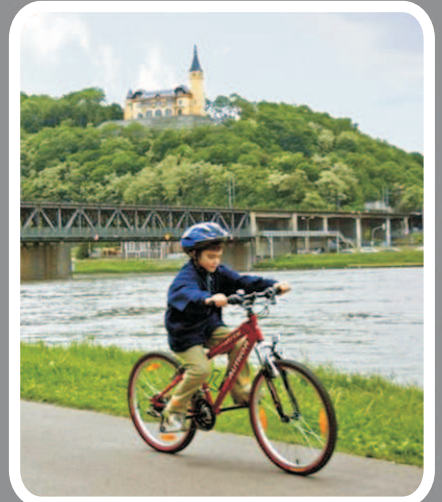




PRZEGLĄD ROZWIĄZAŃ
na rzecz ruchu rowerowego
i pieszego w miastach Europy



SPIS TREŚCI

1. Aktywny dostęp – wykorzystanie audytu dotyczącego ruchu pieszego jako narzędzia zwiększającego świadomość nt. aktywnego podróżowania	5
2. Publiczna miejska wypożyczalnia rowerów w Tiranie (Albania)	6
3. WildUrb – Odkrywanie korzyści ze spacerowania po mieście – Wiedeń (Austria)	7
4. Jazda na rowerze do pracy w Weiz – kampania „Wer radl’t gewinnt!” (Austria)	9
5. Plan mobilności dla departamentu transportu w regionalnym departamencie prowincji Styria (Austria)	10
6. „Zielona fala” dla rowerzystów i pieszych w Grazu (Austria)	11
7. Piesi spacerują po wodzie w Mechelen (Belgia)	12
8. Green Stop (Zielony Stop): promocja transportu publicznego podczas spacerów w okolicy, region flamandzki (Belgia)	13
9. Fiets Suite – broszury nt. parkowania i przechowywania rowerów w Belgii	14
10. Ocena jakości ścieżek rowerowych w Belgii	15
11. Działania promujące i popularyzujące jazdę na rowerze w Warnie (Bułgaria)	17
12. Związek pomiędzy wskaźnikiem śmiertelności a stopniem aktywności fizycznej, Kopenhaga (Dania)	18
13. System wykrywania rowerzystów na skrzyżowaniach współpracujący z akomodacyjną sygnalizacją świetlną (Dania)	19
14. Odkrywanie doliny Loary na rowerze (Francja)	20
15. Wdrożenie pionowego systemu transportu, Donostia - San Sebastian (Hiszpania)	22
16. Bezpieczny dostęp dla pieszych do peryferyjnych obszarów w Burgos (Hiszpania)	23
17. Warsztaty i wycieczki rowerowe dla promowania infrastruktury rowerowej w prowincji Nawarra (Hiszpania)	24
18. „Jedź do szkoły rowerem” kampania w Barcelonie (Hiszpania)	25
19. Usługa rowerów publicznych na kampusie uniwersyteckim w Palma de Mallorca (Hiszpania)	26
20. Velotaksi – pojazdy przyjazne środowisku w Wilnie (Litwa)	28
21. Promowanie korzystania z rowerów w Skopje (Macedonia)	29
22. Potrojenie liczby rowerzystów w Lipsku (Niemcy)	30
23. Kampania rowerem do pracy (Niemcy)	31
24. Ścieżka rowerowa zastępująca pas ruchu na centralnej arterii Wrocławia (Polska)	32
25. Kampania w przedszkolach promująca ekologiczny transport wśród dzieci, Alba Iulia (Rumunia)	33
26. Działania na rzecz zwiększenia liczby pieszych w historycznym centrum Bukaresztu (Rumunia)	34

27. Warsztaty rowerowe dla uczniów szkół podstawowych i inne kampanie dla wspierania podróżowania rowerem w Mariborze (Słowenia)	35
28. Przygotowanie dla osób starszych, które chcą pozostać mobilne, Thun (Szwajcaria)	37
29. Rowery elektryczne w mobilności rekreacyjnej (Szwajcaria)	38
30. Sieć ścieżek dla eko-mobilności w Szwajcarii	39
31. Promowanie wykorzystania rowerów, Zurych (Szwajcaria)	41
32. Centrum miasta Eskisehir przyjazne dla pieszych (Turcja)	42
33. Historia i rezultaty Masy Krytycznej – rowerowych demonstracji w Budapeszcie (Węgry)	43
34. Długotrwała kampania „rowerem do pracy” na Węgrzech	44
35. „Rowerem do szkoły” – Bolzano (Włochy)	45
36. Nowy plan rowerowy dla regionu Północnego Mediolanu – opracowany i testowany przez mieszkańców (Włochy)	47
37. Spacer i jazda na rowerze do szkół – projekt „Połączenia do szkół” (<i>Links to schools</i>) (Wielka Brytania)	48
38. Zachęcanie do korzystania z pieszych tras spacerowych do szpitali w Londynie (Wielka Brytania)	49
39. Warsztaty rowerowe ujęte w planach mobilności dla szpitala, Londyn (Wielka Brytania)	50
40. Wyzwania rowerowe w miejscu pracy w Wielkiej Brytanii, Australii i Nowej Zelandii	51
41. Parking Rowerowy Finsbury Park, Londyn (Wielka Brytania)	53
42. Londyńskie autostrady rowerowe Barclays, Londyn (Wielka Brytania)	53

1. Aktywny dostęp – wykorzystanie audytu dotyczącego ruchu pieszego jako narzędzia zwiększającego świadomość nt. aktywnego podróżowania¹

Projekt ACTIVE ACCESS (z ang.: aktywny dostęp) dofinansowany w ramach programu IEE, a realizowany w latach 2009-2012, ma na celu zachęcanie do ruchu pieszego i rowerowego podczas krótkich podróży, które poprawiają zdrowie i wpływają pozytywnie na lokalną gospodarkę. „Audyty piesze” z sukcesem wykorzystane zostały w 11 miastach partnerskich projektu jako narzędzie pomagające zdobyć wsparcie interesariuszy dla projektu i generalnie dla modeli aktywnego podróżowania.



Działania podejmowane w ramach projektu skupiają się wokół kwestii transportu pieszego i rowerowego wykorzystywanego w celach komercyjnych, w celu podróży do szkół, pracy oraz w ramach rekreacji. Na początku trwania projektu wsparcie (w tym polityczne) dla transportu rowerowego i pieszego było niewielkie. W celu uzyskania większego zainteresowania tematem ze strony lokalnych interesariuszy każdy z partnerów przeprowadził w swoim regionie przynajmniej jeden audyt. Audyty służyły zwiększeniu świadomości nt. modeli aktywnego podróżowania i potrzeby aktywnego przemieszczania się.

Partnerzy projektu zostali przeszkoleni (przez partnera projektu Walk21 oraz eksperta zewnętrznego), jak w odpowiedni sposób przeprowadzić podstawowy audyt i zachęcić do udziału w nim „nieprzychylnych” interesariuszy. Opublikowano również przewodnik dla sporządzających piesze audyty, dostępny na stronie www.active-access.eu.

Zadaniem projektu jest zachęcanie do aktywnego podróżowania, a nie rozwijanie infrastruktury pieszej i rowerowej, dlatego audyty skupiały się na podróżujących, a nie na kwestiach technicznych. W ramach audytu zaangażowano kluczowych interesariuszy (polityków, techników, przedstawicieli stowarzyszeń handlowych, szkół, policji, prasy) do wspólnego przespacerowania się ustaloną wcześniej trasą mającą duże znaczenie ze względu na zaplanowane w projekcie działania. W trakcie spaceru partnerzy projektu wskazywali na pozytywne i negatywne kwestie związane z zagadnieniami dotyczącymi transportu pieszego i rowerowego (takimi jak bezpieczeństwo, infrastruktura itp.), jak również zachęcali interesariuszy do ich samodzielnego identyfikowania, zbierania opinii, odczuć, inspiracji i pomysłów oraz do ich wymiany. Po „spacerowym” audycie uczestnicy zostali zaproszeni do dyskusji przy okrągłym stole, aby omówić w sposób bardziej szczegółowy zagadnienia, które się w jego trakcie pojawiły. Dyskusja była także okazją do poinformowania interesariuszy o planowanych działaniach w projekcie ACTIVE ACCESS.

W ciągu 2 lat (2009-2010) przeprowadzono „spacerowe audyty” w następujących miastach: Graz (Austria), Koprivnica (Chorwacja), Tartu (Estonia), Budapeszt (Węgry), Murska Sobota (Słowenia), Annecy, Les Gets, Chamonix. Servoz, Poisy (Francja), L'Acludia (Hiszpania), Nikozja (Cypr), Aveiro (Portugalia), Alba Iulia, Bukareszt i Miercurea Cuci (Rumunia). Koszty przygotowania i przeprowadzenia audytów były niskie,

¹ Autor tekstu źródłowego: Catriona O'Dolan

ograniczone czasem partnerów projektu i pozostałych uczestników.

Reakcja uczestników audytu była nadzwyczaj pozytywna. Dla miast, w których transport pieszy i rowerowy nie miał wcześniej odpowiedniego wsparcia, „spacerowe audyty” były odpowiednim startem. Pokazały bowiem decydom i urzędnikom istniejące w tej sferze potrzeby i możliwości, które można - i należy - stworzyć dla mieszkańców.

Uczestnicy audytów byli również prowokowani do refleksji na temat własnych zachowań transportowych i nad możliwością zwiększenia wędrowek pieszych i przejazdów rowerowych w swoim codziennym życiu. Poza zwiększaniem świadomości nt. mobilności, „spacerowe” audyty przyczyniły się do pewnych pośrednich ulepszeń, np. w Egkomi (Nikozja), władze miasta w ślad za audytem zgodziły się na zmianę czasu przejścia na przejściach dla pieszych, usunięcie drzew ograniczających widoczność i naprawę chodników. W Budapeszcie zainstalowano nowe stojaki rowerowe i poprawiono warunki dla pieszych, a w Annecy ulepszono oznakowanie dróg rowerowych. To pokazuje, że audyty są w stanie zachęcić władze do wprowadzenia niewielkich zmian bardzo szybko, a zmiany te z kolei mogą działać jako bodziec do inicjowania podobnych działań w różnych regionach miast.

W kilka miesięcy po audytach partnerzy projektu oceniali ich efektywność jako narzędzi podnoszących świadomość. 70% oceniła ją wysoko (podkreślając, że dzięki audytom możliwe było zbudowanie politycznego wsparcia), a 90% zauważyła, że audyty były skuteczne dla transferu nowych pomysłów. Zdaniem partnerów audyty pozwoliły zgromadzić różnych interesariuszy razem i przede wszystkim przywrócić się problemom z bliska, przyciągnęły uwagę mediów, zachęcały władze miast do natychmiastowego działania, pozwoliły zawiązać nowe relacje natury zawodowej. Głównym mankamentem

audytów, według interesariuszy był brak większej ilości konkretnych, mierzalnych rezultatów na kształt takich, jakie pojawiły się po audytach technicznych.

„Audyty spacerowe” okazały się tanim, szybkim i efektywnym sposobem włączenia interesariuszy w zagadnienia piesze i rowerowe. Z przewodników po audycie wyprodukowanych w ramach projektu ACTIVE ACCESS korzystać mogą wszystkie miasta².

2. Publiczna miejska wypożyczalnia rowerów w Tiranie (Albania)³

W stolicy Albanii, Tiranie, wprowadzono w ramach programu Ecovolis system wypożyczania rowerów działający na małą skalę, niewymagający skomplikowanych technologii ani dużych nakładów finansowych (tzw. „low-tech”). System ten może służyć jako wzór dla innych miast, w których transport rowerowy jest wciąż nową ideą, a jego finansowanie jest ograniczone.

W Tiranie używanie rowerów do codziennego transportu nie jest zbyt powszechne, jednakże władze miasta starają się wprowadzać nowe rozwiązania, by rozwijać kulturę rowerową w mieście. Jednym z nowatorskich rozwiązań jest udostępnienie niektórych z priorytetowych dla autobusów pasów drogowych również dla rowerzystów.

Wyzwaniem dla władz miejskich Tirany są także Romowie, którzy borykają się z problemami wysokiego bezrobocia, analfabetyzmu czy izolacji społecznej.

Jedna z albańskich organizacji pozarządowych (*Social Alternatives Incentive Programme PASS*) zainicjowała projekt o nazwie „Rower dla miasta Tirana” (*Tirana Community Bicycle*), którego głównymi celami są:

2 Audyty z poszczególnych miast dostępne są na stronie projektu www.active-access.eu

3 Autor tekstu źródłowego: Greg Spencer

- upowszechnienie roweru jako niedrogiego i przyjaznego dla środowiska środka transportu w mieście;
- sprzedaż używanych rowerów po niskich cenach;
- przekazywanie rowerów dla dzieci z uboższych rodzin i dla wolontariuszy z organizacji PASS;
- stworzenie publicznej miejskiej wypożyczalni rowerów w ramach programu Ecovolis;
- zatrudnienie osób znajdujących się w niekorzystnej sytuacji finansowej w wypożyczalni rowerów.

Projekt „Rower dla miasta Tirana” otrzymał duże wsparcie polityczne od władz miasta, a fundacja Georga Sorosa „Open Society Foundation Albania” wsparła projekt kwotą 24 000 dolarów. Dodatkowo amerykańska organizacja „Pedałuj dla rozwoju” („*Pedal for Progress*”) przekazała miastu 450 rowerów.

Stacje wypożyczalni Ecovolis są obsługiwane przez pracowników i współużytkowników, co pozwala na stworzenie nowych miejsc pracy. Pracownicy stacji użytkując rowery miejskie są jednocześnie popularyzatorami idei transportu rowerowego w mieście, mogą na bieżąco wyjaśniać zasady użytkowania wypożyczalni i promować ten sposób poruszania się.

Program uruchomiono w dniu 23 marca 2011 r. z 40 rowerami w czterech stacjach rowerowych, z których każda obsługiwana była przez dwie osoby w systemie dwuzmianowym. W ciągu dwóch miesięcy aż 2 000 osób zarejestrowało się w systemie wypożyczalni; połowę z nich stanowiły kobiety. Jednym z wyzwań były wyższe od przewidywanych potrzeby konserwacji i naprawy sprzętu. Podczas pierwszych tygodni projektu aż 30 z 40 rowerów wymagało naprawy. Planuje się rozwiązać ten problem przez zakup nowych, solidniejszych rowerów.

Społeczny odbiór projektu „Rower dla miasta Tirana” okazał się być bardzo pozytywny, wzbudził także zainteresowanie wśród sponsorów korporacyjnych, którzy początkowo byli sceptyczni. „Przed rozpoczęciem projektu bardzo trudno było nam przekonać firmy do sponsorowania projektu” powiedziała Jola Foto, rzecznik prasowy programu Ecovolis. „Teraz firmy są same zainteresowane i negocjują z nami zasady sponsorowania projektu.”

Obecnie trwają prace nad uruchomieniem w Tiranie kolejnych dwóch stacji wypożyczalni oraz rozszerzeniem projektu na inne miasta, tj. Durres, Pogradec i Vlora.

Zaletami wprowadzonego w Tiranie systemu wypożyczalni rowerów są niewątpliwie:

- niewielkie nakłady finansowe wymagane do zainicjowania projektu oraz
- możliwość zaangażowania społeczeństwa w jego obsługę i promowanie.

System ten może sprawdzić się w miastach, gdzie miejski transport rowerowy jest wciąż mało popularny i gdzie trudno jest uzyskać wsparcie finansowe dla tego typu działań. Projekt „Rower dla miasta Tirana”, poza wieloma działaniami popularyzacyjnymi jak nauka jazdy na rowerze, przekazywanie rowerów potrzebującym czy umożliwienie zatrudnienia, okazał się być również wspaniałym przykładem podnoszenia świadomości społecznej na temat zrównoważonego transportu w mieście.

3. WildUrb – Odkrywanie korzyści ze spacerowania po mieście – Wiedeń (Austria)⁴

Praca odgrywa dominującą rolę w naszym codziennym dniu i często w jej wirze łatwo zapominamy o najważniejszych wartościach w życiu i korzyściach z niego płynących. Stres, wypalenie zawodowe, żywność typu fast – food i wysoka emisja dwutlenku węgla dominują na co dzień, podczas gdy naprawdę ważne aspekty życia są zaniebawiane w coraz większym stopniu.

4 Autor tekstu źródłowego: Elisabeth Magnes

Dwie kobiety z Wiednia, Jine Knapp i Doris Rittberger, zdecydowały się poświęcić uwagę temu problemowi i w październiku 2010 r. odkryły WildUrb. WildUrb jest społecznością, która przypomina mieszkańcom, czym jest wysoka jakość życia i zachęca ich do odkrywania okolic podczas pieszych wędrówek. Dodatkowo, dzięki rosnącej liczbie pieszych, WildUrb chce wpłynąć na decydentów, aby inwestowali oni w infrastrukturę przyjazną pieszym.



Najważniejszym narzędziem używanym przez WildUrb do rozpowszechniania opisywanej idei jest Internet. Organizacja korzysta ze strony internetowej oraz społecznych mediów (Facebook, Twitter, Youtube, Flickr) do komunikowania się ze swoimi członkami, informowania o organizacji wspólnych spacerów, prezentowania tras wędrówek. Trasy podzielone są na kilka kategorii m.in. ze względu na poziom trudności, długość i grupę docelową. W telewizji Urb pokazywane są filmy o osobach spacerujących codziennie, jak na przykład ten o Gregor'u Sieböck'u, Austriaku, który w ciągu 3 lat przeszedł 20 000 km. W popularyzacji inicjatywy pomocne są również piosenki i zdjęcia dot. ruchu pieszego, zachęcające do odkrywania różnorodnych niespodzianek, jakie kryje w sobie przestrzeń publiczna.

Pomiędzy wrześniem a grudniem 2011 r., członkowie WildUrb wzięli udział w przedsięwzięciu „Spaceruj dookoła świata w 80 dni”, zwieńczonym udziałem w konferencji nt. światowego

klimatu (World Climate Conference) w Durbanie, w południowej Afryce. Dotarcie do Durbanu 9 grudnia 2011 r. wymagało w sumie 64 mln kroków, których łączna długość wyniosła 40 000 km. W inicjatywie udział mógł wziąć każdy. Wystarczyło zarejestrować się na stronie www.urbwalker.at. Każdy krok zrobiony przez uczestników był liczony za pomocą krokomierza lub aplikacji Smartphone i rejestrowany na stronie. O każdym przemarszu organizacji przez miasto informowały artykuły umieszczane na jej stronie. Celem inicjatywy było zwiększenie świadomości nt. idei konferencji – podczas gdy większość jej uczestników podróżowała do Durbanu samolotem, członkowie WildUrb dotarli tam pieszo.

Wiosną 2011 r. ukazała się książka Wien Geht (z niem.: Wiedeń spaceruje), a jej pierwsza edycja (wydana w nakładzie 4000 egzemplarzy) sprzedała się w ciągu 4 miesięcy. Druga edycja ukazała się w październiku 2011 r. i miesiąc później została zaprezentowana na targach książki w Wiedniu. Jej przetłumaczona wersja oraz kolejne książki (np. Mission Wien – Misja Wiedeń, NYC Geht – NYC spaceruje, Berlin Geht – Berlin spaceruje) planowane są na przełomie lat 2012/2013.

Spółeczność WildUrb liczy obecnie blisko 2000 fanów na Facebook'u. W inicjatywie „Spacerem w 80 dni dookoła świata” uczestniczyło w sumie 150 osób. Każdego dnia stronę organizacji odwiedza 150-200 osób. Jako że poziom zanieczyszczenia powietrza znacząco wzrasta w Austrii, działalnością WildUrb zainteresowały się także media (w tym telewizja krajowe i radiostacje). Planuje się, że w najbliższej przyszłości (najpóźniej w 2013 r.) członkowie organizacji będą mogli rejestrować swoje kroki z każdego miejsca na świecie online. To pozwoli im komunikować się między sobą, dzielić informacjami i odkrywać piesze szlaki na całym świecie. Aby osiągnąć ten cel, dotychczasowi członkowie będą musieli rozpowszechnić ideę

inicjatywy globalnie m.in. poprzez rozszerzanie platformy dostępnej na stronie organizacji. Docelowo planuje się także publikację zarejestrowanych wędrowek uznanych za największy sukces w magazynie WildUrb⁵.

4. Jazda na rowerze do pracy w Weiz – kampania „Wer radl’t gewinnt!” (Austria)⁶

Kampania „na rowerze do pracy” w Weiz rozpoczęła się w maju 2007 r. zachęcając dojeżdżających do pracy do podróżowania rowerem, pieszo lub transportem publicznym przez min. 20 dni. Kampania z czasem objęła cały region Styrii, ale z uwagi na brak zarządzania na poziomie lokalnym szybko straciła na zainteresowaniu.

Kampania wykreowana została w celu ograniczenia podróży samochodowych, do których dochodzi często nawet na bardzo krótkich dystansach, co przyczynia się do powstawania regularnych „korków”, problemów ze środowiskiem i hałasu w mieście. Z kolei brak ruchu – efekt nowoczesnego trybu życia, jest głównym czynnikiem ryzyka różnych zdrowotnych dolegliwości, a tylko 30 minut aktywności fizycznej potrzeba każdego dnia, aby je znacznie zmniejszyć. Rower wydaje się być zatem świetnym rozwiązaniem, skoro można go wykorzystać do podróży, które i tak planujemy i musimy odbyć. Inicjatywa podjęta przez Weiz skierowana jest przede wszystkim do osób dojeżdżających do pracy. W ich przypadku bowiem jazda na rowerze do pracy byłaby jednocześnie okazją do aktywności fizycznej nie wymagającą zagospodarowania dodatkowego czasu (podróż do pracy należy odbyć niezależnie od środka transportu).

Naczelnym punktem kampanii było wprowadzenie aktywności fizycznej w codzienne funkcjonowanie mieszkańców i zmiana ich zachowań transportowych. Pierwszy etap kampanii miał miejsce od 2 maja do 30 czerwca 2007 r. Przed jej rozpoczęciem uczestnicy zostali popro-

szeni o utworzenie zespołów dwuosobowych, które zobowiązały się do dojeżdżania do pracy przynajmniej przed 20 dni na rowerze (dopuszczalne było także połączenie transportu publicznego i rowerowego). Każdy z uczestników otrzymał specjalny kalendarz, w którym mógł zaznaczać „rowerowe” dni. Kalendarze zostały zebrane przez koordynatorów na koniec akcji (można było również dostarczyć je drogą pocztową do urzędu miejskiego w Weiz). W ramach kampanii przewidziano nagrody, których łączna wartość wynosiła 2 250 euro. Nagrody zostały ufundowane przez 11 największych firm w mieście i w regionie (koszty kampanii były bardzo niskie, a jedyne koszty poniesione przez pracodawców to koszty wydruku materiałów promocyjno-informacyjnych).

Przygotowanie kampanii składało się z kilku etapów:

- produkcja plakatów promocyjnych i akcja informacyjna wśród pracowników,
- sporządzenie regulaminu konkursu,
- konferencja medialna rozpoczynająca kampanię,
- loteria z nagrodami dla zespołów i ich rozdanie w towarzystwie przedstawicieli mediów.

Kampania została zorganizowana przez 4 radnych z gminy Weiz reprezentujących różne obszary działalności: Barbarę Kulmer (środowisko naturalne), Waltera Neuhold (transport drogowy), Oswin’a Donnerer’a (środowisko naturalne i opieka zdrowotna) oraz Franz’a Hauser’a (zarządzanie mobilnością).

W projekcie udział wzięło 250 pracowników (125 zespołów). Wielu spośród nich ma zamiar korzystać z roweru nadal, część jednak zapowiedziała powrót do dotychczasowych środków transportu, zwłaszcza przy niesprzyjających warunkach pogodowych. Z tego względu regionalny transport publiczny wymaga uatrakcyjnienia tak, aby zapewnić prawdziwą alternatywę dla samochodów.

5 Więcej informacji dostępnych jest na stronie: <http://www.wildurb.at/>

6 Autor tekstu źródłowego: Michael Doppelhofer

W 2009 r. projekt został rozpowszechniony na terenie całej Styrii. W 2010 r. Weiz i Styria współpracowały ze sobą w organizacji kampanii przez rok, po tym czasie Weiz wyłączyło się z projektu. Od 2010 r. liczba uczestników kampanii zaczęła maleć, prawdopodobnie dlatego, że projekt przestał mieć naturę inicjatywy lokalnej. Barbara Kulmem sugerowała, że „kampania może być prowadzona na terenie całego kraju, ale przynajmniej osoby odpowiedzialne za projekt, muszą reprezentować miasto, w którym projekt jest realizowany. Możesz wtedy rozmawiać bezpośrednio z reprezentantami sklepów i firm oraz z ludźmi, którzy być może będą jego uczestnikami. Nagrody ufundowane przez burmistrza/prezydenta miasta lub przez inną ważną osobę w mieście zachęcają pracowników do uczestnictwa”.

Innym czynnikiem, który przyczynił się do spadku liczby uczestników projektu był brak bezpośredniej interakcji między menadżerami projektu, a osobami uczestniczącymi w konkursie. Wysyłanie elektronicznych informacji czy rozmowy telefoniczne nie motywują w wystarczającym stopniu – osobista rozmowa z uczestnikami jest również bardzo ważna.

5. Plan mobilności dla departamentu transportu w regionalnym departamencie prowincji Styria (Austria)⁷

Pilotażowy projekt „A18⁸ plan mobilności dla miejsca pracy” rozpoczął się w 2007 r. W ramach projektu wdrożono kilka działań związanych z transportem publicznym i rowerowym, takich jak np. bilety obowiązujące w transporcie publicznym ze specjalnymi zniżkami, indywidualne konsultacje mobilnościowe czy zakup firmowych rowerów.

Nadrzędnym celem planu mobilności wykonanego dla departamentu A18 jest zachęcenie

pracowników do rezygnacji z samochodów na rzecz korzystania z roweru, transportu publicznego czy pieszego. Ambitnym zamiarem na najbliższych kilka lat jest doprowadzenie do sytuacji, w której odsetek rowerzystów przewyższy odsetek podróżujących zmotoryzowanymi środkami transportu.

W długim okresie planuje się wdrożenie planów mobilności dla miejsca pracy we wszystkich departamentach Styrii, tj. objęcie nimi ok. 8000 pracowników. Elementem najwyższej wagi dla całego przedsięwzięcia będzie wykorzystanie doświadczenia osiągniętego w początkowej fazie, przy współpracy z departamentem transportu.

Pierwszym krokiem do wprowadzenia planu było przeprowadzanie badań ankietowych dot. mobilności wśród 300 pracowników departamentu, co ułatwiło analizę przyszłych zmian w zachowaniach transportowych. Bazując na wynikach ankiet opracowano konkretne działania w ramach planu mobilności. Każdy z pracowników mógł znaleźć „coś” dla siebie. Wśród wielu z propozycji znalazły się m.in.:

- indywidualne konsultacje mobilnościowe dla wszystkich pracowników Styrii,
- strona internetowa:
www.verkehr.steiermark.at/mobil i bieżące newslettery umieszczane na intranecie, związane z tematyką transportu rowerowego i zbiorowego,
- oferta sezonowych biletów w transporcie publicznym na potrzeby podróży służbowych,
- 11 rowerów (wraz z kaskami i specjalnymi płaszcami przeciwdeszczowymi) zakupionych na potrzeby departamentu (pomysł okazał się prawdziwym sukcesem i dlatego 20 kolejnych rowerów zostało dokupionych później dla innych departamentów),
- dwa parkingi rowerowe i prysznic dla rowerzystów,
- info-pakiet dla wszystkich pracowników,

⁷ Autor tekstu źródłowego: Marian Kueschnig

⁸ A18 jest nazwą departamentu transportu w regionalnym departamencie prowincji Styria

- departamentowe wycieczki rowerowe i pociągowe,
- konkursy „Wer radelt gewinnt” („Jeździsz na rowerze, wygrywasz”) – konkurs dla osób, które przynajmniej połowę swoich podróży chciały odbywać na rowerze czy „Autofa-sten” („Samochodowy post”), którego hasłem było powstrzymywanie się od jazdy samochodem w czasie Wielkiego Postu.

Działania zastosowane przez Styrię zostały bardzo pozytywnie zaakceptowane przez pracowników. W marcu 2009 r. z indywidualnych konsultacji mobilnościowych skorzystało 500 pracowników. W konkursie „Wer radelt gewinnt” z każdym rokiem uczestniczyło coraz więcej osób – w 2007 r. – 40, w 2008 r. – 166, co jest mierzalnym i jasnym wskaźnikiem pozytywnego nastawienia do kwestii zarządzania mobilnością.

6. „Zielona fala” dla rowerzystów i pieszych w Grazu (Austria)⁹

Władze miasta Graz zmodernizowały system sygnalizacji świetlnych na przejściach dla pieszych tak, by zmniejszyć czas oczekiwania na przejście przez rowerzystów i pieszych. Na jednym ze skrzyżowań w centrum Grazu to obecność samochodu, a nie pieszego czy rowerzysty, wysyła sygnał do czujników i sterowników sygnału zmiany światła, by zmienić światło na zielone.

„*Pelican crossing*” to nazwa powszechnie stosowanego typu przejścia dla pieszych, gdzie pieszy bądź rowerzysta naciska guzik, by zapaliło się zielone światło pozwalające na przejście przez ulicę. Użytkownicy tego typu rozwiązań znają jednak problem długiego oczekiwania na zmianę światła. Zdarzało się, że piesi musieli czekać ponad 1,5 minuty (około 100 sekund) na włączenie tzw. „zielonej fali”, co skutkowało częstymi próbami przejścia w sposób niedozwolony oraz niezwykle dla pieszych niebezpieczny. Piesi podejmując próby przejścia na czerwonym

świecie stwarzają poważne zagrożenie dla siebie i kierowców samochodów.

Władze miasta Graz w Austrii podjęły próbę rozwiązania tego problemu. Jesienią 2008 r. w centrum Grazu uruchomiono zmodernizowane przejście typu „*pelican crossing*”. Innowacyjny system sygnalizacji świetlnej zaprezentowali wspólnie zastępca burmistrza Grazu Lisa Rücker oraz miejski ekspert ds. kontroli ruchu i sygnalizacji Winfried Höpfl podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2008 r. Podczas inauguracji zastępca burmistrza Rücker, podkreślając znaczenie nowego systemu sygnalizacji, powiedziała: „Chcemy poprawić sytuację dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego mając jednocześnie na uwadze całość miejskiego systemu sygnalizacji świetlnej”. Z uwagi na bliskość do ścisłego centrum miasta oraz znacząco większą niż na innych przejściach liczbę użytkowników, tj. pieszych i rowerzystów, do testowania nowego systemu wybrano przejście dla pieszych w pobliżu Edeggersteg.

Nowy system regulacji sygnalizacji ruchu ma prosty schemat działania. Powszechnie spotykane przejścia typu „*pelican crossing*” są obsługiwane przez pieszych – pieszy wciskając guzik wzbudza zielone światło dla przejścia. Na innowacyjnym przejściu w Grazu to piesi i rowerzyści są uprzywilejowani i to dla nich „domyślnie” włączone jest zielone światło. Dopiero gdy zbliżający samochód wjedzie w tzw. „pętlę indukcyjną” (sygnalizator wbudowany w nawierzchnię drogi w odległości 100 metrów przed przejściem) światła na przejściu zmieniają się na korzyść samochodu. Jeśli samochód zbliża się ze stałą prędkością ok. 40 kilometrów na godzinę nie jest nawet zmuszony zatrzymać się przed zmianą światła.

Z uwagi na wyższy przepływ ruchu w dni robocze w nowym systemie zainstalowano 40 sekundowy cykl zmiany światła. Oznacza to, że piesi czekają na przejście przez ulicę jedynie 28 se-

9 Autor tekstu źródłowego: Elisabeth Magnes

kund. Dzięki takiemu rozwiązaniu przepływu ruchu jest płynny, rzadziej też notowane są korki i zakłócenia w ruchu.

Innowacyjny system sygnalizacji świetlnej na przejściu w pobliżu Edeggersteg w Grazu nie wpłynął negatywnie na funkcjonowanie całości systemu sygnalizacji miejskiej. W roku 2009 wprowadzono nawet drugi sygnalizator, gdzie to piesi i rowerzyści są uprzywilejowani i korzystają z „zielonej fali”. Obecnie planowane są kolejne miejsca dla zainstalowania tego bez wątpienia korzystnego rozwiązania. Władze miasta planują także przeprowadzenie badania użytkowników przejść, by sprawdzić, czy nowe przejścia są bezpieczniejsze dla pieszych i rowerzystów. Z dużym prawdopodobieństwem już teraz można stwierdzić, że przejścia są bezpieczniejsze, gdyż w 70-86% przypadków użytkownik przejścia nie musi w ogóle czekać na przekroczenie ulicy. Koszt produkcji i wdrożenia czujników wyniósł 12 000 euro.

7. Piesi spacerują po wodzie w Mechelen (Belgia)¹⁰

W ostatnich latach w mieście Mechelen wprowadzono szereg usprawnień na rzecz ruchu pieszego, co uczyniło miasto zdecydowanie bardziej przyjaznym miejscem dla pieszych do życia i prawdopodobnie najbardziej niezwykłym miejscem – miejscem, gdzie możesz „chodzić po wodzie”.

Mechelen jest flamandzkim miastem liczącym 80 000 mieszkańców. Miasto leży na głównej osi miejsko-przemysłowej pomiędzy Brukselą a Antwerpią, w odległości ok. 25 km od każdego z tych miast. Jest ważnym punktem kolejowym połączonym z siecią autobusową funkcjonującą na terenie miasta i w regionie. Po okresie trwałego wzrostu znaczenia samochodów w mieście (aż do ich ostatecznej dominacji) doszło do powolnego, lecz równomiernego przekierowywania rozwoju

miasta w duchu zrównoważonej mobilności. Nadrzędnym celem dla miasta stało się zwiększenie jego atrakcyjności i funkcjonalności dla pieszych. Specjalną rolę w tej zmianie odegrała ...woda.

W ciągu ostatnich dwudziestu lat w mieście wdrożono z sukcesem kilka inicjatyw, m.in.:

- odrestaurowano budynki i pomniki,
- odremontowano ulice i place,
- wybudowano podziemny parking,
- odnowiono zniszczone miejsca w mieście nadając im charakter kulturowy,
- zorganizowano wiele kampanii towarzyszących.

Działania w mieście nie zawsze były skupione na poprawie warunków dla pieszych, jednak często w doskonały sposób, pośredni przyczyniały się do tego. Jednak największy wpływ na wzrost atrakcyjności miasta dla pieszych miało wykorzystanie wody. Z końcem 2005 r. rozpoczęto pierwszą fazę budowy promenady spacerowej unoszącej się na wodzie na lewej stronie rzeki Dijle. Rok później dryfująca trasa piesza została oficjalnie otwarta, mimo że pierwsza faza budowy została ukończona dopiero w 2010 r. Obecnie ścieżka łączy wschodnią i zachodnią stronę miasta. Dryfująca piesza trasa biegnie pomiędzy przystanią i centrum miasta i jest doskonałym miejscem spacerowym dla turystów, mieszkańców oraz osób dojeżdżających do pracy.

Wzdłuż tego wyjątkowego pasażu pływają 3 niewielkie promy (o długości 10 metrów i szerokości 3 metrów). Pasaż jest zbudowany z twardego drewna tak, aby zapobiec poślizgnięciu się. Specjalny system zapewnia poruszanie się promenady zgodnie z przyptywem i odpływem, a wzdłuż niej zamontowano poręczę ułatwiające bezpieczne poruszanie się. Odpowiednio nachylone schody, dostosowane do poziomu wody, ułatwiają przejście pomiędzy promenadą a brzegiem (schody dostosowane są także do obsługi osób poruszających się na wózkach inwa-

¹⁰ Autor tekstu źródłowego: Raf Canters

lidzkich). Na konstrukcję promenady miasto przeznaczyło pół miliona euro.

Do zmiany w nastawieniu władz miasta wobec kwestii związanych z transportem pieszym przyczyniła się współpraca pomiędzy wydziałami urzędu miejskiego, zajmującymi się planowaniem przestrzennym, mobilnością oraz kwestiami społecznymi i organizacjami turystycznymi. Bardzo dużą rolę w projekcie odegrało flamandzkie ministerstwo ds. mobilności i prac publicznych. Konstrukcja promenady była częścią projektu Interreg III b „Beleef het Water” (z niem. „doświadcz wody”).

Wiele ulic i placów w przeciągu ostatnich lat zostało w mieście zrekonstruowanych i zamkniętych dla samochodów. Inicjatywa dla pieszych zrodziła się w czasach, kiedy każdego roku przebudowywanych jest kilka kilometrów chodników w mieście. Dalsze plany przewidują poszerzanie strefy bez samochodu w centrum miasta, co, zgodnie z kalkulacjami, pomogłoby zredukować ruch samochodowy o 20%, a o 15-20% zmniejszyć ilość km przejechanych w obrębie miasta.

Chociaż wiele innych miast wdraża podobne przedsięwzięcia, podejście Mechelen, wykorzystujące główną, historyczną arterię w mieście – rzekę Dijle, było wyjątkowe. Trasa spacerowa i nowy most pieszo-rowerowy odniosły prawdziwy sukces, co znacząco przyczyniło się do zwiększenia ilości pieszych (w mniejszym stopniu także rowerzystów) w historycznym centrum. Promenada jest częścią „większej układanki”, która wraz z działaniami promocyjnymi i infrastrukturalnymi, przyczynia się do zdynamizowania miasta i do wzrostu jego atrakcyjności.

Projekt zrealizowany przez miasto otrzymał nagrodę rządu flamandzkiego „Dom w Mieście” za reintegrację zapomnianych obszarów w mieście oraz nagrodę „Good-on-its-way” (tłum. dobro na swojej drodze) przyznawaną przez Komimo,

naczelną flamandzką organizację działającą na rzecz środowiska i mobilności za wyjątkowy wkład na rzecz rozwoju miast wolnych od samochodu.

8. Green Stop (Zielony Stop): promocja transportu publicznego podczas spacerów, Region Flamandzki (Belgia)¹¹

W 2006 r. belgijskie stowarzyszenie pasażerów pociągów, tramwajów i autobusów zainicjowało przy wsparciu flamandzkiego rządu oraz kilku innych interesariuszy projekt Zielony Stop. Zielony Stop to zabawny, niedrogi, zdrowy i ekologiczny sposób na spędzanie wolnego czasu podczas pieszych wędrówek w okolicy. Każda flamandzka prowincja ma teraz swoją Trasę Spacerową Zielony Stop oraz więcej tras w planach.

Stowarzyszenie, o którym mowa powyżej, ma na swoim koncie lata doświadczeń jeśli chodzi o wyznaczanie tras spacerowych w połączeniu z wykorzystaniem transportu publicznego. Projekt Zielony Stop to ich ostatnie i najbardziej prestiżowe osiągnięcie. Belgijski projekt czerpie wzorzec z holenderskiego Zielonego Stopu wprowadzonego w mieście Veluwe.

Cel projektu to promocja wykorzystania transportu publicznego w ramach spędzania czasu wolnego. W ostatnich latach flamandzka część Belgii cieszy się ogromnym rozwojem transportu zbiorowego i rosnącą popularnością tego środka transportu wśród mieszkańców, o czym świadczy liczba kupowanych biletów okresowych. Większość z tych osób korzysta jednak z komunikacji zbiorowej tylko w celach służbowych (np. aby dojechać do pracy), a nie w czasie wolnym, co odbywa się ze stratą dla transportu publicznego. Zielony Stop ma za zadanie zmienić tę tendencję.

Idea jest prosta – chętni spacerowicze mogą zakupić specjalną broszurę, w której opisanych jest kilka Spacerowych Tras Zielony Stop. Opisy

¹¹ Autor tekstu źródłowego: Annemie Van Uytven

informują spacerujących o okolicach, przez które wiodą trasy, miejscach wartych zainteresowania, przyrodzie, przystankach komunikacji publicznej w okolicy czy o najbliższych kawiarniach i restauracjach. Broszura zawiera także mapy i zdjęcia, które składają się na swego rodzaju przewodnik. Spacerowicze mogą np. przejechać środkami komunikacji zbiorowej do Zielonego Stopu A, gdzie rozpoczyna się trasa piesza. Następnie spacerują po okolicy do Zielonego Stopu B, gdzie ponownie mogą skorzystać z transportu publicznego, aby wrócić do domu.

Większość ze Spacerowych Tras Zielony Stop została opracowana do końca 2006 r. Od tego czasu udaje się sprzedać ok. 1000 „spacerowych” broszur rocznie. W roku 2008 belgijskie stowarzyszenie zrzeszające użytkowników pociągów, tramwajów i autobusów opublikowało broszury z kolejnymi trasami. Pojawiła się wtedy również nowa strona internetowa projektu.

9. Fiets Suite – broszury nt. parkowania i przechowywania rowerów w Belgii¹²

Broszura Fiets Suite (z hol.: apartament dla roweru) zapewnia przyjazną dla użytkownika, techniczną informację na temat integrowania przechowalni rowerów w prywatnych mieszkaniach, kompleksach mieszkaniowych i innych obiektach spotykanych w mieście, w sposób efektywny i atrakcyjny.

Coraz więcej osób korzysta z rowerów na krótkich dystansach. Dzieje się tak dlatego, że podróżowanie rowerem to zdrowy i efektywny ekonomicznie sposób na codzienne podróże, który przyczynia się do zachowania żywotności i bezpieczeństwa w środowisku miejskim. Jednak, osoby mieszkające w mieszkaniach i apartamentach mogą mieć problem z przechowywaniem rowerów. W nowo wydanej elektronicznej

broszurze dla klientów i architektów, Mobiel 21 pokazuje szereg porad i inspirujących przykładów dowodzących, że istnieje wiele możliwych rozwiązań tego problemu.

W celu przekazywania wiedzy na temat rodzajów urządzeń do przechowywania rowerów, możliwych do zastosowania w prywatnych domach w obszarach miejskich, stworzono elektroniczne wydanie broszur dla gmin i miast. „Fiets Suite” może być postrzegana jako ważne narzędzie dla motywowania i zobowiązywania ludzi do zwrócenia uwagi na kwestie przechowywania rowerów w budynkach lub np. w czasie remontu domu lub bloku.



W obszarach miejskich, gdzie przestrzeń jest ograniczona i lokalna infrastruktura nierzadko zaspokaja bardziej potrzeby kierowców niż rowerzystów, często występują trudności w parkowaniu rowerów związane z podróżami z domu lub mieszkania. Pozostawianie rowerów na chodnikach lub przed domami często nie jest mile widziane i może przyczyniać się do problemów w ruchu pieszych (szczególnie dla użytkowników wózków inwalidzkich, czy też spacerowiczów). Ponadto, rowery przechowywane na zewnątrz będą narażone na wpływ warunków pogodowych, mogą być łatwo zniszczone i nie są chronione przed aktami wandalizmu czy też kradzieżą.

¹² Autor tekstu źródłowego: Elke Franchois, więcej informacji (w języku holenderskim) dostępnych jest na stronie internetowej:

<http://www.mobiel21.be/nl/content/fiets-suite>

Broszury (w języku holenderskim) dostępne są na stronach:

http://www.eltis.org/docs/studies/Fietssuite_arch_bouwh_def.pdf, http://www.eltis.org/docs/studies/Fietssuite_gemeenten_def.pdf

Na szczęście, według zaleceń broszury „Fiets Suite”, istnieją dobre alternatywy. Jeśli planujesz remont to szczególnie wtedy warto rozważyć zintegrowanie przechowalni rowerów w istniejącą konstrukcję. Nawet jeśli przestrzeń i budżet są ograniczone (i niekorzystne dla całości przebiegu remontu/budowy), jest możliwe znalezienie dogodnego miejsca dla rowerów. Gminy mogą motywować do budowy wewnętrznych hal rowerowych poprzez ukierunkowane informowanie i podnoszenie świadomości. Skutecznym narzędziem jest również promowanie przechowywania rowerów z wykorzystaniem zagadnień planowania przestrzennego i regulacji prawnych, które składają się m.in. z wymogów dotyczących parkowania rowerów.

Na potrzeby tego projektu zorganizowano konkurs dla architektów i konserwatorów dotyczący dobrych przykładów hangarów rowerowych tworzonych wewnątrz budynków. Wybrano trzech zwycięzców (w Antwerpii, Brugii i Ghent), a ich pomysły i rozwiązania zostały opisane w elektronicznym folderze przeznaczonym dla gmin. Tworzenie parkingów rowerowych wewnątrz budynków nie zawsze jest możliwe pod względem konstrukcyjnym, technicznym czy też finansowym. W takich przypadkach gmina może zapewnić dodatkowe rozwiązania lub wsparcie. Mogą zostać zaoferowane stojaki rowerowe lub strzeżone wiaty, gdzie właściciele mogą umieszczać swoje rowery bez opłat. Gmina może również oferować płatne parkingi abonamentowe: w postaci schowków i boksów rowerowych.

Oto kilka istniejących przykładów z miast belgijskich:

- szafa w ramach mieszkania, zlokalizowana w pobliżu wejścia i oddzielająca hol od kuchni (z miejscem na rowery, kaski, kamizelki i inne akcesoria);
- wiaty zintegrowane w przestrzeń apartamentów (jak stare garaże), otoczone metalową siatką;

- stojaki rowerowe z metalowym płotem i dachem dla zabezpieczenia rowerów;
- boksy rowerowe, zaprojektowane przy zachowaniu kryteriów: łatwego użytkowania, bezpieczeństwa, właściwości estetycznych, wielkości i ich zintegrowania w przestrzeń publiczną.

Wszystkie wspomnianie powyżej kwestie zostały omówione w dwóch elektronicznych broszurach informacyjnych. Mieszkańcy i architekci wewnątrz mogą w nich znaleźć porady i inspirujące przykłady jak przechowywać rowery wewnątrz budynków i jak domy mogą zostać zaadaptowane do tych potrzeb. Broszury informacyjne sugerują różne pomysły i systemy. Gminy uczą się coraz więcej na temat planowania i możliwości regulacji oraz organizacji wewnętrznych parkingów rowerowych. Efektywnym narzędziem są regulacje związane z planowaniem przestrzennym miasta, które mogą zawierać wymogi dla parkowania rowerów. Przykład takich regulacji również został zawarty w broszurze.

Broszury omawiają także poprzez szczegółowe wytyczne trzy typy wiat rowerowych – płatnych na zasadach abonamentowych, które zostały wdrożone w belgijskich miastach.

10. Ocena jakości ścieżek rowerowych w Belgii¹³

Ścieżki rowerowe w 16 flamandzkich gminach zostały ocenione pod kątem komfortu i jakości. Pomiarów dokonywano z użyciem specjalnie wyposażonych rowerów, opracowanych przez uniwersytety w Leuven i Brukseli.

Dla skutecznej promocji jazdy na rowerze wymagane jest, aby ścieżki rowerowe były nie tylko bezpieczne, ale także wygodne w czasie jazdy. We Flandrii, holendersko-języcznej części Belgii, istnieje sieć międzygminnych połączeń

13 Autor tekstu źródłowego: Sarah Martens

rowerowych o łącznej długości ok. 12 000 km. Część z nich została niedawno zbudowana, pozostałe zaś 20 lub 30 lat temu, według ówczesnych norm i wymogów bezpieczeństwa i komfortu.

Minister ds. Mobilności i Robót Publicznych, Hilde Crevits chce nie tylko inwestować w nowe ścieżki rowerowe, ale również usprawniać starą infrastrukturę rowerową zgodnie z nowoczesnymi standardami. Bez obiektywnych danych bardzo trudno jest wdrażać ukierunkowane inwestycje. W związku z tym w 2010 r. Ministerstwo zakupiło 5 rowerów, których zadaniem jest dokonanie pomiarów powierzchni ścieżek rowerowych poprzez rejestrowanie poziomów wibracji.



Ze względu na to, że trzy poziomy administracji rządowej są odpowiedzialne za utrzymanie różnych fragmentów sieci rowerowej – Region Flandrii, prowincje i gminy – kompleksowy przegląd jakości sieci rowerowej ma kluczowe znaczenie w zapewnieniu dokonania niezbędnych korekt i ulepszeń na wszystkich poziomach.

Cel projektu był dwójaki:

- zwiększenie komfortu związanego z gładkością powierzchni podczas jazdy jako czynnika istotnego przy mierzeniu poziomu jakości ścieżki rowerowej,
- dostarczenie gminom środków i narzędzi do systematycznego utrzymania infrastruktury rowerowej.

Tzw. projekt audytu ścieżek rowerowych (sporządzony w latach 2010-2011) bazował na dotychczasowych doświadczeniach Flamandzkiego Stowarzyszenia Rowerzystów (Fietserbond). W latach 2008-2009 stowarzyszenie to przeprowadziło 2 300 pomiarów na sieci 1 418 km dróg rowerowych biegnących przez 31 gmin. Ten pilotażowy projekt udowodnił, że istnieje możliwość przeprowadzania obiektywnych audytów rowerowych.

Katolicki Uniwersytet w Leuven oraz Politechnika Brukselska dokonały dalszych udoskończeń w projektach rowerów pomiarowych na poziomie technicznym. Taki rower pomiarowy dokonuje oceny poziomu wibracji wywołanego nierównościami na drodze rowerowej. Aplikacja przeznaczona na smartphony pozwala rowerzyste na dokumentowanie również innych parametrów, takich jak materiał nawierzchni, szerokość, ograniczenie prędkości, itp.

Flamandzkie Stowarzyszenie Rowerzystów zostało wybrane do przeprowadzenia projektu audytu ścieżek rowerowych na potrzeby Ministerstwa. Podczas audytu wyszkoleni rowerzyści przejechali wszystkie ścieżki rowerowe w ramach 16 biorących udział w audycie gmin. Okazało się, że sieć jest większa niż pierwotnie zakładano (1 500 km zamiast 1 000 km). Testy wykazały, że wyniki pomiarów były niezależne od rowerzysty przeprowadzającego pomiar, z odchyłkami rzędu 1-1,5%.

Rezultaty pomiarów zostały zebrane w bazie danych on-line, która zapewnia uczestniczącym gminom kompletne zinventaryzowanie (oraz statystyki) ich dróg rowerowych, pozwalając na zarządzanie infrastrukturą rowerową w sposób zintegrowany po raz pierwszy. Baza danych pozwala także na analizę porównawczą pomiędzy gminami.

Zakup rowerów wykorzystywanych do pomiarów kosztował 16 335 euro. Projekt był testowany

w 16 gminach w całej Flandrii, obejmując 1 500 km dróg rowerowych. Generalnie można stwierdzić, że ścieżki rowerowe nie zdały egzaminu pod kątem swojej gładkości. Kryterium tzw. „komfortu wibracyjnego” osiągnęło wartość 4,5 na 10 możliwych punktów, głównie z uwagi na materiały użyte przy budowie nawierzchni dróg rowerowych. Najlepsze wyniki uzyskiwały ścieżki asfaltowe.

W 2011 r., standard gładkości dróg rowerowych został włączony do standardowych specyfikacji i wymogów dla nowo budowanych ścieżek rowerowych (maksymalna nierówność powierzchni wynosi zgodnie z nimi 5 mm na długości 3 metrów).

Flamandzki Podręcznik Rowerowy (*Vademecum Fietsvoorzieningen*) będzie również uzupełniony o wytyczne służące poprawie jakości podróżowania na skrzyżowaniach. Obecnie, wiele ze skrzyżowań wymaga od rowerzysty przekraczania rynien odwadniających lub krawężników.

Wiosną 2011 r. zorganizowano sesję edukacyjną w celu szkolenia urzędników regionalnych i prowincjonalnych odnośnie używania rowerów pomiarowych. Związek Miast i Gmin Flamandzkich (WSG) został poproszony o próbę zaangażowania innych gmin w przeprowadzenie audytów rowerowych na ich terenie. Wciąż ustalane są szczegóły w jaki sposób projekt zostanie wdrożony w życie. Dla mniejszych gmin dużą trudność stanowi przeprowadzanie pomiarów przez nie same, jako że prawidłowe użycie specjalnych rowerów pomiarowych wymaga pewnego treningu i wprawy praktycznej.

11. Działania promujące i popularyzujące jazdę na rowerze w Warnie (Bułgaria)¹⁴

W Warnie w Bułgarii, w ramach projektu ADDED VALUE, (z ang.: wartość dodana) przeprowadzono szereg różnorodnych działań promują-

cych użytkowanie nowo oddanej 10 km trasy rowerowej. Były to przede wszystkim badania społeczne, kampanie informacyjne oraz konkursy skierowane do miejscowych uczniów i studentów.

Szybki rozwój sieci dróg i transportu drogowego w Bułgarii w ciągu ostatnich dziesięcioleci wywołał szereg negatywnych następstw, m.in. rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas, zwiększoną liczbę wypadków drogowych i zatłoczenie komunikacyjne. Warna doświadcza tych problemów szczególnie mocno, zwłaszcza że liczba mieszkańców miasta wzrosła w ciągu kilku lat z 350 000 do ponad 500 000, a dodatkowo w czasie sezonu turystycznego liczba mieszkańców podwaja się.



Z uwagi na znaczący wzrost liczby ludności, a co za tym idzie wzrost liczby samochodów poruszających się w obrębie miasta, od kilku lat notuje się zwiększoną liczbę zachorowań zarówno wśród mieszkańców Warny, jak i wśród turystów. Pojawiło się również szereg problemów związanych ze środowiskiem naturalnym w mieście, m.in. obniżyła się znacząco jakość powietrza. Władze miasta próbują zaradzić tym problemom. Jednym z priorytetów planu zagospodarowania przestrzennego w Warnie jest wprowadzenie ułatwień dla rozwoju infrastruktury przyjaznej dla środowiska, a także rozwiązywanie problemów związanych z transportem w mieście.

¹⁴ Autor tekstu źródłowego: Milena Nalbanchewa

Jednym z rozwiązań, które władze miasta oddały do użytku w roku 2007, była nowa trasa rowerowa. Wcześniej w Warnie nie było ani jednej drogi dedykowanej jedynie rowerom. Przeprowadzono również kampanię promującą jazdę rowerem, skierowaną przede wszystkim do młodzieży. Kampanię adresowano przede wszystkim do studentów, najbardziej prawdopodobnych użytkowników trasy rowerowej oraz do nauczycieli, którzy mogli przekazać szerszą wiedzę i informacje nie tylko o zaletach jazdy rowerem, ale również o ochronie środowiska, zrównoważonym transporcie czy innych korzyściach płynących z transportu rowerowego.

Ponad 2100 uczniów z 20 szkół w Warnie wzięło udział w badaniu i bezpośrednich wywiadach, w trakcie których proszeni byli m.in. o opisanie problemów komunikacyjnych jakich doświadczali w mieście, o wyrażenie opinii na temat transportu miejskiego, o zaproponowanie najlepszych form promocji nowej trasy rowerowej i generalnie transportu rowerowego.

Na podstawie informacji zebranych w trakcie wywiadów opracowano kampanię na temat zrównoważonego transportu miejskiego skierowaną do młodzieży i innych lokalnych mieszkańców, z ukierunkowaniem na promocję transportu rowerowego i nowej trasy rowerowej. Przygotowano 4 rodzaje materiałów informacyjnych podkreślających korzyści płynące z jazdy na rowerze i korzystania ze ścieżki rowerowej, które następnie rozpowszechniono w szkołach. W czasie „dni informacyjnych” organizowanych w warszawskich szkołach 40 nastolatków zostało przeszkolonych w celu promowania jazdy na rowerze wśród swoich rówieśników. Każda szkoła mianowała dwóch chętnych i zainteresowanych tematem uczniów do wzięcia udziału w dwugodzinnych sesjach treningowych, w czasie których uczestnicy poznawali zasady bezpieczeństwa ruchu rowerowego, zagadnienia zrównoważonego transportu w mieście i możliwości korzystania z nowej drogi rowerowej.

W 20 szkołach i kilku miejscach w centrum Warny zorganizowano dni informacyjne na temat transportu rowerowego, podczas których reklamowano także otwarcie nowej drogi rowerowej.

Informacje dotyczące zrównoważonych środków transportu i nowej drogi rowerowej rozpowszechniono wśród ponad 550 000 mieszkańców Warny. Ponad 2100 uczniów i studentów było bezpośrednio zaangażowanych w badania i działania promocyjne projektu. Oszacowano, że w wyniku prowadzonej kampanii i działań promocyjnych świadomość na temat zrównoważonego transportu i korzyści płynących z transportu rowerowego wzrosła wśród młodzieży z 39% do 61%. Szacuje się również, że w wyniku kampanii około 22% mieszkańców zrezygnowało z korzystania jedynie z własnego samochodu i podjęło próbę podróżowania bardziej zrównoważonymi środkami, w tym rowerem.

12. Związek pomiędzy wskaźnikiem śmiertelności a stopniem aktywności fizycznej, Kopenhaga (Dania)¹⁵

Truizmem jest już stwierdzenie, że ludzie, którzy prowadzą aktywny tryb życia żyją dłużej od tych, którzy stronią od aktywności fizycznej. Fakt ten był punktem wyjścia dla kopenhaskiego projektu, w ramach którego przeprowadzono badania szukając zależności między poziomem aktywności fizycznej, a współczynnikiem śmiertelności. Badaniami objęto 30 000 osób (13 000 kobiet i 17 000 mężczyzn) w wieku 20-93 lata. Trwały 14,5 roku i przeprowadzane były na losowo wybranych pacjentach kopenhaskiego Szpitala Uniwersyteckiego. 8 500 spośród badanych zmarło w tym czasie. W realizację projektu zaangażowani byli również: Duńska Rada ds. Badań Medycznych i Duńska Fundacja Serca.

Celem projektu było wykazanie, że średnio 3 godziny aktywności fizycznej dziennie, zwa-

¹⁵ Autor tekstu źródłowego: Lars Bo Andersen

szcza jazda na rowerze, wiązą się z wieloma korzyściami dla zdrowia.

W ramach przeprowadzanych badań pacjenci byli pytani o 4 kwestie: w jakim stopniu byli fizycznie aktywni w ramach pracy oraz w czasie wolnym, czy jeździli na rowerze do pracy, a także czy uprawiali inny sport.



Aktywność fizyczna generalnie i aktywność fizyczna w pracy zostały podzielone na 4 kategorie, w zależności od stopnia intensywności fizycznej aktywności. Na pozostałe pytania należało udzielić odpowiedzi „tak” lub „nie”. Odpowiedzi były następnie porównywane z obserwowanym współczynnikiem śmiertelności bez względu na bezpośrednią przyczynę śmierci.

Wnioski są dość oczywiste – udowodniono, że osoby aktywnie fizycznie odznaczały się mniejszym wskaźnikiem śmiertelności niż te, które pozostawały raczej bierne fizycznie. Wyniki były niezależne od wieku czy płci. Pośród osób o umiarkowanym stopniu aktywności i uprawiających sport wskaźnik ten był o połowę niższy. Ci, którzy nie jeździli na rowerze do pracy mieli blisko 40 % wyższy wskaźnik śmiertelności od tych, którzy z roweru korzystali¹⁶.

13. System wykrywania rowerzystów na skrzyżowaniach współpracujący z akomodacyjną sygnalizacją świetlną (Dania)

Dzięki instalacji detektorów (zastąpiły one tradycyjne przyciski) wykrywających nadjeżdżających rowerzystów na dużych skrzyżowaniach z sygnalizacją możliwe jest zminimalizowanie czasu oczekiwania na przejazd dla rowerzystów i ryzyka przejazdu na czerwonym świetle.

Na skrzyżowaniach z akomodacyjną sygnalizacją świetlną (TRCS) liczba nadjeżdżających pojazdów wpływa na czas wyświetlania zielonego światła. TRCS wykorzystywany jest zwłaszcza w sytuacjach, kiedy sygnalizacja świetlna zmienia się rzadko.

Zaletą TRCS jest możliwość dostosowania światła zielonego do aktualnego zapotrzebowania. Regułą jest, że użytkownicy dróg nie otrzymają czerwonego światła, chyba że dojdzie do konfliktu ze względu na kierunki ruchu. W 1992 r. W Danii funkcjonowało ok. 2700 sygnalizacji, z których już było 1500 objętych było systemem TRCS. System ten zapewnia bardzo dobrą obsługę użytkowników dróg, zwłaszcza w warunkach niskiego natężenia ruchu, ponieważ umożliwia, szczególnie kierowcom, przejechanie przez skrzyżowanie bez opóźnienia lub z opóźnieniem niewielkim.

Detektory samochodów są wwiercane w asfalt lub montowane jeszcze przed wybudowaniem drogi. Rowery są wykrywane albo przez detektory podobne do tych używanych w przypadku samochodów, albo do tych wykorzystywanych w przypadku pieszych, czyli ręcznych przycisków. Problemem w przypadku systemu TRCS i rowerzystów są właśnie ręczne przyciski. Kiedy rowerzyści je uruchamiają, nie wiedząc o funkcjonującym na skrzyżowaniu detektorze w ramach systemu, mogą doprowadzić do niepotrzebnego czasu oczekiwania lub w najgorszym przypadku – mogą przejechać na czerwonym świetle. Aby uni-

16 Więcej informacji dostępnych jest w raporcie na stronie: http://www.eltis.org/docs/studies/Anderson_et_al_2008_All-Cause_Mortality.pdf

knąć takich sytuacji, rowerzyści mogą być wykrywani w taki sam sposób, jak samochody.

Na większości skrzyżowań wykrywanie rowerzystów następuje za linią stopu. W Danii rowerzyści, którzy skręcają w lewo, muszą wykonać duży zakręt, więc najpierw rowerzysta przekracza jezdnię tak, jakby miał jechać prosto. Potem zatrzymuje się na linii stopu na drodze, na którą chce wjechać. Tacy rowerzyści, którzy zatrzymują się tuż przed linią stopu nie są wykrywani. Opisany problem może zostać rozwiązany dzięki zamontowaniu detektorów również tuż przed linią stopu. Detektory są zaprojektowane tak, aby odpowiadać geometrii danego skrzyżowania. W ten sposób zarówno rowerzyści za, jak i przed linią stopu, mogą zostać wykryci. Koszt jednego detektora wynosi ok. 1500 euro. Aby uniknąć tego, że rowerzyści, którzy nie skręcają w lewo, uruchomią detektor, wprowadzono system, w którym wymagane są min. dwie sekundy pomiędzy przekazaniem informacji z detektora do systemu.

System przynosi korzyści zarówno dla rowerzystów, jak i dla pozostałych użytkowników dróg. Rowerzyści skręcający w lewo nie muszą ręcznie uruchamiać przycisku zezwalającego im na przejazd. Na skrzyżowaniach, na których funkcjonuje system, opóźnienia są minimalizowane. Są również jednak pewne niedogodności systemu: rowerzyści muszą się zatrzymać w zdefiniowanym obszarze, aby umożliwić wykrycie przez system. Detektory mogą ponadto uruchomić się niepotrzebnie w przypadku, kiedy kilku rowerzystów jedzie blisko siebie. Piesi z kolei muszą zazwyczaj czekać dłużej na przejściu na skrzyżowaniu objętym systemem TRCS, ponieważ muszą korzystać z ręcznego przycisku. Nie wszyscy jednak go zauważają – przeprowadzone obserwacje wykazały, że 80% pieszych zauważyło przycisk od razu, podczas gdy pozostałym jego „odkrycie” zajmuje średnio 13 sekund. Mimo wszystko system detektorów staje się standardowym rozwiązaniem w całej Danii.

14. Odkrywanie doliny Loary na rowerze (Francja)¹⁷

Możliwość odkrywania uroków doliny Loary na rowerze przyciągnęła tysiące rowerzystów, zarówno mieszkańców jak i użytkowników korzystających z partnerstwa międzyregionalnego.

Wyjątkowy obszar Doliny Loary od listopada 2000 r., znalazł się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO w kategorii krajobrazu kulturowe.

Projekt „La Loire a Vélo” ma na celu rozszerzenie istniejącej sieci 660 km tras rowerowych do 800 km i został zainspirowany istniejącym już systemem w Austrii, biegnącym wzdłuż Dunaju. Sieć jest częścią europejskiego planu rozwoju ścieżek rowerowych i „zielonych dróg”. Związana jest szczególnie z międzynarodową trasą nr 6 Eurovelo, łączącą trzy główne rzeki europejskie: Loarę, Ren i Dunaj. Docelowo trasa przetnie 10 państw, aż do osiągnięcia Morza Czarnego po łącznej podróży na dystansie 3500 km. Łatwo dostępna bez samochodu „La Loire a Vélo” oferuje odwiedzającym radość z wypoczynku i możliwość zorganizowania własnych tras i wycieczek rowerowych. Usługi komunikacyjne, jakie zostały rozwinięte wokół rzeki, pozwalają np. na znalezienie przyjaznych rowerzystom miejsc do zakwaterowania, małych sklepów oraz usług wypożyczania rowerów w łatwy sposób.

Główne założenie projektu polegało na umożliwieniu społeczeństwu odkrywania dziedzictwa rzeki poprzez budowę trasy rowerowej na każdym poziomie Loary. Stosunkowo łagodna topografia i ukształtowanie terenu umożliwiły jego realizację przy różnicy wysokości rzędu 120 metrów na długości 640 km. W 1996 r. uruchomione zostało studium rozpoznawcze w celu poznania i zrozumienia głównych potrzeb środowiska rowerzystów. Studium włączyło również w analizy lokalną gospodarkę, aby zbadać potencjał rozwoju turystyki w kontekście

¹⁷ Autor tekstu źródłowego: Laurent Cogerino

ruchu rowerowego, biorąc pod uwagę liczbę zagranicznych turystów, którzy już zdecydowali się na wypoczynek na brzegach rzeki Loary.

W 2005 r., po otwarciu pierwszego głównego odcinka o długości 100 km pomiędzy Tours i Angers, zorganizowana została wizyta studyjna angażująca lokalnych profesjonalistów, umożliwiającą pozyskanie wiedzy nt. przemysłu turystycznego w rejonie Dunaju. Po powrocie osoby uczestniczące w wizycie opracowały specjalistyczne działania pod kątem ruchu rowerowego, które teraz stanowią filary sukcesu projektu „La Loire a Vélo”. Celami projektu były: odkrywanie lokalnego dziedzictwa i krajobrazu poprzez stałe przebywanie w bliskości Loary, umożliwienie połączeń głównych punktów zainteresowania turystycznego ze stacjami kolejowymi, rozwój lokalnej gospodarki turystycznej oraz zapewnienie bezpiecznych usług i infrastruktury dla rodzin.

Projekt bazuje na silnych powiązaniach partnerskich między regionami. Jego wdrażanie jest obecnie mocno zaawansowane. Otwarto dotąd 256 km dróg rowerowych w dolinie Loary oraz 414 km w rejonie centralnym. Stosowane są również rozwiązania tymczasowe (oznakowanie trasy). Wyprodukowano przewodniki pokazujące całą sieć tras rowerowych. Wzdłuż całych 800 km tras „La Loire a Vélo” ścieżki rowerowe przeplatają się z lokalnymi, mało uczęszczanymi drogami kołowymi, umożliwiając lepszy dostęp do atrakcji doliny Loary; 2/3 dróg biegnie wzdłuż Loary, 27% to „zielone”, naturalne ścieżki, 24% wzdłuż nieużywanych dróg, 37% wzdłuż dróg o małym ruchu (mniej niż 500 pojazdów dziennie), a 12% po ścieżkach rowerowych wytyczonych wzdłuż dróg. Planowane jest uruchomienie 400 przystanków autobusowych dla docierających turystów rowerowych. Sieć „La Loire a Vélo” jest obecnie oznakowana w obu kierunkach, jest bezpieczna i nie nastręcza technicznych trudności, z wyjątkiem pewnych wzniesień związanych z ukształtowaniem lokalnego terenu. Jest to sieć

doskonała dla wycieczek rodzinnych. Aby istniała możliwość korzystania z sieci bez użycia samochodu, powiązano ją ze stacjami kolejowymi zlokalizowanymi wzdłuż Loary. Dotarcie do niej z Paryża to 1-2 godziny podróży. Każdy pociąg posiada miejsca przeznaczone dla rowerów (8 rowerów na pociąg).

Podmioty gospodarcze zlokalizowane w bliskości Loary i uczestniczące w projekcie muszą spełniać wymagania rowerzystów w kontekście parkowania, bezpieczeństwa, wyposażenia, komfortu, dostępnych przewodników, itd. Ponad 200 miejsc do zakwaterowania posiada znak „Loire a Vélo” (hotele, kempingi, schroniska, domki). W rejonie dostępnych jest ponad 12 centrów informacji turystycznej, 16 wypożyczalni rowerowych oraz 20 miejsc wartych odwiedzenia.

Popularność „La Loire a Vélo” rosta od samego początku. Pociągi przewożą coraz więcej rowerzystów i prawdopodobnie będą musiały zwiększyć swoje pojemności. Osiem punktów pomiarowych zainstalowanych w regionie centralnym pokazało, że ponad 260 000 rowerzystów skorzystało z trasy w 2009 r. W kwietniu 2010 r. frekwencja wzrosła o 12% w liczbie przejazdów w porównaniu do wyniku z kwietnia 2009 r. Użytkownicy to mieszkańcy, turyści przebywający w okolicy lub turyści będący „przejazdem”.

Według badań ankietowych z 2006 r.:

- 1/3 użytkowników stanowią obcokrajowcy,
- zdecydowana większość (85%) rowerzystów wybiera również drogę powrotną lub pełną pętlę z wykorzystaniem szlaków rowerowych,
- podróżujący rowerzyści reprezentują 15% użytkowników w ciągu całego roku, ale odpowiadają za 63% obrotów finansowych wokolicy,
- samochód (56%) oraz kolej (27%) to główne środki transportowe wykorzystywane w celu dotarcia/powrotu z punktu startowego,

- 25% rowerzystów jest aktywnych turystycznie w czasie wypraw (odwiedzanie muzeów lub zamków),
- przeciętny turysta pokonuje 40 km dziennie na rowerze.

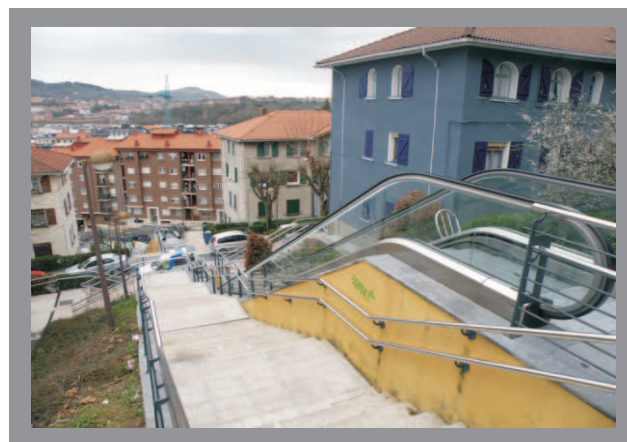
15. Wdrożenie pionowego systemu transportu, Donostia – San Sebastian (Hiszpania)¹⁸

W przeciągu ostatnich kilku lat nastąpił rozwój nowych, wertykalnych systemów transportowych, a te liczące ponad 100 lat „doświadczyły” zaawansowanych technologicznych zmian. Pionowy system transportu publicznego umożliwia pieszym i rowerzystom łatwiejsze podróżowanie z i do centrum miasta z tych dzielnic, które zlokalizowane są na terenach wyżynnych. Transport wertykalny zachęca mieszkańców do wyboru transportu niezmotoryzowanego. Usługi są adresowane w sposób szczególny do osób starszych i z ograniczoną mobilnością, chociaż oczywiście w naturalny sposób korzystają z niego wszyscy mieszkańcy wyżej położonych części miasta.

Połowa populacji miasta mieszka w dzielnicach leżących na wysoko położonych terenach, co jest dużą barierą dla tych, którzy chcieliby zdecydować się na transport pieszy lub rowerowy. Pionowy system transportowy (wraz z windami i schodami ruchomymi) został wprowadzony w celu udostępnienia nowych tras pieszych poprzez połączenie dzielnic położonych na różnych poziomach względem poziomu morza.

Plan dla systemu pionowego transportu w San Sebastian został przygotowany przez urząd miasta. Jednym z wyjściowych elementów dla jego opracowania było ustalenie grupy docelowej, do której działanie będzie adresowane w największym stopniu. Informacje nt. wcześniej dominujących sposobów podróżowania mieszkańców określonych dzielnic pomogły ocenić

użyteczność transportu pionowego dla redukcji liczby podróży samochodem i zwiększenia podróży pieszych, rowerowych i tych w ramach transportu publicznego. Uwzględniono również topografię terenu i połączenie z funkcjonującymi liniami w ramach transportu zbiorowego. Wybór pomiędzy windami czy ruchomymi schodami uzależniono od różnic w wysokości terenu, jego nachylenia, wymaganej przepustowości transportowej i dostępnych funduszy.



Na koszty inwestycji składają się koszty prac konstrukcyjnych i zakupu elementów składających się na pionowy system transportu. Drugie z tych kosztów mają raczej charakter stały, podczas gdy koszty budowy i koszty pozostałych prac potrafią się różnić bardzo wyraźnie. Biorąc pod uwagę wszystkie koszty związane z wdrożeniem podobnych systemów należy pamiętać także o kosztach operacyjnych i kosztach utrzymania, które różnią się w zależności od rodzaju systemu.

Niektóre z wind będących już w użyciu poprawiły dostępność miejsc użytku i rozrywki publicznej (np. Cristina Enea Park albo Aquarium); pozostałe stały się dobrym łącznikiem pomiędzy wysoko położonych terenami a przestrzenią pieszą i siecią transportu zbiorowego.

Partnerami i interesariuszami zaangażowanymi w przedsięwzięcie były stowarzyszenia zrzeszające mieszkańców dzielnic, osoby starsze i fizycznie niepełnosprawne.

¹⁸ Autor tekstu źródłowego: Ilenia Gheno

Dzięki systemowi transportu pionowego poprawiła się dostępność i łączność pomiędzy częściami miasta położonymi na różnych wysokościach. Tereny o dużym nachyleniu są zintegrowane z siecią pieszą, rowerową i z siecią transportu publicznego. Zredukowano zjawisko społecznego wykluczenia, dotyczącego osoby starsze i niepełnosprawne, związanego z istniejącymi wcześniej fizycznymi barierami. Wprowadzono nowe szlaki piesze i wzmocniono połączenie z transportem publicznym.

Pierwsza winda została wybudowana w 2002 r. w Sagues. Dziewięć lat później funkcjonowało już 15 nowych wind, planowano budowę kolejnej w sąsiedztwie Lizardi oraz pięciu pochylonych ruchomych przejść dla pieszych.

Budowa jednej windy kosztuje ok. 500 000 euro. Są to koszty całkowite, obejmują projekty, sprzęt techniczny i pracę. Przeciętne koszty operacyjne związane z utrzymaniem systemu wynoszą ok. 4 000 euro/rok; koszty energii wykorzystywanej przez jedną windę sięgają 1 000 euro/rok. Operacyjne koszty ruchomych przejść wynoszą odpowiednio 14 400 euro i 2 160 euro na rok.

Działanie może zostać w łatwy sposób przenieś do innych miast o podobnych cechach topograficznych.

16. Bezpieczny dostęp dla pieszych do peryferyjnych obszarów w Burgos (Hiszpania)¹⁹

Brak tras pieszych i rowerowych łączących strefy zamieszkania z centrum miasta wzbudza bardzo często ruch samochodowy w peryferyjnych rejonach miasta. Budowa nowych tras lub modyfikacja i usprawnienie istniejących może w znacznym stopniu poprawić zarówno bezpieczeństwo osób korzystających z nich, jak i jakość życia mieszkańców na tym obszarze.

Miasto Burgos rozwinęło się wokół rzeki Arlanzón na obszarze ok. 20 km, wchłaniając odległe miejscowości do swojej struktury. Dojazd do tych terenów możliwy jest dzięki drodze szybkiego ruchu, ponieważ wcześniejsze ścieżki piesze zostały zlikwidowane na rzecz dróg. Piesi nie mają zatem żadnej bezpiecznej trasy, którą mogliby się poruszać i w związku z tym muszą korzystać z wąskiego przejścia biegnącego wzdłuż jadących prędko samochodów. Takie warunki zachęcają mieszkańców do korzystania na co dzień z prywatnych samochodów, co w znacznym stopniu zwiększyło ruch uliczny w ostatnich latach w tym rejonie. Z uwagi na bardzo wysokie ceny mieszkań w centrum liczba mieszkańców na tym obszarze stale rośnie. Warto zwrócić uwagę na fakt, że jedna rodzina posiada przeciętnie dwa samochody, co dodatkowo wzmaga problemy transportowe.



Projekt zainicjowany przez miasto Burgos rozpoczął się od identyfikacji punktów, na których poprawa warunków dla pieszych musiała zostać wdrożona. Proponowane zmiany uwzględniały także kwestie dostępności dla wszystkich, problem bezpieczeństwa oraz sposoby spędzania wolnego czasu.

Problemy transportowe występujące w opisywanym regionie wymagały uwzględnienia wielu kwestii związanych z mobilnością i wdrożenia działań gwarantujących czystszy transport miejski, takich jak np. zapewnienie transportu

¹⁹ Autor tekstu źródłowego: Luis María Arce

autobusowego, dróg rowerowych o odpowiednich standardach czy działań zwiększających bezpieczeństwo pieszych. Dbanie o ruch piesz to także zapewnienie odpowiedniej infrastruktury na obrzeżnych terenach miasta, jak również atrakcyjnych przestrzeni do spędzania wolnego czasu, spacerów i odpoczynku.

Działania pilotażowe (np. budowa tras dla pieszych i ścieżek rowerowych) zostały wprowadzone w ramach projektu CIVITAS CARAVEL na demonstracyjnym obszarze Barrio de Villalonguéjar bez żadnych problemów. W ślad za tym projekt został rozpowszechniony na innych peryferyjnych obszarach. Wielu mieszkańców wyraziło aprobatę dla wprowadzanych zmian zwiększających bezpieczeństwo oraz akceptację dla działań przywracających przestrzeń dla pieszych (np. regulacji zastosowanych w ruchu ulicznym czy w kwestii parkingów).

Działaniom towarzyszyła kampania promująca zrównoważoną mobilność i dostępność transportu oraz przestrzeni miejskiej dla wszystkich mieszkańców.

Dzięki wprowadzonym rozwiązaniom na pilotażowym obszarze ponad 2000 osób może czerpać z nich korzyści, a ponad 200 osób używa rowerów w codziennych podróżach. Spadła także liczba wypadków (blisko czterokrotnie), głównie dzięki reorganizacji ruchu samochodowego, zasad parkowania i działaniom w zakresie uspokajania ruchu.

17. Warsztaty i wycieczki rowerowe dla promowania infrastruktury rowerowej w prowincji Nawarra (Hiszpania)²⁰

W trakcie opracowywania Głównego Planu Rowerowego, w ramach badań prowadzonych wśród obywateli prowincji Nawarra, stwierdzono, że ich poziom wiedzy na temat istniejącej infrastruktury rowerowej nie jest wystarczający. Do-

datkowo, użytkownicy infrastruktury rowerowej wykorzystujący ją do codziennych podróży nie znali podstawowych zasad dotyczących bezpieczeństwa.



Administracja lokalna i regionalna prowincji Nawarra promowały jazdę na rowerze jako codzienny środek transportu oraz poczyniły znaczne wysiłki w zakresie poprawy kwestii infrastrukturalnych. Niezbędne są jednak dalsze działania zarówno w zakresie komunikacji, jak również podnoszenia świadomości i realizacji celów szkoleniowych. Badania przeprowadzone wśród obywateli wykazały, że potencjalnym użytkownikom, którzy byliby chętni do korzystania z rowerów w mieście, brakuje podstawowych informacji na temat infrastruktury rowerowej oraz kwestii bezpieczeństwa. W związku z tym zaplanowane zostało działanie, które łączy wycieczki rowerowe z udziałem przewodnika prowadzone dostępnymi trasami rowerowymi oraz warsztaty w temacie „Jak bezpiecznie i z szacunkiem dla innych podróżować rowerem w mieście?”. Działanie ma na celu zmianę codziennych zachowań transportowych mieszkańców oraz zachęcenie ich do uprawiania turystyki rowerowej.

Wycieczki i szkolenia rowerowe organizowane były w różnych lokalizacjach na terenie Nawarry w ramach projektu ADDED VALUE (z ang. wartość dodana) realizowanego w programie Inteligen-

²⁰ Autor tekstu źródłowego: Maribel Gómez

tna Energia Europa. Trasy wycieczek wytyczono różnymi rodzajami ścieżek rowerowych (dedykowanymi ścieżkami i szlakami rowerowymi oraz ścieżkami współdzielonymi z innymi pojazdami itp.) oraz skrzyżowań. Takie podejście pozwoliło rowerzystom na zapoznanie się z różnymi sytuacjami, jakie mogą zdarzyć się w trakcie jazdy.

Działanie zostało zaplanowane w normalnych warunkach drogowych. Na 25 uczestników przypadał jeden przewodnik. Przed i w trakcie wycieczek zorganizowane zostało szkolenie na temat kwestii bezpieczeństwa i odpowiedzialnego współużytkowania ścieżek i tras rowerowych. Przed wycieczkami zorganizowano z kolei szkolenie teoretyczne z wykorzystaniem prezentacji multimedialnych. W ramach części praktycznej na bieżąco komentowane i wyjaśniane były mające miejsce zdarzenia (zmiana peronów przystankowych, przekraczane skrzyżowania itp.). Całkowity czas szkolenia wyniósł ok. dwóch godzin, natomiast całkowity koszt w dużej mierze zależał od liczby uczestników i opiekunów/przewodników. Ponadto we wszystkich przypadkach działanie wymagało znacznych wysiłków informacyjno-promocyjnych. Wśród uczestników rozdane zostały odblaskowe kamizelki i opaski tak, aby zapewnić im widoczność i bezpieczeństwo podczas wycieczek. Cały otrzymany ekwipunek uczestnicy mogli zabrać do domu w celu późniejszego wykorzystania. Większość uczestników podróżowała własnymi rowerami, a niektórym umożliwiono wypożyczenie rowerów z miejskiej wypożyczalni.

Ponad 900 osób uczestniczyło w akcjach organizowanych w prowincji Nawarra w latach 2009 i 2010. Łącznie zorganizowanych zostało 12 imprez w 10 różnych miejscowościach.

Większość uczestników stwierdziła po warsztatach, że są bardziej skłonni niż dotychczas do korzystania z roweru w swoim mieście. Osoby, które do tej były okazjonalnymi rowerzystami, były bardzo zadowolone z faktu zdobycia nowej

wiedzy na temat lokalnej infrastruktury rowerowej i uzyskania wskazówek dotyczących bezpiecznego podróżowania rowerem po mieście. Inni uczestnicy, wcześniej zupełnie niedoświadczeni w kwestiach związanych z podróżowaniem rowerem, po szkoleniu i wycieczkach przyznali, że czują się bardziej pewnie.

Pomimo podobnych działań promocyjnych wycieczki i warsztaty organizowane jako osobne wydarzenia osiągnęły mniejszy sukces w rozumieniu ilości uczestników niż te wydarzenia, które były częścią większej kampanii promocyjnej. Mimo, że środki dostępne w ramach projektu ADDED VALUE zostały w pełni wykorzystane, możliwość realizacji podobnych działań jest nadal dostępna dla zainteresowanych gmin.

18. „Jedź do szkoły rowerem” – kampania w Barcelonie (Hiszpania)²¹

W celu podniesienia świadomości nauczycieli, rodziców i uczniów na temat korzyści płynących z codziennej jazdy na rowerze w Barcelonie uruchomiono cykl warsztatów, sesji informacyjnych oraz innych działań. Wybrano i rozpowszechniono informacje na temat najlepszych tras rowerowych w okolicach szkół. W latach 2003-2004 skupiono się także na bezpieczeństwie w zakresie parkowania rowerów i poprawie bezpieczeństwa na trasach rowerowych w okolicach szkół.

Rozróżniono trzy cele działania. Przeciwdziałanie negatywnym skutkom transportu samochodowego, który powoduje zanieczyszczenia w naszych miastach, złą jakość powietrza i stan dużego stresu oraz powoduje szereg innych dolegliwości i schorzeń wynikających z kongestii. Drugim celem było zastąpienie samochodów innymi środkami transportu takimi jak np. rower, przez co liczba wypadków drogowych będzie się automatycznie zmniejszać. Ostatnim celem było wykorzystanie jazdy na rowerze jako narzędzia

21 Autor tekstu źródłowego: Randy Rzewnicki, więcej na:

http://www.eltis.org/docs/studies/115_Come%20to%20high%20school%20by%20bicycle%20050902_ESOProjectdossier.pdf,
kontakt: Amics de la Bici/Associació per la promoció del a Bicicleta 08028 Barcelona, info@amicsdelabici.org.

zapobiegającego różnorodnym patologiom związanym z prowadzeniem siedzącego trybu życia. Grupą docelową byli młodzi uczniowie ze szkół ponadpodstawowych, ponieważ to pokolenie będzie decydować poprzez swoje zachowania o tym, jak będzie wyglądał transport oraz jaka będzie jakość życia w naszych miastach w bliskiej przyszłości.

Ustalono następujące szczegółowe cele kampanii:

- 15% uczniów powinno dojeżdżać rowerem do szkoły w ostatnim dniu kampanii,
- zebranie danych statystycznych na temat korzystania z roweru wśród społeczności szkolnej,
- podnoszenie świadomości wszystkich uczestników społeczności szkolnej (od dyrektorów poprzez nauczycieli i rodziców aż do uczniów) na temat korzyści, jakie oferuje codzienne korzystanie z roweru,
- zdefiniowanie i rozpowszechnianie najlepszych tras rowerowych, z których uczniowie mogą korzystać w okolicy szkoły,
- tworzenie pozytywnej atmosfery do promowania podróży rowerowych,
- zorganizowanie i uruchomienie w szkole bezpiecznego parkingu dla rowerów,
- utrzymanie kontaktu z lokalną administracją w celu wyeliminowania wykrytych niebezpiecznych punktów na trasach do szkoły,
- włączenie tematów, takich jak korzystanie z roweru czy zdrowie, do programu nauczania obowiązującego w szkole.

Kampania miała za zadanie zapewnić niezbędne warunki dla potencjalnych użytkowników oraz przetestować działania związane z dojazdem na rowerze do czterech szkół w Barcelonie i jednej zlokalizowanej 15 km za miastem. Wybrano i rozpowszechniono informacje na temat najlepszych tras rowerowych w okolicach szkół. Podczas całego roku prowadzono działania na rzecz propagowania jazdy na rowerze wśród uczniów, a ponadto:

- zidentyfikowano bezpieczne drogi rowerowe oraz punkty niebezpieczne, nawiązano współpracę z administracją miejską w kwestiach poprawy bezpieczeństwa w tych punktach,
- stworzono materiały informacyjne i pomocnicze: ulotki, broszury, mapy oraz broszurki z danymi technicznymi,
- w szkołach zorganizowano sesje informacyjne dla nauczycieli, spotkania, przygotowano forum dyskusyjne oraz grupy robocze,
- o kampanii poinformowano uczniów i ich rodziny,
- promowano korzystanie z rowerów wśród uczniów i nauczycieli poprzez działania organizowane w szkołach takie jak konkursy, ankiety, spotkania rowerowe itp.,
- zorganizowano dzień specjalny: „Dziń, dziń! Przyjedź do szkoły rowerem” z wykorzystaniem specjalnego systemu zachęt.

Po zakończeniu realizacji kampanii pojawił się pomysł, aby realizacją projektu objąć wszystkie szkoły w Katalonii. Stowarzyszenie Amics de la Bici / Associació per a la promoció del a Bicicleta (w jęz. katalońskim: Przyjaciele roweru / Stowarzyszenie na rzecz promocji roweru) przy udziale administracji lokalnej sprawiło, że projekt okazał się sukcesem. Ilość uczestników a także dobre przyjęcie projektu przez wszystkich interesariuszy oraz potrzeby, jakie zostały wykazane podczas jego realizacji zachęciły organizatorów do dalszej pracy w dziedzinie edukacji na temat zrównoważonej mobilności oraz zdrowia.

19. Usługa rowerów publicznych na kampusie uniwersyteckim w Palma de Mallorca (Hiszpania)²²

W Palmie de Mallorca uruchomiono nową usługę rowerową. Obszarem docelowym był campus uniwersytecki jak również sąsiadujące z nim centrum biznesu technologicznego, oba oddalone o 7 kilometrów od miasta.

Podróżowanie na Uniwersytet jest możliwe z wykorzystaniem różnych środków transportu, włączając w to autobusy miejskie, podmiejskie oraz metro. Sytuacja zmienia się, kiedy chcemy dotrzeć do Parc Bit – biznesowego parku technologicznego, jako że nie jest on obsługiwany przez żadne przystanki autobusowe linii podmiejskich ani metra. Ponad 90% osób zatrudnionych w Parc Bit używa swoich samochodów osobowych w celu dotarcia do pracy, głównie z uwagi na brak stosownej oferty transportu publicznego. Biorąc pod uwagę rozmiary Parc Bit nie jest możliwe rozszerzenie linii metra od stacji Uniwersytetu. Z tego też powodu, w ramach projektu BENEFIT, Konsorcjum Transportu na Majorce zdecydowało się na przeprowadzenie studium możliwości wdrożenia nowej koncepcji transportowej: rowerów publicznych łączących stację metra przy Uniwersytecie z rejonem Parc Bit. Konsorcjum, we współpracy z firmą konsultingową Cinesi SL, prowadzącą działalność w zakresie mobilności, jest partnerem projektu BENEFIT. Celem projektu jest zachęcanie do zmian w zachowaniach transportowych obywateli.

Projekt zwraca szczególną uwagę na osiągnięcie zmian w podziale zadań przewozowych, na rzecz transportu publicznego kosztem prywatnego oraz na osiągnięcie znaczących redukcji w emisjach zanieczyszczeń powietrza oraz kosztach podróży. Kilka działań z zakresu zarządzania mobilnością zostało wdrożonych w korytarzach prowadzących do Uniwersytetu.

Usługa rowerów publicznych wprowadziła nowe podejście do lokalnego transportu. Została ona oficjalnie uruchomiona przez Konsorcjum Transportowe Majorki, wspierane technicznie przez Cinesi SL oraz Uniwersytetu. Wdrożenie wymagało sporządzenia stosownego studium transportowego oceniającego możliwe metody działania, zakup 100 rowerów publicznych, przeprowadzenie niezbędnych prac budowlanych związanych ze stojakami rowerowymi, integracja z usługą metra, kampanie promocyjne itd.

Co ważne, usługa ta jest dostępna tylko dla osób które wcześniej korzystały z intermodalnej karty transportowej (która musi być zasilana na co najmniej 20 podróży). Planowane są adaptacje technologiczne pozwalające na korzystanie z usługi przez innych pasażerów transportu publicznego.



Stacja źródłowa i docelowa wyposażona w rowery to intermodalna stacja integrująca różne formy transportu. W ciągu dnia rowery mogą być parkowane w publicznych przestrzeniach miasta dzięki użyciu systemów bezpieczeństwa włączonych w proces wypożyczania każdego z rowerów. Usługa ta jest darmowa dla użytkowników, którzy w ostatnim czasie odbyli podróż środkami transportu publicznego z użyciem swoich intermodalnych kart transportowych.

Koszt uruchomienia usługi wyniósł 20 000 euro. Roczne koszty utrzymania systemu wynoszą 21 000 euro. Dodatkowo, 24 000 euro rocznie jest przeznaczane na potrzeby nowego biura informacji nt. mobilności zlokalizowanego na uniwersyteckiej stacji metra.

Pomimo swojej atrakcyjności, liczby dostępnych rowerów i miejsc do ich zaparkowania, doskonałych warunków topograficznych i klimatycznych, obecności dobrej jakości drogi rowerowej pomiędzy Uniwersytetem a parkiem technologi-

cznym Parc Bit, projekt nie osiągnął oczekiwanego optymalnego poziomu sukcesu. Usługa jest mało wykorzystywana (mniej niż 15 osób dziennie) w stosunku do docelowej wstępnie zakładanej liczby 100 użytkowników. Dzielne wykorzystanie stojaków rowerowych oscyluje między 5 a 15%. Zaangażowani partnerzy zidentyfikowali potencjalne przyczyny tej sytuacji i problemów: brak elastyczności systemu i jego przeznaczenie tylko dla dotychczasowych użytkowników ww. kart, niedostateczne rozreklamowanie projektu i jego nagłośnienie, zbyt duża liczba dostępnych miejsc do parkowania samochodów na terenie kampusu i w obszarze parku technologicznego Parc Bit.

Lokalni partnerzy za priorytet uznali prześledzenie sposobu wdrożenia tego typu działań w innych miastach i próbę rozwiązania zaistniałych problemów. Należy podkreślić, że lokalna społeczność, uniwersytet i stowarzyszenie studentów uznały opisany projekt za ważny i potrzebny.

20. Velotaksi – pojazdy przyjazne środowisku w Wilnie (Litwa)²³

Od 2004 r. Wilno jest jednym z miast z powodzeniem wykorzystującym ekologiczne pojazdy. Velotaksi nie potrzebuje żadnego paliwa, jest pojazdem elastycznym i łatwym w użyciu. Ogólnie rzecz biorąc jest on w stanie unikać wszelkich korków ulicznych i nie zanieczyszcza środowiska. Idea tego rodzaju pojazdów została zapoczątkowana w 1997 r. w Berlinie. Pojazdy, nazywane w Wilnie Velotaksi, szybko stały się popularne w wielu „świadomych ekologicznie” miastach na całym świecie.

Ze względu na to, że miasta w XXI w. stają się coraz bardziej zatłoczone, należy rozważyć nowe, innowacyjne koncepcje w celu utrzymania bądź poprawy jakości życia mieszkańców.

Bicytaxi (nazwa takich samych pojazdów używana w Nowym Jorku) to idealne rozwiązanie dla miejskich problemów, ponieważ pojazdy tego typu są ekologiczne i efektywnie redukują miejską emisję i zanieczyszczenia. Dodatkowo dzięki nim, transport miejski jest wzbogacony o elastyczny i niezawodny system. BicyTaxi jest doskonałym środkiem transportu dla obszarów miejskich, może także służyć jako tzw. *shuttle bus* do celów transferu osób i wreszcie jest jednym z najlepszych i najbardziej skutecznych nośników reklamy w sektorze reklamy zewnętrznej.

„Wydaje się to być strasznie męczące dla kierowcy” – takie stwierdzenie przychodzi zwykle na myśl pieszym, którzy myślą o skorzystaniu z Velotaksi. Każdy pojazd Velotaksi może zabrać dwie osoby. Generalnie nie powinno być obaw w stosunku do kierowców, ponieważ wszyscy oni są sprawni fizycznie i świadomi swoich możliwości. Dodatkowo każdy pojazd Velotaksi jest wyposażony w mocny silnik elektryczny do wspomagania kierowcy w czasie jazdy pod górę lub z ciężkim ładunkiem. Kierowca jest w stanie zabrać pasażera do dowolnie wybranego miejsca. Istnieje również możliwość zamówienia podróży wg planu dla konkretnej wycieczki. W takiej sytuacji kierowca staje się przewodnikiem, który zna miasto i jest w stanie opowiedzieć pasażerom ciekawe historie i nowinki dotyczące konkretnych miejsc.

Rozmiary pojazdu Velotaksi to 2,5 - 3 metrów długości i ponad 1 metr szerokości. Pojazd rozwija prędkość maksymalną 25 km/h. Dystans 3 km można przejechać w około 15 minut.

Velotaksi jest alternatywą dla innych środków transportu w mieście, może poruszać się po ścieżkach rowerowych oraz ulicach, gdzie ruch samochodowy jest ograniczony.

W Wilnie pojazdy można zobaczyć w centrum miasta codziennie od maja do października, w dzielnicach Stare Miasto i Uzupis. Funkcjonują

²³ Autor tekstu źródłowego: Dovile Stanaityte, więcej informacji na stronach: <http://www.velotaksi.lt/en/>, <http://www.eurohouse.lt/index.php?lng=en>, <http://www.bicytaxi.com/>

obecnie dwa przedsiębiorstwa, które dysponują pojazdami Velotaksi – każde z nich posiada 5 pojazdów. Jedna z firm o nazwie Velotaksi ma 10 kierowców, którzy dziennie obsługują ok. 250 osób. Pojazdy poruszają się głównie dwiema trasami – tak zwaną trasą taxi i trasą turystyczną. Jak wcześniej wspomniano można skontaktować się z kierowcą z wyprzedzeniem i zamówić trasę specjalną.

Velotaksi można zamawiać w Wilnie od godziny 12.00 do 22.00 przez 7 dni w tygodniu.

21. Promowanie korzystania z rowerów w Skopje (Macedonia)²⁴

W celu wspierania i zachęcania do korzystania z rowerów w Skopje, w 2007 r. wprowadzona została nowa inicjatywa w postaci wypożyczalni rowerów.

Dwa główne cele projektu zakładały redukcję emisji gazów cieplarnianych w mieście Skopje oraz większe wykorzystanie przez mieszkańców rowerów w ramach miejskiego transportu publicznego. Celem projektu, finansowanego przez Ambasadę Brytyjską w Skopje, było zwiększenie świadomości społecznej na temat problemów wynikających ze zmian klimatycznych, jak również próba rozwiązywania niektórych z tych problemów.

Inauguracji systemu towarzyszyła obszerna kampania informacyjna prowadzona przy pomocy lokalnych mediów, administracji, polityków i celebrytów.

Etapy projektu:

- w październiku 2007 r. rowery zostały udostępnione do wypożyczania w centrum miasta,
- w celu stworzenia spójnej sieci połączeń rowerowych wybudowano nowe ścieżki rowerowe, a już istniejące ścieżki zostały zmodernizowane,

- przeprowadzona została kompleksowa kampania medialna w celu promowania działania, między innymi za pomocą artykułów w prasie lokalnej i ogólnokrajowej,
- uruchomiona została specjalna strona internetowa www.velosipedi.blog.com.mk,
- w celu zwiększenia świadomości na temat projektu stworzono także film dokumentalny dotyczący podróży jednego z mieszkańców Skopje – Marjana Gjorgjieva, który przemierzył rowerem trasę ze Skopje do Pekinu.



Projekt nie został formalnie oceniony, choć uznano go za sukces z uwagi na następujące kwestie:

- utworzenie nowej strategii transportowej dla miasta Skopje, która uwzględnia rowery jako środek transportu,
- wdrożenie planu strategicznego dotyczącego korzystania z rowerów w mieście,
- utworzenie nowej sieci dróg rowerowych łączącej wschodnią i zachodnią część miasta,
- osiągnięcie liczby 1000 nowych użytkowników rowerów, którzy zrezygnowali z korzystania z samochodu / taksówki w kontekście swoich miejskich potrzeb transportowych,
- promocja partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz stworzenia i utrzymania sieci promocyjno-reklamowych,

²⁴ Autor tekstu źródłowego: Michael Carreno, więcej informacji na temat projektu: http://www.proaktivna.org.mk/index_eng.htm

- stworzenie serwisu rowerowego (o charakterze organizacji pozarządowej) dla wypożyczalni rowerów.

22. Potrojenie liczby rowerzystów w Lipsku (Niemcy)²⁵

W Lipsku w Niemczech, mieście zamieszkałym przez ok. 525 000 osób, odnotowano potrojenie liczby rowerzystów w ciągu ostatnich 20 lat. Kluczem do sukcesu był rozwój infrastruktury, zmiany w postawach ludzi wobec użytkowania rowerów oraz wsparcie organizacyjne ze strony władz miasta.

Pod koniec lat 80. liczba rowerzystów w Lipsku była niewielka, stanowili oni jedynie 5% spośród codziennych uczestników ruchu drogowego w mieście. Przeważała wówczas opinia, że istniejąca infrastruktura nie pozwala na bezpieczną i wygodną jazdę na rowerze, co skutkowało małą liczbą rowerzystów korzystających z tego właśnie środka transportu w mieście. Aby zmienić tę sytuację, władze miejskie Lipska wprowadziły szereg projektów, rozwiązań i udogodnień, tak by poprawić infrastrukturę drogową dla rowerów oraz wypromować korzystanie z nich jako alternatywnych środków transportu w mieście.

Podstawowym założeniem i zadaniem władz Lipska była poprawa zarówno ilości, jak i jakości istniejącej infrastruktury rowerowej w mieście. Zwiększono ponad czterokrotnie długość dróg rowerowych, która obecnie stanowi 376 km. Wybudowano również dwa podziemne parkingi dla rowerów na kampusie uniwersyteckim. Od roku 2004 działa w Lipsku prywatna wypożyczalnia rowerów prowadzona przez firmę Nextbike, która prowadzi wypożyczalnię rowerów również w innych niemieckich i europejskich miastach. W ścisłym centrum Lipska zainstalowano ponad 1000 stojaków do parkowania rowerów, a kolejne 500 w pozostałych częściach miasta.

Wszystkie te działania zmierzające do poprawy jakości infrastruktury rowerowej w Lipsku nie byłyby możliwe bez niezbędnej do tego solidnej struktury organizacyjnej oraz wsparcia politycznego władz miejskich. Od 20 lat w strukturze władz miejskich Lipska istnieje stanowisko „specjalisty do spraw rowerowych”. Osoba ta jest odpowiedzialna za koordynację działań związanych z kwestą ruchu rowerowego w mieście, organizację imprez rowerowych i promocję tej formy transportu miejskiego. Od roku 1989 istnieje grupa robocza do spraw rowerów, która do dziś spotyka się nieprzerwanie co dwa tygodnie. Grupa ściśle współpracuje z ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. z niem.: Ogólnoniemiecki Klub Rowerowy), krajową organizacją propagującą transport rowerowy. W Lipsku opracowano również tzw. „Bicycle Master Plan”, czyli Rowerowy Plan Działań, gdzie określono cele i sposoby ich realizacji, tak, by systematycznie o 4% zwiększać udział rowerzystów w ruchu miejskim oraz by zredukować o 25% liczbę poważnych wypadków z udziałem rowerzystów.

Miasto Lipsk jest także gospodarzem corocznych spotkań przy okrągłym stole, podczas których uczestnicy dyskutują o najskuteczniejszych sposobach promowania jazdy na rowerze w mieście. Burmistrz Lipska bardzo aktywnie wspiera wszelkie działania związane z promocją i rozwojem transportu rowerowego i bierze udział w przejazdach i wycieczkach rowerowych promujących ten sposób poruszania się po mieście. Przykładem tego ostatniego była wycieczka w ramach Międzynarodowego Forum Transportu i projektu „Active Transportation Tour”. Ponadto burmistrz Lipska wygospodarował czas na regularne godzinne konsultacje z mieszkańcami zainteresowanymi tematyką rowerową.

W wyniku skutecznych działań promocyjnych oraz dzięki poprawie infrastruktury rowerowej, w 2010 r. Lipsk zdobył drugą nagrodę w ogólnokrajowej kampanii „Stadtradeln”, gdzie podawana

25 Autor tekstu źródłowego: Gabor Heves, więcej na: http://www.eltis.org/docs/studies/LeipzigCycling_Links.doc

jest liczba kilometrów przejechanych przez miejskich rowerzystów.

Skoordynowane działania władz miejskich Lipska oraz polityczne wsparcie dla rozwoju infrastruktury i transportu rowerowego odniosły znaczący sukces. Średnio już ponad 14,4% mieszkańców Lipska wybiera rower jako środek transportu w mieście (wiosną i latem liczba ta wzrasta do 18%!). Po 20 latach doświadczeń i niekwestionowanych osiągnięciach władze miejskie Lipska są gotowe przekazywać swoje doświadczenia na arenie międzynarodowej.

Od 2008 r. Lipsk gości Międzynarodowe Forum Transportu Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju. W latach 2008/2009 w mieście przeprowadzono audyt BYPAD (Audyt polityki rowerowej). Od marca 2011 r. Lipsk jest również partnerem w projekcie Central MeetBike, gdzie dzieli się swoimi doświadczeniami z miastami z Polski, Czech i Słowacji.

23. Kampania rowerem do pracy (Niemcy)²⁶

Niemiecka firma ubezpieczeniowa AOK we współpracy z ADFC, stowarzyszeniem na rzecz rowerzystów w Niemczech, i niemiecką Konfederacją Związków Zawodowych (TUC), opracowała program, który zachęca firmy do motywowania swoich pracowników do korzystania z rowerów podczas podróży do pracy.

Brak aktywności fizycznej jest głównym czynnikiem ryzyka chorób związanych z powszechnie obserwowanym obecnie stylem życia, takich jak choroby układu oddechowego i otyłość. Zaledwie 30 minut ćwiczeń dziennie zwiększa ogólną sprawność, redukując jednocześnie ryzyko poważnych chorób. W związku z tym ważne jest zintegrowanie ćwiczeń z codziennym życiem i aktywnością, np. dzięki korzystaniu z roweru na dystansach i w podróżach, tzw. obowiązkowych, odbywanych codziennie. Niżej opisana

inicjatywa dotyczy szczególnie codziennych podróży do pracy postrzeganych jako formy ćwiczeń fizycznych, które nie wymagają żadnego dodatkowego czasu.



Celem nadrzędnym kampanii jest wprowadzenie większej aktywności fizycznej do codziennego życia. Jednym z najważniejszych jej założeń jest wyraźna zmiana we wzorcach zachowania uczestników działania. Zadaniem kampanii jest także wpływanie na decydentów lub też motywowanie ich do zmiany podejścia w kwestiach transportu miejskiego. Promocja zdrowia publicznego jest spójną koncepcją i jako taka wymaga działań odpowiednio się uzupełniających. Kampania zapewnia doskonały przykład współpracy, która angażuje poszczególne osoby indywidualnie oraz społeczeństwo jako całość. Wspólne doświadczenia towarzyszące współzawodnictwu drużynowemu mają pozytywny wpływ na klimat pracy. Zbieżność wsparcia pracodawcy i zaangażowania pracowników generuje dodatkową satysfakcję i motywację w miejscu pracy. Ostatecznie wszyscy korzystają na tej współpracy.

Gotowość do zintegrowania większej aktywności ruchowej w codzienne życie okaże się sukcesem tylko pod warunkiem, że dostępna jest niezbędna infrastruktura. W związku z tym kampania jest elastyczna w kontekście ewentualnych zmian w uwarunkowaniach zewnętrznych.

²⁶ Autor tekstu źródłowego: Rainer Harnoß

Opisywana inicjatywa jest reklamowana wśród firm bawarskich poprzez serwis osobistej obsługi AOK Bayern. Kontakt z klientem odbywa się poprzez specjalne osoby, koordynatorów między firmami, którzy reklamują kampanię i są źródłem informacji dla zainteresowanych firm i innych podmiotów. Ponieważ uczestnicy dojeżdżają do pracy w zespołach czteroosobowych, koordynatorzy muszą odpowiednio pogrupować uczestników indywidualnych. Uczestnicy dojeżdżają do pracy przez wcześniej określoną liczbę dni w danym okresie czasu. Kampania zazwyczaj trwa od czerwca do sierpnia. Osoby, które dojeżdżały do pracy co najmniej przez 20 dni w wyznaczonym okresie, mogą wygrać atrakcyjne nagrody. W 2006 r. kampania skupiała się również na społecznościach pozytywnie nastawionych do ruchu rowerowego po raz pierwszy. Wszyscy uczestnicy odpowiadali na pięć pytań związanych z ich nastawieniem do ruchu rowerowego wśród lokalnych wspólnot mieszkaniowych.

Z odpowiednim wyprzedzeniem przekazano bawarskim gminom informacje o konkursie, tak aby dać im możliwość dokonania koniecznych zmian i adaptacji w krótkim okresie. Konkurs ten uświadamiał władzom gmin najważniejsze kwestie w tematach rowerowych oraz zachęcał do podjęcia działań na rzecz szerzenia kultury rowerowej.

Spółeczności bawarskie zostały podzielone na cztery klasy według wielkości populacji, liczące odpowiednio:

- ponad 100 000 mieszkańców,
- pomiędzy 40 000 i 100 000 mieszkańców,
- pomiędzy 10 000 i 40 000 mieszkańców,
- poniżej 10 000 mieszkańców.

W ramach kampanii odnotowywano stały wzrost zainteresowania grupy docelowej od momentu wdrożenia w 2001 r., a w 2002 r. została ona rozszerzona na całą Bawarię. W 2006 r. wszystkie niemieckie kraje związkowe uczestniczyły w kampanii – wzięło w niej udział 125 000

osób z 14 000 firm. W 2010 r. w kampanii uczestniczyło około 60 000 osób indywidualnych z regionu Bawarii.

24. Ścieżka rowerowa zastępująca pas ruchu na centralnej arterii Wrocławia (Polska)²⁷

W kwietniu 2011 r. po raz pierwszy we Wrocławiu wdrożono ścieżkę rowerową zastępującą dotychczasowy pas dla ruchu samochodowego. Znaczący jest fakt, że dokonano tego na jednej z najbardziej zatłoczonych arterii miasta. Ścieżka jest częścią większego projektu Autostrady Rowerowej Wschód-Zachód.

W 1999 r. władze miasta Wrocławia przyjęły dokument polityki transportowej. Od tego czasu starano się podążać za wytycznymi w nim zawartymi. Jednym z przykładów realizacji polityki jest nowo wdrożony projekt pro-rowerowy, w ramach którego utworzono ścieżkę rowerową zastępującą jeden z pasów dla ruchu samochodowego. Prezydent Miasta Wrocławia skomentował ten fakt jako wystanie znaczącego sygnału od władz miasta, że transport rowerowy stanowi ich priorytet. Do 2015 r. miasto planuje zwiększyć udział transportu rowerowego do 10% ogółu podróży.

Ważną częścią projektu było wsparcie miejskiego pełnomocnika ds. rowerowych oraz stosownego wydziału urzędu miasta. Pas ruchu, jaki został wykorzystany, stanowił trzeci pas na jednokierunkowej ulicy, często wykorzystywany do parkowania. Jako że ścieżka rowerowa jest węższa od pasa ruchu kołowego, została zlokalizowana w pobliżu chodnika i odseparowana białą linią. Niskie koszty projektu (brak robót drogowych – wyłącznie oznakowanie poziome i pionowe) zostały włączone w zakres umowy dotyczący budowy dodatkowego przejścia dla pieszych w pobliżu. Nowo otwarta ścieżka rowerowa jest krótka, ale jest symbolem nadchodzących zmian w przestrzeni najlepiej rozpoznawanej arterii w centrum Wrocławia.

²⁷ Autor tekstu źródłowego:

Natalia Palkowska, film prezentujący rozwiązanie z widoku rowerzysty: www.youtube.com/watch?v=sAGt4HsI5Hc&feature=player_embedded

W najbliższej przyszłości spodziewane są inne przełomowe rozwiązania, włączając w to połączenie ścieżki z kontrapasem rowerowym prowadzącym bezpośrednio do wrocławskiego rynku. Kolejna ścieżka rowerowa zostanie utworzona wzdłuż centralnej arterii w przeciwnym kierunku.

Więcej ścieżek i szlaków rowerowych oznacza lepsze samopoczucie i satysfakcję nie tylko dla rowerzystów, ale i dla całej społeczności. Mniej samochodów w przestrzeni miejskiej przyczynia się do czystszej powietrza i wyższego komfortu życia.

Pomimo faktu, że nowo otwarta ścieżka rowerowa jest tylko krótkim odcinkiem spodziewanej całości, daje ona wyraźny sygnał od władz miasta, że są one gotowe na podejmowanie radykalnych działań w równoważeniu transportu w mieście.

Przez lata główna arteria była krytykowana za rozdzielanie centralnych części miasta na dwie odrębne połówki, uniemożliwiające prawidłowe funkcjonowanie pobliskich terenów. Ostatnie działania miasta są pierwszym krokiem w ograniczaniu ruchu samochodowego na tej arterii i integrowaniu wszystkich części centrum miasta. Istnieje pomysł wdrożenia ścieżki rowerowej wzdłuż całej arterii wschód-zachód. Jeśli ta polityka będzie stopniowo wdrażana, rower może stać się pełnoprawnym konkurentem w wyborze środka transportu do poruszania się po mieście. Projekt oznacza punkt zwrotny we wprowadzaniu ulepszeń w infrastrukturze miejskiej. Zmiany mogą być powolne, ale niewątpliwie zmierzają we właściwym kierunku.

25. Kampania w przedszkolach promująca ekologiczny transport wśród dzieci, Alba Iulia (Rumunia)²⁸

Stowarzyszenie na Rzecz Przemian w Mieście zorganizowało serię działań promujących przyjazny środowisku transport wśród dzieci z miasta

Alba Iulia. W dniach 5-9 grudnia 2011 r. dzieci uczyły się na temat korzyści płynących z używania „zielonych” form transportu, wraz z wdrożeniem gry „Traffic Snake Game”²⁹ jako kluczowym narzędziem nauczania.



Wydarzenia zorganizowane w Alba Iulia i Bukareszcie są częścią projektu Active Access, realizowanego w ramach programu Inteligentna Energia Europa. Program ma na celu promowanie jazdy na rowerze oraz chodzenia pieszo na potrzeby codziennych krótkich podróży w celu poprawy stanu zdrowia i zredukowania intensywnego użytkowania samochodu osobowego. Od rozpoczęcia projektu w 2009 r. w jego działaniach wzięło udział 320 uczniów z Alba Iulia oraz 250 uczniów z Bukaresztu. Projekt otrzymał wsparcie lokalnych partnerów, w tym Urzędu Miasta Alba Iulia, kuratorium oraz agencji energetycznej.

Kampania zainicjowana w grudniu 2011 r. skupiała się na dzieciach w wieku przedszkolnym. Została zorganizowana w formie gry-zabawy (Traffic Snake Game), polegającej na systemie zachęt dotyczących dojazdów do przedszkola zrównoważonymi środkami transportu. Dodatkowo zorganizowano zabawę w dekorację choinki świątecznej połączoną z edukacją oraz interaktywne sesje z filmami pokazującymi efektywny energetycznie styl życia. 120 dzieci z trzech klas jednego z przedszkoli w Alba Iulia uczyło się nt. przyjaznych środowisku form tran-

²⁸ Autor tekstu źródłowego: Ana Dragutescu, strona internetowa projektu Active Access: www.active-access.eu

²⁹ Opis Traffic Snake Game: www.eltis.org/index.php?id=13&lang=en&study_id=784

sportu poprzez ww. grę edukacyjną oraz inne aktywności dobrane stosownie do ich wieku.

Pod hasłem „Udekorujmy świąteczną choinkę w zrównoważony sposób” najmłodsze dzieci dekorowały drzewko z użyciem różnokolorowych bombek i cukierków, z których każda symbolizowała środek transportu, jakim dane dziecko dotarło do przedszkola w danym dniu. Dzieci zachęcane także do własnoręcznego wykonania sezonowych dekoracji z użyciem papieru kolorowego.

Wszystkie dzieci wzięły udział w ww. grze „Traffic Snake Game”, której motywem przewodnim jest docieranie do szkoły w ekologiczny, zdrowy i bezpieczny sposób. Dzieci umieszczają wcześniej przygotowane kółka różnych kolorów na tablicy, w zależności od środka transportu, jakim docierają do szkoły/przedszkola w danym dniu. Z końcem tygodnia wszystkie dzieci otrzymywały małe upominki oraz 5 rowerów do dyspozycji, dających im możliwość nauki jazdy na tym ekologicznym środku transportu.

W kampanii brał także udział przedstawiciel Agencji Energetycznej z Alba Iulia, który przedstawiał interaktywne prezentacje wraz z animowanymi filmami. Odbyły się dyskusje dotyczące ekologicznego i wydajnego energetycznie stylu życia, w których udział wzięły dzieci i nauczyciele. Lokalne media były obecne zarówno na inauguracji, jak i na zakończeniu przedsięwzięcia, pomagając organizatorom w promowaniu kampanii.

Projekt Active Access stanowił kampanię podnoszącą świadomość, zmierzającą do osiągnięcia pozytywnych zmian w zachowaniach mobilności. Nauka poprzez zabawę pozwala na zmianę podróży do i z przedszkola w przygodę, którą dzieci chcą wciąż powtarzać. Dzieci w bardzo dobry sposób odebrały filmy edukacyjne i dzięki temu główne przekazy projektu były bardzo dobrze zrozumiane i przyjmowane.

Obecnie prowadzona jest ocena ww. przedsięwzięć wśród dzieci i rodziców. Po 3 latach od wdrożenia projektu widoczny wpływ działań projektu Active Access może być zaobserwowany w zmianach zachowań transportowych wśród dzieci i rodziców. Coraz więcej dzieci dowożonych jest do przedszkola lub szkoły w przyjazny środowisku i bezpieczny sposób.

26. Działania na rzecz zwiększenia liczby pieszych w historycznym centrum Bukaresztu (Rumunia)³⁰

Od ponad 20 lat miasto czyni wysiłki, aby zrewitalizować historyczne centrum stolicy kraju i zachęcić mieszkańców do częstszego w nim przebywania. Niestety, polityczne wahania spowolniły tempo tego procesu i w chwili obecnej tylko ok. 30% planów dot. zwiększenia liczby pieszych w centrum zostało osiągniętych. Pomimo początkowych problemów, centrum miasta zaczyna na nowo nabierać swojego wcześniejszego charakteru i znaczenia.

Historyczne centrum Bukaresztu obejmuje obszar ok. 50 ha i charakteryzuje się nieregularnym układem ulic łączącym różne punkty i lokalizacje natury komercyjnej i finansowej. Centrum miasta od wieków było dobrze prosperującą częścią handlową, gdzie mieszkańcy mogli przebywać, kupować towary i uczestniczyć w życiu społecznym miasta. W okresie władzy komunistów zarówno kwitnący handel, jak i życie towarzyskie zostały z centrum usunięte. Do 1990 r. centrum było znacząco zaniedbywane, w związku z czym wyzwaniem dla lokalnych władz było przywrócenie tradycyjnej roli temu obszarowi.

Całościowy plan rewitalizacji centrum został przyjęty w 2000 r., a w 6 lat później pojawiły się fundusze na ten cel z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju i prace mogły się rozpocząć. Projekt wart 35 mln euro obejmował modernizację podziemnej infrastruktury oraz renowację

³⁰ Autor tekstu źródłowego: Octavia Stepan

historycznego centrum z uwzględnieniem działań na rzecz stworzenia centrum przyjaznego pieszym. Początkowo wprowadzony został zakaz wjazdu dla samochodów indywidualnych do centrum miasta, który przywrócony został jednak na wybranych ulicach, głównie w celu umożliwienia dystrybucji towarów.



W chwili obecnej tylko 5 z 14 ulic udało się odnowić i utwardzić ponownie ich powierzchnię, wprowadzając stosowne udogodnienia. Do opóźnień względem planowanych prac przyczyniło się kilka kluczowych kwestii:

- niewyjaśniona sprawa własności części nieruchomości przylegających do modernizowanych ulic,
- brak stanowczego, pozytywnego podejścia lokalnych władz do problemu „przyciągania” pieszych do centrum,
- stosowanie niepopularnych działań, takich jak ograniczanie dostępu dla samochodów,
- odkrycie cennych z archeologicznego punktu widzenia pozostałości, które należało w odpowiedni sposób zabezpieczyć.

Początkowo ww. działania wzbudzały bardzo duży opór ze strony mieszkańców i właścicieli sklepów, zakładów i restauracji zlokalizowanych w obrębie centrum. Powodem były przede wszystkim wprowadzone ograniczenia wjazdu dla samochodów oraz liczne zakłócenia związane z pracami, które doprowadzały do problemów

z dystrybucją towarów, do wzmożonego zatłoczenia ulic i do ograniczonej liczby miejsc parkingowych dla turystów.

W chwili obecnej, kiedy projekt jest już w dość zaawansowanej fazie, a ograniczenia w dostępie dla samochodów zostały częściowo zniesione, inicjatywa jest postrzegana w sposób bardziej pozytywny. Już teraz mieszkańcy i turyści odwiedzają centrum znacznie częściej, a lokalni restauratorzy i właściciele pubów czerpią w związku z tym korzyści z większych zysków. Część przedsiębiorców świadomie zdecydowała o przeniesieniu swoich firm do centrum wiedząc o planach jego rewitalizacji.

27. Warsztaty rowerowe dla uczniów szkół podstawowych i inne kampanie dla wspierania podróżowania rowerem w Mariborze (Słowenia)³¹

Aby wspierać korzystanie z roweru w drodze do szkoły, w Mariborze zrealizowane zostały szkolenia organizowane w warunkach ruchu drogowego oraz inne kampanie.

Warto zauważyć, że w przypadku, gdy uczniowie zostaną przekonani do podróżowania rowerem w ramach kampanii, będą również zachęcać swoich rodziców do tej formy transportu. Innym celem tej kampanii jest również poinformowanie o kwestiach bezpieczeństwa w ruchu drogowym i efektywności energetycznej w transporcie. Cykle szkoleń dla uczniów realizowane są dwa razy w roku – wiosną i jesienią.

Podróż rowerem do szkoły daje dzieciom poczucie wolności i odpowiedzialności, pozwala im cieszyć się świeżym powietrzem i daje możliwość poznania swojej okolicy. Przyjeżdżając do szkoły rowerem dziecko jest zrelaksowane i gotowe do rozpoczęcia dnia. Ostatnie badania wskazują, że poranny, ogromny ruch uliczny jest w dużej mierze spowodowany przez rodziców

³¹ Autor tekstu źródłowego: Suzana Prajnc

odwożących swoje dzieci do szkoły. Rezultatem tego jest wzrost zatłoczenia komunikacyjnego wokół nich, co skłania jeszcze większą ilość rodziców do wożenia swoich dzieci samochodem.



Uczniowie szkół podstawowych w Słowenii zwykle otrzymują kartę rowerową w czwartej klasie. Posiadają oni pewne podstawowe umiejętności jazdy rowerem, ale nie mają wystarczającego praktycznego doświadczenia w jeżdżeniu rowerem w centrum miasta.

Nie jest wystarczającym przygotowaniem lekcji w klasie w tym temacie – dzieci powinny również wybrać się na wycieczkę rowerową do centrum miasta. Bardzo ważne jest, aby jechać sprawnym technicznie rowerem i w kasku rowerowym. Zapoznanie się z rozwiązaniami rowerowymi w centrum miasta jest także bardzo ważne dla zmniejszenia liczby wypadków drogowych.

Nauczanie na temat zdrowia i środowiskowych konsekwencji korzystania z różnych rodzajów transportu zwiększa prawdopodobieństwo dokonywania przez dzieci „zdrowych” wyborów w swoim życiu, co będzie miało pozytywny wpływ na społeczeństwo i środowisko.

Celem działania było:

- zwiększenie liczby rowerzystów w mieście,
- poszerzenie wiedzy na temat połączeń rowerowych i kwestii bezpieczeństwa rowerzystów,

- zwiększenie liczby rowerzystów korzystających z kasków rowerowych.

Dla prawidłowego przygotowania realizacji działania niezbędna była współpraca wszystkich zainteresowanych stron. SPVCP (Rada ds. profilaktyki i edukacji o ruchu drogowym) przygotowała plan trasy rowerowej, a następnie sprawdziła tę trasę wspólnie z policją i przedstawicielami klubu rowerowego. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo rowerzystów w czasie wycieczki spoczywała na policji. Wielkość grupy uczniów z jednej szkoły nie mogła przekraczać 10 uczniów. Dla każdej z grup przydzielony został jeden nauczyciel.

Pierwsza kampania:

Warsztaty rowerowe w miejskim ruchu ulicznym.

Najpierw uczestnicy kampanii wzięli udział w lekcji poświęconej bezpiecznej jeździe na rowerze. Następnie ci uczniowie, których rowery były sprawne technicznie, wzięli udział w wycieczce w celu zapoznania się z ruchem rowerowym w centrum miasta. Przed jej rozpoczęciem specjalnie zaproszona osoba wygłosiła krótką prezentację na temat bezpiecznego korzystania z rowerów, a także sprzętu rowerowego, kasków oraz innego wyposażenia. Po zakończeniu wycieczki na Rynku Głównym zorganizowany został konkurs dla uczestników. Polegał on na jak najsprawniejszym przejechaniu toru przeszkód oraz opierał się na zajęciach twórczych organizowanych przez Stowarzyszenie Przyjaciół Młodzieży Mariboru. Każde dziecko biorące udział w akcji otrzymało kask rowerowy, a najlepsi w konkursach dodatkowe upominki. W wydarzeniu wzięło udział 138 uczniów z 14 szkół podstawowych.

Druga kampania:

Jazda rowerem do szkoły – w ramach Tygodnia Mobilności.

Jesienią, w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności, z myślą o uczniach zorganizowane zostały kolejne akcje rowerowe. Jedną z nich, zatytułowaną „Inną drogą do szkoły – do szkoły na rowerze”, przeprowadzono na Rynku Głównym. 18 września 2008 r. 180 rowerzystów z 15 szkół podstawowych w Mariborze wzięło w niej udział. Uczestnicy akcji wzięli udział w lekcji poświęconej bezpiecznej jeździe na rowerze. Dla dzieci z przedszkoli przygotowany został specjalny park rowerowy pod hasłem: „Młodzi rowerzyści”, gdzie mogli oni jeździć na specjalnie przygotowanych rowerach.

Na stoiskach informacyjnych eko-szkół i eko-przedszkole prezentowały swoje osiągnięcia. Odbyły się także prezentacje Instytutu Zdrowia, Agencji Energetycznej oraz Stowarzyszenia Przyjaciół Młodzieży. Uczestnicy mogli przetestować specjalistyczny sprzęt związany z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. W akcji uczestniczyły również policja i pogotowie. Dodatkowo zorganizowano także kreatywne warsztaty prowadzone przez Stowarzyszenie Przyjaciół Młodzieży w Mariborze w temacie ruchu drogowego.

Oba działania zostały uznane za bardzo udane. W akcjach wzięło udział ponad 300 uczniów ze szkół podstawowych w Mariborze. Okazało się, że współpraca szkół w zakresie takich działań procentuje także w kwestiach związanych z edukacją w temacie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Głównym czynnikiem sukcesu tej inicjatywy była wymiana informacji pomiędzy organizatorami a szkołami oraz jej forma (użyteczne na co dzień zajęcia praktyczne zastąpiły wykłady i lekcje). Co najmniej dwie kolejne akcje zostały zaplanowane do przeprowadzania w 2012 roku. Bazując na sukcesie działań planuje się, że zostaną one powtórzone w kolejnych latach oraz będą brane pod uwagę w długoterminowej perspektywie.

28. Przygotowanie dla osób starszych, które chcą pozostać mobilne, Thun (Szwajcaria)³²

Mobilność osób starszych, których populacja wyraźnie wzrasta, zaczyna nabierać coraz większego znaczenia z punktu widzenia ich zdrowia oraz wielu czynników społeczno-ekonomicznych. Kurs „Przygotowanie dla osób starszych, które chcą pozostać mobilne” oferuje informacje i szkolenia dla seniorów, dzięki którym mogą się oni czuć bezpieczni podczas podróży, zarówno pieszej, rowerowej, transportem publicznym, jak i samochodem.



Możliwość samodzielnego przemieszczania się osób starszych ma fundamentalne znaczenie dla podtrzymania ich niezależności oraz aktywnego życia w społeczeństwie. Dzięki dostępnym licznym udogodnieniom transportowym nie muszą one rezygnować z samodzielnego podróżowania, pomimo zmian fizycznych i psychicznych, jakich doświadczają wraz z wiekiem. Z drugiej strony jednak, technologia rozwija się dziś w bardzo szybkim tempie, dotykając także sfery transportu, a ruch uliczny staje się coraz intensywniejszy i coraz bardziej męczący, wywołując u osób starszych uczucie niedopasowania do otaczającego świata. W takiej sytuacji wolą one wycofać się z aktywnego życia. Dla seniorów mieszkających w Europie Zachodniej przyczyną do wyizolowania się ze społeczeństwa jest

³² Autor tekstu źródłowego: René Rinner

przede wszystkim utrata zdolności do kierowania samochodem, jeśli samochodu nie można zastąpić inną formą transportu.

Program skierowany do seniorów obejmował szkolenia prowadzone przez doradców zdrowotnych oraz trwające kilka godzin kursy „mobilny teraz i w przyszłości”, w ramach których uczestnicy:

- otrzymywali informacje nt. transportu publicznego i planowania podróży,
- mogli zapoznać się z zakupem biletów w automatach biletowych, obowiązujących w publicznym transporcie lokalnym i krajowym,
- brali udział w wycieczce na dworzec kolejowy zorganizowanej z udziałem przewodnika,
- mogli dowiedzieć się wiele nt. bezpieczeństwa pieszych w mieście (zwłaszcza nt. bezpiecznego podróżowania osób cierpiących na różne dolegliwości zdrowotne) czy zmian fizycznych i psychicznych następujących wraz wiekiem.

W pierwszych dwóch zorganizowanych kursach uczestniczyło w sumie 60 osób.

Pierwsze kursy odbyły się w Thun, a obecnie organizowane są niemal w całym kraju. Ich liczba sukcesywnie rośnie: 23 kursy w 2007 r., 51 w 2008 r., ok. 40 w pierwszej połowie 2009 r. z podobną ilością planowaną na drugą połowę roku. W 2007 r. uczestniczyło w nich ponad 250 osób, ok. 600 w 2008 r. i również 600 w połowie lipca 2009 r. W 2010 r. uczestnictwem w kursach zainteresowało się ponad 1000 osób. W 2011 r. zaplanowano 100 kursów organizowanych na 46 stacjach kolejowych. Więcej informacji można znaleźć na stronie: www.mobilsein-mobilbleiben.ch (w języku niemieckim) lub www.restermobile.ch (w języku francuskim).

29. Rowery elektryczne w mobilności rekreacyjnej (Szwajcaria)³³

Wprowadzenie roweru elektrycznego o nazwie Flyer to krok w stronę mobilności bez ograniczeń, bez wysiłku i w harmonii z kulturą i przyrodą. Elektryczne rowery nie tylko mogą być wypożyczane między jedną lokalizacją a drugą, ale mogą także stać się integralną częścią wakacji czy jednodniowej wycieczki. Wyposażone w silnik elektryczny wspierają środowisko naturalne i mogą być źródłem wspaniałych rowerowych doświadczeń zarówno dla starszych, jak i młodych osób.



W roku 2001 powstała szwajcarska firma, której celem działalności jest projektowanie, rozwój, produkcja, sprzedaż i dystrybucja rowerów Flyer oraz innych innowacyjnych produktów. Flyer jest rowerem wyposażonym we wspomaganie napędzane silnikiem elektrycznym. Bez pedałowania silnik nie uwalnia żadnej mocy, silnik wspomaga rowerzystę tylko, gdy ten pedałuje. Specjalny czujnik roweru rejestruje pracę naszych mięśni. Jeśli zabraknie nam sił, zaczyna pracować silnik. Podczas gdy użytkownik może rozkoszować się otoczeniem w ciszy i spokoju, rower pracuje zamiast niego, co jest szczególnie przydatne dla dzieci lub w regionach górzyszych.

33 Autor tekstu źródłowego: Barbara Possert, więcej informacji na stronie www.flyer.ch

Flyer jest traktowany w 100% jako rower i dopuszczony do jazdy po ścieżkach rowerowych. Ilość energii, jaka potrzebna jest do przejechania 100 km, równa się ilości energii jaką zużywamy podczas 3 minutowego ciepłego prysznica. Akumulator roweru wystarcza na przejechanie od 30 do 60 kilometrów w zależności od terenu, ciężaru rowerzysty oraz temperatury. Ładownia akumulatora można dokonać praktycznie wszędzie i nie stanowi to większego problemu. Seria C rowerów Flyer obsługuje elektro-silnik o maksymalnej prędkości 25 km/h. Na terenie Austrii, Niemiec i Szwajcarii istnieje wiele wypożyczalni tego typu rowerów. Cena wypożyczenia roweru jest różna w zależności od punktu wypożyczającego i wynosi około 7,50 euro za pół dnia.

Istnieje szeroka oferta usług związanych z wykorzystaniem rowerów Flyer. Nie tylko można wypożyczyć jeden z 250 rowerów w jednej ze 100 stacji, ale także wziąć udział w zorganizowanych wycieczkach całonocnych, wycieczkach grupowych i imprezach świątecznych, które cieszą się dużym powodzeniem. Od 2004 r. stacje turystyczne mogą rezerwować rowery Flyer, aby umożliwić swoim klientom przejażdżki po okolicznych górach i dolinach w połączeniu z poznawaniem lokalnej kultury i tradycji.

Wycieczki te oferowane są w pakiecie „all inclusive”, zawierającym także udział i opiekę przewodnika, zakwaterowanie z noclegami, wypożyczenie roweru Flyer i wiele innych atrakcji. W górzystych regionach zalety roweru elektrycznego są szczególnie istotne. Wycieczki takimi rowerami są oferowane na przykład do miejsca, w którym zbiegają się granice Francji, Niemiec i Luksemburga. Każda z nich trwa 7 dni i jest połączeniem podróży autobusem i jazdy rowerem. Organizowane są także wycieczki, których trasa rozpoczyna się w Szwajcarii na ścieżce rowerowej w Inn i kończy się w Austrii, mając po drodze do zaoferowania różne kulturalne i krajoobrazowe doświadczenia.

Korzystanie z roweru Flyer wpisuje się w miły, zdrowy i zrównoważony styl życia, a dodatkowo kompensuje wszelkiego rodzaju przeszkody zdrowotne wśród osób, które chcą doświadczyć wrażeń płynących z podróżowania „na dwóch kółkach” w gronie rodziny czy przyjaciół. Szczególnie jest to atrakcyjne dla osób pochodzących z miasta. Coraz więcej turystów chce spędzić wakacje z rowerem elektrycznym i w najbliższej przyszłości coraz więcej atrakcji w tym zakresie będzie oferowanych przez biura podróży. Szczególnie starsi ludzie są zachwyceni rowerami elektrycznymi ze względu na fakt elektrycznego wspomaganie i braku komplikacji przy korzystaniu z roweru typu Flyer. Firma umożliwia także zainteresowanym organizacjom, przedsiębiorstwom i grupom zorganizowanym, zwiedzanie fabryki rowerów Flyer oraz poznanie i przetestowanie na miejscu roweru elektrycznego.

30. Sieć ścieżek dla eko-mobilności w Szwajcarii³⁴

Górzysty obszar Szwajcarii jest obecnie pokryty siecią tzw. ścieżek dla eko-mobilności, stworzoną i zarządzaną przez konsorcjum złożone z różnych instytucji. Ta narodowa sieć nazwana „Switzerland Mobility” (z ang. Mobilność Szwajcarii) jest przeznaczona dla ruchu niezmotoryzowanego, w szczególności związanego z wypoczynkiem i turystyką.

Celem ww. sieci dróg jest zaoferowanie w Szwajcarii „raju dla aktywnego wypoczynku”, poprzez stworzenie dogodnych warunków dla niezmotoryzowanej mobilności. Wszystko jest tak zaprojektowane, aby odwiedzający kraj mogli poruszać się bez konieczności użytkowania samochodu: chodząc pieszo, poruszając się na rowerze (również górskim), na rolkach, kajakiem, w połączeniu z dostępnym transportem publicznym. Ogółem sieć obejmuje 22 krajowe trasy oraz wiele ciągów regionalnych, wszystkie czytelnie oznakowane. W związku z rosnącą liczbą osób

34 Autor tekstu źródłowego: Laurent Cogerino

korzystających z tych tras, partnerzy projektu *Switzerland Mobility* poszli dalej oferując turystom i wycieczkowiczom szansę zarezerwowania miejsc noclegowych wzdłuż przedmiotowych tras. *Switzerland Mobility* to bardzo zaawansowany projekt i prawdziwy pionier na tym polu. Jest to doskonały przykład efektywnego systemu, gdzie wszystkie informacje na temat mobilności oraz związanych z nią usług są łatwo dostępne i czytelne. Silne partnerstwo z prywatnym biznesem w sektorze turystyki to również dobre przykłady do naśladowania przy projektowaniu i wdrażaniu podobnych koncepcji.



W 1993 r. kilku entuzjastów jazdy na rowerze miało pomysł stworzenia narodowej sieci ścieżek i dróg rowerowych w Szwajcarii. W ten sposób narodziła się organizacja „Ruch rowerowy w Szwajcarii”, złożona z instytucji zajmujących się ruchem drogowym, sportem i turystyką. Dziewięć ścieżek, obejmujących ponad 3 000 km, zostało zidentyfikowanych i oznakowanych przez poszczególne kantony. Pomysł ten został rozszerzony w 1999 r. we współpracy ze Szwajcarską Federacją Pieszyc Wycieczek.

Obecnie sieć obejmuje 24 000 km dróg, w tym:

- 9 000 km dróg pieszych,
- 9 000 km tras dostosowanych dla ruchu rowerowego,
- 4 500 km szlaków i ścieżek rowerowych,
- 1 100 km tras dostosowanych dla rolkarzy,

- 350 km tras dostępnych dla kajakarzy (rzeki i jeziora).

550 przystanków jest obsługiwanych transportem publicznym (autobusy i pociągi), tak aby zapewnić wygodne warunki dla odwiedzających. Dzięki temu turyści mogą łączyć różne środki transportu w trakcie swojej podróży. Wszystkie przystanki transportu publicznego oraz rozkłady jazdy pokazane są na interaktywnej mapie na stronie internetowej. Wdrożone zostały znaki informujące o „powolnym ruchu” i stanowią jedyny tego typu standard w świecie znaków dla ruchu niezmotoryzowanego.

Switzerland Mobility łączy ww. trasy z szerokim zakresem usług: zakwaterowaniem, wypożyczalnią rowerów, transportem bagażu. Usługi te są zapewniane turystom w połączeniu ze *SwissTrails*, które przygotowuje i sprzedaje oferty dla tras krajowych i regionalnych. Oferty te obejmują podróże pociągiem lub autobusem, rezerwacje miejsc noclegowych, transfer bagażu, wypożyczalnię rowerów, przewodniki i inną dokumentację, wsparcie telefoniczne, doradztwo itp. Inny partner *Switzerland Mobility*, firma *Rent a Bike*, obsługuje 100 stacji wypożyczania rowerów, które zazwyczaj zlokalizowane są na dworcach i stacjach kolejowych. Wypożyczone rowery mogą być zwrócone na którejkolwiek ze stacji.

Ciężko jest ocenić liczbę turystów, którzy odkrywają *Switzerland Mobility* na własną rękę. Wykorzystując liczbę dokonanych poprzez *SwissTrails* rezerwacji jako wskaźnik, można stwierdzić, że firma zwiększyła swoje obroty o 18% w 2009 r., w stosunku do roku 2008, biorąc pod uwagę krajowe trasy *Switzerland Mobility*. 5 500 aktywnych odwiedzających (4 500 w roku poprzednim) zarezerwowało noclegi poprzez *SwissTrails*, w liczbie 30 000 nocy (24 000 w roku poprzednim). Biorąc pod uwagę koszty dla odwiedzających, różni się to w zależności od wyboru trasy i standardu zakwaterowania. Ta aktywna turystyka, z silnym powiązaniem z lokalnym

środowiskiem naturalnym, przyciąga wielu odwiedzających z sąsiednich państw: Francji, Włoch, Niemiec.

31. Promowanie wykorzystania rowerów, Zurych (Szwajcaria)³⁵

Około jedna trzecia mieszkańców Zurychu używa swoich rowerów regularnie. Dla zwiększenia tej liczby miasto podejmuje działania w zakresie ciągłej i konsekwentnej promocji jazdy na rowerze.

Oprócz poruszania się pieszo, jazda na rowerze jest najbardziej ekologicznym i kompatybilnym ze strukturą miasta rodzajem transportu. Nie powoduje hałasu ani emisji zanieczyszczeń powietrza oraz ma ograniczone zapotrzebowanie na przestrzeń. Dodatkowo, jazda na rowerze poprawia stan zdrowia oraz ogólną kondycję fizyczną i jest szybsza niż jakikolwiek inny środek transportu na krótkich dystansach. Promocja ruchu rowerowego ma stałe miejsce w strategii mobilności miejskiej Miasta Zurych, które stawia sobie za cel stworzenie najlepszych możliwych warunków dla mieszkańców, aby umożliwić im wykorzystanie rowerów na jeszcze większą skalę.

W celu promowania jazdy na rowerze miasto kładzie nacisk na rozbudowę atrakcyjnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych, zapewnieniu publicznych i prywatnych parkingów rowerowych oraz prowadzenie dobrych działań marketingowych.

Przykłady działań:

Miasto Zurych posiada gęstą, dobrze powiązaną sieć dróg rowerowych, jednolicie oznakowaną i posiadającą minimalne przerwy w swojej ciągłości. Priorytetem dla rozwoju sieci jest likwidowanie przerw w jej ciągłości. Prowadzi to niekiedy do wdrażania innowacyjnych działań, jak np. opartej na kamerach priorytetyzacji rowerów w pobliżu budynku opery. Kamera rozpoznaje

zbliżające się rowery i zmienia sygnał na zielony, pozwalając rowerzystom przekroczyć skrzyżowanie przed tramwajami.



Sieć dróg rowerowych jest pokazywana jako odrębny system poprzez znaki drogowe i działania infrastrukturalne. Jednym z obecnych głównych problemów jest segregacja ruchu rowerowego i pieszego z wykorzystaniem specjalnie profilowanych krawężników, których konstrukcja bierze pod uwagę potrzeby osób niewidomych.

Liczba bezpiecznych i zamykanych parkingów rowerowych w pobliżu ważnych przystanków transportu publicznego jest stale zwiększana. Obejmuje to zamykane boxy rowerowe lub stacje rowerowe z obsługą z dodatkowymi usługami dla rowerów (np. w pobliżu głównej stacji kolejowej w Zurychu). Ponadto miejskie prawo budowlane wymaga, aby wszystkie budynki były wyposażone w konkretną liczbę miejsc do postoju i przechowywania rowerów.

Miasto promuje również ruch rowerowy poprzez ukierunkowane działania promocyjne i marketingowe. Przykładem takiego działania jest planer podróży dla ruchu pieszego i rowerowego (część internetowej mapy miasta od 2011 roku), który pozwala użytkownikom znaleźć bezpośrednią i atrakcyjną trasę pomiędzy źródłowym i docelowym punktem ich podróży. W przeci-

³⁵ Autor tekstu źródłowego: Roberto De Tommasi, więcej informacji na stronach internetowych: www.stadt-zuerich.ch/routenplaner, www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet

wieństwie do konwencjonalnych narzędzi planowania podróży, bazuje on na istniejącej sieci dróg pieszych i rowerowych (a nie samochodowych). Ten planer podróży dostępny jest również jako aplikacja o nazwie „ZüriPlan”, która została pobrana na urządzenia mobilne przez użytkowników ponad 40 000 razy w ciągu trzech miesięcy od jej uruchomienia. Rozwiązania takie jak 12 stacji do pompowania opon rowerowych, kampanie plakatowe, spoty telewizyjne, mapki rowerowe itp. dopełniają listę wysiłków miasta związanych z marketingiem pro-rowerowym.

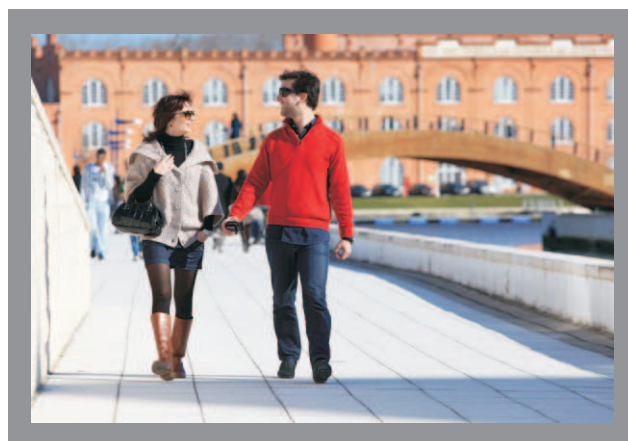
34% mieszkańców Zurychu porusza się na rowerze regularnie, tj. dwa razy w tygodniu lub częściej. Miasto zmierza do dalszego wzmacniania tego ekologicznego i zgodnego ze strukturą miejską sposobu podróżowania poprzez szereg spójnych działań i przedsięwzięć.

32. Centrum miasta Eskisehir przyjazne dla pieszych (Turcja)³⁶

Eskisehir jest rzadkim przykładem tureckiego miasta, które otworzyło się na działania niezwiązane z budową dróg i potężnych skrzyżowań będących rzekomym lekarstwem na problemy zatłoczonych ulic. Od późnych lat 90. miasto podąża w stronę bardziej zrównoważonego transportu, przechodząc swego rodzaju etap odrodzenia w kontekście miasta tramwajowego i przyjaznego pieszym.

Eskisehir to jedno z wielu miast w Turcji, które w ostatnich latach postawiło na miejski system kolejowy, ale też jest jednym z niewielu miast, które jednocześnie stara się doprowadzić do wzrostu liczby pieszych. Zmniejszanie przepustowości ulic celem wzrostu liczby pieszych widziane jest jako wyjątkowo nieskuteczna strategia transportowa w Turcji, gdyż wiele władz lokalnych postrzega ją jako wymierzoną w lokalny biznes.

Starając się walczyć z tym trendem, Eskisehir zaangażowało się w wiele projektów, których celem jest wykorzystanie licznych głównych dróg w centrum miasta jako korytarzy ruchu przeznaczonych jedynie dla tramwajów lub pieszych. Działania na rzecz promowania ruchu pieszego w centrum i plany przebudowy ulic stały się elementem Planu Transportowego dla miasta, przyjętego na początku 2000 r.



Obecnie powyższe plany udało się wprowadzić w obrębie głównego korytarza biegnącego przez centrum miasta, podczas gdy ulice wzdłuż brzegów rzeki Borsuk zostały zamknięte dla ruchu zmotoryzowanego i zrewitalizowane. Automatycznie niemal stały się one miejscem, w którym mieszkańcy spędzają wolny czas, przebywając w licznych kawiarniach i restauracjach. Wprowadzone zmiany w sposób radykalny ożywiły i zmieniły oblicze centrum.

Zarówno korytarz tramwajowy, jak i ulice przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, stały się głównym miejscem spotkań i przyjazdów mieszkańców, turystów czy licznych studentów studiujących na dwóch dużych uniwersytetach w mieście. Przykład miasta Eskisehir doskonale pokazuje, jak podobne zmiany potrafią nadać miastu nowego, świeżego wyglądu, przyczyniając się jednocześnie do poprawy warunków dla lokalnego biznesu. Pozytywne efekty potwierdzają sami mieszkańcy i właściciele sklepów oraz punktów gastronomicznych.

³⁶ Autor tekstu źródłowego: Colin Sutcliffe

Plan Transportowy dla miasta prezentuje całociowy program zachęcania do ruchu pieszego w centrum, jednak w chwili obecnej nie udało się go wdrożyć w pełnej formie. Pozytywne efekty uzyskane dzięki dotychczasowym, pierwszym działaniom pozwalają jednak zakładać, że plan będzie sukcesywnie realizowany w przyszłości. Przykład Eskisehir jest postrzegany jako duży sukces w Turcji i prezentowany na licznych spotkaniach dotyczących polityki transportowej. Mimo tego żadne inne miasto nie jest niestety chętne podążać śladem Eskisehir.

33. Historia i rezultaty Masy Krytycznej – rowerowych demonstracji w Budapeszcie (Węgry)³⁷

Do niedawna większość miejskich rowerzystów jeździła po ulicach Budapesztu tylko dla przyjemności. Dojazdy na rowerze do pracy były rzadkością, głównie z powodu braku spójnego systemu podstawowej infrastruktury rowerowej. W roku 2002 specjalny budżet przeznaczony na budowę ścieżek rowerowych został całkowicie „obcięty”. Uzasadnieniem dla takiej decyzji była niewielka liczba korzystających ze ścieżek rowerowych. Brak ścieżek rowerowych oznaczał brak rowerzystów, co z kolei przekładało się na brak budżetu w tym zakresie. Jak przerwać to błędne koło?

Celem Masy Krytycznej w Budapeszcie jest promowanie roweru jako zdrowego, szybkiego, taniego i przyjaznego dla środowiska środka transportu. Organizatorzy tego wydarzenia zachęcają mieszkańców do korzystania z roweru jako codziennego środka transportu, a nie tylko w celach sportowych czy rekreacyjnych. Masa Krytyczna jako ruch powstała w San Francisco w 2002 r., ale od tego czasu wydarzenia w Budapeszcie stały się jednymi z największych tego typu imprez. Masa Krytyczna jest całkowicie apolityczna.

Wszystko zaczęło się w 2004 r. od spontanicznej reakcji na decyzję Burmistrza Budapesztu o przeniesieniu Dnia Bez Samochodu na niedzielę, ponieważ, jak się wyraził: „ruch samochodowy nie powinien być zakłócany”. Pierwsza demonstracja prowadzona przez kurierów rowerowych została zorganizowana w czasie krótszym niż dwa tygodnie i przyciągnęła ponad 4 000 osób. Od tamtej pory akcje są organizowane dwa razy do roku (z okazji Dnia Ziemi i Dnia bez Samochodu). Liczba uczestników stale rośnie (10 000 w 2005 r., 32 000 w 2006 r., 50 000 w 2007 r.) osiągając 80 000 rowerzystów w 2008 r.

Chociaż Masa Krytyczna nie jest niczym więcej jak tłumem ludzi jadących razem w mieście, duża frekwencja przyciągnęła media oraz zainteresowanie opinii publicznej i polityków. Organizacje typu non-profit, które koordynowały wydarzenie, poszły krok dalej i wykorzystały demonstracje, domagając się konkretnych działań politycznych i zwiększenia środków budżetowych na działania rowerowe. Wyniki akcji były imponujące.

W parlamencie węgierskim powstała frakcja rowerowa z udziałem przedstawicieli wszystkich partii politycznych. Na wydatki dotyczące infrastruktury rowerowej przeznaczono osobną pozycję budżetową. Utworzono Fundusz Ścieżek Rowerowych na poziomie 3% budżetu przeznaczanego w danym roku na rozwój infrastruktury drogowej. Decyzja ta została podjęta jednomyślnie w wyniku głosowania.

W 2007 r. Minister Transportu ogłosił podwojenie rocznego budżetu przeznaczonego na infrastrukturę rowerową wraz z alokacją na ten cel 168 mln euro z Funduszu Rozwoju Regionalnego do roku 2013. W lecie 2007 r. oficjalnie zainaugurowany został program „*Biking Hungary*” (z ang.: Węgry na Rowerze).

Oprócz sukcesów na arenie politycznej rezultaty akcji były widoczne także na ulicach mia-

37 Autor tekstu źródłowego: Gabor Heves, więcej informacji na: <http://www.criticalmass.hu/english>, <http://hajtaszajtas.hu> (w języku węgierskim)

sta: w latach 2006 i 2007 liczba regularnych rowerzystów zwiększała się w Budapeszcie dwukrotnie w stosunku do lat ubiegłych.

Masa Krytyczna w roku 2005 stanowiła prawdziwy przełom, ponieważ skierowała uwagę mediów na wydarzenia i problemy związane z problematyką rowerową. Kilka innych węgierskich miast i gmin zaczęło organizować własne rowerowe akcje.

Rozpoczęły się także negocjacje w Budapeszteńskiej Radzie Miejskiej, w wyniku których doszło do zwiększenia ilości inwestycji związanych ze ścieżkami i drogami rowerowymi (od średnio 1-2 km / rok do 30 km / rok). Proces planowania obejmuje obecnie także konsultacje ekspertów zaangażowanych w Masę Krytyczną.

Największą jak dotąd demonstracją była Masa Krytyczna zorganizowana 22 kwietnia 2008 r., w której wzięło udział 80 000 rowerzystów. Impreza została oficjalnie zainaugurowana przez holenderskiego ambasadora na Węgrzech – Ronald A. Mollingera. László Sólyom, Prezydent Republiki Węgierskiej, uczestniczył również w dwóch wydarzeniach (w 2006 r. i 2007 r.) jadąc wraz z uczestnikami demonstracji. W Masach Krytycznych uczestniczyło wielu innych prominentów, m.in. ministrowie rządu i Burmistrz Budapesztu.

Masa Krytyczna była również konstruktywnym partnerem w programach rządowych, które wspierały inicjatyw rowerowe. Odegrała ważną rolę w promowaniu kampanii „Rowerem do Pracy” zainicjowanej przez Ministerstwo Transportu.

Choć początkowo Rada Miasta Budapeszt była przeciwna Masie Krytycznej, w końcu przyznała organizatorom nagrodę (*Pro Budapest Award*) za ich wysiłki w zakresie promowania roweru jako alternatywnego środka transportu miejskiego oraz w zakresie działań na rzecz poprawy kultury transportowej w stolicy.

Prawdopodobnie największym osiągnięciem jest fakt, że liczba osób korzystających na co dzień z roweru w Budapeszcie podwajała się po roku 2004 przez trzy lata z rzędu. Takie tempo wzrostu jest niespotykane gdzie indziej w świecie i nadal rośnie.

Budapeszt powoli staje się miastem rowerowym, czystszym i przyjaznym dla życia.

34. Długotrwała kampania „rowerem do pracy” na Węgrzech³⁸

Od 2007 r. węgierska kampania „rowerem do pracy” (*Bringázz a Munkába*) jest organizowana dwa razy do roku i obecnie angażuje każdorazowo 10 000 uczestników. Kluczem do sukcesu kampanii zawsze było włączenie w nią prywatnych sponsorów oraz pomoc wolontariuszy. Jest to szczególnie ważne obecnie, w dobie ograniczania dotacji publicznych na różne cele.

Jak w wielu innych byłych krajach socjalistycznych centralnej i wschodniej Europy, jeżdżenie rowerem było bardziej popularne na Węgrzech przed otwarciem się wolnego rynku we wczesnych latach 90. Obecnie samochód jest postrzegany jako „król drogi” i aktywiści rowerowi muszą zmierzyć się ze stygmatem roweru jako środka transportu dla najuboższych.

W celu odtworzenia wizerunku roweru jako popularnego środka transportu w dojazdach do pracy węgierski rząd rozpoczął organizowanie kampanii „*Bringázz a Munkába*” (Rowerem do Pracy), tak aby zaangażować osoby codziennie dojeżdżające do pracy, z wykorzystaniem przyjaznego współzawodnictwa pomiędzy osobami prywatnymi i firmami.

„*Bringázz a Munkába*” działa dzięki platformie internetowej (www.kamba.hu), na której uczestnicy rejestrują się i podają dane osobowe, takie

jak nazwisko i adres swojej firmy lub szkoły oraz liczbę zatrudnionych osób (lub studentów). Każdego dnia, którego uczestnicy jeżdżą do pracy lub szkoły na rowerze, logują się na stronie internetowej i podają dystans przebytej podróży w swoim „dzienniku transportowym”. System przechowuje dane o całkowitym pokonanym dystansie, oszczędnościach w emisji CO₂ oraz potencjalnych oszczędnościach w kosztach paliwa. Na stronie prowadzone są aktualne rankingi wszystkich zaangażowanych we współzawodnictwo firm i szkół, podzielone pod względem wielkości danej instytucji.



W ostatnich edycjach konkursu uczestnicy mogli uzyskać również korzyści za zabieranie swoich dzieci do szkoły na rowerze lub nawet za dojazdy do pracy na rowerze w sukience czy garniturze. Cała gama nagród, od toreb na ramię po rowery, jest przyznawana zwycięzcom, a wszyscy uczestnicy otrzymują pocztą certyfikaty oraz mniejsze upominki. Aby wygenerować zainteresowanie i entuzjazm ludzi, organizatorzy urządzają imprezy (otwierającą i zamykającą daną edycję), połączone ze wspólnym śniadaniem dla rowerzystów, gdzie wolontariusze rozdają słodkie bułki i wodę w butelkach.

Od 2008 r. kampania jest w imieniu krajowego Ministerstwa Środowiska koordynowana przez organizację pozarządową – Węgierski Klub Rowerzystów.

Pierwsza kampania „Rowerem do pracy” została zorganizowana jesienią 2007 r. i przyciągnęła 2 163 zarejestrowane osoby. Liczba zarejestrowanych uczestników rośnie wraz z każdą edycją i obecnie bierze w nich udział ok. 10 000 osób.

Jak można się spodziewać, wiele z osób zaangażowanych w kampanię to rowerzyści, którzy i tak dojeżdżali do pracy na rowerze – wiosną 2009 r. stanowili oni 59% wszystkich uczestników. Niemniej jednak 14% (2 500 osób) to pracownicy, którzy zazwyczaj dojeżdżali codziennie samochodem.

Kampania musiała zmierzyć się z dużym wyzwaniem finansowym w 2011 r., gdy przestała otrzymywać dotację z Unii Europejskiej. Mimo tego organizatorzy zdążyli uruchomić ją na mniejszą skalę z wielką pomocą prywatnych sponsorów i wolontariuszy. Reklamowana jako kampania „Rowerem do pracy minimalnie”, została zainicjowana specjalną imprezą³⁹ dobrze nagłośnioną przez media. Kampania zawierała dwa ww. śniadania dla rowerzystów oraz zapewniała tradycyjne nagrody dla najlepszych. Kluczową pomoc sponsorską zapewniły linie lotnicze KLM.

W momencie zamykania konkursu, okazało się, że wzięło w nim udział ponad 7 000 uczestników, przejeżdżając w ramach 76 000 podróży łączny dystans jednego miliona kilometrów.

35. „Rowerem do szkoły” – Bolzano (Włochy)⁴⁰

Kampania „Rowerem do szkoły” była częścią trzyletniego europejskiego projektu VIANOVA. Projekt ten skierowany był do uczniów szkół średnich i chciał zwrócić uwagę uczniów na korzystanie z roweru jako zrównoważonego i zdrowego środka transportu.

³⁹ Film z imprezy: www.youtube.com/watch?v=lKbLsoBmitg&feature=youtu.be

⁴⁰ Autor tekstu źródłowego: Franziska Mair



Władze lokalne Bolzano od wielu lat zajmują się takimi tematami jak bezpieczeństwo ruchu drogowego i edukacja. We współpracy z różnymi szkołami władze opracowały szereg kampanii dla dzieci i młodzieży w celu uświadomienia im problemów i różnych aspektów ruchu drogowego. Nigdy jednak nie została zorganizowana kampania dla uczniów szkół średnich w wieku od 14 do 18 lat. Ten przedział wiekowy jest kluczowy, jeśli chodzi o przyszłą postawę uczniów wobec mobilności. W wieku 14 lat uczniowie mogą już korzystać ze środków transportu w postaci np. małego motocyklu, a przed ukończeniem szkoły średniej większość uczniów stanie się posiadaczami prawa jazdy. Projekt „Rowerem do szkoły” ma za zadanie zapoznać uczniów z tematem zrównoważonej mobilności, w szczególności z takimi aspektami jak ruch rowerowy czy efekty ruchu samochodowego.

W okresie zimowym w roku szkolnym 2007/2008 trzy szkoły ponadpodstawowe z Bolzano wzięły udział w kampanii: szkoła średnia o profilu ścisłym, Instytut Techniczny dla Geodetów oraz „LEWIT” – szkoła średnia gospodarki i turystyki. Każda z nich koncentrowała się na konkretnych zagadnieniach dotyczących tematów ruchu drogowego i zrównoważonej mobilności.

Uczniowie szkoły LEWIT wykonali badania nad kilkoma rodzajami zanieczyszczeń spowodo-

wanych dużym natężeniem ruchu, takimi jak zanieczyszczenie powietrza i wody, hałas, zanieczyszczenie termiczne oraz nadmierne oświetlenie. Następnie uczniowie skoncentrowali się na poszczególnych tematach, skupiając się na kwestiach zdrowia i mobilności. Porównując przykładowe przypadki starali się znaleźć możliwe rozwiązania zaistniałych sytuacji przy pomocy alternatywnych środków transportu.

Uczniowie Instytutu Technicznego dla Geodetów zajęli się z kolei audytem istniejących w Bolzano ścieżek rowerowych. Nie tylko starali się ocenić obecny stan rzeczy, ale również wskazać kwestie mogące stanowić zagrożenie czy też mogące budzić niepokój w tym zakresie. Konsekwencją ich działania było przygotowanie propozycji uzupełnienia i zmiany niektórych istniejących ścieżek i dróg rowerowych. Zaproponowano także możliwość rozszerzenia istniejącej wypożyczalni rowerów.

Ponadto uczniowie zaproponowali stworzenie ścieżki rowerowej, której celem byłoby połączenie ze sobą obszarów peryferyjnych miasta. Innym pomysłem było zaplanowanie miejsca odpoczynku wyposażonego w stojaki na rowery, ławki oraz punkt informacyjny. W ramach kampanii Robert Gasteiner ze Szkoły Średniej Gospodarki, Turystyki i Spraw Społecznych wygłosił wykład na temat mobilności rowerowej i turystyki w Bolzano, a studenci stworzyli mapę turystyczną pokazującą ścieżki rowerowe i ciekawe miejsca w mieście.

Efekt końcowy projektu polegał na stworzeniu trzech opracowań zaprezentowanych przez poszczególne szkoły w językach włoskim i niemieckim. W celu dotarcia do jak największej liczby młodych ludzi opracowania były rozpowszechniane we wszystkich szkołach średnich w Bolzano. Uczniowie szkoły średniej „LEWIT” opracowali „Turystyczny Przewodnik Rowerowy po Bolzano” stworzony nie tylko dla turystów, ale także dla mieszkańców miasta.

36. Nowy plan rowerowy dla regionu Północnego Mediolanu – opracowany i testowany przez mieszkańców (Włochy)⁴¹

Plan rozwoju ruchu rowerowego dla obszaru Północnego Mediolanu to jedna z pierwszych prób we Włoszech powziętych w celu rozwoju wielosektorowego i interdyscyplinarnego planu rowerowego. Bazuje on na bezpośrednim zaangażowaniu interesariuszy (dla stworzenia wspólnego strategicznego scenariusza rozwoju) oraz na konkretnym wsparciu dobrze zorganizowanego procesu udziału społecznego (spotkania, prezentacja oraz dogłębna analiza tras rowerowych).



Jednym z filarów strategii rozwoju ruchu rowerowego, którego głównym celem jest promowanie i wzrost użytkowania roweru w ramach codziennych podróży, jest zamiana słabości (brak funduszy) w szansę (poprawa mobilności, zdrowia publicznego i jakości środowiska naturalnego). W obecnej sytuacji gospodarczej, charakteryzującej się ograniczonymi zasobami finansowymi (zarówno rządów, jak i obywateli), tego typu działania mogą pomóc w osiągnięciu dwojakich celów: promowania miękkich środków transportu przy jednoczesnym redukowaniu skutków ekonomicznych (pod względem zużycia energii, kosztów operacyjnych oraz opłat za korzystanie z infrastruktury). Kolejne trzy strategie zostały sformułowane wraz z opisanymi powyżej:

- utrzymanie istniejących tras pod kątem bezpieczeństwa, jakości, wizerunku i ciągłości,
- dalsze rozwijanie sieci rowerowej poza bazowe parametry planu, przy wykorzystaniu możliwości zewnętrznych powiązań z prowincjonalnymi i regionalnymi szlakami oraz głównymi biegunami atrakcji miasta,
- poprawa krajobrazu,
- wzmocnienie intermodalności.

Grupa 17 miast, którym przewodniczyła gmina Legnano, w Północnej Prowincji Mediolanu została z sukcesem skoordynowana zarówno pod względem technicznym, jak i politycznym. We wczesnej fazie procesu planowania, w celu zdefiniowania stanu obecnego oraz zebrania propozycji i sugestii mieszkańców, wprowadzono na stronie planu kwestionariusz on-line (<http://pianobicialtomilanese.wordpress.com>) oraz związany z nim blog. Jeśli chodzi o udział obywateli, wykorzystano go w celu testowania tras, dyskusowania nad rozwiązaniami oraz zebrania nowych propozycji. Pierwsza dogłębna analiza tras rowerowych (nazwana BicicliAMO) została przeprowadzona we wrześniu 2011 r., z udziałem 70 mieszkańców poruszających się 45 km wzdłuż sieci tras rowerowych. Druga taka wizja lokalna została zorganizowana w październiku 2011 r. Wiele uwagi poświęcono priorytetyzowaniu działań. Zostały one uważnie zaplanowane, tak aby mogły być bez trudu wdrożone. Istotne czynniki wzięte pod uwagę to czas, zasoby, jakie mają być zainwestowane oraz dopełnienie wszelkich wymogów administracyjnych w celu uzyskania szybkich rezultatów. Jeśli chodzi o działania komunikacyjne, platforma internetowa została zintegrowana z instytucjonalnym portalem Prowincji Mediolanu.

Z politycznego i instytucjonalnego punktu widzenia siłą planu rowerowego jest fakt, że integruje on strategiczny plan rozwoju wyższego rzędu dla Prowincji Mediolanu „MiBici” z poziomem lokalnym: konferencja burmistrzów

⁴¹ Autor: Caterina di Bartolo, plan w języku włoskim można pobrać pod adresem:
www.portalealtomilanese.it/altomilanese/istituzioni_e_servizi/conferenzaam/Piano_mobilita_ciclistica_alto_milanese/Documenti_Piano.html

okazała się najbardziej skutecznym narzędziem dla koordynacji polityk.

Z drugiej strony, mieszkańcy zostali poproszeni o wyspecyfikowanie swoich potrzeb i problemów, z jakimi mają do czynienia w czasie codziennych podróży rowerowych, jak również o sugerowanie swoich pomysłów planistom i lokalnym administratorom. Wszystkie propozycje zostały następnie zintegrowane we wstępnym dokumencie. Końcowa wersja planu została zaprezentowana lokalnym społecznościom w lutym 2012 r. Niedzielne przejażdżki były ważne również dla pokazania mniej aktywnym rowerzystom korzyści płynących z używania ścieżek rowerowych dla różnych celów związanych z mobilnością: wypoczynkiem, turystyką rowerową, dojazdami do pracy/szkoły itd.

37. Spacer i jazda na rowerze do szkół – projekt „Połączenia do szkół” (*Links to schools*) (Wielka Brytania)⁴²

Projekt organizacji Sustrans „Połączenia do szkół” rozpoczął się w 2002 r., lecz nawet w kilka lat później lokalne władze z całej Anglii są wciąż zainteresowane włączaniem poszczególnych szkół do Narodowej Sieci Rowerowej. Wszystkie z członkowskich szkół zapewniają bezpieczną trasę (pieszą i rowerową) do szkoły, począwszy od nowych tras rowerowych, na przejściach dla pieszych kończąc.

Bezpieczeństwo podróżujących na rowerze dzieci nie jest jedyną bezpośrednią korzyścią płynącą z projektu. Do pozostałych należą: redukcja liczby samochodów wykorzystywanych przy dowożeniu dzieci do szkół, mniejsze zatłoczenie i zanieczyszczenie, mniejsze ryzyko wypadków poza murami szkoły. Ponadto, transport pieszy i rowerowy zapewniają codziennie ćwiczenia fizyczne, zachęcając dzieci do większej aktywności i zdrowego trybu życia.



Z korzyści tych czerpią nie tylko dzieci, ale także dorośli podróżujący każdego dnia do pracy, sklepów czy parków.

Projekt jest popularny w całej Anglii, zarówno w większych, jak i mniejszych miastach i miasteczkach. Jednym z przykładów jest miejscowość Grantham, Lincolnshire. Zastosowany tam plan pozwolił na rozszerzenie ważnych, promienistych tras, które biegną teraz z centrum miasta, obok szkoły podstawowej i średniej, w pobliżu trzech innych szkół i college'u, łącząc się z drogą krajową przy szkole King's School.

Ta nowa trasa, dzielona przez pieszych i rowerzystów, oferuje bezpieczny i atrakcyjny przejazd/przejście między centrum miasteczka, osiedlami i terenami biznesowymi.

Przedsięwzięcie zostało częściowo sfinansowane przez lokalną radę oraz grant departamentu transportu organizacji Sustrans.

Korzyści z projektu w Grantham:

- liczba dzieci podróżujących pieszo do szkoły i na rowerze wzrosła o 115 % (do 205 500 podróży rocznie),
- liczba użytkowników, którzy korzystają z nowej bezpiecznej trasy, wzrosła trzy razy,
- 11 % rowerzystów zaczęło dzięki nowej trasie korzystać z roweru lub wróciło do tego po długiej przerwie,

42 Autor tekstu źródłowego: Philip Insall, International Liaison

- kobiety jeżdżą na rowerze blisko cztery razy częściej.

Spośród mieszkańców miasta ponad 50% tych, którzy mogliby korzystać z samochodu, zdecydowało się tego nie robić, a 48% twierdzi, że bezpieczna trasa umożliwiła im wzrost poziomu fizycznej aktywności.

Monitoring jest integralną częścią projektu, który pozwala odkryć korzyści pojawiające się w ślad za wprowadzaniem nowych bezpiecznych tras. Dział Badań i Monitoringu w Sustrans przeprowadził 10 badań ankietowych dotyczących w sumie 19 projektów. Dziesięć z nich zostało ocenionych przed i po zakończeniu prac, co pozwoliło na dokonanie porównań. Pozostałe dziewięć projektów również poddano dwukrotnej ewaluacji, jednak na przestrzeni dłuższego okresu: zaraz po ukończeniu prac i w kilka miesięcy później.

Do jesieni 2005 r. ukończono 260 planów, przyłączając dzięki nim ponad 500 szkół do akcji i umożliwiając ponad 200 000 dzieci bezpieczną podróż pieszą i rowerową do szkół. Od tego czasu program stale się rozwija, równolegle z organizacją Sustrans. Obecnie organizacja zarządza dofinansowaniem w wysokości 17 milionów funtów pochodzącym z programu *Cycling England* (z ang. Anglia jeżdżąca na rowerze), przeznaczonych na ok. 300 projektów dla 700 szkół, których całkowity budżet wyniesie 50 milionów funtów. Ocena trzech planów wdrożonych w ramach *Links to Schools* przeprowadzona z ekonomicznego punktu widzenia wykazuje korzyści w stosunku do poniesionych kosztów między 15:1 a 33:1, co jest blisko dziesięciokrotnie lepszym wynikiem w porównaniu do tradycyjnych planów opracowywanych w odniesieniu do ruchu samochodowego⁴³.

38. Zachęcanie do korzystania z pieszych tras spacerowych do szpitali w Londynie (Wielka Brytania)⁴⁴

Organizacja Walk England (z ang.: Anglia Pieszko) i NHS (Narodowy Fundusz Zdrowia) dla jednej z dzielnic Londynu – Camden opracowały serię pieszych map spacerowych włącznie z mapą dla szpitala The Royal Free Hospital. Opracowując mapy wzięto pod uwagę wytyczne zawarte w przewodniku po najlepszych praktykach stworzonym przez *Department for Transport* (DfT z ang.: departament transportu) oraz organizację Walk England.

Celem działania było zachęcenie pacjentów, dla których wskazana jest aktywność fizyczna, do korzystania z pieszych tras pomiędzy przychodniami lekarzy pierwszego kontaktu oraz budynkami użyteczności publicznej. Mapy pozwoliły również na zidentyfikowanie tras pomiędzy przychodniami i węzłami przesiadkowymi komunikacji zbiorowej. Trasy te mogą okazać się pomocne w promowaniu korzystania z transportu publicznego w podróżach do szpitala.

Bezpłatne mapy zostały opracowane dla szpitala Royal Free Hospital oraz przychodni w Camden w celu zapewnienia dostępnych, bezpiecznych i atrakcyjnych 30 minutowych spacerów do obiektów Narodowego Funduszu Zdrowia. Mapy zastały tak zaprojektowane, aby były łatwe w użyciu w kontekście trójwymiarowego pokazania lokalizacji poszczególnych budynków i dróg. Mapy zostały wydrukowane w formacie A-4 w postaci odrywanych kartek. Dostępne są w bibliotekach i budynkach użyteczności publicznej oraz obiektach Narodowego Funduszu Zdrowia (zwykle leżą na biurku lekarza lub w poczekalni). Walk England konsultowała działanie z grupami osób, które prowadzą siedzący tryb życia, osobami starszymi i reprezentującymi mniejszości etniczne oraz osobami

⁴³ Na stronie <http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/links-to-schools> dostępnych jest więcej informacji nt. działalności organizacji, przykłady konkretnych wdrożeń oraz raport dotyczący całej inicjatywy „Links to Schools”.

⁴⁴ Autor tekstu źródłowego: Chris McBrierty, więcej na stronach: <http://www.eltis.org/docs/studies/BLOOMSBURY.pdf>,
<http://www.eltis.org/docs/studies/RFH.pdf>

przewlekłe chorobami. Grupy te pomogły wybrać i poddać audytowi konkretne trasy oraz czuwały nad tym, czy mapy są na pewno praktyczne i łatwe w użyciu.

DfT przeznaczył 20 000 funtów na opracowanie przewodnika po najlepszych praktykach w temacie: „Jak stworzyć mapę spacerową?”. Obiekty Narodowego Funduszu Zdrowia i gabinety lekarzy pierwszego kontaktu mogą zamawiać mapy z Walk England. Użycie nowego czytelnego podkładu mapy (zamiast poprzedniej ręcznie szkicowanej wersji) zmniejsza koszty druku z 5 000 funtów do około 2 000 funtów. Czas produkcji partii map wynosi od 4 do 6 tygodni.

Trasy zostały także dodane na stronę internetową Walk England w ramach narzędzia, dzięki któremu osoby indywidualne i grupy mogą zapisywać swoją aktywność wyszukiwać spacerów z przewodnikiem czy też podejmować się ambitniejszych wyzwań w kontekście spacerowania.

Mapy turystyczne są popularnym narzędziem, „przepisywanym” przez pracowników służby zdrowia, w celu zachęcenia pacjentów prowadzących siedzący tryb życia. Są także używane przez „trenerów zdrowia” do zachęcania swoich klientów do aktywności fizycznej.

Na podstawie wstępnej oceny map przeprowadzonej przez Walk England stwierdzono, iż:

- 54% pacjentów z nich korzysta,
- 64% pacjentów udało się dzięki mapom zachęcić do częstszego chodzenia,
- 62% pacjentów poleciło mapy znajomym.

39. Warsztaty rowerowe ujęte w planach mobilności dla szpitala, Londyn (Wielka Brytania)⁴⁵

Dr Bike to serwis rowerowy oferowany przez Londyńską Kampanię Rowerową (z ang. *London Cycling Campaign* – LCC). Oferta ta została dodana

do wielu planów mobilności Narodowej Służby Zdrowia (z ang. *National Health Services* – NHS), tak aby zachęcić więcej pracowników służby zdrowia do dojazdów do pracy rowerem, poprzez zapewnienie serwisu naprawiającego ich rowery w miejscu pracy.



Organizacje służby zdrowia w Wielkiej Brytanii pokrywają koszty pracy mechaników, którzy zapewniają drobne naprawy rowerów pracowników na miejscu lub też przekazują je do firm zajmujących się profesjonalnymi i specjalistycznymi naprawami. Kilka organizacji służby zdrowia korzysta z tych usług. Zazwyczaj sesje Dr Bike stanowią część planu mobilności, którego celem jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego w dojazdach pracowników do pracy. W planach ujmuje się też zapewnianie odpowiedniej infrastruktury rowerowej, na przykład stojaki i przechowalnie rowerowe. Jednak warunkiem dla skutecznej kampanii „rowerem do pracy” jest zapewnianie dobrego stanu technicznego i niezawodności samych rowerów.

Wyszkolony mechanik z LCC jest proszony o odwiedzenie danego miejsca pracy i wykonanie napraw możliwych do realizacji na miejscu. Osoby te prowadzą również w Londynie szkolenia w zakresie prawidłowego utrzymywania technicznego rowerów, tak aby pomóc użytkownikom zdobyć wiedzę, jak prawidłowo konserwować i naprawiać swój rower.

⁴⁵ Autor tekstu źródłowego: Chris McBrierty, źródło: Transport for London – Planowanie Transportu dla Zdrowszych Stylów Życia

Zazwyczaj mechanik poświęca ok. 10 minut każdemu klientowi, regulując hamulce oraz przetrzutki dla zapewnienia płynnego i bezpiecznego ruchu. Przeprowadza on również kontrolę bezpieczeństwa oraz zapewnia doradztwo w przypadku wykrycia poważniejszego problemu technicznego z rowerem. Podczas sesji warsztatowej często prezentowane są zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz lista kontrolna (tzw. *checklist*) działań, które należy podejmować dla zachowania dobrej kondycji technicznej roweru.

Koszty takich warsztatów są pokrywane przez szpital jako część jego planu mobilności. Głównym kosztem jest zazwyczaj wynagrodzenie mechanika w wysokości 45 funtów za godzinę.

Dr Bike to rozwiązanie w małej skali, nie-monitorowane przez LCC. Około 20 organizacji, czyli połowa z tych, które wstępnie deklarowały zaangażowanie w projekt, poprosiło o kwartalne wizyty w przyszłości.

Swego rodzaju dowodem popularności działania jest fakt, że kadry NHS, które nie miałyby możliwości naprawy własnoręcznie swoich rowerów, uzyskały szansę na przywrócenie swoich rowerów do właściwego stanu technicznego. Pracownicy Ci zaczęli w konsekwencji dojeżdżać do pracy na rowerze. Glenn Stewart, Dyrektor asystujący służby zdrowia w Enfield był szczególnie zadowolony z usług Dr Bike, zwłaszcza z sukcesu polegającego na „przywróceniu” rowerów w złym stanie technicznym do użytku. Dr Bike wykonał proste naprawy lub też przedstawił kosztorys większych napraw do wykonania w profesjonalnym serwisie. Inne osoby zaczęły korzystać z rowerów dzięki takiej gwarancji ewentualnych napraw i również były zadowolone z usługi. Mechanik był przyjazny, skory do pomocy oraz chętny do udzielania porad – nawet doświadczeni rowerzyści byli zadowoleni z jego porad i pomocy.

Jak powiedział Glenn Stewart – „Dr Bike był dobrym sposobem budowania i podtrzymania zainteresowania w dojazdach do pracy na rowerze. Jest to coś, co zdecydowanie poleciłbym innym ośrodkom służby zdrowia, szczególnie tym, którym zależy na redukcji kosztów transportu, poprawie stanu zdrowia i samopoczucia swoich pracowników oraz redukcji emisji CO₂.”

40. Wyzwania rowerowe w miejscu pracy w Wielkiej Brytanii, Australii i Nowej Zelandii⁴⁶

„Wyzwania dla Zmian” (z ang: *Challenge for Change*) to 38 akcji związanych z wyzwaniami rowerowymi w miejscu pracy, które zachęciły ponad 21 000 osób niekorzystających dotąd z roweru do tej formy transportu. Średnio 38% osób, które nie jeździły na rowerze, raportowało poruszanie się rowerem przynajmniej raz w tygodniu w ciągu trzech miesięcy od wzięcia udziału w akcji, a 34% do tej pory podróżuje na rowerze do pracy przynajmniej raz w tygodniu.

Program „Wyzwania dla Zmian w Miejscu Pracy” okazał się skuteczny w zachęcaniu do częstszego korzystania z rowerów dla celów transportowych. Jest to rodzaj zabawy – konkurencji pomiędzy instytucjami, polegający na przekonaniu się, kto jest w stanie zachęcić najwięcej swoich pracowników do korzystania z rowerów. Zamiast promować jazdę na rowerze w tradycyjny sposób, np. poprzez podnoszenie świadomości na temat korzyści z tej formy transportu, „Wyzwanie” wykorzystuje zasady teorii zmiany zachowań polegające na przekonaniu ludzi do rzeczywistego doświadczenia. Chodzi o przekonanie się, co naprawdę oznacza jazda na rowerze i skonfrontowanie tego z dotychczasowym wyobrażeniem na jej temat. Działanie takie stanowi idealny pierwszy krok do zachęcania coraz większej liczby ludzi do wykorzystania rowerów.

⁴⁶ Autor tekstu źródłowego: Jennifer Mak, więcej informacji na stronie internetowej: www.challengeforchange.com

Uczestnicy są zapraszani do spróbowania jazdy na rowerze w czasie sesji „zachęcających do roweru”. Doradza się obecnym rowerzystom zachęcanie swoich „nie-rowerowych” kolegów do wzięcia udziału w tej inicjatywie poprzez oferowanie różnych zachęt. „Wyzwanie” skupia się raczej na samym udziale, a nie ilości przejechanych kilometrów, tak aby zaangażować nowych i obecnych rowerzystów. Dzięki działaniu wdrożono innowacyjną aplikację internetową, która ułatwia udział w akcji każdemu z uczestników. Aplikacja pozwala na zarejestrowanie się, ustalenie konkretnych, osobistych celów, rejestrację aktywności rowerowej oraz oglądanie wyników „na żywo” i dokonywanie porównań w celu motywowania do dalszego udziału w kampanii.

Dzięki ciągłemu wprowadzaniu ulepszających zmian w „Wyzwaniach”, zaobserwowano wzrost liczby aktywnych „rowerowo” osób (co najmniej jedna podróż w ciągu trzech miesięcy od przystąpienia do programu) – od 36% w 2010 r. do 43% w 2011 r. W 2010 r. zaobserwowano 7% zmianę w podziale zadań przewozowych wśród osób, które poruszały się głównie samochodem do pracy. Zmiana środka transportu wzrosła do 12% w 2011 r.

„Wyzwania” pokazały stałe zmiany w zachowaniach transportowych. 21% byłych „nie-rowerzystów” zadeklarowało poruszanie się rowerem co najmniej raz w tygodniu w 9-11 miesięcy od przystąpienia do programu (w ramach „Wyzwań” w 2010 r.). Ponadto 15% nowych rowerzystów raportuje wykorzystanie rowerów w dojazdach do pracy co najmniej raz w tygodniu.

Dane były analizowane z wykorzystaniem narzędzia do oceny wpływu stanu zdrowia na kwestie ekonomiczne (z ang. *WHO's Health Economic Assessment Tool* - www.healthwalkingcycling.org).

W 2011 r. stosunek korzyści do kosztów został obliczony na 7,56:1, bazując na 10% danych

powiązanych z „Wyzwaniami”, w podejściu konserwatywnego przewidywania. Ponadto, jeśli wziąć pod uwagę badane kwestie indywidualnego podejścia, poglądów i odczuć, które ewentualnie powstrzymują ludzi od jazdy na rowerze, proporcja ta mogłaby być co najmniej dwa razy większa, dając współczynnik zysków w stosunku do kosztów na poziomie 15,2:1.

Narzędzie nie uwzględnia wszystkich korzyści płynących z poruszania się na rowerze, takich jak zmniejszenie liczby absencji w pracy dzięki lepszemu zdrowiu i samopoczuciu pracowników.

Ludzi zachęca się do wzięcia udziału w sesjach rowerowych, mających na celu zapoznanie z tą tematyką. Niestety, warunki atmosferyczne mają duży wpływ na sukces tych wydarzeń. Należy rozważyć plany awaryjne odpowiednio wcześniej i lokalizować spotkania w miejscach chronionych przed deszczem. Sesje te są organizowane przez koordynatorów na poziomie administracyjnym w danym miejscu pracy. Ostatnio przeprowadzono badania ankietowe oraz grupy focusowe mające na celu zbadanie, jak w lepszy sposób można motywować i wspierać koordynatorów – wyniki badań zostały wykorzystane do poprawienia „Wyzwań” w 2012 r.

Obecnie trwa przebudowa aplikacji internetowej, tak aby uczynić ją bardziej przydatną dla koordynatorów i innych uczestników kampanii.

Zaobserwowano ogromny, 21% wzrost w liczbie instytucji, które aktywnie wzięły udział w „Wyzwaniach” – było to 933 organizacje w 2011 r. W 2011 r. nastąpił 19% wzrost w liczbie nowych rowerzystów – 2409 osób. Zasięg przedsięwzięć stale się poszerza, a wpływ ciągłych zmian i ulepszeń w systemach i działaniach jest widoczny. Przy szybko rosnącej licznie klientów sektora publicznego w całej Wielkiej Brytanii, opracowywany jest też model „Wyzwań” dla sektora korporacyjnego w Europie i Ameryce Północnej.

41. Parking Rowerowy Finsbury Park, Londyn, (Wielka Brytania)⁴⁷

Parking rowerowy w Londynie, pierwszy tego typu w Wielkiej Brytanii, zapewnia rowerzystom ciągły, 24-godzinny dostęp do bezpiecznego miejsca dla pozostawienia swojego roweru. Zlokalizowany jest on w pobliżu głównego węzła transportowego.

Władze lokalne w Londynie promują jazdę na rowerze od wielu lat, postrzegając go jako środek pomocny w redukcji zatłoczenia ulic miasta i zmniejszenia szkodliwych emisji związków węgla. Środki rządowe na te cele znacząco wzrosły w ciągu ostatnich 10 lat, pięciokrotnie w okresie pomiędzy 2000 a 2007 rokiem – do 30 milionów euro. Obywatele często byli jednak zniechęceni do poruszania się na rowerze z powodów związanych z bezpieczeństwem – szczególnie w związku z kwestią kradzieży rowerów. W następstwie takich nastrojów organizacja „Transport for London” (jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego Londynu, odpowiedzialna za kwestie transportu) zdecydowała się na powzięcie działań przeciwdziałających kradzieżom rowerów i wdrożyła bezpieczny parking rowerowy przy Finsbury Park, dając rowerzystom możliwość pozostawiania i odbierania swoich rowerów przez 24 godziny na dobę.

Jako pierwszy tego typu w Wielkiej Brytanii, parking rowerowy został otwarty w marcu 2006 r., oferując przestrzeń dla 125 rowerów. Pilotażowy projekt był częścią większego projektu dotyczącego punktu przesiadkowego Finsbury Park. Koszt projektu wyniósł 750 000 euro, co oznacza ok. 6 000 euro na każde miejsce dla rowerów. Parking ten został częściowo sfinansowany przez „Transport for London”. Lokalizacja przy Finsbury Park została starannie wybrana ze względu na jej bezpośredni dostęp do londyńskiej sieci dróg rowerowych, a także doskonałych usług transportu publicznego (autobus, kolej oraz metro).

Parking rowerowy jest prowadzony przez firmę Sekurabike z wykorzystaniem inteligentnych kart, które kosztują 5 funtów. Gwarantowany jest dostęp przez 24 godziny na dobę, we wszystkie dni tygodnia. Na potrzeby wydawania kart oraz ich naładowywania, obsługa parkingu jest dostępna od poniedziałku do soboty, rano i po południu. Aby wejść na parking, użytkownik zbliża kartę do czytnika, który wskazuje mu, którego stojaka rowerowego może użyć. Obsługa stojaka jest prosta: rama roweru musi zostać umieszczona w szczeliny w kształcie litery U. Następnie należy zamknąć metalową ramę powyżej stojaka. Tworzy się w ten sposób prostokątne zamknięcie uniemożliwiające wyjęcie roweru. Pozostawienie roweru na 24 godziny kosztuje ok. 0,6 euro.

Parking rowerowy Finsbury Park jest bardzo użytecznym rozwiązaniem dla londyńskich rowerzystów. Okazało się, że jest on bardzo bezpieczny – w ciągu ostatnich pięciu lat nie ukradziono żadnego roweru. W porównaniu do parkowania innych środków transportu, parking rowerowy jest bardzo tani (parkowanie samochodu kosztuje ok. 18 euro dziennie). Obecnie parking ten użytkuje 1 200 zarejestrowanych rowerzystów. Wykorzystanie miejsc na parkingu Finsbury Park oscyluje między 30% a 60%, w zależności od pory dnia. Dla dalszych ulepszeń tego systemu i zwiększenia liczby jego użytkowników, parking rowerowy powinien być łatwiej dostępny, przy jednoczesnym zachowaniu dotychczasowego poziomu zapewnianego bezpieczeństwa.

42. Londyńskie autostrady rowerowe Barclays, Londyn (Wielka Brytania)⁴⁸

Autostrady rowerowe Barclays to nowe, bezpieczne, szybkie i wygodne drogi rowerowe prowadzące z obrzeży miasta do centrum Londynu. Autostrady rowerowe Barclays są częścią programu autorstwa „Transport for London” (TfL - jedno-

⁴⁷ Autor tekstu źródłowego: Elisabeth Magnes

⁴⁸ Autor tekstu źródłowego: Michael Carreno, więcej informacji na:

<http://www.tfl.gov.uk/barclayscyclesuperhighways>

<http://www.eltis.org/docs/studies/barclays-cycle-superhighways-faq.pdf>, http://www.eltis.org/index.php?ID1=7&id=61&video_id=30

stki organizacyjnej samorządu terytorialnego Londynu odpowiedzialnej za kwestie transportu), który określany jest mianem „rewolucji rowerowej”. Celem programu jest zwiększenie transportu rowerowego o 400% w porównaniu do roku 2000, tak by co najmniej 5% wszystkich dziennych podróży odbywała się na rowerze.

Autostrady rowerowe Barclays stworzono, by poprawić warunki jazdy dla rowerzystów regularnie korzystających z roweru jako środka transportu, by zachęcić nowych użytkowników i zapewnić im bezpieczeństwo, by zminimalizować korki oraz odciążyć transport publiczny.

W Londynie planowane jest otwarcie aż 12 autostrad rowerowych prowadzących z przedmieść do centrum miasta. Dwie pilotażowe drogi zostały otwarte w lipcu 2010 r., łącząc Merton z City i Barking z Gateway Tower. W lipcu 2011 otwarto dwie kolejne prowadzące z Bow do Aldgate oraz z Wandsworth do Westminster. Pozostałych 8 tras zostanie uruchomionych w 2015 r. Trasy wybrano tak, aby możliwie jak najlepiej skomunikować odległe geograficznie części Londynu, zwłaszcza rejony, gdzie transport rowerowy jest popularny. Wybrano również te dzielnice, gdzie powstanie nowych dróg pozwoli na popularyzację roweru jako środka transportu do miejsca pracy. Umieszczenie każdej z tras było przedmiotem konsultacji z władzami lokalnymi, lokalnymi grupami rowerzystów i innymi zainteresowanymi.

Autostrady rowerowe Barclays są wyraźnie oznakowane kolorem niebieskim, są łatwo dostępne, posiadają oznakowanie informujące o czasie podróży oraz są połączone z innymi trasami rowerowymi istniejącymi w Londynie. Pasy autostrad rowerowych mają od 1,5 m do 2,5 m szerokości i łączą się na dużych skrzyżowaniach. Na skrzyżowaniach zastosowano rozbudowane śluzy rowerowe (z ang. *Advanced Stop Lines*), tak aby ułatwić rowerzystom płynne włączanie się do ruchu drogowego oraz by zminimalizować

powstawanie korków. Zmieniono również oznakowania poziome na wielu jezdniach, aby zapewnić większą przestrzeń dla rowerzystów. Planuje się także wybudowanie tysięcy miejsc parkingowych dla rowerów w okolicach autostrad rowerowych Barclays, które będą zlokalizowane w pobliżu miejsc pracy, wzdłuż ulic i na osiedlach mieszkaniowych. Planuje się również bezpłatne lub dotowane szkolenia na temat zasad jazdy rowerem po mieście oraz kontrole sprawności pojazdów, tak by zachęcić potencjalnych użytkowników do korzystania z autostrad rowerowych.



Autostrady rowerowe Barclays są kompletnym rozwiązaniem, które ma sprawić, by transport rowerowy w mieście był łatwiejszy, bezpieczniejszy, szybszy i bardziej atrakcyjny. Oferują one szereg nowatorskich rozwiązań korzystnych przede wszystkim dla rowerzystów, ale również dla pieszych i innych użytkowników dróg. Są to m.in.:

- wyraźnie oznakowane, szerokie trasy;
- zastosowane lepsze środki bezpieczeństwa, takie jak przeorganizowane skrzyżowania i węzły drogowe, wypukłe lustra na skrzyżowaniach, nowe lub rozbudowane śluzy rowerowe dla rowerzystów;
- szereg nowych tras rowerowych;
- lepsze oznakowanie na trasach rowerowych i szereg dodatkowych informacji ułatwiających planowanie podróży czy wskazujących drogę;

- nowe nawierzchnie na drogach rowerowych pozwalające na większy komfort jazdy dla rowerzystów i innych użytkowników dróg;
- więcej miejsc parkingowych dla rowerów;
- system motywujący pracodawców do ułatwiania pracownikom dojazdu do pracy rowerem;
- bezpłatne lub dotowane szkolenia z zasad jazdy na rowerze po mieście.

Badania przeprowadzone przez TfL po uruchomieniu dwóch pilotażowych autostrad wykazały, że znacząco wzrosła liczba rowerzystów korzystających z autostrad rowerowych Barclays. Średnie

ważone wskaźniki, że na autostradzie rowerowej nr 7 wzrost ten wyniósł 46%, a na autostradzie nr 3 aż 83%. Po otwarciu autostrad rowerowych Barclays aż 27% respondentów uznanych za potencjalnych rowerzystów regularnie zaczęło korzystać z nowo otwartych dróg. Szacuje się, że czas przejazdu odpowiednich tras zmniejszył się średnio o 5%. Ponad 2/3 badanych respondentów podkreśliło również, że jednolite niebieskie oznaczenie tras autostrad budzi poczucie bezpieczeństwa i zwiększa komfort jazdy. Rowerzyści doceniali również lepszą organizację ruchu na skrzyżowaniach, zwłaszcza w miejscach rozbudowanych szlaków rowerowych, oraz lepsze oznakowanie niebieskich tras autostrad.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Niniejsza broszura powstała w ramach projektu CIVITAS / CATALIST.
Inicjatywa CIVITAS jest współfinansowana przez Unię Europejską.

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

Foto: www.eltis.org, www.civitas.eu oraz Eltis/Harry Schiffer
Skład, łamanie, druk: Urząd Miasta Krakowa

Urząd Miasta Krakowa
Wydział Gospodarki Komunalnej
os. Zgody 2, 31-949 Kraków
tel.: 12 616 88 18; fax 12 616 88 01



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Opracowanie: Wydział Gospodarki Komunalnej UMK, styczeń 2013 r.,
na podstawie studiów przypadku dostępnych na portalu
www.eltis.org