

Michał Beim<sup>1</sup>

## POLITYKA ROWEROWA BOLZANO

Działania na rzecz ruchu rowerowego w stolicy południowego Tyrolu rozpoczęły się jakby dziełem przypadku. Przekształcenie dawnej trasy kolejowej na drogę pieszo-rowerową wyzwoliło ogromny potencjał ruchu rowerowego. Władze miasta powoli, aczkolwiek konsekwentnie, zaczęły dostrzegać korzyści płynące ze wzrostu znaczenia roweru w codziennych podróżach i w rekreacji. W niedługim czasie Bolzano stało się nie tylko rowerową stolicą Włoch, ale również miastem, które inspiruje planistów, samorządowców i działaczy rowerowych w całej Europie. Bolzano nie osiadło na laurach, ale podejmuje liczne działania na rzecz dalszego wzrostu znaczenia ruchu rowerowego, widząc w tym nie tylko antidotum na korki czy na zanieczyszczenie powietrza, ale również znak rozpoznawczy – element kampanii promocyjnej miasta.

### Wprowadzenie

Bolzano (niem. Bozen, lad. Bulsan, wł. Bolzano) jest stolicą autonomicznego regionu Trydent–Górna Adyga (niem. Autonome Provinz Bozen-Südtirol, lad. Provinzia Autonoma de Bulsan-Südtirol, wł. Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige). Miasto położone jest w dolinie rzek Eisack i – będącej jej dopływem – Talfer. Powstałe w średniowieczu, rozwijało się, i nadal rozwija się, tylko w obszarze doliny, nie wchodząc z zabudową na okolice góry. Stwarza to idealne warunki topograficzne dla ruchu rowerowego. Powyżej poziomu doliny są położone jedynie historyczne wsie, do których dojazd zapewniają trzy koleje linowe oraz jedna linia kolei wąskotorowej. Otaczające góry oraz doliny stanowią wymarzone miejsce dla turystyki i sportów rowerowych. Bolzano stanowi więc bardzo istotny cel turystyki aktywnej – w okresie zimowym rozwija się turystyka narciarska, a letnim rowerowa i piesza.

Bolzano jest też ważnym ośrodkiem kulturowym i naukowym prowincji oraz regionu. Na uniwersytecie studiuje ponad 3 tys. studentów. Miasto stanowi regionalne centrum dla Niemców Tyrolskich oraz Ladinów. Miasto pełni

ważne role gospodarcze. Poza sektorem turystyki dominującymi gałęziami są przemysł spożywczy i rzemiosło. Systematycznie spada znaczenie przemysłu ciężkiego, który został rozbudowany w latach trzydziestych XX wieku, jednak w ostatnich dekadach następuje stopniowa deindustrializacja regionu.

Położone w górskiej dolinie miasto musi zwracać szczególną uwagę na jakość powietrza, nie tylko zważywszy na aspiracje pozostania ważnym ośrodkiem turystycznym, ale przede wszystkim w celu uniknięcia smogu. Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza jest transport. W związku z tym faktem władze miejskie – czasem nawet parę razy do roku – zmuszone są do wprowadzania jedno- lub kilkudniowych zakazów jazdy samochodom w śródmieściu. Plany rozwoju transportu zakładają wspieranie alternatywnych form przemieszczania się (por. [1] i [3]). Kładą one nacisk nie tylko na dalszy wzrost znaczenia ruchu rowerowego, ale również rozwój transportu publicznego. Do 2015 roku planowane jest oddanie dwóch tras tramwajowych, w tym jednej o charakterze regionalnym – łączącej Bolzano z sąsiednimi miastami – Eppan i Kaltern. Integracja transportu miejskiego z regionalnym oraz poprawa połączeń aglomeracyjnych są obecnie priorytetem władz miejskich i regionalnych, ponieważ osoby dojeżdżające do miejsc pracy, nauki i placówek usługowych stanowią główną przyczynę zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście. Alternatywy w dojazdach do Bolzano samorządy poszukują nie tylko w rozwoju transportu publicznego. Na trasach do miejscowości, do których barierą nie są różnice wysokości, realizowane są drogi pieszo-rowerowe, aby część dojeżdżających mogła docierać o sile własnych mięśni.

Dla władz miasta ruch rowerowy stał się nie tylko skutecznym środkiem ograniczania kongestii, ale również pomysłem na marketing miejski. Bolzano liczy, iż poprzez bardzo dobrą infrastrukturę rowerową na terenie miasta, jak i w regionie uda się pozyskać turystów rowerowych, a także rozpropagować miasto w kręgach opiniotwórczych.

### Infrastruktura rowerowa dedykowana

Bolzano, podobnie jak wiele małych i średnich włoskich miast, pozbawione było infrastruktury rowerowej, choć istniała dość silna tradycja korzystania z tego środka lokomocji. Pierwsza infrastruktura rowerowa w mieście pojawiła

<sup>1</sup> 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 Bolzano	
Liczba mieszkańców (styczeń 2011)	104 278
Długość sieci drogowej (2010)	128 km w tym: 10 km autostrad
Strefy uspokojonego ruchu (2010)	strefy „tempo 30” obejmują obszar miasta o powierzchni ok. 2 km <sup>2</sup> , obszary z ograniczonym ruchem pojazdów (zakazy zazwyczaj nie obejmują rowerzystów): 0,41 km <sup>2</sup> , strefy ruchu pieszego zajmują powierzchnię ok. 30 tys. m <sup>2</sup> .
Infrastruktura rowerowa (2010)	50 km dróg i pasów rowerowych
Modal-split (jesień 2009)	transport publiczny: 7,6% samochód (kierowcy + pasażerowie): 27,2% motocykle i motorowery: 6,7% rower: 29,0% ruch pieszy: 29,5%
Współczynnik motoryzacji (2009)	525,5 samochodów osobowych / 1000 mieszkańców 110,2 motocykli i motorowców / 1000 mieszkańców 788,5 rowerów / 1000 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Bolzano, [5], Landesinstitut für Statistik (Astat) der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol i Instituto Nazionale di Statistica

się zupełnie niespodziewanie. W latach osiemdziesiątych XX wieku nastąpiła przebudowa układu torowego i trasa kolejowa biegnąca bliżej terenów zabudowanych, po północnej stronie rzeki Eisack, została przeniesiona na południe miasta (w miejsce obecnego przebiegu). Przeniesienie torowiska rozpoczęło szeroką debatę nad zagospodarowaniem pustego miejsca. Wśród różnych pomysłów: począwszy od budowy jezdnii po odbudowę zlikwidowanego po II wojnie światowej tramwaju, pojawiła się koncepcja wykorzystania torowiska do budowy drogi dla pieszych i rowerzystów. Droga rowerowa zyskała wielu użytkowników. Choć początkowo pomyślana głównie o rekreacyjnym wykorzystaniu, stała się arterią ruchu rowerowego o charakterze komunikacyjnym – swoistą trasą średnicową. Wpływ na komunikacyjne wykorzystanie miała przede wszystkim bardzo atrakcyjna lokalizacja. Trasa kolejowa łączyła bowiem południowo-zachodnie części miasta (będące główną dzielnicą mieszkaniową) z centrum miasta zlokalizowanym na północnym-wschodzie.

Popularność pierwszej trasy rowerowej rozpoczęła debatę o kolejnych udogodnieniach dla rowerzystów. Początkowo władze miejskie, nie doceniając znaczenia komunikacyjnego rozwijały drogi rowerowe przede wszystkim o charakterze turystycznym – wzdłuż rzek Eisack i Talfer. Niemniej jednak położenie rzek w stosunku do obszarów zurbanizowanych przyczyniało się do wykorzystania zlokalizowanych wzdłuż nich dróg rowerowych w celach komunikacyjnych. W następnej kolejności wybudowane zostały drogi rowerowe prowadzące ruch z dzielnic miejskich do tras zlokalizowanych nad rzekami, a dopiero w dalszej kolejności – w latach dziewięćdziesiątych, władze miasta przekonały się o transportowym znaczeniu ruchu rowerowego i rozpoczęły budowę dróg rowerowych o charakterze stricte komunikacyjnym, łącząc dzielnice mieszkaniowe z centrum oraz dzielnicami przemysłowymi. Nim miasto przystąpiło w latach dziewięćdziesiątych XX wieku do intensywnego i systematycznego rozwoju infrastruktury rowerowej, przyjęło dwuetapowy harmonogram. W pierwszej kolejności doko-

nano analizy więzby ruchu w mieście oraz identyfikacji podstawowych źródeł i celów podróży, a także przyjęto wynikające z powyższych analiz założenia odnośnie głównych kierunków działań inwestycyjnych. Równoległe opracowano podstawowe wytyczne odnośnie jakości dróg rowerowych. Dopiero po wstępnym rozpoznaniu przystąpiono do realizacji infrastruktury komunikacyjnej. Na przełomie wieków postanowiono wypracować przy współudziale społeczeństwa oraz ekspertów kompleksową strategię rozwoju ruchu rowerowego, która determinuje rozbudowę infrastruktury rowerowej również obecnie.

Cechą charakterystyczną dedykowanej infrastruktury rowerowej w Bolzano jest jej nietypowa lokalizacja w przestrzeni ulicznej. W przeciwieństwie do wielu innych miast przyjaznych rowerzyście, w których realizacja infrastruktury rowerowej odbywa się zazwyczaj po obu stronach ulicy i jest nijako zintegrowana z ruchem kołowym i pieszym, w Bolzano na wielu obszarach trzon dróg rowerowych stanowią swojego rodzaju trasy tranzytowe: drogi rowerowe dwukierunkowe zlokalizowane zarówno w przestrzeni ulicznej (zazwyczaj po jednej stronie ulicy – fot. 1), jak i poza nią (np. na terenach zielonych, podwórzach itp.). Bardzo ciekawy design, wysoka jakość wykonania oraz wysokie priorytety na sygnalizacjach świetlnych czynią z tej infrastruktury bardzo atrakcyjną alternatywę dla przemierzania się po mieście. Istniejące rozwiązania nie są pozbawione wad. Problem stanowi nie tylko dojazd do posesji zlokalizowanych po obu stronach ulicy, podczas gdy droga rowerowa wiedzie po jednej stronie, ale również fakt, że fragmenty dróg rowerowych przebiegające przez tereny zielone nie zawsze są oświetlane po zmroku.

Prowadzenie dróg rowerowych jako tras tranzytowych stawia też wyzwania dla organizacji ruchu, które nie są powszechnie znane w innych miastach, np. skrzyżowania dróg rowerowych z jezdniami. Miasto wytworzyło już jednak przykłady dobrej praktyki dla tych rozwiązań.

Główne drogi rowerowe są ponumerowane od R1 do R8, aby ułatwić orientację. W rzeczywistości władze miejskie oznaczają w ten sposób również fragmenty miejskiej infrastruktury nie będące *de iure* drogami rowerowymi, ale leżące



Fot. 1. Charakterystyczna dla Bolzano tranzytowa droga rowerowa: dwukierunkowa, zlokalizowana po jednej stronie ulicy, posiadająca nawierzchnię bitumiczną (fot. Michał Beim).

w ciągu głównych tras rowerowych. Władze miejskie dążą jednak, aby na głównych trasach zapewnić spójność rozwiązań. Najważniejszą rolę w systemie głównych dróg rowerowych odgrywa droga R4 łącząca, przez tereny nadrzeczne, wschodnie i zachodnie dzielnice miasta. Droga ta stanowi również bardzo istotny element szlaków turystycznych prowadzących w stronę Trydentu oraz Brennero.

Główne drogi rowerowe uzupełniane są przez sieć dodatkowych dróg rowerowych, przez strefy uspokojonego ruchu oraz przez legalizację ruchu rowerowego pod prąd. Również mosty pieszo-rowerowe przez rzeki (fot. 2) służą znaczącemu uprzywilejowaniu rowerzystów. Obecnie istnieje siedem takich przepraw (nie licząc mostów przeznaczonych do ruchu ogólnego), planowane są jeszcze kolejne.



Fot. 2. Mosty rowerowe i piesze (na prawo od mostu rowerowego) wyróżniają się szczególną estetyką rozwiązań (fot. Michał Beim).

Najważniejszymi problemami, na jakie napotykają rowerzyści, to kwestie związane ze złym oznakowaniem dróg rowerowych podczas remontów i zniszczeniami nawierzchni, do jakich dochodzi podczas takich prac.

Przykład Bolzano pokazuje, iż ruch rowerowy wzrasta wraz z infrastrukturą rowerową. W okresie, gdy infrastruktury rowerowej nie było wcale, wynosił kilka procent wszystkich podróży. W 2001 roku wzrósł do 17,5%, istniało wówczas około 10 km dróg rowerowych. Wraz z budową około 40 km nowych dróg rowerowych w kolejnych latach poziom ruchu rowerowego wzrósł do 29% w 2009 roku (por. [5]).

### Niewidzialna infrastruktura rowerowa

Również w zakresie strefowego uspokajania ruchu Bolzano należy do bardzo nietypowych miast. Strefy „tempo 30” nie są aż tak popularne jak w innych miastach prowadzących konsekwentnie politykę zrównoważonego rozwoju. Obejmują one głównie obszar historycznego śródmieścia. Największe rozszerzenie stref ruchu „tempo 30” nastąpiło w 2007 roku. W tym samym roku władze miejskie przystąpiły do bardziej konsekwentnej egzekucji ograniczeń prędkości, aby nie pozostawały one martwym przepisem.

W 2009 roku, przede wszystkim mając na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń, Podjęto decyzję o objęciu

większości ulic w mieście uspokojeniem ruchu do 40 km/h. Strefy „tempo 40” objęły wszystkie ulice, na których dotychczas dopuszczalną prędkością było 50 km/h, a przy których występuje zabudowa mieszkaniowa. Obszarami nieobjętymi ograniczeniem prędkości do 40 km/h są strefy przemysłowe.

Ruch rowerowy dopuszczony jest tylko w niektórych strefach ruchu pieszego. Obostrzenie wynika z faktu, iż wiele ulic jest bardzo wąskich, natomiast natężenia ruchu pieszego są, zwłaszcza w sezonie turystycznym, bardzo wysokie.

### Parkingi rowerowe

Władze miejskie systematycznie rozbudowują miejsca postojowe dla rowerzystów. Działania te ukierunkowane są na kilka głównych zadań:

- realizację miejsc postojowych przy obiektach użyteczności publicznej,
- „bike&ride” przy dworcu głównym oraz przy ważniejszych węzłach komunikacji publicznej,
- parkingi wokół starego miasta, przy czym świadomie realizuje się nowe miejsca na obrzeżach, aby zachęcać do pozostawiania rowerów i spacerowania pieszo po starówce.

Ważnym aspektem wszystkich miejsc parkingowych dla rowerów jest zapewnienie możliwości przypięcia ramy (choć stosuje się zazwyczaj rozwiązania dużo bardziej skomplikowane niż proste stojaki rowerowe typu „bramka”), a w przypadku miejsc służących do pozostawiania rowerów na dłużej, również zadaszenia. Pomimo działań ze strony miasta, nadal istnieje deficyt miejsc parkingowych dla rowerzystów.

### Rowery publiczne

Bolzano posiada stosunkowo prosty i mały system rowerów publicznych. 130 rowerów rozmieszczonych jest w dwóch wypożyczalniach. Głównym adresatem rowerów miejskich są turyści. System więc znacząco różni się od rozwiązań, których głównym celem jest wykorzystanie komunikacyjne. Rowery można wynajmować codziennie od połowy kwietnia do października, w godzinach od 7.30 do 20.00 (w październiku do 19.00). Koszt najmu wynosi 1 EUR za godzinę w przypadku pierwszych 6 godzin, następnie za każdą rozpoczętą kolejną godzinę jest naliczana stawka w wysokości 2 EUR. Osoby pragnące wypożyczyć rowery na dłuższy czas płacą 5 EUR za każdy dzień. Przed wypożyczeniem wymagana jest rejestracja i uiszczenie kaucji w wysokości 10 EUR. Punkty oferują też możliwość wypożyczenia fotelika dla dzieci.

### Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

W 2009 roku policja odnotowała 1219 zdarzeń drogowych, w których wzięło udział łącznie 2304 uczestników. Blisko ¼ zdarzeń drogowych (288) stanowiły wypadki. Dwie osoby poniosły śmierć, ale nie było wśród nich rowerzystów.



Kolizje i wypadki z udziałem rowerzystów stanowiły 19,0% (232), rowerzyści stanowili 10,1% wszystkich uczestników zdarzeń drogowych. Jest to proporcjonalnie mniej w porównaniu do innych form transportu. Przykładowo wypadki i kolizje z udziałem motocyklistów i motorowelistów stanowiły 25,0% zdarzeń drogowych, a motocykliści stanowili 13,2% wszystkich uczestników wypadków i kolizji.

Zdaniem władz miejskich nietypowa, jak na holenderskie, duńskie czy niemieckie warunki, infrastruktura rowerowa jest stosunkowo bezpieczna. Wprawdzie w 2009 roku odnotowano 232 kolizje lub wypadki z udziałem rowerzystów, to w pewnej mierze dochodziło do nich na drogach rowerowych pomiędzy rowerzystami. Jedną z najczęstszych przyczyn była nieuwaga wynikająca z korzystania z telefonów komórkowych podczas jazdy. W 2007 roku miasto przygotowało nawet specjalną kampanię społeczną „Mobility BZ: Radfahren? Aber sicher” („Mobilność w Bolzano: Jeździć na rowerze? Tak, ale bezpiecznie”, ale również można tłumaczyć „...ależ oczywiście”), w której skoncentrowano się na kwestiach bezpieczeństwa rowerzystów.

W przypadku kolizji z samochodami najczęstszą przyczyną było nieustąpienie przez kierowcę pierwszeństwa przejazdu na przejeździe rowerowym. Takich zdarzeń w 2009 roku odnotowano 27 (11,6% zdarzeń z udziałem rowerzystów). Należy nadmienić, że z podobnym problemem borykają się piesi na przejściach dla pieszych (24 wypadki, 21,1% wszystkich wypadków z udziałem pieszych).

Generalnie sytuacja na drogach Bolzano znacząco się poprawia. Spada ogólna liczba wypadków, w tym wypadków śmiertelnych. Średnia dla ostatniej dekady (1999–2008) wynosiła 416,3 wypadków rocznie, średnia liczba rannych 511,6, a średnia liczba zabitych – 6,4 osób rocznie. Wpływ na wzrost bezpieczeństwa ma poprawa infrastruktury drogowej, w tym rowerowej, wprowadzenie stref uspokojonego ruchu w śródmieściu oraz wzrost natężenia ruchu rowerowego.

### Partycypacja społeczna

W Bolzano partycypacja społeczna w działaniach na rzecz ruchu rowerowego odbywa się na dwóch płaszczyznach: płaszczyźnie strategicznej oraz na płaszczyźnie wdrażania poszczególnych projektów. Zdecydowanie większy nacisk położono na udział mieszkańców oraz organizacji społecznych przy opracowywaniu strategii niż na partycypację przy konsultacjach projektów budowlanych lub organizacji ruchu.

Jednym z najważniejszych wyzwań było opracowanie w latach 1999–2001 strategii działań na rzecz ruchu rowerowego pod tytułem „Plan na rzecz mobilności rowerowej w Bolzano” [4]. Plan miał ujmować działania na rzecz rowerzystów w sposób systemowy – wypracować strategię, która byłaby podstawą przyszłych działań inwestycyjnych, promocyjnych i zasad uczestnictwa społecznego w planowaniu infrastruktury rowerowej. Był on najważniejszym dokumentem strategicznym rozwoju ruchu rowerowego i stanowił ważny wkład w tworzenie polityki transportowej [3] oraz polityki przestrzennej [1] miasta.

Realizację tego zadania powierzono Instytutowi Ekologicznemu Tyrolu Południowego (Ökoinstitut Südtirol), który stanowi organizację społeczną działającą na zasadach think-tanku. Partnerami projektu – poza władzami miejskimi (referat ochrony środowiska oraz referat mobilności) – były rady osiedli (Stadtviertelräte), przedsiębiorstwo zajmujące się promocją i PR – Helios Audiovisuelle Kommunikation Brixen, instytut badań społecznych z Bolzano – Apollis Institut für Sozialforschung und Demoskopie Bozen, lokalne szkoły wyższe – Wolny Uniwersytet w Bolzano (Freie Universität Bozen) i Akademia Europejska w Bolzano (EURAC Europäische Akademie Bozen), ale również przedstawiciele władz komunalnych i organizacji społecznych z Włoch (np. z Florencji i Werony) oraz krajów niemieckojęzycznych (np. z Frankfurtu). W tym gronie nie mogło zabraknąć wszystkich zainteresowanych tematyką mieszkańców miasta.

Łączny budżet tego projektu wynosił 116 626 EUR. Projekt odbywał się przy częściowym wsparciu unijnego programu badawczo-wdrożeniowego „Emotions – Emotional Marketing for Sustainable Mobility” („Emocje – Marketing Emocjonalny na rzecz Zrównoważonej Mobilności”).

Opracowanie polityki rowerowej wymagało przede wszystkim sformułowania celów, jakie stoją przed realizacją dokumentu. Głównym celem było obniżenie hałasu i emisji zanieczyszczeń powietrza, przede wszystkim pyłu zawieszonego PM10 (cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze). Miał być on osiągnięty poprzez zmianę podziału zadań transportowych. Założono, że w ciągu pół dekady nastąpi wzrost ruchu rowerowego z poziomu 17,5% wszystkich podróży w 2001 roku, co przekładało się dziennie na 59 tys. podróży (średnia dla dni roboczych w skali całego roku) do poziomu 25%, co przekłada się na 85 tys. podróży rowerem dziennie. Należy podkreślić, że program rozwoju ruchu rowerowego włączono również w cele innych programów sektorowych: ochrony zdrowia, marketingu miejskiego (kształtowania wizerunku miasta) oraz politykę rozwoju turystyki.

Wśród działań realizacyjnych zaplanowano utworzenie 8 głównych tras rowerowych (częściowo wykorzystujących istniejącą infrastrukturę, częściowo wiążących się z budową nowych dróg rowerowych). Trasy te zaplanowano jako kręgosłup komunikacyjny miasta, a więc uzyskały specjalny status przekładający się nie tylko na infrastrukturę, ale również na sposób identyfikacji wizualnej (wspomnianych oznaczeń od R1 do R8 oraz odpowiadających im kolorów). W strategii przyjęto, iż materiały promocyjne mają informować o najważniejszych elementach zlokalizowanych przy każdej z nich. Również strategia zawierała sugestie odnośnie realizacji uzupełniających dróg rowerowych oraz sposobów komunikacji społecznej. Strategia wymieniła najważniejsze kierunki kampanii społecznych, do których należała reklama (megaplakaty, spoty kinowe, plakaty na autobusach) oraz działania informacyjne (tablice informacyjne (fot. 3), mapy dróg i parkingów rowerowych, ulotki informacyjne), a także doroczne święto rowerzystów „Boznerradtag”, którego liczbę uczestników planowano na minimum 5 tys. osób. Ze względu na ograniczoną wówczas popularność Internetu, temu medium nie poświęcono większej uwagi.



Fot. 3. Tablica kierunkowa miejskich tras rowerowych oraz tablica informacyjna (na drugim planie) z mapą infrastruktury rowerowej na obszarze najbliższej okolicy i miasta (na odwrocie). Część tablic posiada również informacje o punktach napraw rowerów (fot. Michał Beim).

Pierwsze pięć lat realizacji strategii nie przyniosło spodziewanych rezultatów. Ruch rowerowy wzrósł do poziomu 21% wszystkich podróży. Była to zaledwie połowa założonego wzrostu. Sukcesem było podwojenie użytkowania rowerów wśród grupy do 24 lat. Kampania ukształtowała modę na ten sposób przemieszczania się wśród młodzieży. Ponadto kampania zniwelowała różnice w zakresie zachowań transportowych pomiędzy różnymi grupami społecznymi (ludnością niemiecko- i włoskojęzyczną, różnymi grupami zamożności itd.). Rower dzięki temu zaczął być odbierany jako normalny środek lokomocji. Ogólny Niemiecki Klub Rowerowy (ADFC) umieścił Bolzano na 8 miejscu wśród 100 sprawdzanych europejskich miast pod względem przyjazności dla rowerzystów i atmosfery społecznej wokół tej formy mobilności (ADFC-Radklimaindex). Miasto dzięki profesjonalnej strategii i jej konsekwentnej realizacji zyskało na rozgłosie, stając się przykładem dla wielu innych miast Europy.

Obecnie podejmowane działania inwestycyjne w zakresie ruchu rowerowego uwzględniają wszystkie wytyczne przyjęte w strategii. Projekty przygotowywane są przez referat mobilności urzędu miasta lub na jego zlecenie. Obligatoryjne konsultacje społeczne odbywają się jedynie z radami osiedli (rady pośredniczą w kontaktach z mieszkańcami). Władze miejskie są jednak gotowe zapraszać do procesu planowania infrastruktury również stronę społeczną. Działające w mieście stowarzyszenia rowerowe nie widzą potrzeby współpracy przy konkretnych projektach. Wynika to w większości z atmosfery wzajemnego zaufania oraz konsekwencji w stosowaniu wypracowanych w strategii przykładów najlepszej praktyki.

### Kampanie społeczne

Miasto przeznaczają rocznie około 300 tys. EUR na kampanie promujące ruch rowerowy. Głównym adresatem są mieszkańcy Bolzano. W związku z faktem, iż miasto uzyskało status „rowerowej stolicy Włoch”, w kampaniach rowerowych stara się również uwzględnić ten fakt tak, aby



Fot. 4. Elementy kampanii „Rowerowe Bolzano” widoczne na barierce oddzielającej chodnik od jezdni. Na wszystkich elementach promocyjnych i infrastrukturalnych występuje znak słowno-graficzny złożony z liter „bz” ustylizowanych na rower (fot. Michał Beim).

część z kampanii miała również wpływ na stymulację ruchu turystycznego i promocję miasta w Europie. Głównym motywem kampanii jest hasło „Rowerowe Bolzano” (niem. „Fahrrad Bozen”, wł. „Bici Bolzano”; fot. 4). W ramach tej kampanii, której współautorem jest Ökoinstitut Südtirol, wypracowany został znak graficzny przypominający rower i zawierający w nazwie litery „bz”, które stanowią skrótowe określenie nazwy miasta, widoczne między innymi na tablicach rejestracyjnych.

Bolzano było jednym z pierwszych miast, które realizując kampanię społeczną na rzecz ruchu rowerowego, odwoływało się do aspektu emocjonalnego [2]. Autorzy kampanii wyszli z założenia, iż emocjonalne odwołania są najważniejsze, ponieważ poruszanie się rowerem w mieście jest bardziej kwestią kultury mobilności niż kwestią techniczną. Stąd też kampania promocyjna odwołuje się przede wszystkim do fantazji, emocji i do serca. Aby rower stał się częścią mobilności i wygrywał w konkurencji z samochodami, jazda na rowerze musi jawić się jako równie atrakcyjna. Musi ona być postrzegana jako sposób poruszania się, który obdarzany jest tym samym (lub i większym) uznaniem społecznym, i odbywać się z taką samą godnością, jak przemieszczanie się innymi środkami lokomocji w mieście. Autorzy kampanii mieli pełną świadomość, że tego nie da się osiągnąć tylko i wyłącznie narzędziami promocyjnymi, ale że muszą one iść w parze z rozwojem odpowiedniej jakości infrastruktury.

Kampania społeczna prowadzona jest na różnych płaszczyznach. Pojawiają się megaplakaty w mieście, reklamy na autobusach, których przewodnim hasłem jest „Bolzano – miasto rowerów” (niem. „Fahrradfreundliches Bozen”, wł. „Bolzano citta delle bicicletta”). Elementem przewodnim kampanii jest korzystanie z roweru w tak pięknym mieście jak Bolzano. Motyw ten ma kształtować pragnienie korzystania z roweru oraz równocześnie tworzyć pewną identyfikację użytkowników rowerów z tą formą mobilności. Promocji rowerów nie rozpatruje się w oderwaniu od pozostałych form mobilności, które są przyjazne środowisku –



korzystanie z rowerów wpisuje się do kampanii na rzecz transportu publicznego czy car-sharing.

Znak kampanii pojawia się również na elementach infrastruktury rowerowej i drogowej – stojakach rowerowych, barierkach, tablicach informacyjnych itp. Ma to wytworzyć poczucie spójności pomiędzy deklaracjami i zachętami ze strony władz miejskich, a przekuwaniem tego w czyny. Ponadto kolor czerwony używany w logo (w kołach roweru) nawiązuje do koloru, w którym malowane są, przynajmniej najbardziej niebezpieczne, przejazdy rowerowe. Zdaniem autorów kampanii ma to wzbudzić skojarzenie wśród kierowców, że kolor czerwony kojarzy się zawsze z rowerami. Również tę barwę zastosowano do malowania ram rowerów publicznych. Autorzy kampanii przywiązali więc duże znaczenie do wypracowania „corporate design” (jednolitego wizerunku) ruchu rowerowego.

Władze Bolzano prowadzą też kampanie skierowane do konkretnych grup użytkowników. Przykładem tego może być kampania „Szkoła Przyjazna Rowerzystom” (niem. „Fahrradfreundliche Schule”) z 2008 roku. Również ta inicjatywa składała się z części promocyjno-edukacyjnej oraz z części inwestycyjnej. Szkoły realizowały nowoczesne miejsca parkingowe dla rowerów, często kosztem miejsc postojowych dla motorowerów, oraz likwidowały bariery architektoniczne przy wjeździe na teren szkoły oraz na drogach prowadzących do miejsc parkingowych. Szkoły promowały też dobre przykłady – pokazywały nauczycieli, którzy zdecydowali się przybywać do szkoły rowerem.

Rok wcześniej odbyła się kampania „Rowerem do pracy” (niem. „Mit dem Rad zur Arbeit”). Osoby, które w okresie od kwietnia do czerwca przyjeżdżały na rowerze przynajmniej przez 30 dni (co stanowi połowy wszystkich dni roboczych), mogły uczestniczyć w losowaniu atrakcyjnych nagród. W ramach kampanii informowano pracujących o szerokim zakresie korzyści płynących z jazdy rowerem, ale również odwoływano się do przyjemności płynących z samej jazdy oraz odkrywania jej na nowo. Należy podkreślić też, że kampania była połączona ze zbieraniem uwag i propozycji odnośnie rozbudowy i utrzymania infrastruktury rowerowej. W kolejnych latach przełożyło się to na działania inwestycyjne, zwłaszcza na obszarze dzielnicy przemysłowej.

Organizacja „Dnia Roweru w Bolzano” (niem. „Bozner-radtag”, wł. „Bolzanoinbici”) odbywa się corocznie w ramach Europejskiego Dnia bez Samochodu. W ramach tego święta roweru organizowany jest wielki przejazd przez miasto, który kończy się piknikiem, oraz imprezy towarzyszące, np. możliwość darmowego przeglądu rowerów. Wśród uczestników losowane są różne gadzety z logiem kampanii.

Wspólny przejazd ma uświadomić mieszkańcom Bolzano, że nie są odosobnieni w korzystaniu z rowerów. W realizacji tego celu pomóc ma też zainstalowany w 2006 roku licznik rowerzystów zainstalowany na jednej z najpopularniejszych tras rowerowych (fot. 5), którą średnio w ciągu doby (w obu kierunkach) przejeżdża ponad 6 tys. rowerzystów. Milionowy rowerzysta, który po pięciu miesiącach od zainstalowania licznika pojawił się na trasie, otrzymał od burmistrza rower.



Fot. 5. Licznik rowerowy zainstalowany nad jedną z najpopularniejszych tras rowerowych łączących centrum z najważniejszymi dzielnicami mieszkaniowymi (fot. Michał Beim).

### Współpraca naukowa

Miasto Bolzano w ostatnim czasie nie uczestniczy w inicjatywach badawczych lub wdrożeniowych na rzecz ruchu rowerowego, które odbywają się pod auspicjami Unii Europejskiej. Ostatnim projektem była realizacja kampanii „Rowerem do pracy” („Mit dem Rad zur Arbeit”), którą zrealizowano dzięki wsparciu ze środków projektu Interreg IIIB – Obszar Alpejski – VIANOVA. Również powstanie „Planu na rzecz mobilności rowerowej” [4] było wspierane z funduszy Wspólnoty Europejskiej, w ramach projektu „Emotions”.

Ogrom doświadczeń zdobytych przez Ökoinstitut Südtirol przy promocji i rozwoju ruchu rowerowego pozwala z powodzeniem uczestniczyć tej jednostce w licznych projektach unijnych, zwłaszcza w zakresie Inteligentnej Energii (Intelligent Energy Europe). Programy badawcze dotyczą między innymi audytu polityki rowerowej (program o akronimie „BYPAD PLATFORM”), systemu wypożyczalni rowerów („OBIS”), przyjaznych środowisku form mobilności turystów („REGBIE+”) czy marketingu emocjonalnego na rzecz zrównoważonego transportu („TRENDY TRAVEL”) – por. [6]. Ponadto polityka transportowa, a w szczególności rowerowa, jest obiektem zainteresowania niektórych projektów badawczych, jak np. MERCX – Managing Energy Reduction through Cycling eXcellence.

Doświadczenia Bolzano pokazują, iż umiejętna kampania na rzecz ruchu rowerowego stanowi cenny kapitał intelektualny, pozwalający na promocję miasta w środowiskach naukowych. Osiągnięcia władz miasta stanowią też bazę rozwoju nauki.

### Podsumowanie

Ruch rowerowy, choć został przypadkiem odkryty, stanowi dla Bolzano nie tylko bardzo ważne narzędzie poprawy warunków życia (w szczególności poprawy jakości powietrza miejskiego), ale również znak rozpoznawczy miasta we Włoszech i całej Europie. Dzięki bardzo interesującej kampanii społecznej promującej ruch rowerowy

oraz systematycznemu rozwojowi wysokiej jakości sieci dróg rowerowych, a także dobremu utrzymaniu istniejącej infrastruktury, w mieście odbywa się rowerem aż 29% wszystkich podróży. Wynik ten jest nie tylko wyjątkowy we Włoszech, ale stanowi wzór do naśladowania dla wielu innych miast Europy, nawet z krajów posiadających duże tradycje rowerowe. Wysokiej jakości infrastruktura rowerowa w mieście przyczynia się do promocji turystyki rowerowej w całym regionie. Doświadczenia Bolzano w zakresie ruchu rowerowego przenoszone są na region, a także, dzięki współpracy w ramach projektów unijnych, na inne miasta Europy.

Niewątpliwie tego sukcesu Bolzano nie udało by się osiągnąć bez zaangażowania społeczeństwa w przygotowywaniu strategii rozwoju ruchu rowerowego. Nie bez znaczenia jest też systemowe podejście do ruchu rowerowego – traktowania go nie tylko jako przyjaznej środowisku alternatywy dla samochodu, ale jako elementu zrównoważonego rozwoju miasta i regionu, przynoszącego

korzyści w aspektach ekologicznych, społecznych i ekonomicznych.

## Literatura

1. *Masterplan della Citta Di Bolzano 2. operativita e norme / Masterplan Der Stadt Bozen 2, Vollstreckbarkeit und Bestimmungen* Assessorat für Urbanistik und Zeiten der Stadt Bozen, 2009.
  2. Moroder, I., *Fahrradkultur leben – Ganzzeitliche Radverkehrsförderung der Stadt Bozen*. Referat wygłoszony na konferencji „Nationaler Radverkehrskongress 2011”, odbywającej się w dniach 30–31.05.2011 r. w Norymberdze.
  3. *Piano Urbano della Mobilita' / Mobilitätsplan 2020*, Assessorat für Mobilität, Stadtgemeinde Bozen 2009.
  4. *Plan zur Radmobilität in Bozen*, Ökoinstitut Südtirol / Gemeinde Bozen, Bolzano 2002.
  5. Pörnbacher 2010. *Die Mobilität der Familien in der Gemeinde Bozen – Untersuchungswelle 2009*, Apolis, Bozen.
  6. *Verbesserung und Förderung der Fahrradmobilität: eine spezifische Marketingstrategie. Das Beispiel von Bozen*, Trendy Travel – Resource Pack, Ökoinstitut Südtirol, Bolzano 2011.
- 
- Dokończenie tekstu ze strony 10*
5. Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania nowo powstającego, zintegrowanego systemu transportu w aglomeracji obejmuje kształtowanie oferty przewozowej pod kątem coraz lepszego jej dopasowania do oczekiwań i potrzeb mieszkańców aglomeracji i jej zewnętrznych gości, wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i jego odpowiednie funkcjonowanie poprzedzone integracją sieci połączeń i harmonizacją rozkładów jazdy oraz wdrożenie i sprawne funkcjonowanie zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.
  6. Przedsięwzięcia organizacyjne, drugi z czynników integracji, mają charakter działań bezinwestycyjnych. Korzyści, które generują, są dedykowane przede wszystkim użytkownikom transportu (lepszą ofertą rynkową, wspólny bilet, system informacji pasażerskiej). Poprawa oferty przewozowej jest następstwem realizacji prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej, służących poprawie jej stanu technicznego.
  7. Zbudowanie, dzięki procesowi międzygałęziowej integracji, zintegrowanego systemu obsługi pasażerów na obszarze aglomeracji jest wartością dodaną dla podróży odbywanych przez nabywców usług przewozowych. Jest także miarą efektywnego współdziałania i wykorzystania potencjałów zintegrowanych podsystemów transportu kolejowego, publicznego transportu zbiorowego i transportu indywidualnego w aglomeracji.
3. Dydkowski G., *Obszary zastosowań oraz efektywność rozwiązań telematycznych. Badanie integracji transportu miejskiego*, w: *Inteligentny system zarządzania transportem publicznym*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Katowice 2008.
  4. Fiedrich M., Haup T., Nökel K., *Planning and analyzing transit networks: an integrated approach regarding requirements of passengers and operators*, Journal of Public Transportation vol. 2, No 4, 1999.
  5. Janecki R., Krawiec S., *Marginalizacja udziału kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb aglomeracji górnośląskiej*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 9.
  6. Janecki R., Krawiec S., *Koncepcja odbudowy pozycji kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb aglomeracji górnośląskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 10.
  7. 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/IST/casestudies/Case\\_Studies\\_Asia/sustrans/sustrans.html](http://www.istp.murdoch.edu.au/IST/casestudies/Case_Studies_Asia/sustrans/sustrans.html).
  8. *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2010.
  9. *Public Transport Integration. Guidelines in Market Organisation*, SPUTNIC, Sixth Framework Programme, <http://www.sputnicproject.eu/docs/Sputnic-ptintegration.pdf>.
  10. Stead D., Meijers E., *Policy integration in practice: some experiences of integrating transport, land-use planning, and environmental policies in local government*, w: German Political Science Ass. (ed.), 2004 Berlin Conference on the Human Dimensions of Global Environmental Change: Greening of Policies – Interlinkages and Policy Integration, Freie Universität Berlin, Berlin 2004.
  11. *Tariff Acceptance of Verkehrsverbund Oberelbe*, Institute for Economy and Traffic, University of Dresden, Dresden 1997.
  12. *The Citizen's Network. Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe*, European Commission Green Paper. COM (95) 601, Brussels 1995.
  13. Tomanek R., Janecki R. z zespołem, *Założenia polityki komunikacyjnej Katowic. Raport końcowy*, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy ORGHUT w Katowicach, Katowice 2008.
  14. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

## Literatura

1. Bąkowski W., *Problem wartości usługi przewozowej dla pasażera a kształtowanie przewozów pasażerskich*; „Transport Miejski i Regionalny”, 2005, nr 2.
2. Contractual Relationship between Authorities and Operators, UITP Report and UITP-EMTA Conference, Vienna 2003.