało w Mannheim);
18. Miasto będzie koordynować pracę z grupami docelowymi potencjalnych użytkowników rowerów (uczniowie, pracownicy itp.). Jej celem jest edukacja transportowa, rozpoznawanie problemów oraz monitoring działań na rzecz ruchu rowerowego (identyfikację miejsc subiektywnie uznawanych za niebezpieczne, ewaluację inwestycji miejskich, monitoring stanu technicznego itp.). Działania te będą wspierane przez różne podmioty, np. szkoły, pracodawców przyjaznych rowerzystom;
19. Urząd miasta będzie przyjmował informacje mieszkańców o problemach istniejącej infrastruktury rowerowej i pieszej, a także wsłuchiwał się we wskazówki odnośnie poprawy istniejącej i rozwoju nowej.

Struktury robocze i koszty finansowe realizacji programu zostały zdefiniowane w punkcie dwudziestym, gdyż realizacja zamierzeń wymaga zapewnienia odpowiednich kadr oraz zaspokojenia potrzeb finansowych.

20. „Okrągły stół rowerowy” składający się z przedstawicieli różnych grup zaangażowanych w ruch rowerowy jest powołany do realizacji celów strategicznych. Uczestnicy okrągłego stołu przygotowują zalecenia odnośnie techniki, kampanii społecznych i innych działań. Miasto zapewni odpowiedni dobór kadr oraz należyte zasoby finansowe, aby umożliwić realizację działań na rzecz ruchu rowerowego przyjętych w programie i doprecyzowanych przez okrągły stół.

Ostatni punkt dotyczy skutecznej kontroli realizacji programu, która będzie przeprowadzana co pięć lat od zatwierdzenia niniejszego dokumentu.

21. Co pięć lat będzie przeprowadzana ewaluacja działań na rzecz ruchu rowerowego prowadzonych na wszystkich szczeblach. Władze miasta Mannheim przygotowują rzetelny zbiór faktów i danych statystycznych, aby umożliwić obiektywną dyskusję o efektach dotychczasowych działań na rzecz ruchu rowerowego, a także nad planami kolejnych inicjatyw.

Program przygotowany w ramach procedury BYPAD stawia konkretne cele związane ze zmianą zachowań transportowych mieszkańców. Takie sformułowanie polityki rowerowej miasta umożliwi łatwą ewaluację, pozostawiając jednocześnie pewną swobodę doboru środków, jakie zostaną wykorzystane do realizacji tych celów. Program „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom” wpisuje się w ogólną strategię transportu miasta i regionu metropolitalnego oraz w cele polityki zrównoważonego rozwoju, w tym w politykę klimatyczną.

Standardy techniczne

Władze Mannheim nie zdecydowały się na opracowanie własnych standardów infrastruktury rowerowej. Jako prawo lokalne przyjęły opracowane przez Niemieckie Towarzystwo Naukowe Budowy Dróg i Transportu (*Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, FGSV) następujące dokumenty:

- Wytyczne Budowy Ulic Miejskich (*Richtlinien Stadtstraßen*, RAS 2006 *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*, *Arbeitsgruppe Straßenentwurf*, [6])
- Zalecenia dla Infrastruktury Rowerowej (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*, ERA 2009, [3])
- Wytyczne Dotyczące Zabezpieczenia Robót Drogowych (*Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen*, RSA 1995. [5])

Uzupełnieniem powyższych dokumentów jest broszura wydana przez władze Północnej Nadrenii-Westfalii nt. organizacji ruchu pieszego i rowerowego podczas prac drogowych (*Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen* [2]).

Należy nadmienić, że w Niemczech opracowania FGSV pełnią często rolę standardów infrastruktury rowerowej, choć rzadko bywają formalnie zatwierdzane. Przepisy niemieckie w sposób bardziej liberalny i mniej szczegółowy

określają wytyczne budowy infrastruktury, więc wytyczne FGSV pełnią podobną rolę jak w Polsce rozporządzenia oraz Normy Techniczne. W przeciwieństwie do rozporządzeń, nie mają jednak umocowania prawnego.

Organizacje społeczne

Za jedną z najważniejszych silnych cech sprzyjających rozwojowi ruchu rowerowego w analizie BYPAD wskazano silne organizacje społeczne. Za najlepszy przykład działalności społecznej wskazano realizację już w 2005 roku „Obywatelskiego planu miasta Mannheim” („Bürgerstadtplan Mannheim”; drugie wydanie mapy pochodzi z 2009), na którym naniesiono wiele informacji związanych z obiektami i infrastrukturą służącą zrównoważonemu rozwojowi, w tym infrastrukturę rowerową. Plan został wydany przez Forum Środowiska (*Umweltforum*) – platformę współpracy organizacji działających na terenie Mannheim na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Forum Środowiska zrzesza 14 organizacji obywatelskich. Trzy spośród nich są bezpośrednio zaangażowane w działania na rzecz ruchu rowerowego. Są to Ogólny Niemiecki Związek Rowerowy – oddział w Mannheim (*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*, ADFC), Niemiecki Klub Transportowy (*Verkehrsclub Deutschland*, VCD) oddział w aglomeracji Ren-Neckar oraz Niemiecki Związek na rzecz Środowiska i Ochrony Przyrody (*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, BUND) okręg w Mannheim. Wszystkie trzy organizacje uczestniczą zarówno w pracach okrągłego stołu, jak i w pracach grupy roboczej na rzecz ruchu rowerowego (por. rys. 3).

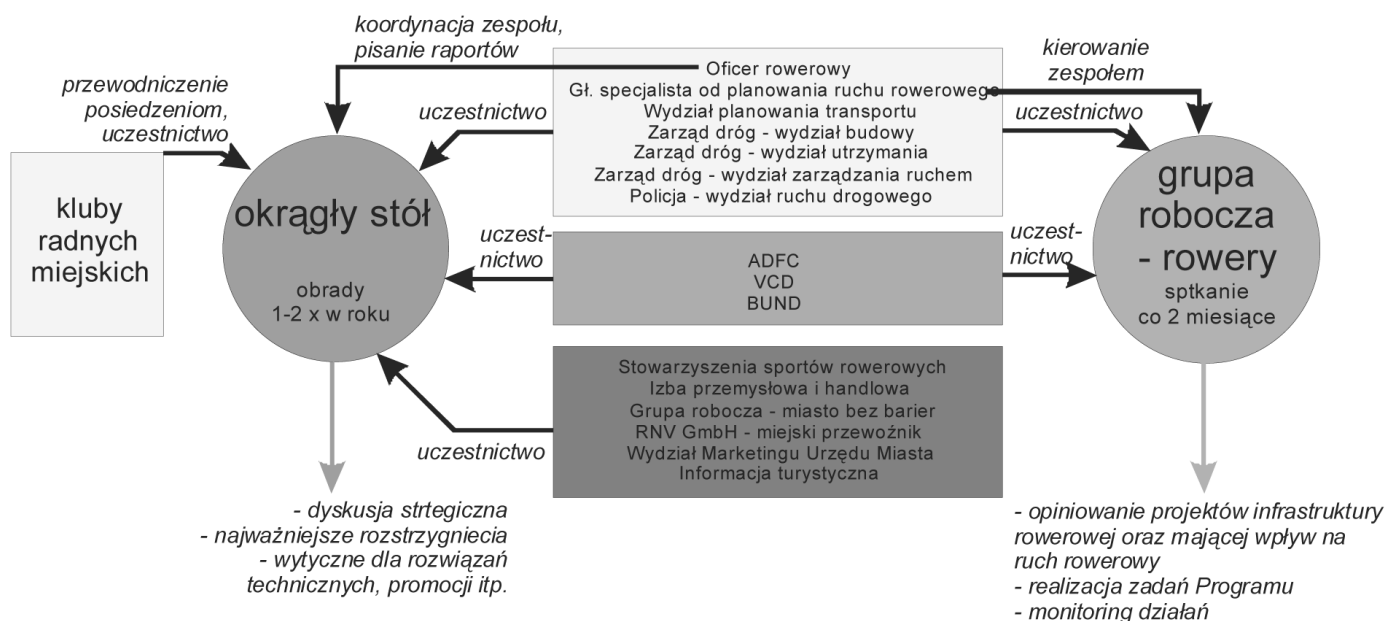
Na terenie miasta działają jeszcze inne organizacje rowerowe: turystyczne i sportowe. Ze względu na ich specjalizację niezwiązane z zarządzaniem infrastrukturą transportową, zapraszane są tylko na posiedzenia okrągłego stołu, nie biorą udziału w pracach „grupy roboczej – rowery” (nie uczestniczą w opiniowaniu projektów itp.).

Konsultacje społeczne

Przyjęcie Programu „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom” związane było z ustaleniem procedury konsultacji społecznych (rys. 3). Miasto podzieliło konsultacje społeczne na dwa zespoły: na dotyczący planowania strategicznego oraz na dotyczący prac nad rozwiązaniami technicznymi.

Pierwszy zespół, który został nazwany „okrągłym stołem”, ma gromadzić jak najszersze grono użytkowników rowerów (nie tylko organizacje zajmujące się transportem, ale również turystyką czy sportem rowerowym), przedstawiciele instytucji społecznych, przewoźników, a także przedstawiciele świata polityki komunalnej. Okrągły stół zbiera się raz lub dwa razy do roku. Za przewodniczenie obradom odpowiada wyłoniony przez radę miasta radny, a koordynacja prac zespołu prowadzona jest przez oficera rowerowego urzędu miasta. W swojej pracy okrągły stół prowadzi dyskusje nad celami strategicznymi, podejmuje najważniejsze rozstrzygnięcia w zakresie rozwoju i promocji ruchu rowerowego, a także tworzy wytyczne dla rozwiązań technicznych, kampanii promocyjnych czy innych działań.

Drugą grupą jest zespół zadaniowy działający pod nazwą „grupa robocza – rowery”. Uczestniczą w niej tylko przedstawiciele tych komórek magistratu, które odpowiadają za organizację i bezpieczeństwo ruchu drogowego, przedstawiciele policji drogowej oraz przedstawiciele trzech organizacji społecznych działających na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej (ADFC, VCD, BUND). Działania tego zespołu odbywają się pod kierownictwem głównego specjalisty ds. planowania ruchu rowerowego. Należy tu nadmienić, iż jest to osoba odpowiedzialna za infrastrukturę rowerową, inna niż oficer rowerowy, który jest odpowiedzialny za całość polityki rowerowej miasta. Głównymi zadaniami „grupy roboczej – rowery” jest opiniowanie projektów infrastruktury rowerowej i infrastruktury ruchu ogólnego, mającej walny wpływ na ruch rowerowy. Ponadto grupa udziela wsparcia w realizacji strategii oraz prowadzi



Rys. 3. Schemat pokazujący konsultacje społeczne w działaniach na rzecz ruchu rowerowego.

Źródło: Urząd Miasta Mannheim – Program „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom”

bieżący monitoring działań na rzecz rowerzystów. Spotkania odbywają się co dwa miesiące, choć w razie konieczności mogą być zwoływane częściej.

Dość nietypowy podział konsultacji społecznych na dwie grupy ma swoje uzasadnienie. Pozwala usprawnić proces opiniowania projektów drogowych – uczestniczą w nim tylko te instytucje, które mają władztwo planistyczne w danym zakresie, i te organizacje społeczne, które dysponują fachową wiedzą. Z drugiej strony, działania okrągłego stołu mają ustalać cele o charakterze strategicznym, takie jak wieloletnie programy działań, kampanie społeczne itp. W takiej sytuacji koniecznym jest budowanie jak najszerszego konsensusu społecznego wokół generalnych celów. Należy więc do dyskusji zapraszać wszystkie środowiska rowerowe, przedstawiciele przewoźników oraz przedstawiciele innych użytkowników przestrzeni ulicznych (np. izby handlowe), wydziały zajmujące się promocją miasta, a przede wszystkim polityków.

Pierwsze doświadczenia z konsultacji społecznych w tej formie są bardzo zadowalające. Władze Mannheim są świadome, że udział społeczny przynosi miastu bardzo wiele korzyści – dostarcza fachowej wiedzy oraz informacji i uwag bezpośrednio od użytkowników. Umożliwia poznawanie różnych stanowisk i poszukiwanie wspólnych rozwiązań. Dodatkowe pary oczu w „grupie roboczej – rowery” pozwalają natomiast dostrzec ewentualne błędy w projektach, a zaangażowanie szerokich grup społecznych w proces planowania strategicznego pozwala na kształtowanie się kultury planistycznej: budowę więzi zaufania pomiędzy uczestnikami, wymianę doświadczeń, poznawanie własnych poglądów itp.

Konsultacje społeczne projektów infrastrukturalnych przyniosły już wymierne korzyści. Szczególnie widać to przy tworzeniu projektów przedłużenia tras tramwajowych w północnych dzielnicach miasta. Projekty, które początkowo nie przewidywały znaczącej poprawy warunków jazdy rowerem, w przestrzeń uliczną wnoszą nową jakość, nawet w niektórych miejscach kosztem zawężenia tras tramwajowych do jednego toru, na którym ruch odbywać będzie się wahadłowo.

Komunikacja społeczna

Ważnym elementem systemu partycypacji społecznej jest, oprócz całej instytucjonalizacji procesu udziału społecznego w strategicznym planowaniu infrastruktury rowerowej, bezpośredni kontakt z użytkownikami. Dziedzina, gdzie bezpośredniego i szybkiego kontaktu z poszczególnymi użytkownikami nie da się zastąpić sformalizowanymi konsultacjami, są opinie o stanie infrastruktury rowerowej. Władze miasta Mannheim uruchomiły więc specjalną stronę internetową („Rad im Quadrat”, www.rad-im-quadrat.de), na której jednym z elementów jest formularz umożliwiający zgłaszanie problemów związanych z infrastrukturą rowerową i ruchem rowerowym poza nią. Czyni się to, opisując problem bezpośrednio na mapie. Zgłoszenia widoczne są dla wszystkich użytkowników, a informacja o ewentualnych poprawkach zamieszczana jest również na tej mapie.

Władze miejskie w ostatnim czasie rozpoczęły współpracę z Uniwersytetem Technicznym w Kaiserslautern, aby proce-

durę jeszcze uprościć. Nowe rozwiązania techniczne pozwolą na pominięcie najślabszego ogniwa w dotychczasowej procedurze – konieczności zapamiętania problemu, „przywiezienia go do biurka” i wpisania w formularzu. Docelowy model ma bazować na tzw. *mobile blogging* – rozwiązaniu wykorzystującym możliwości smartfonów w tworzeniu blogów. W modelu tym będzie można wykonać smartfonem zdjęcie, wprowadzić krótki opis problemu i wysłać jako e-mail czy MMS na wskazany adres lub numer, a system, korzystając z długości i szerokości geograficznej GPS odczytanej z smartfomu, sam zamieści zgłoszenie na stronie. Oprócz uproszczenia procedury zaletą jest skrócenie czasu składania zgłoszenia oraz wyższa liczba zgłoszeń. Zakłada się, że prostota rozwiązania będzie mieć walny wpływ na jego popularność.

Coraz bardziej istotnym elementem komunikacji społecznej i promocji ruchu rowerowego są planery podróży. Władze miejskie nie rozwijają swoich planerów, korzystają z mechanizmu opracowanego dla Hesji i sąsiednich obszarów. Internetowe narzędzie pozwala na wybór nie tylko najkrótszych czy najbezpieczniejszych tras, ale również zawiera informacje o szlakach i atrakcjach turystycznych, trasach dla specjalnych grup turystów rowerowych czy informacje o integracji transportu publicznego z rowerowym.

Poza wspomnianą stroną internetową miasto prowadzi kampanie na popularnych serwisach społecznościowych takich jak Facebook, Flickr, Twitter. Wykorzystanie tych form przekazu ma wzmocnić więź z użytkownikami roweru, poszerzyć krąg odbiorców oraz dostarczać informacje w modny sposób, co jest szczególnie istotne dla młodzieży.

Osobliwością promocji ruchu rowerowego w Mannheim było wprowadzenie z dniem 1 maja 2009 premii w wysokości 50 EUR za złomowanie starego roweru, przy jednoczesnym zakupie nowego. Premia była do zrealizowania w przypadku zakupu nowego roweru, który nie jest rowerem sportowym. Premie można było realizować tylko w sklepach rowerowych na terenie Mannheim. Stare rowery należało oddać przy stacji rowerowej „Biotopii” zlokalizowanej przy dworcu głównym w Mannheim. „Zezłomowane” rowery, jeśli tylko to było technicznie wykonalne i ekonomicznie uzasadnione, poddawane były naprawie, są wypożyczane mniej zamożnym mieszkańcom.

Akcja miała bardziej wymiar symboliczny – przyznano tylko 100 premii za oddanie rowerów, jednak głównym celem było zwrócenie uwagi na korzyści, jakie płyną dla miasta ze zwiększenia ruchu rowerowego. Akcja cieszyła się dużą popularnością, przewyższającą limit przyznawanych premii. Działania Mannheim były też zachętą dla kilku innych miast do przeprowadzenia podobnych akcji. Należy nadmienić, że akcja była odpowiedzią na kontrowersyjny projekt rządu federalnego, który przy złomowaniu starego samochodu i zakupie nowego oferował wypłatę 2500 EUR. Formalnie projekt miał przyczynić się do poprawy stanu środowiska przez wyłączenie z obiegu najstarszych i najbardziej zanieczyszczających pojazdów, jednak nawet przedstawiciele władz federalnych nie kryli, że celem jest pobudzenie przemysłu motoryzacyjnego w warunkach spowolnienia gospodarczego. Idea wypłacania premii za złomowanie starych rowerów wyszła

od Niemieckiego Klubu Transportowego – (VCD) i stanowiła sprzeciw wobec praktyk wspierania przemysłu motoryzacyjnego pieniędzmi podatników.

Wymiana doświadczeń i współpraca naukowa

Ważnym elementem współpracy na rzecz rozwoju ruchu rowerowego jest wymiana doświadczeń w Grupie Roboczej Gmin Przyjaznych Rowerzystom w Badenii-Wirtembergii (*Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg – AGFK-BW e.V.*). Mannheim było jednym z miast założycieli tego stowarzyszenia komunalnego. Stowarzyszenie jest drugą inicjatywą w krajach związkowych Niemiec, po Północnej Nadrenii-Westfalii.

Władze miejskie obecnie nie prowadzą obecnie żadnego programu badawczo-wdrożeniowego z zakresu infrastruktury rowerowej, ale chętnie podejmują się współpracy przy projektach powstających podczas prac dyplomowych czy innych badań.

Podsumowanie

Mannheim jest przykładem miasta, które chce wykorzystać szansę, jaką stanowił dość wysoki udział ruchu rowerowego w podróżach, który powstał właściwie samoistnie. Władze miejskie liczą, iż poprzez systemowe działania możliwym będzie poprawa wygody i bezpieczeństwa rowerzystów, a w konsekwencji zwiększenie udziału ruchu rowerowego i poprawa jakości życia w mieście. Służyć temu ma przygotowany przy współudziale Program „Mannheim – miasto przyjazne rowerzystom” oraz udział społeczny zarówno przy planowaniu strategicznym, jak i konkretnych projektach drogowych.

Władze miejskie i organizacje społeczne są świadome, że – aby dorównać najbardziej rowerowym miastom – przed

Mannheim jest długa droga. Przyjęte plany mówią jednak, co należy w pierwszej kolejności zmieniać. Ważnym elementem są też ambicje, aby zwiększać budżet na działania na rzecz budowy infrastruktury rowerowej, która nie jest realizowana podczas innych inwestycji. W ostatnich latach było to tylko około 100 tys. EUR rocznie, co w przeliczeniu na mieszkańca daje około 0,37 EUR. W pobliskim Karlsruhe, mieście z równie dużymi ambicjami rowerowymi i z dużym potencjałem, wydatki sięgają w przeliczeniu już 5 EUR na mieszkańca rocznie, a w mieście pretendującym do miana stolicy rowerowej Niemiec – w Monasterze (Münster) aż 8 EUR. Władze miejskie liczą jednak, iż systemowe podejście do ruchu rowerowego, współpraca z szerokim gronem partnerów, zwłaszcza z organizacjami zrzeszającymi użytkowników, pozwolą osiągnąć zamierzone cele mimo skromniejszych nakładów finansowych.

Literatura

1. Ahrens G.-A., *Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008”*, Technische Universität Dresden. Drezno 2010.
2. *Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen*, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. – AGFS, drugie wydanie, Krefeld 2009.
3. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2009*, FGSV Verlag, Kolonia 2009.
4. *FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012 – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland*, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2002.
5. *Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, RSA 1995*, (wyd. IV), Kirschbaum, Bonn 2009.
6. *Richtlinien Stadtstraßen, RAS 2006* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, FGSV-Verlag, Kolonia 2007.

Dokończenie tekstu ze strony 10

Literatura

1. Baum-Snow N., Kahn M.E., *The Effects of Urban Rail Transit Expansions: Evidence from Sixteen Cities 1970 to 2000*, Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs, 2005.
2. Biliński J., Frydrysiak R., Gmurczyk E., *Modernizacja systemu napędu elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57 z zastosowaniem silników asynchronicznych*, „Technika Transportu Szynowego”, 2008, nr 12.
3. Burnewicz J., *Nowoczesna wizja transportu i jej potencjalny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne*. Materiały konferencji nt. „Koncepcja zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy”, Jachranka 2008. *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*, Ernst&Young, Katowice–Warszawa 2007.
4. *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*, Ernst&Young, Katowice–Warszawa 2007.
5. Janecki R., Krawiec S., *Marginalizacja udziału kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb aglomeracji górnośląskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 9.
6. Karoń G., Janecki R., Sobota A. z zespołem, *Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008–2011. Analiza ruchu*; Praca naukowo-badawcza, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 2009.
7. Litman T., *Rail Transit in America: A Comprehensive Evaluation of Benefits*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria 2004, <http://www.vtpi.org>
8. *Mały Atlas Unii Metropolii Polskich*, Unia Metropolii Polskich, Warszawa 2000.
9. Nelson P., Baglino A., Harrington W. and all, *Transit in Washington D. C. Current Benefits and Optimal Level of Provision, Discussion on the Future, Resources for the Future*, Washington 2006.
10. Newman P., *Sustainable Transportation and Global Cities*, Case Studies Institute for Sustainability and Technology Policy, Murdoch University, Perth 2000 http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/Casestudies/Case_Studies_Asia/sustrans/sustrans.html
11. *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2010.
12. Richardson E., Newman P., *Transport for Sustainable Cities*, Sinclair Knight Merz-Curtin University, Perth 2008, <http://www.engineeraustralia.org.au>
13. Starowicz W., Rudnicki A., Janecki R., *Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich. Synteza wyników*, Monografia nr 6, Wydawnictwo SITK Oddział w Krakowie, Kraków 1998.
14. *Suburban and Regional Railways Landscape in Europe*, The European Rail Research Advisory Council (ERRAC), Brussels 2006.
15. *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w aglomeracji katowickiej*, Ład Sp. z o.o., Katowice 2004.