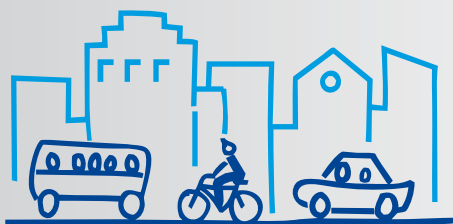




# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

## Miasta przyjazne rowerom – jak miasta mogą zachęcać do używania rowerów



CIVITAS Initiative to europejska akcja wspierająca miasta w zakresie wdrożenia zintegrowanej polityki zrównoważonego, ekologicznego i wydajnego transportu. Wnioski wyciągnięte podczas faz planowania, wdrożenia i realizacji działań podsumowano w dwunastu dokumentach pt. „Policy Advice Notes”. Przedstawiają one sposób radzenia sobie z problemami transportu miejskiego, przed którymi staną w przyszłości miasta Unii Europejskiej.



# Miasta przyjazne rowerom – jak miasta mogą zachęcać do używania rowerów

Wspieranie zdrowej i przyjaznej  
środowisku mobilności



W ramach inicjatywy CIVITAS II (2005–2009) wdrożono szereg działań, których celem było stymulowanie użytkowania rowerów w mieście, by zachęcać do przyjaznego środowiska i zdrowego przemieszczania się. Najważniejsze informacje na temat wdrożenia tych działań oraz doświadczeń miast objętych inicjatywą podsumowano w niniejszym dokumencie pt. „Policy Advice Note”. Ma on stanowić pomoc i materiał informacyjny dla lokalnych polityków i innych decydentów zainteresowanych takimi działaniami.

## Informacje ogólne

### OPIS DZIAŁAŃ

Aby przeciwdziałać problemom związanym z ruchem drogowym, miasta muszą wspierać niezmotoryzowane środki transportu, takie jak rowery. W celu promowania i zwiększenia wykorzystania rowerów można zastosować następujące działania:

1. Rozbudowa i ulepszenie sieci ścieżek rowerowych i połączeń rowerowych różnych obszarów, aby umożliwić dostęp do wszystkich obszarów za pomocą niezmotoryzowanych środków transportu.
2. Poprawa wygody i bezpieczeństwa ścieżek rowerowych oraz adaptacja infrastruktury drogowej (np. skrzyżowań i przejazdów) i znaków drogowych, aby zapewnić rowerzystom pierwszeństwo i większe bezpieczeństwo.
3. Oferowanie dodatkowych usług dla rowerzystów, takich jak bezpieczne i dogodne udogodnienia parkingowe i transportowe, warsztaty naprawcze, systemy wypożyczania lub przewożenia rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej.
4. Zachęcanie do użytkowania rowerów elektrycznych, np. przez oferowanie informacji, punktów ładowania lub specjalnych inicjatyw.



5. Informacje i kampanie marketingowe wpływające na sposób przemieszczania się mieszkańców.
6. Oferowanie szkoleń dotyczących bezpieczniejszej jazdy rowerem (zwłaszcza w krajach o dynamicznym wzroście liczby pojazdów indywidualnych).

## GRUPY DOCELOWE

Głównymi odbiorcami tego rozwiązania są mieszkańcy miasta, a także osoby odwiedzające je jako turyści lub goście. W szczególności dotyczy to osób, które regularnie odbywają krótkie przejazdy, np. do szkoły lub na uczelnię. W zależności od już istniejącego poziomu wykorzystania transportu rowerowego działania te są generalnie ukierunkowane na trasy o długości od 2 do 10 km. Podczas promowania ruchu rowerowego kluczowe znaczenie ma także oferowanie szkoleń, zwłaszcza przeznaczonych dla osób mniej samodzielnych, takich jak dzieci i ludzie starsi. Co więcej, należy zachęcać planistów i decydentów w obszarach miejskich do wdrażania opisanych działań, podkreślając, że całe miasto może odnieść korzyści z wspierania niezmotoryzowanych środków transportu. Miejskie jednostki administracyjne odpowiedzialne za planowanie przestrzenne oraz budowę i konserwację dróg a także marketing i promocję miasta należy zachęcać do traktowania roweru jako środka transportu równorzędnego wobec samochodów i komunikacji publicznej.

Ważne jest także uzyskanie wsparcia przedsiębiorstw, które mogą być zainteresowane poprawą dostępności za pośrednictwem roweru (centrów handlowych, kin, firm z sektora kolejowego). Cenną grupą docelową są też organizacje pozarządowe zajmujące się ekologią (mogą one także stać się źródłem ochotników potrzebnych podczas różnych wydarzeń marketingowych).

## ODDZIAŁYWANIE I KORZYŚCI

### Dla ogółu mieszkańców

Poprzez poparcie dla ruchu rowerowego w mieście można zmniejszyć wykorzystanie samochodów prywatnych. W miastach biorących udział w inicjatywie CIVITAS II udział transportu rowerowego w komunikacji (modal split) wzrósł w ciągu czterech lat o od 2% do 7%. W rezultacie zmniejsza się zanieczyszczenie powietrza i zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, dając możliwość rekonstrukcji i ponownego wykorzystania przestrzeni publicznej w sposób bardziej przyjazny mieszkańcom. Może to skutkować zwiększeniem atrakcyjności dzielnic mieszkaniowych. Związana ze zdrowiem poprawa jakości życia w takich obszarach może zaś spowodować intensyfikację działań społecznych i rekreacyjnych. Poprzez rozbudowę udogodnień dla rowerzystów w mieście zwiększa się poziom ich akceptacji i uznania przez innych użytkowników dróg. Dzięki temu więcej osób zaczyna używać rowerów nawet do codziennych dojazdów do pracy, do szkoły czy na zakupy. Taka zmiana używanego środka transportu przyczynia się do zmniejszenia korków ulicznych w godzinach szczytu (pozwalając na oszczędność czasu). Gdyby na przykład w Austrii 50% krótkich przejazdów (< 3,5 km) dokonywanych w jednym roku samochodem zastąpiono przez jazdę rowerem, roczne koszty korków ulicznych można by zmniejszyć o 300 mln EUR, a koszty związane z ochroną środowiska – o 160 mln EUR<sup>1</sup>. Dzięki rowerom miasta stają się także bardziej dostępne dla dzieci i osób starszych, często wyłączo-nych z jazdy samochodem.

<sup>1</sup> VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit [„Zwiększenie ruchu rowerowego jest zdrowe i ponosi bezpieczeństwo na drodze”], Zestawienie faktów 2002–03, <http://www.vcoe.at> (4 lutego 2010 r.)





### Dla osób fizycznych

Każda osoba jeżdżąca rowerem, a więc rzadziej używająca samochodu, oszczędza pieniądze, nie ponosząc kosztów paliwa i parkowania. Regularna jazda rowerem wpływa także na poprawę stanu zdrowia. W przypadku kogoś, kto w ogóle nie uprawia sportu, ale zacznie regularnie jeździć rowerem przez 30 minut dziennie, ryzyko zawału serca może zmniejszyć się o 50%. Jazda rowerem może także stanowić sposób niezależnego przemieszczania się dla osób, które nie mają dostępu do samochodu, zwłaszcza dla dzieci.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, należy podkreślić, że większa liczba rowerzystów oznacza większe korzyści związane z ich bezpieczeństwem. Kierowcy samochodów przyzwyczajają się bowiem do zwracania uwagi na rowerzystów, a obie grupy użytkowników dróg uczą się rozwiązywać konflikty i radzić sobie w sytuacjach niebezpiecznych<sup>2</sup>.

### Dla podmiotów gospodarczych

Przedsiębiorstwa prywatne, które wspierają użytkowanie rowerów przez swoich pracowników, mogą uzyskać oszczędności, ponieważ personel jest zdrowszy i nie korzysta ze zwolnień chorobowych tak często jak osoby nieuprawiające sportu. Firmy prywatne zyskują również dzięki temu, że muszą swoim pracownikom zapewnić mniej miejsc parkingowych. Wprowadzanie usprawnień dla pracowników jeżdżących rowerami może stać się ważnym elementem kampanii wizerunkowej. Może także służyć za część szerszej zakrojonej kampanii, zwłaszcza w przypadku firm silnie zależnych od dużej ilości odwiedzających (np. kin, centrów handlowych). Sklepy detaliczne też mogą odnieść korzyści ze środowiska przyjaznego rowerzystom. Choć podczas jednej wyprawy na zakupy nie wydają oni tyle pieniędzy co osoby jeżdżące samochodami, średnio jednak mają wydatki większe niż użytkownicy aut, ponieważ jeżdżą na zakupy częściej. Na przykład w Regensburgu w Niemczech rowerzyści wydają rocznie 10% więcej niż jeżdżący samochodami, ale robią zakupy dwa razy częściej<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> IRTAD 2000, Komisja Europejska 2000, w: VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit [„Zwiększenie ruchu rowerowego jest zdrowe i ponosi bezpieczeństwo na drodze”], Zestawienie faktów 2002–03, <http://www.vcoe.at> (4 lutego 2010 r.).

<sup>3</sup> Heller, J., Monheim, R. (1998): Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe [„Regensburskie Stare Miasto w oczach odwiedzających i przedsiębiorstw”], w: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung [„Materiały robocze zagospodarowania terenu i planowania przestrzennego”], Vol 176, Bayreuth, Niemcy.

## PODSTAWOWE WARUNKI POWODZENIA

Niezbędna jest dostępność miejsca przeznaczonego na ścieżki rowerowe, stojaki na rowery oraz wskazanie potencjalnych lokalizacji, w których przestrzeń publiczna zostanie na nowo zagospodarowana. Korzystne jest, jeśli osiedla podmiejskie mają bezpieczne i dogodne połączenia z centrum miasta. Pomocne jest, jeśli mieszkańcy miasta są już świadomi problemów komunikacyjnych i pozytywnie nastawieni do ruchu rowerowego, o czym świadczy wysoka liczba już posiadanych rowerów.

## Etapy i harmonogram wdrożenia

**Podczas wdrażania programu zachęcającego do korzystania z rowerów w mieście należy wziąć pod uwagę poniżej wymienione kwestie, a także działania pomocnicze i odpowiedni harmonogram wdrożenia.**

### ETAPY PRAC

#### 1. Utworzenie bazy wiedzy do celów planowania

- Analiza istniejącego stanu infrastruktury rowerowej oraz ruchu drogowego, bezpieczeństwa i jakości istniejącej sieci rowerowej, z uwzględnieniem odcinków niebezpiecznych i „czarnych punktów”.
- Badania oceniające potencjalne wykorzystanie nowej infrastruktury rowerowej i identyfikujące brakujące odcinki o wysokim priorytecie w sieci rowerowej.
- Zdefiniowanie wymagań technicznych dla różnych typów infrastruktury rowerowej (wydzielone ścieżki, drogi używane wspólnie, strefy o ograniczonej prędkości, trasy leśne).



- Analiza techniczna i ekonomiczna, np. dotycząca różnych programów wypożyczania rowerów.
- Grupa robocza prowadzona przez koordynatora, obejmująca wszystkie ważne grupy udziałowców, utworzona w celu uzyskania opinii i rad.
- Wyjaśnienie ramowych uwarunkowań administracyjnych dotyczących procedur przetargowych w związku z miejskimi programami rowerowymi.

## **2. Wspólne opracowanie planu działań strategicznych**

- Stworzenie grupy roboczej prowadzonej przez koordynatora w celu omówienia celów, strategii i zamierzeń oraz wywierania wpływu na różne wydziały administracji publicznej i inne organa państwowe (np. władze zajmujące się komunikacją) oraz kluczowych udziałowców.
- Zaangażowanie udziałowców w szczególności zebrania konsultacyjne.
- Zapewnienie, że plan działań strategicznych dotyczący ruchu rowerowego będzie częścią szerszego strategicznego planu komunikacji dla miasta i uzyska wsparcie polityczne.

## **3. Identyfikacja i projekt nowej infrastruktury, usług i towarzyszących im rozwiązań**

- Uwzględnienie bieżącej sytuacji komunikacyjnej i potencjalnego zapotrzebowania ze strony użytkowników.
- Wybór tras rowerowych do rozbudowy i ulepszenia, a także wskazanie lokalizacji infrastruktury typu „bike & ride” (np. na przystankach i stacjach, aby zachęcić do korzystania z różnych form transportu), stojaków na rowery i innych usług.
- Ustalenie ogólnych zasad projektowania dodatkowych usług rowerowych (np. kosztów wypożyczenia roweru, warunków użytkowania).
- Określenie działań uzupełniających i kwestii związanych z integracją (patrz także „Działania towarzyszące, wzmacniające pozytywne efekty”).

## **4. Nominowanie jednostki odpowiedzialnej za zarządzanie działaniem i jego realizację**

### **5. Zaproszenie do przetargu:**

- Dla twórców i operatorów infrastruktury, np. systemu wypożyczania rowerów.
- Na określone rowery i wyposażenie techniczne niezbędne do świadczenia usług.

### **6. Wdrożenie działania**

- Budowa nowych udogodnień rowerowych.
- Sesje informacyjne dla lokalnych udziałowców i mieszkańców, dotyczące dodatkowych usług, np. systemu wypożyczania rowerów.

### **7. Egzekwowanie regulacji**

- Kluczowe znaczenie ma odpowiednie egzekwowanie nowych przepisów (np. limitów prędkości dla kierowców samochodów), ale także właściwego zachowania rowerzystów (np. używania sprawnych rowerów, jeżdżenia prawą stroną drogi, przestrzegania zasad ruchu drogowego).

### **8. Uruchomienie kampanii informacyjnych i promocyjnych**

- Przedstawienie informacji o nowych udogodnieniach i działaniach.

### **9. Organizowanie warsztatów szkoleniowych, a także kampanii edukacyjnych i dotyczących bezpiecznej jazdy rowerem**





## DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE, WZMACNIAJĄCE POZYTYWNE EFEKTY

Aby zwiększyć powodzenie działań wspierających jazdę rowerem po mieście, zaleca się jednoczesne wdrożenie innych działań uzupełniających. Z jednej strony należy wzmocnić wymiary polityki związane z ruchem rowerowym. Lepsze wyniki można uzyskać na przykład, opracowując „Główny plan rowerowy” zawierający ustalone cele albo tworząc urząd ds. rowerów, udostępniający mieszkańcom istotne informacje. Z drugiej strony możliwe jest wdrożenie działań zwiększających potencjał ruchu rowerowego w zakresie korzystania z różnych środków transportu. Wprowadzenie działań związanych z zarządzaniem dostępem i parkingami, podobnie jak zmniejszenie dopuszczalnej prędkości samochodów, może zwiększyć udział ruchu rowerowego w komunikacji ogółem. Drogi i skrzyżowania należy przeprojektować. Trzeba też dostosować wygląd miejsc publicznych, np. przez usprawnienie świateł ulicznych i małej architektury miejskiej w sposób przyjazny rowerzystom, tak aby jazda na rowerze stała się bardziej atrakcyjna i bezpieczna. Należy również poprawić jakość usług komunikacji publicznej, oferując możliwość przewożenia rowerów w autobusach lub tramwajach.

## HARMONOGRAM

Zakończenie analizy dotyczącej wykorzystania rowerów w mieście lub wdrożenie raportu diagnostycznego na temat ruchu rowerowego może trwać od kilku miesięcy do roku, zależnie od dostępnych zasobów. Na podstawie wyników takiej analizy można rozpocząć prace nad opracowaniem planu strategicznego ulepszenia udogodnień dla ruchu pieszego i rowerowego w mieście. Prace te mogą zająć kolejne 12 do 18 miesięcy. Kampanie edukacyjne lub promocyjne powinny odbywać się podczas całego okresu wdrożenia planu strategicznego. Czas ich trwania różni się znacznie w zależności od liczby odbiorców i założonych celów.

## Jakie inwestycje wiążą się z omawianymi działaniami?

Inwestycje w budowę nowej infrastruktury rowerowej zależą od ramowych warunków dotyczących istniejącej sieci drogowej, długości planowanej nowej sieci rowerowej, dostępności miejsca i używanych materiałów. Podczas obliczania wartości niezbędnych inwestycji należy ponadto wziąć pod uwagę ważne kwestie takie jak szerokość ścieżki i pasa rozdzielającego, potrzebę oznakowania i odwodnienia, nasadzeń i zmiany organizacji miejsc parkingowych. Likwidacja przerw w sieci rowerowej za pomocą mostów, tuneli lub skomplikowanych skrzyżowań jest bardzo kosztowna.

Na podstawie ostatnich inwestycji w polskich miastach budowa jednego kilometra wysokiej jakości wydzielonej ścieżki rowerowej kosztuje około 250 000 EUR. W uczestniczącym w inicjatywie CIVITAS II mieście La Rochelle (Francja) koszt jednego kilometra ścieżki rowerowej wyniósł 150 000 EUR. Na eksploatację i konserwację ścieżki rowerowej potrzebne jest około 1360 EUR/km rocznie (dane z tego samego miasta).

Koszty stojaków na rowery także różnią się w zależności od użytych materiałów, rodzaju ich zakotwiczenia, odległości między stojakami i liczby zamówionych stanowisk. Ceny jednego zadaszzonego stojaka na rowery wahają się od 240 do ponad 500 EUR (przykład ze Szwajcarii). Stojak bez zadaszzenia kosztuje od 50 do ponad 200 EUR za sztukę (przykład z Niemiec). Zakup rowerów stanowiących własność miasta i wypożyczanych wymaga inwestycji w nabycie pojazdów, budowę stojaków, utworzenie i eksploatację systemu wypożyczania oraz utrzymanie tej usługi, co obejmuje naprawy i wymianę uszkodzonych rowerów oraz zastępowanie skradzionych. Na przykład w przypadku 12 wypożyczalni oferujących 100 rowerów, założo-



nych w uczestniczącym w inicjatywie CIVITAS II Krakowie koszty inwestycyjne w wyniosły 165 000 EUR, a koszty eksploatacji – 120 000 EUR rocznie. W La Rochelle we Francji, również w ramach akcji CIVITAS II, 12 stanowisk oferuje 120 rowerów. Niezbędne tam były koszty inwestycji w wysokości 150 000 EUR. Koszty eksploatacji tej usługi wyniosły zaś 66 000 EUR w skali roku.

Użytkowanie rowerów może jednak generować przychody. Na przykład w Burgos w Hiszpanii w ośmiu wypożyczalniach udostępniających 250 rowerów co miesiąc zbiera się 1440 EUR. Do innych możliwości należy organizacja przetargu na stworzenie pełnego i zintegrowanego systemu wypożyczalni rowerów oraz zarządzanie nim albo oferowanie przestrzeni reklamowej na rowerach lub w miejscach ich wypożyczenia.

W przypadku kampanii informacyjnych lub edukacyjnych należy uwzględnić koszt projektowania i druku oraz dystrybucji materiałów informacyjnych. Dodatkowe środki mogą być potrzebne na warsztaty informacyjne, sesje edukacyjne i szkolenia.

## Główne czynniki decydujące o sukcesie

**Czynniki wymienione poniżej to główne siły napędowe decydujące o rozpoczęciu, a także o wydajnym i pomyślnym wdrożeniu wyżej opisanych działań:**

- Lokalni politycy, którzy popierają używanie rowerów.
- Silne lokalne stowarzyszenie rowerzystów, dość wpływowe, aby oddziaływać na opinie decydentów.
- Grupa robocza o wysokiej motywacji, prowadzona przez koordynatora i składająca się z władz o różnych kompetencjach (np. przedstawicieli policji, wydziału ruchu drogowego, sektora prywatnego, uczelni, planowania przestrzennego, komunikacji publicznej, organizacji pozarządowych).

- Poczucie pilności sytuacji związanej z ruchem drogowym, wynikające z korków ulicznych i problemów z parkowaniem w centrum miasta, a także rosnąca świadomość kwestii związanych z ochroną środowiska i zdrowiem.
- Zwiększona świadomość ekologiczna; mieszkańcy, którzy chcą ulepszyć swoje otoczenie i warunki życia w swoim mieście.
- Władze miejskie, które muszą sprostać wymaganiom dyrektyw UE dotyczących jakości powietrza i poziomu hałasu.
- Duża liczba już posiadanych rowerów.
- Warunki topograficzne i pogodowe sprzyjające jeździe na rowerze.
- Atrakcyjne centrum miasta lub inne interesujące miejsca, dostępne za pomocą roweru.
- Grupy docelowe, które mają świadomość korzyści zwiększonego użytkowania rowerów, np.:
  - Uczelnia, która może korzystać ze zwiększonej dostępności i działań promocyjnych.
  - Kierowcy samochodów, sfrustrowani rosnącymi kosztami jazdy.
  - Firmy stojące przed poważnymi problemami z parkowaniem przy ich siedzibach i chcące zachęcić swoich pracowników do jazdy rowerem.
  - Szkoły zainteresowane organizowaniem sesji edukacyjnych dla młodzieży.





## Strategie pomyslnego wdrożenia

**Aby przezwyciężyć potencjalne bariery, całemu procesowi wdrożenia i planowania powinny towarzyszyć dyskusje i zebrania grupy roboczej poświęcone różnorodnym problemom, takim jak te opisane poniżej.**

### Wsparcie polityczne

Korzyści i potencjalne oddziaływanie zwiększonego użytkownika rowerów są często zaniebywane przez polityków, zwłaszcza w krajach, w których nadal brakuje szeroko rozpowszechnionej kultury jazdy rowerem. Należy organizować zebrania z udziałowcami, służące omówieniu tego tematu i najważniejszych czynników. Zaleca się regularne kontakty z politykami w celu opisywania zalet planowanych działań promujących ruch rowerowy oraz niezbędne modyfikacje. Studia przypadków miast, które pomyslnie promują jazdę rowerem, są użytecznym narzędziem zwiększania świadomości wśród polityków. Wyjazdy poznawcze do takich miast mogą zwiększyć poparcie dla działań przyjaznych ruchowi rowerowemu.

### Akceptacja

Podmioty, które nie korzystają z omawianych działań lub wręcz są przez nie ograniczane (np. kierowcy samochodów, którzy mają mniej miejsc parkingowych lub miejsca na drodze), mogą sprzeciwiać się inwestycjom w plany dalszego ograniczania dostępu, obejmującym między innymi np. ulepszenie sieci ścieżek rowerowych. Podmioty obawiają się znacznego ograniczenia swojej mobilności. Należy więc organizować intensywne działania informacyjne i skłaniające do uczestnictwa, ukierunkowane specjalnie na takie grupy podmiotów. Ponieważ jazda rowerem może często być postrzegana jako działalność rekreacyjna, względnie kosztowne inwestycje często spotykają się z brakiem akceptacji. Kampanie informacyjne powinny zatem zwiększać świadomość zalet jazdy rowerem i promować ją jako

środek transportu odpowiedni również do codziennego dojeżdżania do pracy czy szkoły. Należy podkreślać jej pozytywny wpływ na środowisko i zdrowie.

### Zarządzanie finansami

Koszty szeroko zakrojonego, wieloletniego planu inwestycji rowerowych mogą wzrosnąć w procesie jego wdrożenia. Aby więc zmniejszyć ryzyko finansowe, należy opracować szczegółowy plan finansowy, uwzględniający ewentualne modyfikacje. Od samego początku projektu należy zabezpieczyć dostępność funduszy. Dokumenty planistyczne należy zatem opracowywać rozważnie, aby zagwarantować, że projekty właściwie konkurują o finansowanie. Zaleca się także grupowanie działań na mniejszą skalę z innymi projektami, ponieważ pozwala to zredukować koszty i zminimalizować negatywne oddziaływanie na ruch drogowy, działalność gospodarczą i mieszkańców. Remont ulic powinny towarzyszyć ulepszenia sieci ścieżek rowerowych, takie jak wprowadzenie środków uspokajających ruch, zmiany projektów mniejszych ulic, mała architektura przyjazna użytkownikom rowerów (np. poręczki przy przystankach), oznaczone pasy dla rowerów i/ lub rozwiązania typu „bike & ride”, pozwalające uzyskać efekt synergii finansowej.

Inicjatorzy działań powinni zwracać się do funduszy lokalnych, regionalnych, państwowych lub prywatnych, które finansują projekty służące zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jakości powietrza. Dostępne są także fundusze europejskie wspierające omawiane działania, na przykład:

- 7. Program Ramowy Badań, Rozwoju Technologicznego i Wdrożeń (7PR) (2007–2013, finansowanie od 50 do 100%, adres internetowy: <http://cordis.europa.eu/>)
- Program LIFE+ (2007–2013, finansowanie do 50%, adres internetowy: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- Program URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fundusze strukturalne i fundusze spójności ogółem
- Programy europejskiej współpracy terytorialnej (wcześniej INTERREG, wspierające współpracę transgraniczną (A), transnarodową (B) i międzyregionalną (C))





### Aspekty techniczne

Wdrożenie nowych technologii zabezpieczonych stojaków rowerowych lub automatycznych wypożyczalni należy dokładnie przeanalizować, aby uniknąć opóźnień w ich realizacji oraz mało intensywnego użytkowania wynikającego z dużego skomplikowania systemów. Na wczesnym etapie planowania działań należy kontaktować się z ekspertami ds. takich systemów.

Jeśli projekt infrastruktury rowerowej lub stojaków na rowery jest niezgodny z istniejącym stylem architektury w odniesieniu do dziedzictwa kulturowego, należy opracować nowe projekty lub znaleźć nowe lokalizacje dla planowanych obiektów. Warto zadbać o standaryzację wyposażenia i obiektów, aby zapewnić spójność rozwiązań stosowanych w centrum miasta w przyszłości.

Aby uniknąć fizycznych zakłóceń stosowanych działań i projektowaniem urbanistycznym (np. przestrzenią na stojaki na rowery), odpowiedzialne instytucje (np. wydział planowania, wydział drogowy lub wydział inżynieryjny) powinny dokonać ich krótkiego przeglądu. Kompleksowe zestawienie przemyśleń i sugestii dotyczących rozwiązań tych zagadnień może być dobrym sposobem uniknięcia potencjalnych problemów technologicznych i projektowych.

### Ramowe uwarunkowania prawne

Zwykle działania promujące jazdę rowerem można łatwo wdrożyć bez żadnych problemów odnoszących się do prawa krajowego. Udogodnienia wchodzące w skład infrastruktury muszą oczywiście uwzględniać krajowe przepisy budowlane.

Umowy z operatorami systemu wypożyczania rowerów powinny być zawierane długoterminowo, aby korzyści biznesowe były dla potencjalnych operatorów bardziej namacalne i przewidywalne, co może zachęcić więcej firm do składania ofert przetargowych. Potencjalnym operatorom należy ponadto dać możliwość powiększania systemu przy wsparciu i finansowaniu ze strony miasta.

### Instytucjonalizacja i organizacja

Procesy planowania i wdrożenia działań wspierających ruch rowerowy są zwykle łatwe do wdrożenia, ponieważ spotykają się z ograniczonym oporem, jeśli tylko nie wiążą się z ograniczeniami ruchu samochodowego. Wewnętrzna komunikacja i wymiana informacji między wszystkimi udziałowcami mającymi różne interesy i kompetencje jest niezbędna, by zagwarantować bezproblemowy przebieg wdrożenia. Jeśli planowane są szkolenia, warsztaty lub działania edukacyjne, wówczas należy z wyprzedzeniem pozyskać zaangażowanie wszystkich zaangażowanych instytucji odbiorców (np. wydziału edukacji), aby zapewnić wsparcie dla wdrożenia. Powinien to zrealizować specjalnie powołany koordynator lub jednostka koordynująca.

### KLUCZOWE ELEMENTY DO UWZGLĘDNIENIA

- Omawiane działania są bardzo skuteczne w odniesieniu do tras o długości od 2 do 10 km.
- Podczas promowania i wspierania ruchu rowerowego w mieście kluczowe znaczenie ma także zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów za pomocą różnych środków (np. wprowadzenie limitu prędkości, specjalne szkolenia).
- Niezbędne jest egzekwowanie wprowadzonych zasad, aby zapewnić, że kierowcy i rowerzyści przestrzegają przepisów ruchu drogowego.
- Wsparcie użytkownika rowerów w mieście to skuteczna strategia osiągnięcia celów wyznaczonych przez dyrektywę unijną w sprawie hałasu i jakości powietrza.





## Kim są najważniejsze zaangażowane osoby?

### UDZIAŁOWCY

W celu uwzględnienia potrzeb i opinii grup docelowych ważne jest zaangażowanie grup rowerzystów, osób korzystających z transportu i mieszkańców docelowych obszarów, studentów, a nawet osób odwiedzających miasto. Lokalni i regionalni politycy powinni angażować się we wspieranie wdrożenia działania i jego promocję. Należy ich regularnie informować o postępach planu działań związanych z ruchem rowerowym.

Wszyscy udziałowcy powinni uczestniczyć w (publicznych) zebraniach i spotkaniach. Wśród tych grup można przeprowadzać badania, aby uzyskać informacje o ich zadowoleniu i opiniach. Udziałowcom należy przekazywać informacje o projekcie za pomocą plakatów, gadżetów promocyjnych, ulotek, wiadomości dla prasy i Internetu. Pozwoli to zwiększyć świadomość tematu i promować korzystanie z rowerów. Można także organizować warsztaty i szkolenia dla udziałowców.

### GŁÓWNI PARTNERZY PROJEKTU

Następujące typy osób mają kluczowe znaczenie dla powodzenia działań związanych z ruchem rowerowym i powinny być zaangażowane w proces ich wdrażania:

#### **Decydenci:**

W przypadku wdrażania działań w dziedzinie ruchu rowerowego wiodącą rolę odgrywa zwykle administracja lokalna. W przypadku działań wspierających połączenie komunikacji zbiorowej i korzystanie z rowerów kluczowe znaczenie mogą mieć operatorzy transportu publicznego. Tworzenie sieci rowerowej stanowiącej element zintegrowanego transportu w mieście wymaga ścisłej koordynacji działań różnych organów i udziałowców. Decydenci powinni wyznaczyć koordynatora, który zgromadzi wszystkie niezbędne kompetencje w jednej jednostce organizacyjnej.

#### **Operatorzy:**

Operatorem sieci rowerowej oraz stojaków na rowery jest zwykle miasto. Dodatkowe usługi, takie jak systemy wypożyczania rowerów lub warsztaty naprawcze, świadczone są zwykle przez firmy prywatne lub spółki publiczno-prywatne.

#### **Inne podmioty:**

Inne władze lokalne lub regionalne, takie jak miejski wydział planowania, wydział inżynierii ruchu drogowego, ochrony środowiska lub turystyki, także powinny być zaangażowane w procesy wdrożeniowe. Do prowadzenia działań edukacyjnych można też zaangażować wydziały edukacji. Instytucje badawcze mogą dodatkowo wspierać omawiane działania poprzez opracowywanie nowatorskich koncepcji lub procesów oceny. Zaleca się także współpracę z operatorami komunikacji zbiorowej, aby usprawnić integrację wszystkich zrównoważonych środków transportu w mieście jako prawdziwego zamiennika dla używania prywatnego samochodu (np. poprzez oferowanie specjalnych udogodnień do przewożenia rowerów w pojazdach komunikacji zbiorowej).



## Lista przykładów praktycznych w ramach inicjatywy CIVITAS II

**W ramach inicjatywy CIVITAS II 11 miast wdrożyło działania związane z zachęcaniem do korzystania z rowerów:**

---

**Burgos (Hiszpania):** program rowerów miejskich, zwiększenie wykorzystania rowerów, plan bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom.

---

**Debreczyn (Węgry):** zintegrowana i rozbudowana sieć rowerowa.

---

**Kraków (Polska):** nowe usługi komunikacyjno-rekreacyjne, program wypożyczania rowerów.

---

**La Rochelle (Francja):** współużytkowanie rowerów, rozszerzenie programu rowerowo-autobusowego, wdrożenie nowej struktury alternatywnych środków transportu.

---

**Lublana (Słowenia):** partycypacyjne planowanie i promowanie zrównoważonych środków transportu.

---

**Malmö (Szwecja):** integracja ruchu rowerowego z transportem publicznym; narzędzie internetowe do planowania ruchu.

---

**Odense (Dania):** interaktywne szkolenia w zakresie ruchu drogowego dla dzieci.

---

**Ploeszti (Rumunia):** wdrożenie nowej infrastruktury spacerowo-rowerowej, planowanie alternatywnych środków transportu.

---

**Preston (Wielka Brytania):** wdrożenie nowej infrastruktury alternatywnych środków transportu, planowanie alternatywnych środków transportu.

---

**Tuluza (Francja):** promowanie korzystania z rowerów oraz integrowanie go z usługami komunikacji publicznej, przeprojektowanie przestrzeni publicznej.

---

**Wenecja (Włochy):** promowanie bezpiecznego i zwiększonego wykorzystania rowerów.

---

# www.civitas.eu

Strona inicjatywy CIVITAS zawiera informacje na temat związanych z nią **wiadomości i wydarzeń**. Znajduje się tam podsumowanie wszystkich **projektów CIVITAS**, zestawienie **miast** uczestniczących w tym programie oraz **dane kontaktowe** ponad 600 osób działających w ramach CIVITAS.

Można też uzyskać tam szczegółowe informacje na temat **ponad 650 nowatorskich przykładów** miast demonstracyjnych CIVITAS.

Można też odwiedzić stronę CIVITAS i wyszukać **świetne przykłady nowatorskich doświadczeń**, pochodzących z aktualnie realizowanych projektów zrównoważonego transportu miejskiego. Jeśli któryś pomysł będzie odpowiedni dla Państwa miasta, lub jeśli po prostu chcą Państwo dowiedzieć się więcej, istnieje możliwość skontaktowania się z osobą odpowiedzialną za dane działanie.



## Osoba kontaktowa

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center for  
Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Faks: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Wydawca:** CIVITAS GUARD – Ocena, monitorowanie i rozpowszechnianie informacji w ramach inicjatywy CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Skład:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Źródła:** Schiffer (zdjęcie na okładce). Wszystkie inne zdjęcia pochodzą od miast uczestniczących w projektach CIVITAS i zespołu CIVITAS GUARD i uzyskano zgodę na ich wykorzystanie w niniejszej publikacji. Podane liczby i wartości są oparte głównie na wynikach projektów demonstracyjnych CIVITAS, zgłaszanych przez uczestniczące w nich miasta. W razie potrzeby wykorzystano inne informacje dostępne w literaturze. **Wydanie 2010.** Wydrukowano w Austrii.

Komisja Europejska ani osoby działające w jej imieniu nie ponoszą odpowiedzialności za sposób wykorzystania informacji zawartych w niniejszej publikacji. Poglądy w niej wyrażone nie zostały przyjęte ani zatwierdzone przez Komisję i nie można ich uznać za wyraz jej poglądów.

**Inicjatywa CIVITAS Initiative jest współfinansowana przez Program ramowy badań, rozwoju technicznego i wdrożeń, w ramach części programu dotyczących energii i transportu.**

# CIVITAS