

ANNA GOŁĘDZINOWSKA*

ROWER W MIEŚCIE – POLSKIE DOŚWIADCZENIA

BIKE IN THE CITY – THE POLISH EXPERIENCE

Streszczenie

W Polsce rower jest coraz powszechniej promowany jako alternatywa dla komunikacji samochodowej. Argumenty początkowo przytaczane przez wiele organizacji pozarządowych powoli znajdują odzwierciedlenie w planach rozwoju określanych przez władze miast. Rozwój ruchu rowerowego ma wpływać na jakość życia w mieście na kilka sposobów: zmniejszając zainteresowanie korzystania z indywidualnej komunikacji samochodowej oraz przyczyniając się do spadku emisji spalin.

Słowa kluczowe: ruch rowerowy, miasto, jakość życia

Abstract

Bike is being increasingly promoted in Poland as an alternative to cars. Arguments raised by NGOs are gradually being reflected in development plans determined by the municipalities. The development of cycling is expected to influence the quality of life in several ways: by reducing the use of private cars as well as affecting the reduction of emissions.

Keywords: cycling, city, quality of life

* Mgr inż. arch. Anna Gołędzinowska, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska.

1. Wstęp

Współczesne polskie miasto nie jest systemem oszczędnym. W wyniku rozlania jego struktury stało się tworem nie tylko konsumującym przestrzeń, ale również coraz trudniejszym i kosztowniejszym w obsłudze. W przypadku układu komunikacyjnego powstałe problemy są powodowane zarówno gwałtownym rozwojem podmiejskich terenów mieszkaniowych w niewystarczający sposób obsługiwanych przez transport publiczny, jak również zwiększoną dostępnością samochodu.

Skutki rozwoju miasta nieoszczędnego – rosnące koszty obsługi oraz niewydolność systemu komunikacji miejskiej – wymagają podjęcia działań naprawczych. Ten postulat, podnoszony przez mieszkańców miast i organizacje pozarządowe w kontekście jakości życia i ochrony środowiska, znalazł również wsparcie w polityce Unii Europejskiej, bowiem koszty i wydolność systemu transportowego wpływają na możliwości rozwoju gospodarczego. Jednym z kierunków działań dających szansę na poprawę sytuacji jest wspieranie rozwoju ruchu rowerowego.

Rower – jeśli przyjmiemy za przedmiot porównań samochód osobowy – jest urządzeniem wpisującym się w konwencję miasta oszczędnego na wiele sposobów. Oszczędność wobec środowiska przejawia się mniejszym zużyciem surowców na etapie produkcji i praktycznie śladowym na etapie eksploatacji, mniejszą powierzchnią zajmowaną przez infrastrukturę niezbędną do jego poruszania, jak również brakiem emisji spalin i hałasu. Rozpatrując kwestie ekonomiczne, należy przede wszystkim zauważyć, że rower jest tani w nabyciu oraz w eksploatacji, co czyni go powszechnie dostępnym. Z kolei wspomniana już oszczędna powierzchnia infrastruktury rowerowej przekłada się na niższe koszty jej budowy i utrzymania. Należy również nadmienić, że w warunkach miejskich poruszanie się rowerem oszczędza czas – na do odcinku 7,5 km porusza się on szybciej niż samochód². Jednocześnie jako forma transportu indywidualnego o niewielkich wymaganiach daje użytkownikowi niezależność.

Aby rower w polskich miastach stał się – wzorem wielu krajów Europy Zachodniej – popularnym środkiem codziennej komunikacji, niezbędnych jest wiele zmian dotyczących infrastruktury, przepisów prawa oraz postrzegania roweru i kultury poruszania się po drodze.

2. Rola partycypacji społecznej w rozwoju ruchu rowerowego w Polsce

Przed okresem transformacji ustrojowej w Polsce rower był stosunkowo popularnym środkiem transportu. Wynikało to jednak przede wszystkim z ograniczonej dostępności samochodów, a nie z troski o stan środowiska naturalnego lub chęci poprawy jakości życia w mieście. Niewielkie natężenie ruchu samochodowego powodowało, że rowerzyści mogli swobodnie poruszać się po jezdniach. W latach 90. – w miarę nagłego wzrostu liczby samochodów osobowych – pojawiły się pierwsze realizacje wydzielonych dróg rowerowych. Paradoksalnie, znacząca część owych dróg była krytykowana przez organizacje rowerzystów, których zdaniem były one нефunkcjonalne i niebezpieczne, a ich budowa miała *de facto* służyć usunięciu rowerzystów z jezdni³.

Tak więc próby publicznej dyskusji na temat podejmowanych działań i możliwości rozwoju ruchu rowerowego w Polsce rozpoczęły się na początku lat 90. Wzrost zainteresowania tematyką rowerową, oprócz faktu zaistnienia zjawisk wywołujących zainteresowanie opinii publicznej, niewątpliwie wiązał się

² Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa, *Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego – Zielona Księga*, seria Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009, s. 21.

³ *Ibidem*.

z rozwojem społeczeństwa obywatelskiego. W wielu krajach Europy Zachodniej ważnym partnerem administracji publicznej w planowaniu rozwoju ruchu rowerowego są organizacje zrzeszone w Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Do tej federacji przystąpiło również wiele polskich organizacji – jako pierwszy już pod koniec lat 80. Polski Klub Ekologiczny – jednak do rozpoczęcia publicznej dyskusji na temat potrzeb i możliwości rozwoju tego ruchu w polskich warunkach kluczowe było powołanie w 1995 roku sieci współpracy pn. „Miasta dla rowerów”. Celem tej nieformalnej, założonej przez kilkanaście organizacji ekologicznych, struktury była wymiana doświadczeń oraz stworzenie wspólnego lobby promującego postulaty rowerzystów na forum publicznym.

Działalność organizacji rowerowych początkowo przejawiała się przede wszystkim w manifestowaniu obecności rowerzystów w przestrzeni miasta oraz krytyce nieudolności działań podejmowanych przez władze. Przejawem takiej działalności są, odbywające się do tej pory, manifestacje rowerowe pod nazwą „masa krytyczna”. Stopniowo dojrzał jednak pomysł, aby iść krok dalej i we współpracy z przedstawicielami administracji publicznej opracować pilotażowy projekt, który mógłby być później promowany jako dobra praktyka.

Pierwsze tego typu działania zostały podjęte przez Federację Wspierania Inicjatyw Ekologicznych i dotyczyły przygotowań do budowy dróg rowerowych na Rondzie Mogiłskim w Krakowie. Dzięki rozpoczętym pracom udało się przygotować wniosek złożony do Programu Małych Grantów Funduszu Środowiska Globalnego (GEF)⁴. Projekt nie był jednak wystarczająco dobrze przygotowany, aby uzyskać dofinansowanie⁵.

Kolejną próbę wprowadzenia postulatów rowerzystów do polityki miasta podjęto w Gdańsku. Tym razem inicjator działań – Stowarzyszenie Obywatelska Liga Ekologiczna – rozpoczął od wystosowania wobec władz miasta postulatów natury organizacyjnej: powołania stałej platformy współpracy przedstawicieli samorządu i środowiska rowerzystów oraz stworzenia regulacji w zakresie zasad projektowania i budowy dróg rowerowych na terenie miasta⁶. Postulaty te zostały przyjęte i w 1999 roku opracowano pierwsze w Polsce „Standardy Techniczne dla infrastruktury rowerowej”. Dokument opierał się w znacznej mierze na praktyce miast holenderskich. Wkrótce pomysł opracowania standardów mających na celu tworzenie bezpiecznych i funkcjonalnych przestrzeni dla rowerzystów został podchwycony przez inne miasta, m.in. Kraków (2004), Warszawę (2005), Toruń (2007) i Łódź (2009).

Również w 1999 roku Rada Miasta Gdańska przyjęła wieloletni program budowy dróg rowerowych, natomiast Prezydent Miasta Gdańska powołał zespół, który miał za zadanie zbadać możliwość pozyskania na rozwój infrastruktury rowerowej w mieście środków pomocowych z Unii Europejskiej w ramach programu ISPA⁷. Wprawdzie pozyskanie środków z tego źródła okazało się niemożliwe, ponieważ program preferował duże projekty o znaczeniu krajowym, ale poczynione przygotowania pozwoliły sprawnie wykorzystać nową możliwość finansowania – 11 Program Operacyjny „Zrównoważony Transport” w ramach GEF. Dotychczasowa konwencja projektu została rozszerzona, a do jego realizacji włączono ogólnopolską organizację pozarządową – Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego z siedzibą w Krakowie. Zrealizowany dzięki temu w latach 2002–2006 Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny składał się z trzech części:

- inwestycyjnej – realizowanej przez Urząd Miasta Gdańska, obejmującej całość procedur projektowych i budowlanych związanych z infrastrukturą rowerową,
- kampanii promocyjno-informacyjnych realizowanych przez Obywatelską Ligę Ekologiczną,
- programu rozpowszechniania informacji i przygotowania replikacji projektu w innych miastach Polski – realizowanego przez Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego z siedzibą w Krakowie.

Pełna nazwa w języku angielskim: Global Environment Facility.

Hyla M., *Rowerowy Gdańsk, rowerowa Polska*, Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego 2006, s. 4.

Ibidem.

Pełna nazwa w języku angielskim: Instrument for Structural Policy Adjustment.



W ramach części inwestycyjnej projektu założono budowę 30,7 kilometrów wydzielonych dróg rowerowych zgodnych z przyjętymi wcześniej Standardami Projektowymi oraz uspokojenie ruchu na co najmniej 70 km sieci drogowej miasta i szersze otwarcie jej dla ruchu rowerowego⁸.

Przykład przygotowania i realizacji gdańskiego projektu – w szczególności powołanie zespołu zadaniowego i opracowanie standardów technicznych – jest obecnie powielany w większości miast, w których działają przedstawiciele sieci „Miasta dla Rowerów”.

Ważną rolą organizacji pozarządowych jest również udział w monitorowaniu rozwoju i ocenie jakości infrastruktury rowerowej. W 2001 roku w Krakowie przeprowadzono pierwszą w Polsce procedurę tzw. audytu rowerowego wykonywanego przez podzespół roboczy przy zespole zadaniowym, w skład którego wchodziłi reprezentanci samorządu oraz różnych środowisk zajmujących się rozwojem infrastruktury i ruchu rowerowego. Procedura audytu pomaga miastom zwiększać efektywność prowadzonej polityki rowerowej. Podobne praktyki przyjęły się w wielu innych miastach. W części z nich (np. w Tczewie) jest ona przeprowadzana na życzenie władz miasta, w innych (np. we Wrocławiu) została zainicjowana oddolnie.

W celu poprawy koordynacji i zwiększenia efektywności działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego, jak również lepszego uwzględnienia głosu opinii publicznej miasta polskie przejmują kolejne rozwiązania stosowane w miastach europejskich – powoływanie w strukturze administracyjnej stanowiska tzw. oficera rowerowego. Pierwszy w kraju oficer rowerowy został powołany w 2005 roku w Warszawie, obecnie stanowiska takie funkcjonują już m.in. we Wrocławiu, Tczewie, Gdańsku i Zielonej Górze. Większość powołanych w ramach samorządów lokalnych oficerów rowerowych to jednocześnie działacze organizacji pozarządowych.

Obecnie w Polsce głos organizacji pozarządowych zajmujących się rozwojem ruchu rowerowego zaczął być brany pod uwagę również przez władze krajowe i wojewódzkie. W 2008 roku Parlamentarna Grupa ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej we współpracy z przedstawicielami sieci „Miasta dla Rowerów” przygotowała projekt zmiany ustawy „Prawo o ruchu drogowym”⁹, mający na celu lepsze zabezpieczenie praw rowerzystów w ruchu drogowym. Zespół ds. rowerowych, zatrudniający inżynierów oraz ekspertów ze środowiska organizacji pozarządowych, powołała również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Z kolei próbę stworzenia pierwszej w kraju regionalnej polityki rowerowej podjęło województwo pomorskie. W 2008 roku organizacji „Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa” powierzono wykonanie opracowania będącego diagnozą uwarunkowań i możliwości rozwoju ruchu rowerowego w regionie. Opublikowana w 2009 roku „Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego – Zielona Księga” stanowi zaproszenie do dyskusji nad pożądanymi dalszymi kierunkami działań samorządu województwa w tym zakresie. Obecnie treść „Koncepcji...” jest przedmiotem obrad powołanego przez Zarząd Województwa Pomorskiego „Zespołu doradczego ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie pomorskim”.

3. Rower jako element bezpiecznego systemu komunikacji miejskiej

Mimo osiągniętych postępów w dziedzinie standardów jakościowych dotyczących projektowania i budowy infrastruktury rowerowej, ruch rowerowy w Polsce wciąż nie stanowi istotnej alternatywy dla komunikacji samochodowej. Przejazdy na rowerze w dużych polskich miastach to obecnie nie więcej niż 1,5% wszystkich podróży, podczas gdy w Berlinie udział ten wynosi ponad 10%¹⁰.

⁸ Hyła M., *op. cit.*, s. 9.

⁹ Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 2271, skierowany 15 grudnia 2009 r.).

¹⁰ Hyła M., *op. cit.*, s. 2.



Jednym z powodów małej popularności roweru jest – w pełni uzasadniony – brak poczucia bezpieczeństwa. W Polsce rowerzyści, mimo niskiego udziału w przejazdach, stanowią aż 13% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych¹¹. Bezpieczna infrastruktura ruchu rowerowego powinna uwzględnić następujące kryteria: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność oraz wygodę rozwiązań¹².

Biorąc pod uwagę kwestie spójności i bezpośredniości, należy zwrócić uwagę, że system dróg rowerowych został rozbudowany przede wszystkim w centrach miast, a i tam jego ciągłość często nie jest zachowana. Nowe tereny mieszkaniowe rzadko posiadają infrastrukturę rowerową łączącą je z centrum miasta, zwłaszcza jeśli te tereny znajdują się poza administracyjnymi granicami miasta.

Przepisy polskiego prawa w żaden sposób nie wymagają ani nie wspierają integracji systemu tras śródmiejskich z przedmieściami. Hierarchia tras (ze względu na zarządcę) obowiązuje tylko wtedy, gdy dana trasa znajduje się w pasie drogi publicznej¹³. Poza tym pasem, niezależnie od obciążenia i charakteru ruchu, odpowiedzialnym za budowę i utrzymanie trasy jest zarządca terenu – najczęściej gmina. Wyjątkiem od tej zasady są miasta na prawach powiatu, a więc ośrodki najsilniej dotknięte niewydolnością komunikacyjną. Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stanowi, iż „w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta”¹⁴.

Tak więc obecny stan prawny ułatwia stworzenie wewnątrzmięjskiego systemu tras rowerowych, jednocześnie komplikując możliwość rozwoju tego systemu na terenie sąsiednich gmin. Zachowanie ciągłości trasy na terenach podmiejskich wymaga współdziałania miasta, sąsiedniej gminy, a często również zarządcy drogi i prywatnego dewelopera.

Powstały pierwsze mechanizmy mające stymulować integrację przebiegów tras rowerowych w skali ponadlokalnej. Przykładem takiej polityki są zapisy zawarte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013, a więc w dokumencie określającym cele dystrybucji środków pomocowych z UE na poziomie województwa. Program, w zakresie projektów dotyczących budowy dróg rowerowych o charakterze komunikacyjnym, wskazuje preferencje dla tych, które dotyczą „obszarów miast pow. 35 tys. mieszkańców wraz z ich funkcjonalnym otoczeniem”¹⁵. Z kolei plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego ustala schemat sieci turystycznych tras rowerowych o charakterze ponadlokalnym¹⁶. Na tej podstawie Zarząd Województwa Pomorskiego odmawia uzgodnienia studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin nie zachowujących ciągłości przebiegów. Niniejsze ustalenie dotyczy jednak tylko tras o charakterze turystycznym.

W Polsce ruch rowerowy jest wciąż słabo zintegrowany z innymi formami transportu miejskiego. Takie rozwiązania są bardzo ważne dla popularyzacji ruchu rowerowego, ponieważ zwiększają możliwość komfortowego poruszania się na dłuższych odcinkach. Tereny te są z reguły słabo obsługiwane przez komunikację publiczną. W ten sposób mieszkańcy są pozbawieni alternatywy wobec samochodu osobowego. Powszechnie stosowane w miastach Europy Zachodniej systemy „bike & ride” w polskich warunkach występują w bardzo ograniczonym zakresie, a do przewozu rowerów dostosowana jest niewielka część taboru.

¹ *Ibidem*.

² Czrnecki B., Siemiński W., *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Centrum Doradztwa i Informacji Difin, Warszawa 2004, s. 265.

³ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013*, Oś priorytetowa 3 „Funkcje miejskie i metropolitalne”.

⁶ *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/2009 Samorządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 października.



Poprawie komfortu użytkowania roweru ma służyć wiele inicjatyw wdrażanych przez samorzady lokalne – przykładem mogą być działania podejmowane w Gdańsku i we Wrocławiu. Jedną z nich jest nieodpłatne dostarczanie przez miasto stojaków rowerowych w miejsca zgłaszane przez mieszkańców. Istnieją również próby podniesienia atrakcyjności ruchu rowerowego poprzez stworzenie preferencji w postaci wydzielenia tzw. kontrapasa dla rowerów na jednokierunkowych ulicach śródmiejskich. W ten sposób rowerzysta może poruszać się w obu kierunkach – zgodnie z kierunkiem jazdy samochodów oraz w przeciwną stronę na wydzielonym pasie.



Fot. 1. Pas dla ruchu rowerowego w przeciwnym kierunku wyznaczony na ulicy jednokierunkowej w Gdańsku (fot. A. Gołędzinowska)

Photo 1. Cycle lane enabling travel in opposite direction on one way street in Gdansk (photo A. Gołędzinowska)

Wzorem Brukseli czy Kopenhagi w Polsce wdrażane są również pilotażowe projekty miejskich wypożyczalni rowerów. Taki system funkcjonuje już w Krakowie, natomiast przygotowania do jego wdrożenia prowadzone są we Wrocławiu. Rozwiązanie to polega na stworzeniu sieci wypożyczalni, które umożliwiają użytkownikom sprawne przemieszczanie się bez konieczności zapewnienia miejsca do parkowania lub dalszego podróżowania z rowerem komunikacją publiczną. Dzięki temu, że w przyjętym systemie użytkowanie roweru do 30 minut jest nieodpłatne, ma on szansę stać się popularną alternatywą dla krótkich codziennych podróży samochodem osobowym, które w znaczący sposób wpływają na niewydolność komunikacyjną miast.

Działania na rzecz poprawy komfortu rowerzysty w ruchu drogowym podejmowane są również na szczeblu krajowym. Do Sejmu został skierowany, wspomniany już wcześniej, projekt zmiany „Prawo o ruchu drogowym” przygotowany przez Parlamentarną Grupę ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej we współpracy z przedstawicielami sieci „Miasta dla Rowerów”. Projekt proponuje m.in. ustalenie jednoznacznego pierwszeństwa rowerzysty na drodze rowerowej wobec samochodów skręcających z drogi głównej w drogi podporządkowane oraz z nich wyjeżdżających. Ponadto znosi zakazy dotyczące wielu

praktyk dopuszczanych w krajach o znacznie większym udziale ruchu rowerowego, takich jak zakaz przewożenia dzieci w przyczepce rowerowej lub zakaz jazdy rowerzystów parami.

4. Podsumowanie

Biorąc pod uwagę sytuację polskich miast – ograniczone środki finansowe i zapóźnienia w zakresie różnych form miejskiej infrastruktury transportowej – żądania środowisk promujących poruszanie się rowerem mogą wydawać się nazbyt rozbudowane. Prawdopodobnie jednak, gdyby nie aktywność i integracja tego środowiska, nie udało się osiągnąć obecnego postępu w zakresie bezpieczeństwa i komfortu jazdy rowerzystów. Należy jednak zauważyć, że osoby działające na rzecz rozwoju ruchu rowerowego to świadoma konieczności ochrony środowiska przyrodniczego elita. Realny wpływ rozwoju ruchu rowerowego na jakość życia w mieście będzie zauważalny dopiero wtedy, gdy znacząca grupa użytkowników samochodów osobowych zdecyduje się zamienić dotychczasowy środek codziennej komunikacji. Tak więc należy dążyć do sytuacji, w której komfort i ekonomika jazdy rowerem po mieście stanie się realną alternatywą dla ruchu samochodowego. Aby osiągnąć ten cel, obok zmian natury infrastrukturalnej i prawno-organizacyjnej, konieczna jest zmiana przyzwyczajeń – odnosząca się do roli roweru jako czegoś więcej niż narzędzia rekreacji oraz do relacji zachodzących między rowerzystami a pozostałymi uczestnikami ruchu drogowego.

Literatura

- [1] Czrnecki B., Siemiński W., *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Centrum Doradztwa i Informacji Difin, Warszawa 2004.
- [2] Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju, *Polityka rowerowa Wrocławia – Raport*, Wrocław 2006.
- [3] Hyla M., *Rowerowy Gdańsk, rowerowa Polska*, Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego 2006.
- [4] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/2009 Samorządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 października.
- [5] Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa, *Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego – Zielona Księga*, seria Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009.
- [6] Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 2271, skierowany 15 grudnia 2009 r.).
- [7] *Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013* przyjęty uchwałą nr 799/68/07 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 2 października 2007 roku.
- [8] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
- [9] www.miastadlarowerow.pl [stan na 15.05.2010].

